This electronic version (PDF) was scanned by the International Telecommunication Union (ITU) Library & Archives Service from an original paper document in the ITU Library & Archives collections.

La présente version électronique (PDF) a été numérisée par le Service de la bibliothèque et des archives de l'Union internationale des télécommunications (UIT) à partir d'un document papier original des collections de ce service.

Esta versión electrónica (PDF) ha sido escaneada por el Servicio de Biblioteca y Archivos de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) a partir de un documento impreso original de las colecciones del Servicio de Biblioteca y Archivos de la UIT.

هذه النسخة الإلكترونية (PDF) نتاج تصوير بالمسح الضوئي أجراه قسم المكتبة والمحفوظات في الاتحاد الدولي للاتصالات (ITU) نقلاً من وثيقة ورقية أصلية ضمن الوثائق المتوفرة في قسم المكتبة والمحفوظات.

此电子版（PDF 版本）由国际电信联盟（ITU）图书馆和档案室利用存于该处的纸质文件扫描提供。

Настоящий электронный вариант (PDF) был подготовлен в библиотечно-архивной службе Международного союза электросвязи путем сканирования исходного документа в бумажной форме из библиотечно-архивной службы МСЭ.

Documents de la Conférence administrative mondiale
des radiocommunications du service mobile aéronautique (R) (CAMR-Aer2) (Genève, 1978)

Pour réduire la durée du téléchargement, le Service de la bibliothèque et des archives de l'UIT a subdivisé les documents de conférence en sections.

- Le présent fichier PDF contient le Document N° 1 - 100.
- Le jeu complet des documents de conférence comprend le Document N° 1 - 364, DT N° 1 - 65, DL N° 2 - 4.

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)
1978
(Genève, ~~1977~~)

Document N° 1-F
1er Novembre 1976
Original : français
anglais
espagnol

SEANCE PLENIERE

Mémorandum du Secrétaire général

ORDRE DU JOUR DE LA CONFERENCE

L'ordre du jour de la Conférence est contenu dans la Résolution R N° 763 adoptée par le Conseil d'administration à sa 28e session (1973).

Le texte de cette Résolution, tel qu'il a été amendé après consultation des Membres de l'Union en 1976, est joint en annexe.

M. MILI
Secrétaire général

Annexe : 1

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

A N N E X E

R N° 763 (modifiée)*) CONFERENCE ADMINISTRATIVE MONDIALE DES RADIOCOMMUNICATIONS POUR LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

Le Conseil d'administration,

considérant le résultat de la consultation faisant suite au télégramme-circulaire N° A 23 du 13 juin 1975,

décide

1. que la Conférence sera convoquée à Genève le 6 février 1978*) pour une durée maximale de quatre semaines;

2. que l'ordre du jour de la Conférence sera le suivant :

2.1 affaires relatives au service mobile aéronautique (R) :

2.1.1 réviser, sur la base de l'utilisation de la technique de la bande latérale unique, le Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) (Appendice 27 au Règlement des radiocommunications) afin de répondre aux besoins de ce service, tout en utilisant une portion du spectre aussi limitée que possible;

2.1.2 examiner et réviser, le cas échéant, les dispositions du Règlement des radiocommunications et du Règlement additionnel des radiocommunications applicables au service mobile aéronautique (R) et qui sont liées au point 2.1.1 qui précède;

2.1.3 adopter, le cas échéant, des résolutions et des recommandations relatives aux questions couvertes par les deux points ci-dessus;

2.2*)

*) Note du Secrétariat général : Sur proposition du Conseil d'administration (31e session, 1976), approuvée par les Membres de l'Union, la date de la Conférence a été changée du 7 mars 1977 au 6 février 1978. De plus, le point 2.2 de l'ordre du jour concernant les affaires relatives au remaniement des Règlements des radiocommunications a été transféré à la Conférence de radiodiffusion par satellite (voir Résolution N° R 762).

Réf. : Doc. N° 4849/CA30 (1975)

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Addendum N° 1 au
Document N° 2-F
3 février 1978
Original : français,
anglais,
espagnol

SEANCE PLENIERE

Note du Secrétaire général

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ETUDES 8 DU CCIR

A sa Réunion finale, qui s'est tenue récemment, la Commission d'études 8 a approuvé, à titre d'addendum à son Rapport susmentionné, une adjonction au paragraphe 8.4 et un nouveau paragraphe 8.5.

A la demande du Directeur du CCIR, j'ai l'honneur de transmettre ci-joints ces textes à la Conférence.

M. MILI
Secrétaire général

Annexes : 2

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

A N N E X E 1

ADJONCTION AU RAPPORT DE LA COMMISSION D'ETUDES 8 A LA CONFERENCE ADMINISTRATIVE MONDIALE DES RADIOCOMMUNICATIONS POUR LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R) (1978)

AJOUTER à la page 15, après le paragraphe 8.4 "BROUILLAGES CAUSES PAR DES PRODUITS D'INTERMODULATION", le texte suivant :

"La Réunion finale de la Commission d'études 8 a noté que le Secrétariat du CCIR a fourni un programme d'ordinateur et que l'IFRB a étudié, dans le cadre de la préparation de la Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour le service mobile aéronautique (R) (1978), l'application de ce programme d'ordinateur à l'élaboration d'une méthode de planification pour la révision du Plan d'allotissement des fréquences figurant à l'Appendice 27 du Règlement des radiocommunications; elle est arrivée à la conclusion que l'application générale de ce programme d'ordinateur à la révision du Plan constituerait pour la planification une restriction susceptible de limiter les possibilités d'aboutir à une utilisation économique du spectre disponible.

La Commission d'études a estimé

- que les stations aéronautiques pour lesquelles ce problème pourrait se présenter seront vraisemblablement peu nombreuses; et

- que l'on pourrait examiner, de cas en cas, la possibilité d'utiliser dans ces stations des fréquences du même ordre de grandeur, en MHz, afin d'éviter les produits d'intermodulation du troisième ordre,

elle a conclu, en conséquence, que l'application généralisée de ce programme d'ordinateur à la révision du Plan n'est pas nécessaire."

A N N E X E 2

AJOUTER à la page 15 le nouveau paragraphe 8.5 qui suit :

"8.5 CRITERES DE PROTECTION DANS LA VOIE ADJACENTE POUR LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

1. En ce qui concerne l'allotissement de voies adjacentes, le CCIR a noté que, depuis l'entrée en vigueur du plan figurant à l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications, l'utilisation de ce plan donne dans l'ensemble satisfaction.

2. Si le plan d'allotissement actuel convient, cela tient probablement en grande partie à la nature statistique de nombreux facteurs; ces facteurs se combinent en effet pour aboutir à une chance raisonnable d'éviter tout problème grave de brouillage entre voies adjacentes. Les principaux facteurs pris en considération ont été l'utilisation des voies avec accès aléatoire et la variation statistique du bruit en fonction de la position et de la distance sur des zones géographiques très dispersées.

3. Le CCIR a en outre noté que des problèmes de gestion des fréquences se sont posés, en ce qui concerne l'allotissement de voies adjacentes, au cas où quelques allotissements aux subdivisions de ZLARN entreraient en vigueur.

La Commission d'études 8 du CCIR est convenue que le Doc. 8/359 (identique au Doc. No. 42 de la Conférence Aéronautique) intéresse la Conférence Aéronautique (1978); elle est d'avis qu'il faut étudier ce document avec soin pour pouvoir définir la mesure dans laquelle on doit tenir compte, lors de la planification, des critères de protection dans la voie adjacente."

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, ~~1977~~ 1978)

Document N° 2-F
1er novembre 1976
Original : anglais
français
espagnol

REUNION PLENIERE

Note du Secrétaire général

RAPPORT DE LA REUNION SPECIALE DE LA COMMISSION D'ETUDES 8 DU CCIR A LA CONFERENCE ADMINISTRATIVE MONDIALE DES RADIOCOMMUNICATIONS DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R) DE 1978

Veuillez trouver ci-joint le rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR à la Conférence administrative mondiale des radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de 1978 (voir la Résolution N° 764 (modifiée) du Conseil d'administration).

Ce rapport m'a été transmis par le Directeur du CCIR, pour distribution aux participants à la Conférence.

M. MILI
Secrétaire général

Annexe : 1

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

COMITÉ CONSULTATIF INTERNATIONAL DES RADIOCOMMUNICATIONS

C.C.I.R.

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ÉTUDES 8 A LA CONFÉRENCE ADMINISTRATIVE MONDIALE DES RADIOCOMMUNICATIONS POUR LE SERVICE MOBILE AÉRONAUTIQUE (R), 1977

(Réunion spéciale tenue à Genève du 22 au 26 mars 1976)

Publié par
L'UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS
Genève, 1976

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

TABLE DES MATIÈRES

		Page
1.	Introduction	5
2.	Classes d'émission	7
3.	Limites de puissance	8
4.	Tolérances de fréquence	9
5.	Espacement des voies, largeurs de bande occupée et nécessaire	10
6.	Validité des courbes existantes indiquant les portées de brouillage	11
7.	Limitation des émissions non désirées	13
8.	Problèmes techniques divers	14
8.1	Niveau de la porteuse supprimée dans les émissions de la Classe A3J	14
8.2	Fréquence assignée	14
8.3	Caractéristiques des récepteurs	14
8.4	Brouillages causés par des produits d'intermodulation	15
Annexe I :	Liste des participants	16
Annexe II:	Liste des contributions	17

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

1. INTRODUCTION

Lors de sa 30e session (juin 1975), le Conseil d'administration de l'U.I.T. a adopté la Résolution 763 par laquelle une Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour le service mobile aéronautique (R) [CAMR AER (R)] est convoquée à Genève le 7 mars 1977 pour une durée de quatre semaines.

A cette même session, le Conseil a aussi adopté la Résolution 764 relative à la préparation de cette conférence et par laquelle il charge notamment le Directeur du C.C.I.R.:

«de faire en sorte que soient étudiées les bases techniques d'une révision de la Partie I de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications (Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) et renseignements connexes) et de présenter un rapport à la Conférence administrative mondiale des radiocommunications du service mobile aéronautique (R)».

Ceci étant, et tenant compte des dispositions du N° 404 de la Convention internationale des télécommunications (Article 73, paragraphe 2 (3)), une réunion spéciale d'experts en matière de radiocommunication aéronautique de la Commission d'études 8 a été organisée pour préparer les bases techniques de la Conférence aéronautique de 1977, le mandat de cette réunion étant constitué par les instructions précitées du Conseil d'administration.

Cette réunion a eu lieu au Siège de l'U.I.T. du 22 au 26 mars 1976.

Bien qu'il se soit agi officiellement d'une réunion spéciale de la Commission 8, il était prévu, compte tenu du mandat de la réunion que la réunion serait amenée à traiter de certains sujets qui sont du ressort d'autres commissions d'études du C.C.I.R., par exemple de questions de propagation, qui, étant donné les bandes de fréquences considérées (c'est-à-dire les fréquences inférieures à 30 MHz), relèvent du mandat de la Commission 6. Cette dernière, au cours de sa réunion intérimaire (Genève, 16 février-3 mars 1976) a examiné cette question et a désigné un de ses experts pour participer à la réunion spéciale. Lorsque les sujets qui étaient du ressort d'une autre commission d'études du C.C.I.R. ont été examinés, on s'est fondé sur les textes les plus récents de cette dernière.

La liste des participants est reproduite à l'Annexe I au présent rapport et la liste des contributions soumises à la réunion figure à l'Annexe II.

Le rapport ci-après établi par la Commission d'études 8 présente une proposition relative aux bases techniques nécessaires à une révision de la Partie I de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications.

En application de la Résolution 764 adoptée par le Conseil d'administration, le présent rapport est soumis, par l'intermédiaire du Directeur du C.C.I.R., à la CAMR AER (R) de 1977 aux fins d'examen.

W. H. BELLCHAMBERS

Rapporteur principal
Commission d'études 8

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

2. CLASSE D'ÉMISSION

Après avoir examiné comment il est possible d'utiliser le plus efficacement possible les bandes attribuées au service mobile aéronautique (R) au-dessous de 30 MHz moyennant l'emploi exclusif d'équipements à bande latérale unique, la Commission d'études 8 recommande que l'on adopte les classes d'émission suivantes:

1. *Téléphonie à modulation d'amplitude*

   A3J — bande latérale unique, onde porteuse supprimée.

2. *Télégraphie (y compris transmission automatique de données)*

   A2H — télégraphie par manipulation par tout ou rien d'une ou de plusieurs fréquences audibles de modulation ou par manipulation par tout ou rien de l'émission modulée, y compris l'appel sélectif — bande latérale unique — onde porteuse complète.

   A7J — télégraphie harmonique multivoie — bande latérale unique — onde porteuse supprimée.

   A9J — autres transmissions telles que la transmission automatique de données — bande latérale unique — onde porteuse supprimée.

Note 1:

Les classes d'émission A3 et A3H ne devraient être conservées que pour les stations directement impliquées dans les opérations coordonnées de recherche et de sauvetage utilisant les fréquences 3023 kHz et 5680 kHz. Il convient de noter que le service mobile aéronautique (OR), le service mobile terrestre et le service mobile maritime y participent également (voir le numéro 969A du Règlement des radiocommunications).

Note 2:

Des classes d'émission telles que les suivantes ne devraient pas être autorisées, à moins que des précautions adéquates soient prises pour qu'aucun brouillage préjudiciable ne soit causé au détriment des classes d'émission citées plus haut:

A1; A7A; A7H; F1 et F2.

De plus, ces dernières émissions devraient être conformes au Tableau du § 7 et l'on devrait veiller à ce qu'elles ne soient pas situées à une des limites de la voie ou à son voisinage.

Note 3:

Vu les risques de brouillage, il est conseillé de ne pas utiliser des voies communes de la même zone d'allotissement pour des émissions de téléphonie et de données.

3. LIMITES DE PUISSANCE

La Commission d'études a conclu que la puissance en crête* (P_p) fournie à la ligne d'alimentation de l'antenne ne devrait pas dépasser les valeurs suivantes:

Station	Classe d'émission (1)	Puissance en crête* maximale
aéronautique	A3J, A2H, A3H (3), A7J, A9J	6 kW
d'aéronef	A3J, A2H, A3H (3), A7J, A9J	400 W (2)

(1) Pour d'autres classes d'émission, la puissance en crête* maximale ne devrait pas dépasser:
- 1,5 kW pour les stations aéronautiques,
- 75 W pour les stations d'aéronef.

(2) Il est reconnu que la puissance utilisée par certains types d'émetteurs d'aéronef peut, dans la pratique, dépasser les limites ci-dessus. Toutefois, l'utilisation d'une telle puissance accrue ne doit pas provoquer de brouillages préjudiciables aux stations fonctionnant conformément au Plan d'allotissement.

Certaines administrations ont estimé qu'une puissance accrue sera nécessaire dans le cas d'aéronefs modernes de grande capacité ayant des systèmes d'antenne moins efficaces en raison des dimensions et de la vitesse des appareils. Dans de tels cas, il convient de ne pas augmenter les risques de brouillage.

(3) Applicable aux stations qui participent directement aux opérations coordonnées de recherche et de sauvetage sur les fréquences 3023 et 5680 kHz.

---

* *Note du Secrétariat.* — On a utilisé dans le texte français l'expression: «puissance en crête» (de modulation) plutôt que l'expression «puissance de crête» qui figure au numéro 95 du Règlement des radiocommunications, mais peut prêter à confusion (voir la Note 1.1.1 de l'Avis 326-2, Vol. I**).

** Lorsque des textes du C.C.I.R. sont cités, il convient de se référer au Volume approprié des conclusions de la XIII[e] Assemblée plénière du C.C.I.R., Genève, 1974.

4. TOLÉRANCES DE FRÉQUENCE

La Commission d'études estime qu'il convient d'appliquer les tolérances de fréquence suivantes:

Type d'émission	Stations d'aéronef	Stations aéronautiques
A2H, A3H(1), A3J, A7J, A9J	± 20 Hz	± 10 Hz
A1, F1, F2	± 20 Hz	± 10 Hz

(1) Applicable aux stations qui participent directement aux opérations coordonnées de recherche et de sauvetage sur les fréquences 3023 et 5680 kHz.

Elle a reconnu que certains émetteurs BLU de stations d'aéronef existants et futurs, qui sont utilisés ou peuvent être utilisés pour des besoins nationaux, ne seront peut-être pas tenus d'appliquer une tolérance de ± 20 Hz. Les administrations sont donc encouragées à examiner les conditions valables pour des besoins nationaux et, si elles le jugent utile, à présenter des contributions pertinentes à la CAMR AER (R), qui se tiendra à Genève en 1977.

5. ESPACEMENT DES VOIES, LARGEURS DE BANDE OCCUPÉE ET NÉCESSAIRE

Espacement des voies

La Commission d'études est d'avis que, pour le fonctionnement en BLU dans les bandes du service mobile aéronautique (R) situées au-dessous de 30 MHz, les voies désignées par leur fréquence porteuse (fréquence de référence) soient alloties à intervalles de 3 kHz et sur des multiples entiers de 1 kHz, cela afin de simplifier le matériel des stations d'aéronef et ses diverses commandes.

Largeur de bande nécessaire et bande des audiofréquences

La Commission d'études est d'avis que, pour définir la largeur de bande nécessaire pour les classes d'émission envisagées, et notamment pour la classe A3J, on utilise normalement la bande audiofréquence de 300 à 2700 Hz (voir l'Avis 328-3, Vol. I). La spécification de ces limites n'implique toutefois aucune restriction à leur élargissement, dans la mesure où il s'agit d'émissions de classe autre que la classe A3J, à condition que les limites des émissions non désirées suggérées au § 7 soient satisfaites. Il est reconnu que, pour les systèmes tels que ceux qui n'emploient pas l'appel sélectif, la limite inférieure peut être supérieure à 300 Hz.

6. VALIDITÉ DES COURBES EXISTANTES INDIQUANT LES PORTÉES DE BROUILLAGE

La Commission d'études 8 a conclu, après consultation d'un représentant de la Commission d'études 6, que les courbes de brouillage figurant à l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications resteront valables pour la planification des fréquences lorsque le service mobile aéronautique (R) passera des émissions à double bande latérale (A3) aux émissions à bande latérale unique (A3J). La Commission considère que ces courbes sont également valables pour d'autres émissions exigeant des rapports de protection comparables, par exemple les émissions A9J.

Cette conclusion est fondée sur les considérations suivantes:

- ces courbes ont servi à la planification des émissions à double bande latérale depuis leur mise au point en 1948;
- la Commission d'études a indiqué que l'utilisation de ces courbes pour la planification et l'exploitation des fréquences donne toute satisfaction;
- aucune administration ni organisation internationale n'a formulé d'objections importantes au sujet de la continuation de l'emploi de ces courbes aux fins de la planification, lors de la prochaine conférence, pour l'une quelconque des émissions proposées;
- les quelques études qui ont été faites, et pour lesquelles on a eu recours aux méthodes de prévision les plus récentes en matière de propagation ionosphérique n'ont pas fait ressortir la nécessité de réviser ces courbes;
- d'après le Rapport 525, Vol. I, la différence entre les rapports de protection nécessaires pour les émissions A3 et A3J n'est que de 1 dB. Cette différence est en faveur des émissions A3J.

En adoptant cette conclusion, la Commission a noté:

- que ces courbes représentent la distance de séparation minimale qui doit être prévue entre une station d'aéronef fonctionnant alors qu'elle se trouve à la limite de sa portée de service (que l'on suppose se trouver à la limite de la zone des lignes aériennes) et une station aéronautique brouilleuse quelconque fonctionnant dans la même voie avec une puissance apparente rayonnée moyenne de 1 kW, pour assurer à l'aéronef un rapport de protection signal utile/signal non désiré d'au moins 15 dB;
- qu'en raison des variations des conditions de propagation qui se produisent non seulement d'heure en heure de jour et de nuit, mais également d'un jour à l'autre, selon la saison, l'activité solaire et l'emplacement géographique, on peut s'attendre à ce que le rapport de protection de 15 dB subisse d'importantes variations, et qu'en conséquence, une protection plus importante doit être assurée la plupart du temps, en particulier quand la station d'aéronef ne fonctionne pas à la limite de sa portée de service;
- qu'il peut être utile d'illustrer l'utilisation de la notion de portée de brouillage pour la planification des fréquences au moyen de la détermination de la distance de répétition. La Fig. 1 illustre cette utilisation.

Il a, par ailleurs, été conclu que la notion de zone aurorale décrite à l'Appendice 27 doit être conservée, eu égard au fait que la Commission d'études 6 étudie des méthodes de prévision de propagation ionosphérique qui tiennent spécifiquement compte de la zone aurorale. Lorsque ces méthodes seront disponibles, l'emplacement géographique de cette zone et le degré de protection qu'elle assure devront être réévalués.

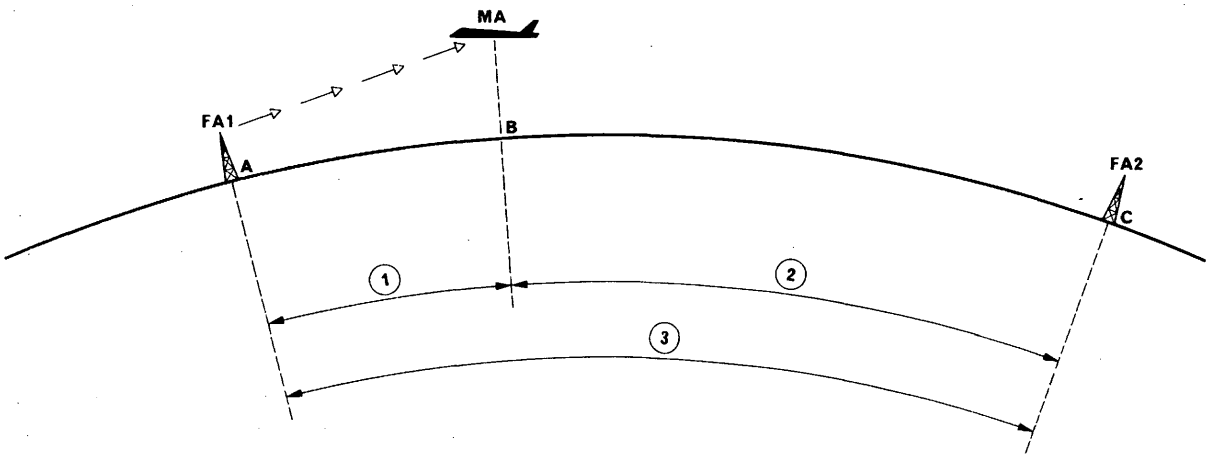


FIGURE 1

Portée de service, portée de brouillage, distance de répétition

FA1 : station aéronautique en communication avec la station d'aéronef MA

FA2 : station aéronautique en communication avec des stations d'aéronef autres que MA

MA : station d'aéronef en communication avec la station aéronautique FA1

(1) : portée de service AB

(2) : portée de brouillage CB

(3) : distance de répétition AC

7. LIMITATION DES ÉMISSIONS NON DÉSIRÉES

7.1 La Commission d'études a étudié la question des niveaux admissibles des émissions non désirées pour le matériel de conception récente. Elle a formulé les conclusions suivantes:

En transmission BLU, la puissance en crête* de toute émission non désirée appliquée à la ligne d'alimentation de l'antenne d'une station aéronautique ou d'une station d'aéronef, sur quelque fréquence que ce soit, doit être inférieure à la puissance en crête* P_p de l'émetteur, de la manière indiquée dans le tableau ci-après:

Ecart Δ par rapport à la fréquence assignée (kHz)	Affaiblissement minimal par rapport à la puissance en crête* (dB)
$1{,}5 < \Delta \leqslant 4{,}5$	30
$4{,}5 < \Delta \leqslant 7{,}5$	38
$7{,}5 < \Delta$	stations d'aéronef: 43 stations aéronautiques (voir § 7.2 ci-dessous)

7.2 Pour ce qui est des stations aéronautiques, la Commission n'a pas été en mesure de se mettre complètement d'accord sur le niveau admissible des émissions non désirées dont la fréquence présente un écart de plus de 7,5 kHz par rapport à la fréquence assignée.

7.2.1 Certaines administrations ont exprimé une préférence pour un affaiblissement de 43 dB, avec obligation d'affaiblir la puissance de ces émissions en dessous de 50 mW.

7.2.2 D'autres administrations ont exprimé une préférence pour un affaiblissement dont la valeur en dB serait donnée par la formule:

$$43 + 10 \log_{10} P_p \qquad \text{(avec } P_p \text{ en watts)}$$

mais sans qu'il soit obligatoire que l'affaiblissement dépasse 60 dB pour les émetteurs dont la puissance en crête* est supérieure à 50 W.

7.3 Les administrations qui appuient la proposition du § 7.2.2 ci-dessus ont reconnu la nécessité de réduire le niveau des émissions non désirées qui comprennent les émissions non essentielles et les émissions hors bande. A un stade ultérieur, le C.C.I.R. devrait indiquer aux administrations ce que permet d'obtenir l'emploi des techniques les plus modernes; ces renseignements leur serviraient de base pour les décisions qu'elles seront amenées à prendre en matière de réglementation.

---

* *Note du Secrétariat.* — On a utilisé dans le texte français l'expression «puissance en crête» (de modulation) plutôt que l'expression «puissance de crête» qui figure au numéro 95 du Règlement des radiocommunications, mais peut prêter à confusion (voir la Note 1.1.1 de l'Avis 326-2, Vol. I).

8. PROBLÈMES TECHNIQUES DIVERS

8.1 NIVEAU DE LA PORTEUSE SUPPRIMÉE DANS LES ÉMISSIONS DE LA CLASSE A3J

Pour les stations aéronautiques, le niveau de la puissance de l'onde porteuse devrait être inférieur d'au moins 40 dB à celui de la puissance en crête.

Pour les stations d'aéronef, le niveau de la puissance de l'onde porteuse devrait être inférieur d'au moins 26 dB à celui de la puissance en crête.

La Commission d'études a pris note de l'Avis 326-2, Vol. I, (§ 1.5 et 1.6) concernant la définition de l'onde porteuse réduite et celle de l'onde porteuse supprimée. D'après cet Avis, les stations qui émettent avec une onde porteuse réduite de 26 dB correspondent à la classe d'émission A3A telle qu'elle est définie dans le Règlement des radiocommunications. Toutefois, la Commission, tenant compte également du numéro 94 du Règlement des radiocommunications, a estimé que la désignation de la classe d'émission devrait être la même pour les stations aéronautiques et pour les stations d'aéronef, à savoir A3J.

Il se peut que, dans l'avenir, l'exploitation du système oblige à utiliser en exploitation courante une réduction de la porteuse de plus de 26 dB. Au cas où cette réduction serait de plus de 32 dB, la classe d'émission des stations d'aéronef serait en parfait harmonie avec l'Avis 326-2, Vol. I.

8.2 FRÉQUENCE ASSIGNÉE

Considérant la largeur de bande occupée, la tolérance de fréquence et les caractéristiques des classes d'émission autorisées (A2H, A3J et autres classes d'émission pour espacement de 3 kHz), la Commission d'études est d'avis que la fréquence assignée à une station du service mobile aéronautique (R) dans une voie à bande latérale unique, devrait être supérieure de 1400 Hz à la fréquence porteuse (fréquence de référence).

8.3 CARACTÉRISTIQUES DES RÉCEPTEURS

A l'issue de débats sur la conception des systèmes du service mobile aéronautique (R) dans la mesure où elle affecte la spécification des récepteurs de ce service, la Commission d'études a convenu que ces spécifications sont traitées de manière suffisante dans la documentation réglementaire relative au service mobile aéronautique (R) acceptée à l'échelon international.

BIBLIOGRAPHIE

- Annexe 10 à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale (Volume I).
- Lettre circulaire de l'O.A.C.I., ST 8/4-2-74/52 du 17 juillet 1974.
- Spécifications de performances minimales coordonnées par l'Organisation européenne pour l'électronique de l'aviation civile (EUROCAE) et la « Radio Technical Commission for Aeronautics » (RTCA) pour adoption par la Conférence européenne de l'aviation civile et la « Federal Aviation Administration » (FAA) des Etats-Unis d'Amérique.

  Note. — Cette documentation est également utilisée par un certain nombre d'autres autorités de l'aviation civile à des fins réglementaires.
- ARINC Characteristic N° 559A, Mark 2 Airborne HF SSB/AM System (février 1976).

8.4 BROUILLAGES CAUSÉS PAR DES PRODUITS D'INTERMODULATION

La Commission d'études a examiné les problèmes posés par les produits d'intermodulation engendrés par les émetteurs des stations aéronautiques. Elle a reconnu que ces problèmes:

- sont de caractère essentiellement local;
- sont surtout susceptibles de se présenter dans les stations aéronautiques auxquelles est assigné un jeu important de fréquences du même ordre de grandeur;
- se rapportent aux produits d'intermodulation du 3^{e} ordre qui risquent le plus de causer des brouillages.

Elle a en outre reconnu que, lors de l'élaboration du Plan révisé d'allotissement des fréquences, il conviendra de procéder, particulièrement pour les stations dotées de jeux de fréquences importants, à un examen destiné à identifier les combinaisons de fréquences qui risquent de donner lieu à des produits d'intermodulation tombant dans les mêmes voies que d'autres fréquences utilisées pour des communications air-sol par la même station.

La Commission d'études a de plus convenu que le Secrétariat du C.C.I.R. devra, avant la réunion de la CAMR AER (R) de 1977, étudier la possibilité d'élaborer un programme d'ordinateur ayant pour but d'examiner les propositions d'assignation de fréquence pour de tels produits d'intermodulation du 3^{e} ordre.

ANNEXE I

LISTE DES PARTICIPANTS

ADMINISTRATIONS

Allemagne (République fédérale)
Australie
Canada
Cuba
Espagne
Etats-Unis d'Amérique
Finlande
France
Inde
Irlande
Italie
Japon
Norvège
Pologne
Portugal
République Démocratique Allemande
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
Suède
Union des Républiques Socialistes Soviétiques

EXPLOITATIONS PRIVÉES RECONNUES

Aeronautical Radio, Inc. (ARINC)
RCA Corporation (RCA)
Kokusai Denshin DENWA Co., Ltd. (KDD)
Nippon Telegraph and Telephone Public Corp. (NTT)

ORGANISATIONS INTERNATIONALES

Association du transport aérien international (IATA)

ORGANISMES SCIENTIFIQUES OU INDUSTRIELS

Siemens
Rockwell International/Collins Radio Group
Electronic Industries Association of Japan

INSTITUTIONS SPÉCIALISÉES DES NATIONS UNIES

Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS (U.I.T.)

Secrétariat général
I.F.R.B.
C.C.I.T.T.
C.C.I.R.

ANNEXE II

LISTE DES CONTRIBUTIONS

N°	Origine	Titre
S/8/1	Japon	Contribution relative à la révision de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications
S/8/2	IATA	Limite des émissions non essentielles
S/8/3	IATA	Tolérances de fréquence
S/8/4	IATA	Largeurs de bande occupées et largeurs de bande nécessaires
S/8/5	IATA	Courbes indiquant les portées de brouillage
S/8/6	IATA	Nécessité que, dans l'Appendice 27 révisé, les fréquences du plan d'allotissement fondé sur un espacement des voies de 3 kHz soient exprimées par des nombres entiers de kilohertz
S/8/7	IATA	Classes d'émission
S/8/8	IATA	Limites de puissance pour les stations aéronautiques et pour les stations d'aéronef
S/8/9	Royaume-Uni	Classes d'émission
S/8/10	Royaume-Uni	Limites de puissance des stations aéronautiques et des stations d'aéronef
S/8/11	Royaume-Uni	Tolérances de fréquence
S/8/12	Royaume-Uni	Largeur de bande occupée et largeur de bande nécessaire
S/8/13	Royaume-Uni	Limites des émissions non désirées
S/8/14	Royaume-Uni	Questions techniques diverses
S/8/15	OACI	Examen des bases techniques de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications
S/8/16	Etats-Unis d'Amérique	Réunion spéciale de la Commission d'études 8 en vue de la préparation à la Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour le Service Mobile Aéronautique (R), 1977
S/8/17	Australie	Etude des conditions de stabilité des radiocommunications téléphoniques BLU à ondes décamétriques du Service Mobile Aéronautique
S/8/18	I.F.R.B.	Rapport de protection du signal contre brouillage dans les services mobiles — Brouillage dans le canal adjacent dans les services mobile aéronautique et mobile maritime utilisant les émissions radiotéléphoniques à bande latérale unique dans les bandes de fréquences en dessous de 30 MHz

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, ~~1977~~ 1978)

Document N° 3-F
1er novembre 1976
Original : français

SEANCE PLENIERE

Note du Secrétaire général

POUVOIRS DES DELEGATIONS

Les délégations qui participeront aux travaux de la Conférence auront à établir, au nom de leur gouvernement, des textes lesquels constitueront un accord multilatéral entre gouvernements.

L'établissement de ces textes nécessitera sans doute que les délégations exerceront leur droit de vote.

De plus, une fois établi l'accord, celui-ci devra être signé par les délégations.

En conséquence, les délégations à la Conférence devront être dûment accréditées, non seulement en vue de leur participation à la Conférence, mais aussi afin de pouvoir voter et signer les Actes finals, conformément aux dispositions de l'article 67 de la Convention (voir annexe).

L'attention des délégations est particulièrement attirée sur les numéros 361 et 363 à 366 de ces dispositions.

M. MILI

Secrétaire général

Annexe : 1

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

ANNEXE

ARTICLE 67

Pouvoirs des délégations aux conférences

359 1. La délégation envoyée à une conférence par un Membre de l'Union doit être dûment accréditée conformément aux dispositions des numéros 360 à 366.

360 2. (1) Les délégations aux Conférences de plénipotentiaires sont accréditées par des actes signés par le chef de l'Etat, ou par le chef du gouvernement, ou par le ministre des Affaires étrangères.

361 (2) Les délégations aux conférences administratives sont accréditées par des actes signés par le chef de l'Etat, ou par le chef du gouvernement, ou par le ministre des Affaires étrangères, ou par le ministre compétent pour les questions traitées au cours de la conférence.

362 (3) Sous réserve de confirmation émanant de l'une des autorités citées au numéro 360 ou 361 et reçue avant la signature des Actes finals, une délégation peut être provisoirement accréditée par le chef de la mission diplomatique de son pays auprès du gouvernement du pays où se tient la conférence ou, si ce dernier est celui du siège de l'Union, par le chef de la délégation permanente de son pays auprès de l'Office des Nations Unies à Genève.

363 3. Les pouvoirs sont acceptés s'ils sont signés par l'une des autorités énumérées aux numéros 360 à 362 et s'ils répondent à l'un des critères suivants:

364 — conférer les pleins pouvoirs à la délégation;

365 — autoriser la délégation à représenter son gouvernement sans aucune restriction;

366 — donner à la délégation ou à certains de ses Membres le droit de signer les Actes finals.

367 4. (1) Une délégation dont les pouvoirs sont reconnus en règle par la séance plénière est habilitée à exercer le droit de vote du Membre intéressé et à signer les Actes finals.

368 (2) Une délégation dont les pouvoirs ne sont pas reconnus en règle par la séance plénière n'est pas habilitée à exercer le droit de vote ni à signer les Actes finals tant qu'il n'a pas été remédié à cet état de choses.

369 5. Les pouvoirs doivent être déposés au secrétariat de la conférence dès que possible. Une commission spéciale est chargée de les vérifier; elle présente à la séance plénière un rapport sur ses conclusions dans le délai fixé par celle-ci. En attendant la décision de la séance plénière à ce sujet, la délégation d'un Membre de l'Union est habilitée à participer aux travaux et à exercer le droit de vote de ce Membre.

370 6. En règle générale, les Membres de l'Union doivent s'efforcer d'envoyer aux conférences de l'Union leurs propres délégations. Toutefois, si pour des raisons exceptionnelles un Membre ne peut pas envoyer sa propre délégation, il peut donner à la délégation d'un autre Membre le pouvoir de voter et de signer en son nom. Ce transfert de pouvoir doit faire l'objet d'un acte signé par l'une des autorités citées au numéro 360 ou 361.

371 7. Une délégation ayant le droit de vote peut donner mandat à une autre délégation ayant le droit de vote d'exercer ce droit au cours d'une ou de plusieurs séances auxquelles il ne lui est pas possible d'assister. En pareil cas, elle doit en informer le président de la conférence en temps utile et par écrit.

372 8. Une délégation ne peut exercer plus d'un vote par procuration.

373 9. Les pouvoirs et procurations adressés par télégramme ne sont pas acceptables. En revanche, sont acceptées les réponses télégraphiques aux demandes d'éclaircissement du président ou du secrétariat de la conférence concernant les pouvoirs.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Corrigendum N° 1 au
Document N° 4-F
25 novembre 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

Etats-Unis d'Amérique

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

Prière de remplacer le tableau figurant au haut de la page 16 par le tableau ci-dessous :

Ecart Δ par rapport à la fréquence assignée (kHz)	Affaiblissement minimum par rapport à P_p (dB)
$1{,}5 \leqslant \Delta < 4{,}5$	30
$4{,}5 \leqslant \Delta < 7{,}5$	38
$7{,}5 \leqslant \Delta$	Stations d'aéronef 43 Stations aéronautiques $43 + 10 \log_{10} P_c$ (Watts) (*)

* Il n'est pas nécessaire que l'affaiblissement dépasse 60 dB.

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R) 1978 (Genève, ~~1977~~)

Document N° 4-F
4 février 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

Etats-Unis d'Amérique

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

TABLE DES MATIERES

	PAGES
PARTIE I - INTRODUCTION	3
PARTIE II - OBJECTIFS	3
PARTIE III - METHODE DE PRESENTATION	4
PARTIE IV - PROPOSITION D'AMENDEMENTS A L'APPENDICE 27	4
Table des matières	4
Partie I - Dispositions générales	4
Section I. Définitions	6
Section II. Principes techniques et d'exploitation	6
A. Caractéristiques des voies	6
B. Courbes indiquant les portées de brouillage	11
C. Classes d'émission et puissance	11
Partie II - Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) dans ses bandes exclusives entre 2 850 et 17 970 kHz	17
Section I. Description des limites des ZLAMP, des ZLARN, des subdivisions de ZLARN et des zones de réception VOLMET	17
Section II. Allotissement des fréquences au service mobile aéronautique (R)	17
Article 1 - Plan d'allotissement de fréquences (par zones)	17
Article 2 - Plan d'allotissement de fréquences (par ordre numérique)	18
PARTIE V - PROPOSITION D'AMENDEMENTS AU REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS	20
Article 5 - Attribution des bandes de fréquences entre 10 kHz et 275 GHz	20
Article 7 - Dispositions spéciales relatives à certains services	20

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

PAGES

Article 9 - Notification et inscription dans le Fichier de référence international des fréquences des assignations de fréquence aux stations de radiocommunications de Terre 21

Article 28 - Conditions à remplir par les stations mobiles 21

Article 35 - Emploi des fréquences en radiotéléphonie dans le service mobile maritime 21

Appendice 3 - Tableau des tolérances de fréquence 23

PARTIE VI - RESOLUTIONS ET RECOMMANDATIONS 24

Proposition de nouvelle Résolution N° Aer2 - [A] 24

Proposition de nouvelle Résolution N° Aer2 - [B] 27

Résolution N° 13 29

Résolution N° 14 (supprimée) 29

Proposition de nouvelle Résolution N° Aer2 - [C] 29

Résolution N° Aer1 (supprimée) 30

Proposition de nouvelle Résolution N° Aer2 - [D] 30

Résolution N° Aer2 (supprimée) 31

Proposition de nouvelle Résolution N° Aer2 - [E] 31

Résolution N° Aer3 (supprimée) 33

Résolution N° Aer4 (supprimée) 33

Proposition de nouvelle Résolution N° Aer2 - [F] 33

Résolution N° Aer5 (supprimée) 34

Proposition de nouvelle Résolution N° Aer2 - [G] 34

Résolution N° Aer6 (supprimée) 35

Proposition de nouvelle Résolution N° Aer2 - [H] 35

Proposition de nouvelle Recommandation N° Aer2 - [A] 36

Recommandation N° Aer1 (supprimée) 37

Proposition de nouvelle Recommandation N° Aer2 - [B] 37

PARTIE I - INTRODUCTION

1.1 Les Etats-Unis d'Amérique réaffirment leur intention de contribuer, en coopération avec d'autres nations, à la réalisation des objectifs de l'Union internationale des télécommunications, laquelle est seule en mesure de promouvoir l'utilisation des télécommunications dans l'intérêt de l'humanité toute entière.

1.2 La Conférence administrative extraordinaire des radiocommunications, Genève, 1966, a élaboré l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications, intitulé "Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) et renseignements connexes". En raison des besoins qui sont apparus par la suite, on enregistre maintenant, dans de nombreuses régions, une pénurie d'assignations pour le service mobile aéronautique (R) en ondes décamétriques. L'accroissement des besoins relatifs aux ZLAMP, pour couvrir la totalité du globe terrestre, a entraîné de nouvelles demandes. Enfin, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a constaté que les exploitants d'aéronefs ont de plus en plus besoin de télécommunications pour assurer les mouvements des appareils dans de bonnes conditions de sécurité et d'efficacité.

1.3 Il apparaît que les télécommunications à ondes décamétriques resteront pendant longtemps le mode de communication à distance le plus important dans le service mobile aéronautique (R); en fait, on aura recours à ces communications pendant une période indéfinie, dans les cas où l'utilisation de satellites est impossible matériellement ou économiquement.

1.4 Pour répondre à ces besoins, les Etats-Unis proposent que des modifications soient apportées au Règlement des radiocommunications, pour :

a) mettre davantage de voies à ondes décamétriques à la disposition de l'aéronautique, grâce à l'utilisation des techniques de transmission à bande latérale unique;

b) établir un nouveau plan mondial d'allotissement de fréquences radioélectriques dans les bandes d'ondes décamétriques, pour la transmission à bande latérale unique;

c) mettre en oeuvre un contrôle d'exploitation de portée mondiale.

1.5 D'une façon générale, les propositions des Etats-Unis sont conformes aux indications données dans le rapport publié à la suite de la réunion à Montréal, en septembre 1976, de la Division des communications de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

PARTIE II - OBJECTIFS

Les Etats-Unis estiment que la Conférence aéronautique de 1978 devrait réviser l'appendice 27 et le Règlement des radiocommunications pour :

- permettre l'utilisation universelle de la bande latérale unique (A3J) dans les transmissions radiotéléphoniques du service mobile aéronautique (R);

- permettre la transmission automatique de données (A7J/A9J) et l'appel sélectif (A2H);

- permettre l'emploi de familles de fréquences utilisables de part et d'autre des limites des ZLAMP et des ZLARN, à l'échelon mondial, par les exploitants d'aéronefs, pour les besoins de la sécurité et de la régulation des vols, dans des voies utilisées pour des opérations autres que le contrôle de la circulation aérienne;

- permettre l'utilisation de familles de fréquences pour des besoins d'exploitation supplémentaires prévus pour les ZLAMP, les ZLARN et les zones VOLMET;

- permettre une application satisfaisante des dispositions ci-dessus, avec le minimum d'inconvénients.

PARTIE III - METHODE DE PRESENTATION

Les conventions utilisées pour souligner ou biffer le texte existant, ainsi que l'usage des symboles NOC, SUP, MOD et ADD, ont la signification qui leur est donnée habituellement.

PARTIE IV - PROPOSITION D'AMENDEMENTS A L'APPENDICE 27

APPENDICE 27 (Révisé)

au Règlement des radiocommunications

Genève, 1959

PLAN D'ALLOTISSEMENT DE FREQUENCES POUR LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R) ET RENSEIGNEMENTS CONNEXES

(voir l'article 7)

TABLE DES MATIERES

PARTIE I

Dispositions générales

		Pages
SECTION I.	Définitions	6
SECTION II.	Principes techniques et d'exploitation	6
A.	Détermination de la largeur des voies	6
B.	Courbes indiquant les portées de brouillage	11
	Cartes des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP)	~~Pochette~~*
	Cartes des zones et subdivisions de zones des lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN)	
	Carte des zones de réception VOLMET	
	Calques à utiliser avec les cartes ci-dessus	
C.	Classes d'émission et puissance	11

* ~~Quelques erreurs constatées dans les tracés des limites des zones figurant sur les cartes de 1967 ont été corrigées.~~

PARTIE II

Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) dans ses bandes exclusives entre 2850 et 17 970 kHz

		Pages
Section I.	Description des limites des zones et subdivisions de zones	17
Article 1.	Description des limites des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP)	
Article 2.	Description des limites des zones et subdivisions de zones des lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN)	
Article 3.	Description des limites des zones d'allotissement et des zones de réception VOLMET	
Section II.	Allotissement des fréquences au service mobile aéronautique (R)	17
Article 1.	Plan d'allotissement de fréquences (par ZLAMP, ZLARN, subdivisions de ZLARN et zones VOLMET)	17
Article 2.	Plan d'allotissement de fréquences (par ordre numérique)	18

PARTIE I

DISPOSITIONS GENERALES

Section I. Définitions

1. Plan d'allotissement de fréquences

NOC 27/1 à 27/8

USA/4/1 MOD 27/9

Une famille de fréquences du service mobile aéronautique ~~est un groupe de~~ contient au minimum deux fréquences choisies dans différentes bandes du service mobile aéronautique (R); elle est destinée à l'établissement de communications entre les stations d'aéronefs ~~en vol~~ et les stations aéronautiques correspondantes quelles que soient les heures, ~~et les distances.~~ à l'intérieur de la zone d'utilisation autorisée (voir numéros 27/189 à 27/207).

Motifs : Préciser la définition et l'aligner avec celle qui est donnée au numéro 33 du Règlement des radiocommunications.

Section II. Principes techniques et d'exploitation appliqués pour l'établissement du Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R)

USA/4/2 MOD du titre A. ~~Détermination de la largeur des voies~~

A. Caractéristiques des voies

Espacements entre fréquences

USA/4/3 MOD 27/10

~~Les~~ Un espacement~~s~~ ~~entre~~ de fréquences ~~qu'indique le tableau suivant suffisent~~ de 3 kHz entre les fréquences des ondes porteuses (fréquences de référence) suffit pour permettre l'emploi de systèmes de communication qui utilisent les classes d'émission dont il est question aux numéros 27/49 à ~~27/53.~~ 27/52 dans les bandes de fréquences entre 2850 kHz et 17 970 kHz attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R). Les fréquences des ondes porteuses (fréquences de référence) des voies indiquées dans le Plan sont des multiples entiers de 1 kHz.

Motifs : Il est proposé que l'équipement soit réalisé pour pouvoir fonctionner sur des multiples entiers de 1 kHz, afin d'éviter les inconvénients d'ordre économique et d'exploitation que l'on pourrait rencontrer si les fréquences des voies étaient des multiples d'une fréquence inférieure à 1 kHz. Par ailleurs, le tableau qui figure actuellement dans l'appendice 27 est inutile, puisque la répartition des voies est fondée sur un espacement de 3 kHz dans toutes les bandes.

USA/4/4 MOD 27/11

~~a) On suppose que~~, Pour les émissions radiotéléphoniques, les fréquences ~~de modulation~~ audibles ont pour limites ~~supérieure~~ 300 et ~~3 000~~ 2 700 Hz; ~~et que~~ pour les autres classes d'émission autorisées, la largeur de bande occupée ne dépasse pas ~~celle~~ la limite supérieure des émissions de classe A3J.

Toutefois, la spécification de ces limites n'implique aucune restriction quant à leur extension, en ce qui concerne les émissions autres que celles de la classe A3J, à condition que les limites relatives aux émissions non désirées soient respectées (voir ADD 27/66A et ADD 27/66B).

Note : Pour les types d'émetteur de station d'aéronef installés avant le 1er février 1983, les fréquences audibles sont limitées à 3 000 Hz.

Motifs : Définir une largeur de bande de fréquences audibles nécessaire pour l'utilisation de la classe d'émission A3J et compatible avec un espacement de voies de 3 kHz; permettre la mise en oeuvre d'autres classes d'émission permises.

USA/4/5 ADD 27/11A

En raison du brouillage pouvant se manifester, une voie donnée ne doit pas être utilisée dans la même zone d'allotissement pour la radiotéléphonie et la transmission de données.

Motifs : Conséquence du Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR.

USA/4/6 MOD 27/12

~~b)~~ Afin d'éviter les brouillages nuisibles susceptibles de résulter de l'emploi simultané d'une même voie pour des émissions de classes différentes, l'utilisation pour les diverses classes d'émission autres que A3J et A2H des voies indiquées au numéro 27/16 ~~telles qu'elles résultent du tableau précédent (numéro 27/10)~~ fera l'objet d'accords particuliers entre les administrations intéressées. ~~aucune priorité de principe n'étant accordée à une classe d'émission déterminée.~~

Motifs : Compatibilité avec l'exploitation à bande latérale unique.

USA/4/7 SUP 27/13

Motifs : Ne s'applique plus.

USA/4/8 SUP 27/14

Motifs : Ne s'applique plus.

USA/4/9 MOD 27/15

~~a)~~ Les accords visés ~~aux numéros 27/12 et 27/14~~ au numéro 27/12 seront conclus en vertu des dispositions des articles de la Convention internationale des télécommunications et du Règlement des radiocommunications intitulés "~~Accords particuliers~~". "Arrangements particuliers".

Motifs : Clarification.

USA/4/10 MOD 27/16

On trouvera dans le tableau ci-après la liste des fréquences des ondes porteuses (fréquences de référence) à allotir dans les bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R), sur la base des espacements entre fréquences spécifiés au numéro 27/10.

Motifs : Indiquer clairement que les fréquences indiquées dans le Plan d'allotissement sont des fréquences porteuses; remplacer le tableau existant par un nouveau tableau faisant apparaître un espacement de fréquence de 3 kHz; prévoir la protection en bordure de bande.

USA/4/11

kHz

2850 - 3025		3400 - 3500	4650 - 4700	5480 - 5680		6525 - 6685	
2851	2953	3401	4651	5481	5583	6526	6628
2854	2956	3404	4654	5484	5586	6529	6631
2857	2959	3407	4657	5487	5589	6532	6634
2860	2962	3410	4660	5490	5592	6535	6637
2863	2965	3413	4663	5493	5595	6538	6640
2866	2968	3416	4666	5496	5598	6541	6643
2869	2971	3419	4669	5499	5601	6544	6646
2872	2974	3422	4672	5502	5604	6547	6649
2875	2977	3425	4675	5505	5607	6550	6652
2878	2980	3428	4678	5508	5610	6553	6655
2881	2983	3431	4681	5511	5613	6556	6658
2884	2986	3434	4684	5514	5616	6559	6661
2887	2989	3437	4687	5517	5619	6562	6664
2890	2992	3440	4690	5520	5622	6565	6667
2893	2995	3443	4693	5523	5625	6568	6670
2896	2998	3446	4696	5526	5628	6571	6673
2899	3001	3449	(16) voies	5529	5631	6574	6676
2902	3004	3452	*4699	5532	5634	6577	6679
2905	3007	3455		5535	5637	6580	6682
2908	3010	3458		5538	5640	6583	(53) voies
2911	3013	3461		5541	5643	6586	
2914	3016	3464	5450 - 5480	5544	5646	6589	
2917	3019	3467	REGION 2	5547	5649	6592	
2920	3023(R/OR)	3470	5451	5550	5652	6595	
2923		3473	5454	5553	5655	6598	
	(58) voies		5457	5556	5658	6601	
2926		3476	5460	5559	5661	6604	
2929		3479	5463	5562	5664	6607	
2932		3482	5466	5565	5667	6610	
2935		3485	5469	5568	5670	6613	
2938		3488	5472	5571	5673	6616	
2941		3491	5475	5574	5676	6619	
2944		3494		5577	5680(R/OR)	6622	
2947		3497	(9) voies	5580		6625	
2950			*5478		(67) voies		
		(33) voies					

* Bande de garde

8815 - 8965		10005 - 10100	11275 - 11400		13260 - 13360	17900 - 17970
8816	8921	10006	11276	11384	13261	17901
8819	8924	10009	11279	11387	13264	17904
8822	8927	10012	11282	11390	13267	17907
8825	8930	10015	11285	11393	13270	17910
8828	8933	10018	11288	11396	13273	17913
8831	8936	10021	11291		13276	17916
8834	3939	10024	11294	(41) voies	13279	17919
8837	8942	10027	11297	*11399	13282	17922
8840	8945	10030	11300		13285	17925
8843		10033	11303		13288	17928
8846	8948	10036	11306		13291	17931
8849	8951	10039	11309		13294	17934
8852	8954	10042	11312		13297	17937
8855	8957	10045	11315		13300	17940
8858	8960	10048	11318		13303	17943
8861		10051	11321		13306	17946
8864	(49)voies	10054	11324		13309	17949
8867	*8963	10057	11327		13312	17952
8870		10060	11330		13315	17955
8873		10063	11333		13318	17958
8876		10066	11336		13321	17961
8879		10069	11339		13324	17964
8882		10072	11342		13327	17967
8885		10075	11345		13330	
8888		10078	11348		13333	(23) voies
8891		10081	11351		13336	
8894		10084	11354		13339	
8897		10087	11357		13342	
8900		10090	11360		13345	
8903		10093	11363		13348	
8906		10096	11366		13351	
8909			11369		13354	
8912		(31) voies	11372		13357	
8915		*10099	11375			
8918			11378		(33) voies	
			11381			

* Bande de garde

USA/4/12 MOD 27/17

L'usage des ~~voies~~ fréquences d'ondes porteuses (fréquences de référence) 3023 et 5680 kHz communes aux services (R) et (OR) ~~et dont les fréquences centrales sont 3023,5 et 5680 kHz~~ est autorisé dans le monde entier comme il est indiqué aux numéros 27/196 et 27/201. Nonobstant ces dispositions, la fréquence d'onde porteuse (référence) 5680 kHz peut également être utilisée dans les stations aéronautiques pour les communications avec des stations d'aéronef lorsque les autres fréquences des stations aéronautiques sont indisponibles ou inconnues. Cette utilisation est cependant limitée à des zones et soumise à des conditions telles qu'il ne puisse en résulter aucun brouillage nuisible aux autres communications autorisées du service mobile aéronautique.

Motifs : Faire état des nouvelles fréquences porteuses déterminées par un espacement de fréquence de 3 kHz.

USA/4/13 MOD 27/18

Toutes les stations qui participent directement à des opérations coordonnées de recherche et de sauvetage et qui utilisent les fréquences ~~3023,5~~ 3023 et 5680 kHz ~~aux fins de recherche et de sauvetage et qui emploient la technique de la bande latérale unique~~ doivent émettre ~~une onde porteuse d'un niveau suffisant pour que l'émission puisse être reçue à l'aide d'un récepteur à double bande latérale; elles doivent également être en mesure de recevoir des émissions à double bande latérale~~ uniquement avec bande latérale unique supérieure (voir aussi MOD 27/73).

Motifs : Si l'on accepte que les émissions à double bande latérale continuent sur 3023 et 5680 kHz, il apparaît inutile de modifier le numéro 27/18. En revanche, si la Conférence décide que l'exploitation à bande latérale unique doit être introduite sur ces fréquences, il est nécessaire de modifier ce numéro comme indiqué ci-dessus.

USA/4/14 SUP 27/19

Motifs : Si l'on décide de mettre en oeuvre des équipements capables de fonctionner seulement sur des multiples entiers de 1 kHz, la voie 3023,5 kHz commune aux services (R) et (OR) peut être remplacée par 3023 kHz, et le numéro 27/19 devient inutile.

USA/4/15 MOD 27/20

L'Organisation de l'aviation civile internationale (~~O.A.C.I.~~) (OACI) assure ~~dans une grande partie du monde~~ la coordination internationale des radiocommunications du service mobile aéronautique (R) avec l'exploitation aéronautique. ~~Il convient donc, le cas échéant, de consulter~~ Cette Organisation ~~en particulier pour utiliser~~ doit donc être consultée pour toute utilisation, en exploitation ~~les~~ aéronautique internationale, des fréquences prévues dans le Plan.

Motifs : A l'époque où le numéro 27/20 a été rédigé (1959), les Plans régionaux de navigation aérienne (ANP) de l'OACI ne couvraient pas toutes les régions du monde. La modification ci-dessus est proposée pour tenir compte de la coordination mondiale des radiocommunications assurée par l'OACI pour le service mobile aéronautique (R).

NOC 27/21 et 27/22

USA/4/16 MOD 27/23

On a recours à la coordination décrite au numéro 27/20 lorsqu'il est opportun et souhaitable de le faire pour utiliser rationnellement les fréquences en question, et notamment dans les cas où les procédures spécifiées au numéro 27/22 ne sont pas satisfaisantes.

Motifs : Mieux préciser l'idée.

B. Courbes indiquant les portées de brouillage

Définition des courbes

USA/4/17 MOD 27/24

Sur les calques à utiliser avec le présent appendice, des courbes indiquent, pour les différents ordres de grandeur de fréquences, la limite des distances minimales acceptables qui doivent séparer deux stations aéronautiques qui émettent sur la même fréquence et dont la puissance apparente rayonnée moyenne serait de 1 kW (~~par exemple émissions de classes telles que A1, F1 ou F2 et A3 ou A3H non modulées~~) afin d'assurer, à la limite de portée utile de l'émission désirée de l'une des stations terrestres, un rapport signal utile/signal brouilleur de 15 dB à bord d'un aéronef. On admet généralement que cette limite correspond à la frontière de la zone intéressée; la portée utile n'est pas indiquée sur les courbes.

Motifs : Conséquence de MOD 27/50 et MOD 27/51.

NOC 27/25 à 27/31

Mode d'emploi

USA/4/18 MOD 27/32

Prendre l'une des cartes des ZLAMP, des ZLARN ou des zones VOLMET à utiliser avec le présent appendice et choisir le calque qui correspond à l'ordre de grandeur de la fréquence et aux conditions de partage que l'on désire étudier. (Note : Les calques relatifs aux ZLAMP et aux ZLARN sont susceptibles également d'une utilisation à l'échelon mondial).

Motifs : Indiquer que les courbes des portées de brouillage sont susceptibles d'une utilisation à l'échelon mondial.

NOC 27/33 à 27/48

C. Classes d'émission et puissance

NOC 27/49

USA/4/19 MOD 27/50

1.1 Téléphonie - modulation d'amplitude :

- double bande latérale (A3)*
- ~~bande latérale unique, onde porteuse réduite~~ (~~A3A~~)
- bande latérale unique, onde porteuse complète (A3H)*
- bande latérale unique, onde porteuse supprimée (A3J)
- ~~deux bandes latérales indépendantes~~ (~~A3B~~)

* Les émissions A3 et A3H sont à utiliser uniquement sur 3023 kHz et 5680 kHz, et conformément aux dispositions de la proposition de Résolution N° Aer2 - (A), paragraphe 4.4. [USA/4/63]

Motifs : Conséquence du fait que le nouveau Plan d'allotissement sera établi sur la base de l'exploitation à bande latérale unique avec porteuse supprimée; conséquence du Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR.

1.2 Télégraphie (y compris les transmissions automatiques de données)

USA/4/20 MOD 27/51 1.2.1 Modulation d'amplitude :

- télégraphie sans modulation par une fréquence audible (manipulation par tout ou rien) (A1)**
- ~~télégraphie par manipulation par tout ou rien d'une ou de plusieurs fréquences audibles de modulation ou manipulation par tout ou rien de l'émission modulée~~ (~~A2~~)
- télégraphie par manipulation par tout ou rien d'une ou de plusieurs fréquences audibles de modulation ou par manipulation par tout ou rien de l'émission modulée, y compris l'appel sélectif - bande latérale unique - porteuse complète A2H
- ~~télégraphie harmonique multivoie, bande latérale unique, onde porteuse réduite~~ (~~A7A~~)
- ~~télégraphie harmonique multivoie, bande latérale unique, onde porteuse complète~~ (~~A7H~~)
- télégraphie harmonique multivoie, bande latérale unique, onde porteuse supprimée (A7J)
- autres émissions telles que la transmission automatique de données - bande latérale unique - porteuse supprimée A9J

USA/4/21 MOD 27/52 1.2.2 Modulation de fréquence :

- télégraphie par manipulation par déplacement de fréquence sans modulation par une fréquence audible, l'une des deux fréquences étant émise à un instant donné (F1)**
- ~~télégraphie par manipulation par tout ou rien d'une fréquence audible de modulation de fréquence, ou par manipulation par tout ou rien d'une émission modulée en fréquence~~ (~~F2~~)

** Les classes d'émission A1 et F1 sont permises à condition qu'elles ne causent pas de brouillages nuisibles aux émissions des classes A2H, A3J, A7J et A9J. Par ailleurs, les émissions des classes A1 et F1 doivent être conformes aux dispositions des numéros MOD 27/65 et MOD 27/66 et il faut prendre soin de ne pas placer ces émissions aux limites de la voie ou près de ces limites. [USA/4/30-31]

Motifs : Conséquence du fait que le nouveau Plan d'allotissement sera établi sur la base de l'exploitation à bande latérale unique avec porteuse supprimée; conséquence du Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR.

USA/4/22 SUP 27/53

Motifs : Ce type d'émission n'est plus nécessaire.

2. Puissance

USA/4/23 MOD 27/54 2.1 Sauf indication contraire figurant à la partie II du présent appendice, les puissances de crête fournies à la ligne d'alimentation de l'antenne ne dépassent pas les valeurs maximales indiquées dans le tableau ci-dessous; il est admis que les puissances apparentes rayonnées de crête correspondantes sont égales aux deux tiers de ces valeurs.

Classe d'émission	Stations	Puissance de crête maximale
A1 F1 F2	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	1,5 kW 75 W
A3 A3H (taux de modulation 100 %)	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 300 W
Autres émissions telles que A2 A3A A3B A3J A4 A7A A7H A7J	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 300 W

USA/4/24 Remplacer par le tableau suivant :

Classe d'émission	Stations	Puissance de crête maximale
A2H, A3J, A7J, A9J (taux de modulation 100 %)	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 400 W
A3* A3H* (taux de modulation 100 %)	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 400 W
Autres émissions telles que A1, F1	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 75 W

* Les émissions des classes A3 et A3H doivent être utilisées seulement sur 3023 kHz et 5680 kHz, et conformément aux dispositions de la proposition de Résolution N° Aer2 - (A), paragraphe 4.4. [USA/4/63]

Motifs : Eliminer les classes d'émission qui n'ont plus cours et modifier les valeurs pour indiquer la puissance de crête maximale plutôt que la puissance "moyenne", pour aligner sur le texte de MOD 27/65.

USA/4/25 MOD 27/55 2.2 Il est admis que la puissance de crête maximale spécifiée dans le tableau ci-dessus pour les stations aéronautiques produira la puissance apparente rayonnée moyenne de 1 kW (pour des émissions de classes telles que A1 et F1 ou ~~F2 et A3 ou A3H non modulées~~) adoptée pour le tracé des courbes qui indiquent les portées de brouillage.

Motifs : Compatibilité avec MOD 27/51 et MOD 27/52.

USA/4/26 MOD 27/56 2.3 Afin d'assurer des communications de qualité satisfaisante avec les aéronefs, les stations aéronautiques qui desservent les ZLAMP, ~~ou~~ les zones VOLMET et les zones mondiales peuvent utiliser des puissances plus élevées que les puissances maximales spécifiées au numéro 27/54. S'il en est ainsi, l'administration qui exerce sa juridiction sur la station aéronautique intéressée prend note des dispositions du numéro 694 du Règlement des radiocommunications et fait en sorte ~~dans chaque cas~~ :

Motifs : Appliquer ces dispositions aux stations aéronautiques qui ont une desserte mondiale.

NOC 27/57 à 27/62

USA/4/27 MOD 27/63 3. Dispositions d'ordre technique relatives à l'utilisation d'émissions à bande latérale unique

3.1 Définition du niveau de l'onde porteuse :

Onde porteuse	Niveau N (dB) de l'onde porteuse par rapport à la puissance de crête
Onde porteuse complète (~~A3H~~) (par exemple A2H)	0 > N > -6
~~Onde porteuse réduite (A3A)~~	~~6 > N > 26~~
Onde porteuse supprimée (par exemple A3J)	Stations d'aéronef -26 > N Stations aéronautiques -40 > N

Motifs : Aligner les désignations des émissions avec MOD 27/50 et MOD 27/51, et mentionner la suppression de l'onde porteuse pour les stations aéronautiques conformément aux indications contenues dans l'Annexe 10 de l'OACI et dans le Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR.

USA/4/28 SUP 27/64 3.2 Modes de fonctionnement :

Motifs : Tenir compte du fait que le nouveau Plan d'allotissement sera établi sur la base de l'exploitation à bande latérale unique.

USA/4/29 MOD du sous-titre 3.3

Tolérance applicable aux niveaux des émissions ~~à bande latérale unique~~ en dehors de la largeur de bande nécessaire.

Motifs : Pour indiquer que ces dispositions s'appliquent à d'autres classes d'émission.

USA/4/30 MOD 27/65 3.3.1 Dans le cas d'une émission ~~à bande latérale unique (~~des classes A2H, ~~d'émission A3H, A3A~~ et A3J~~)~~, A7J ou A9J, la puissance moyenne fournie sur une fréquence quelconque à la ligne d'alimentation de l'antenne d'une station aéronautique ou d'une station d'aéronef est inférieure à la puissance moyenne (Pm) de l'émetteur, de la quantité indiquée dans le tableau ci-dessous.

Motifs : Alignement avec MOD 27/50 et MOD 27/51.

USA/4/31 MOD 27/66 3.3.2 Pour les types d'émetteur de stations d'aéronef et pour les émetteurs de stations aéronautiques installés avant le 1er février 1983.

Ecart Δ par rapport à la fréquence assignée (kHz)	Affaiblissement minimum par rapport à Pm (dB)
$2 \leq \Delta < 6$	25
$6 \leq \Delta < 10$	35
$10 \leq \Delta$	Stations d'aéronef : 40 Stations aéronautiques : $43 + 10 \log_{10} P_m$ (W)*

* Il n'est pas nécessaire que l'affaiblissement dépasse 60 dB

Motifs : Pour tenir compte des équipements aéroportés utilisés actuellement qui peuvent fonctionner avec un espacement de voies de 3 kHz.

USA/4/32 ADD 27/66A 3.3.3 Dans le cas des classes d'émission A2H, A3J ou A7J, la puissance de crête (P_c) fournie sur une fréquence quelconque à la ligne de l'alimentation d'une station aéronautique ou d'une station d'aéronef est inférieure à la puissance de crête (P_c) de l'émetteur, de la quantité indiquée dans le tableau ci-dessous.

Motifs : Indiquer les classes d'émission mentionnées dans MOD 27/50 et MOD 27/51, et exprimer le niveau de puissance en puissance de crête (P_c), par souci de cohérence avec le texte du Règlement des radiocommunications.

USA/4/33 ADD 27/66B 3.3.4 Pour les émetteurs de stations d'aéronef installés après le 1er février 1983 et pour les émetteurs de station aéronautique utilisés après le 1er février 1983.

Ecart Δ par rapport à la fréquence assignée (kHz)	Affaiblissement minimum par rapport à P_p (dB)
$1{,}5 \leqslant \Delta < 4{,}5$	30
$4{,}5 \leqslant \Delta < 7{,}5$	38
$4{,}5 \leqslant \Delta$	Stations d'aéronef 43 Stations aéronautiques $43 + 10 \log_{10} P_c$ (Watts) (*)

* Il n'est pas nécessaire que l'affaiblissement dépasse 60 dB.

Motifs : Réduire la largeur de bande des émissions non désirées, exprimer le niveau de puissance en puissance de crête (P_c), tenir compte des indications contenues dans le Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR, paragraphe 7.2.2, enfin prévoir la cessation de l'emploi des émetteurs de station aéronautique qui ne pourraient pas fonctionner dans le cadre de ce Plan.

USA/4/34 SUP 27/67 à 27/71 inclusivement.

Motifs : Ne s'appliquent plus.

USA/4/35 MOD 27/72 4.1 ~~La fréquence assignée à~~ Pour une station qui fait des émissions ~~radiotéléphoniques~~ à bande latérale unique, à l'exception de la classe d'émission A2H, la fréquence assignée doit être supérieure de ~~1500~~ 1400 Hz à la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence).*

*Notes : 1. Les stations aéronautiques équipées de systèmes d'appel sélectif indiquent, dans la colonne "Renseignements supplémentaires" de la fiche de notification (voir l'appendice 1 au Règlement des radiocommunications), la classe d'émission A2H.

2. Pour les classes d'émission A1 et F1, la fréquence assignée est choisie conformément aux dispositions du renvoi relatif à MOD 27/51 et MOD 27/52.

Motifs : Définir la fréquence assignée en tenant compte de MOD 27/50, MOD 27/51, MOD 27/66 et du Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR. [USA/4/19, 20 et 31]

USA/4/36 MOD 27/73 4.2 ~~Les~~ La fréquences assignées aux stations qui utilisent des émissions à double bande latérale (A3) ~~doivent~~ doit être ~~celles dont les valeurs figurent dans le Plan d'allotissement~~. 3023 kHz ou 5680 kHz (voir le numéro 27/50).

Motifs : Tenir compte de l'exploitation à double bande latérale sur 3023 kHz et 5680 kHz.

PARTIE II

PLAN D'ALLOTISSEMENT DE FREQUENCES POUR LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)
DANS SES BANDES EXCLUSIVES ENTRE 2850 ET 17 970 kHz

USA/4/37 ADD Section 0

USA/4/38 ADD Fréquences alloties pour utilisation mondiale

USA/4/39 ADD 27/73A Les fréquences désignées pour le contrôle d'exploitation aéronautique dans le Plan d'allotissement de fréquences peuvent être utilisées en un point quelconque du monde et à l'intérieur de n'importe quelle zone d'exploitation.

Note : Si une zone d'exploitation est contenue entièrement à l'intérieur des limites d'une ZLARN ou d'une subdivision de ZLARN, il convient d'utiliser, dans la mesure du possible, des fréquences alloties à des ZLARN et à des subdivisions de ZLARN.

Motifs : Définir dans quel but ces fréquences peuvent être utilisées.

Section I. Description des limites des zones et subdivisions de zones

USA/4/40

USA/4/41 MOD 27/74 à 27/185 (sera déterminé par la Conférence)

Section II. Allotissement des fréquences au service mobile aéronautique (R)

ARTICLE 1

USA/4/42 MOD 27/186 Plan d'allotissement de fréquences par zones

(~~par ZLAMP, ZLARN, subdivisions de ZLARN et zones VOLMET~~)

Motifs : Expliquer que le titre couvre toutes les utilisations des fréquences dans le Plan d'allotissement de fréquences.

NOC 27/187

USA/4/43 MOD 27/188 La liste suivante ne comprend ~~ni~~ pas les fréquences communes dans le monde entier aux services mobiles aéronautiques (R) et (OR), ~~3023,5~~ 3023 et 5680 kHz. ~~ni les fréquences mondiales 3499, 6526, 8963, 10 093 et 13 356 kHz~~. L'allotissement de ces fréquences est indiqué à l'article 2.

Motifs : Conséquence de l'introduction, dans le nouveau tableau d'allotissement, des fréquences servant au contrôle d'exploitation aéronautique.

USA/4/44 MOD 27/189

Bandes MHz	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
Zones	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz
CAR										
CEP										
CMN (R) & (OR)										
Mondiale A										
Mondiale B (etc.)										

(Note : Les fréquences à inscrire dans ce tableau seront déterminées par la Conférence).

Motifs : Alignement avec le tableau des numéros 27/195-27/207.

(27/190-27/191 Non utilisé)

ARTICLE 2

Plan d'allotissement de fréquences

(par ordre numérique)

Notes générales :

USA/4/45 MOD 27/192 1. Classe des stations : FA

Classes d'émission : voir les numéros 27/49 à ~~27/53~~. 27/52

Puissance : à moins d'indications contraires figurant dans le Plan, la valeur des puissances des stations aéronautiques et des stations d'aéronefs est celle qui figure aux numéros 27/54 à 27/62.

Horaire : H24, à moins d'indications contraires.

Motifs : Conséquence de modifications antérieures (voir les numéros 27/49-27/52). [USA/4/19-21]

USA/4/46 MOD 27/193 2. Une fréquence allotie avec la mention "utilisation diurne" peut être utilisée pendant la période s'étendant de une heure après le lever du soleil jusqu'à une heure avant son coucher quand la même voie se trouve allotie dans le Plan à des ZLAMP, des ZLARN ou subdivisions de ZLARN, ~~ou~~ des zones VOLMET ou au contrôle d'exploitation aéronautique qui reçoivent une protection complète pendant les vingt-quatre heures.

Motifs : Ajouter les voies alloties pour le contrôle d'exploitation aéronautique.

NOC 27/194

USA/4/47 ADD 27/194A 3.A L'allotissement de fréquences destinées au contrôle d'exploitation aéronautique est destiné à des assignations qui seront faites par les administrations au bénéfice d'un ou de plusieurs organismes d'exploitation d'aéronefs opérant en vertu d'une autorisation accordée par la (les) administration(s) concernée(s). Ces assignations ont pour objet d'assurer des communications entre une station aéronautique appropriée et une station d'aéronef pour exercer l'autorité nécessaire en ce qui concerne la régularité des vols; les administrations n'assignent pas ces fréquences pour les besoins des ZLAMP, des ZLARN ou des zones VOLMET.

Motifs : Permettre les communications pour le contrôle d'exploitation (régularité des vols) entre les stations d'aéronef et les stations aéronautiques associées.

USA/4/48 MOD 27/195 à 27/207, comme suit :

USA/4/49 Ajouter de nouvelles voies de 3 kHz (voir MOD 27/16). [USA/4/10]

USA/4/50 Dans le tableau (pages (45) à (55)), il est recommandé que les fréquences alloties pour une utilisation mondiale soient désignées comme suit :

Colonne 1 - "Fréquence kHz" - ( )
Colonne 2 - "Zone d'emploi autorisée" - Mondiale
Colonne 3 - "Observations" - Contrôle d'exploitation aéronautique (CEA)
(Voir ADD 27/194A) [USA/4/47]

Motifs : Indiquer clairement les fréquences alloties pour les communications mondiales du contrôle d'exploitation (régularité des vols) et les nouvelles voies rendues disponibles par le Plan.

USA/4/51 MOD 27/196 et 27/201 Dans le tableau, MOD Colonne 2 en ce qui concerne 27/196 et 27/201, pour lire : mondiale, (R) et (OR).

USA/4/52 Dans le tableau, MOD Colonne 3 pour 27/196 et 27/201, pour lire :

3. Les modalités précises de l'utilisation de cette voie pour les fins susdites peuvent être établies par ~~des~~ les ~~conférences aéronautiques~~ réunions régionales de navigation aérienne de l'OACI.

4. L'usage de cette fréquence est également autorisé pour établir des communications entre les stations du service mobile aéronautique et les stations mobiles qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées air-sol, ainsi que les communications entre ces stations et les stations terrestres participantes.

Motifs : Indiquer l'application mondiale aux services mobiles aéronautiques (R) et (OR), et préciser que ces fréquences "aéronautiques" peuvent être utilisées par d'autres services mobiles.

PARTIE V

PROPOSITION D'AMENDEMENTS AU REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS

ARTICLE 5

Attribution des bandes de fréquences
entre 10 kHz et 275 GHz

NOC 125 à 201

USA/4/53 MOD 201A

Les fréquences 2182 kHz, ~~3023,5~~ 3023 kHz, 5680 kHz, 8364 kHz, 121,5 MHz, 156,8 MHz et 243 MHz peuvent, de plus, être utilisés, conformément aux procédures en vigueur pour les services de radiocommunications de Terre, pour les opérations de recherche et de sauvetage des véhicules spatiaux habités.

Il en est de même pour les fréquences 10 003 kHz, 14 993 kHz et 19 993 kHz mais, pour chacune de celles-ci, les émissions doivent être limitées à une bande de ± 3 kHz de part et d'autre de la fréquence.

Motifs : Conséquence de l'appendice 27(Rév.) pour indiquer de nouvelles fréquences déterminées par l'espacement de fréquence.

NOC 202 à 205

USA/4/54 MOD 205A

Les fréquences ~~d'ondes porteuses 3023,5~~ 3023 kHz peuvent, de plus, être utilisées par les stations du service mobile maritime qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées, dans les conditions spécifiées aux numéros 1326C et 1353B respectivement.

Motifs : Conséquence de l'appendice 27(Rév.) pour indiquer de nouvelles fréquences déterminées par l'espacement de fréquence.

NOC 206 à 429

ARTICLE 7

Dispositions spéciales relatives à certains services

Section II. Service mobile aéronautique

USA/4/55 ADD 429A

Les communications du contrôle d'exploitation aéronautique dans le service mobile aéronautique (R) sont des communications qui intéressent exclusivement la régularité des vols.

Motifs : Préciser l'utilisation particulière du spectre pour les communications du contrôle d'exploitation.

NOC 430 à 432

ARTICLE 9

Notification et inscription dans le Fichier de référence international des fréquences des assignations de fréquence aux stations de radiocommunications de Terre

NOC 486 à 589

USA/4/56 MOD 590 (2) Si la conclusion est favorable relativement aux numéros 554 à 557, la date ~~du 29 avril 1966~~ (date de la signature de l'Accord de la CAMR-Aéro, Genève, 1978) est inscrite dans la colonne 2a.

USA/4/57 MOD 591 (3) Si la conclusion est favorable relativement au numéro 558, la date ~~du 29 avril 1966~~ (date de la signature de l'Accord de la CAMR-Aéro, Genève, 1978) est inscrite dans la colonne 2b.

Motifs : Spécifier une procédure pour l'inscription, dans le Fichier de référence international des fréquences, des fiches de notifications jugées satisfaisantes par le Comité, compte tenu des dates spécifiées par la procédure finale.

NOC 592 à 639EX

ARTICLE 28

Conditions à remplir par les stations mobiles

Section II. Dispositions spéciales concernant la sécurité

NOC 955 à 969

USA/4/58 MOD 969A (3) Les fréquences aéronautiques ~~3023,5~~ 3023 kHz et 5680 kHz peuvent être utilisées par les stations mobiles pour la coordination des opérations de recherches et de sauvetage sur les lieux d'un incident, y compris pour les communications entre ces stations et les stations terrestres participantes, conformément à tout arrangement particulier régissant le service mobile aéronautique (voir les numéros 1326C et 1353B).

Motifs : Conséquence de l'appendice 27(Rév.), pour indiquer les nouvelles fréquences déterminées par l'espacement de fréquence, et pour se conformer aux dispositions des numéros 201A et 1326C.

NOC 970 à 999

ARTICLE 35

Emploi des fréquences en radiotéléphonie dans le service mobile maritime

NOC 1319 à 1322AB

Section II. Bandes comprises entre 1605 et 4000 kHz

NOC 1322B à 1326B

C. Recherches et sauvetage

USA/4/59 MOD 1326C

3A. La fréquence aéronautique 3023 ~~3023,5~~ kHz peut être utilisée pour établir des communications entre les stations mobiles qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées, ainsi que des communications entre ces stations et les stations terrestres participantes, ~~avec les fréquences porteuses, les classes d'émission et dans les conditions d'exploitation définies~~ à conformément aux dispositions de l'appendice 27(Rév.).

Motifs : Conséquence de l'appendice 27(Rév.), pour indiquer les nouvelles fréquences déterminées par l'espacement de fréquence.

NOC 1327 à 1351

Section III. Bandes comprises entre 4000 et 23 000 kHz

NOC 1351A à 1353A

D. Recherches et sauvetage

USA/4/60 MOD 1353B

15A. La fréquence aéronautique 5680 kHz peut être utilisée pour établir des communications entre les stations mobiles qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées, ainsi que des communications entre ces stations et les stations terrestres participantes, ~~avec les fréquences porteuses, les classes d'émission et dans les conditions d'exploitation définies~~ à conformément aux dispositions de l'appendice 27(Rév.).

Motifs : Aligner avec MOD 969A et MOD 1326C.

NOC 1354 à 1379

USA/4/61

APPENDICE 3

Mar Mar2

Tableau des tolérances de fréquence*

(voir l'article 12)

	Bandes de fréquences (limite inférieure exclue, limite supérieure incluse) et catégories de stations	Tolérances applicables jusqu'au 1er janvier 1966* aux émetteurs actuellement en service et à ceux qui seront mis en service avant le 1er janvier 1964	Tolérances applicables aux nouveaux émetteurs installés à partir du 1er janvier 1964 et à tous les émetteurs à partir du 1er janvier 1966*
		* 1er janvier 1970 pour toutes les tolérances marquées d'un astérisque	
	Bande : De 1605 à 4000 kHz		
	3. Stations mobiles :		
MOD	c) stations d'aéronef	200*	100* r)
ADD	4. Stations aéronautiques :		
	- d'une puissance inférieure ou égale à 500 W	100	100 r)
	- d'une puissance supérieure à 500 W	50	50 r)
MOD 5.	~~4.~~ Stations de radiorepérage :		
	- d'une puissance inférieure ou égale à 200 W	100	100
	- d'une puissance supérieure à 200 W	50	50
MOD 6.	~~5.~~ Stations de radiodiffusion	50	20
	Bande : De 4 à 29,7 MHz		
	2. Stations terrestres :		
MOD	b) stations aéronautiques :		
	- d'une puissance inférieure ou égale à 500 W	100	100 r)
	- d'une puissance supérieure à 500 W	50	50 r)
	3. Stations mobiles :		
MOD	c) stations d'aéronef	200*	100* r)

Renvois du tableau des tolérances de fréquence

Après le renvoi q) ajouter le nouveau renvoi suivant :

USA/4/62 ADD

r) Pour les émetteurs à bande latérale unique fonctionnant dans le service mobile aéronautique (R), la tolérance est :

1) Bande comprise entre 1605 et 4000 kHz :

Stations aéronautiques	10 Hz
Stations d'aéronef	20 Hz

2) Dans les bandes comprises entre 4 et 29,7 MHz :

Stations aéronautiques	10 Hz
Stations d'aéronef	20 Hz

Motifs : Ajouter les stations aéronautiques dans les bandes comprises entre 1605 et 4000 kHz. Avec la mise en service des équipements à bande latérale unique, notamment les équipements faisant des émissions avec porteuse supprimée (classe d'émission A3J), il faut que la fréquence de l'onde porteuse soit maintenue dans des tolérances plus strictes pour éviter toute perte d'intelligibilité du fait de l'instabilité des fréquences. Les équipements disponibles actuellement permettent de respecter les tolérances proposées dans la nouvelle rubrique 4. Nouvelle numérotation des paragraphes.

PARTIE VI

RESOLUTIONS ET RECOMMANDATIONS

USA/4/63 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (A)

relative à la mise en oeuvre des nouvelles dispositions concernant les bandes d'ondes décamétriques attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R) entre 2850 et 17 970 kHz

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que chacune des bandes d'ondes décamétriques attribuées à titre exclusif au service mobile aéronautique (R) par la Conférence administrative des radiocommunications de Genève (1959) et modifiées par la Conférence administrative extraordinaire des radiocommunications de Genève (1966) a été modifiée une nouvelle fois par la présente Conférence, pour permettre l'utilisation des techniques de la bande latérale unique;

b) qu'un très grand nombre de stations d'aéronef et de stations aéronautiques seront transférées des fréquences utilisées actuellement sur les nouvelles fréquences et les nouvelles voies désignées par la présente Conférence;

c) qu'il convient de modifier les assignations de fréquence le plus rapidement possible, afin que les avantages procurés par les nouvelles voies désignées par la présente Conférence puissent être obtenus dans les délais les plus brefs;

d) que le transfert des assignations devrait entraîner le minimum de perturbations dans le service fourni par chaque station;

e) que le transfert des assignations devrait se faire de telle façon qu'il n'y ait pas de brouillages nuisibles entre les stations concernées, durant la période de mise en oeuvre;

f) que les Actes finals de la présente Conférence entreront en vigueur le 1er avril 1979;

g) que le Plan révisé d'allotissement de fréquences contenu dans l'appendice 27(Rév.) entrera en vigueur le 1er février 1983;

reconnaissant

a) que le service mobile aéronautique (R) est un service de sécurité;

b) que certaines fréquences ont été alloties pour une utilisation mondiale;

décide

1. que, pour appliquer les décisions de la présente Conférence concernant les nouvelles dispositions relatives aux bandes d'ondes décamétriques attribuées au service mobile aéronautique (R), il convient de suivre une procédure méthodique pour le transfert des services existants des anciennes assignations sur les nouvelles assignations et pour l'introduction de nouveaux services;

2. que, pendant la période allant de l'entrée en vigueur des Actes finals de la présente Conférence, le 1er avril 1979, à l'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences contenu dans l'appendice 27(Rév.), le 1er février 1983, le passage à l'exploitation avec bande latérale unique se fera selon les modalités suivantes :

2.1 la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence) de la voie à bande latérale unique située dans la moitié supérieure de l'ancienne voie à double bande latérale sera la même que la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence) de cette voie;

2.2 la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence) de la voie à bande latérale unique située dans la moitié inférieure de l'ancienne voie à double bande latérale sera inférieure de 3 kHz à la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence) de l'ancienne voie à double bande latérale;

2.3 que, jusqu'au 1er février 1983, les stations aéronautiques et les stations d'aéronef dotées d'équipements à bande latérale unique pourront utiliser soit la moitié de l'ancienne voie à double bande latérale (la fréquence de l'onde porteuse (référence) à bande latérale unique étant celle spécifiée aux alinéas 2.1 et 2.2 ci-dessus), soit une voie du nouveau plan de fréquences, étant entendu qu'aucun brouillage ne devra être causé aux utilisateurs existants des voies du plan actuel. L'utilisation des voies concernées sera coordonnée avec l'Organisation de l'aviation civile internationale, conformément aux dispositions du numéro (MOD) 27/20 de l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications;

3. que, à la date du 1er février 1983, les fréquences indiquées dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications seront remplacées par les fréquences figurant dans la section II, article I, de l'appendice 27(Rév.);

4. que, sauf indication contraire dans les Actes finals de la présente Conférence, les stations radiotéléphoniques du service mobile aéronautique (R) fonctionnant dans les bandes comprises entre 2850 et 17 970 kHz devront satisfaire aux conditions suivantes :

4.1 aucun équipement à double bande latérale ne pourra être installé dans les stations d'aéronef après le 1er avril 1979; toutefois, les administrations s'efforceront de ne plus installer des équipements à double bande latérale le plus tôt possible avant le 1er avril 1979;

4.2 aucun équipement à double bande latérale ne pourra être installé dans les stations aéronautiques après le 1er avril 1979; les stations aéronautiques devront pouvoir fonctionner avec bande latérale unique à une date aussi rapprochée que possible; par ailleurs, elles devront mettre fin aux émissions à double bande latérale à la date la plus rapprochée que possible et, en tout état de cause, au plus tard le 1er février 1983;

4.3 jusqu'au 1er février 1983, les stations aéronautiques et les stations d'aéronef équipées pour l'exploitation à bande latérale unique devront aussi être équipées pour faire des émissions de la classe A3H compatibles avec la réception par les équipements à double bande latérale;

4.4 à partir du 1er février 1983, seules seront autorisées les classes d'émission A2H, A3J, A7J et A9J. L'exploitation à double bande latérale pourra cependant être poursuivie dans des cas exceptionnels pour les usages nationaux, jusqu'au 1er février 1987, à condition que les cas de brouillages nuisibles pouvant être causés au service mobile aéronautique international (R) exploité avec bande latérale unique soient résolus par application des dispositions de l'article 15 du Règlement des radiocommunications, notamment les numéros 667 et 674. Toutefois, les administrations qui auront besoin de cette extension de l'emploi de la bande latérale unique sont instamment invitées à mettre fin dès que possible à l'utilisation de la double bande latérale.

Motifs : La mise en vigueur de l'appendice 27(Rév.) exige un passage méthodique au nouveau plan.

USA/4/64 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (B)

relative au traitement des fiches de notification concernant les assignations de fréquence aux stations aéronautiques du service mobile aéronautique (R) dans les bandes attribuées en exclusivité à ce service entre 2850 et 17 970 kHz

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les Actes finals de la présente Conférence entreront en vigueur le 1er avril 1979;

b) que le nouveau Plan d'allotissement de fréquences contenu dans l'appendice 27(Rév.) entrera en vigueur le 1er février 1983 à 00.01 TMG;

c) que certaines administrations peuvent désirer mettre en application certaines dispositions du Plan révisé d'allotissement de fréquences avant la date spécifiée pour son entrée en vigueur, dans les cas où des brouillages nuisibles ne seront pas ainsi causés au service assuré par des stations fonctionnant conformément au Plan actuel d'allotissement de fréquences;

d) qu'il est, en conséquence, nécessaire de prévoir une procédure intérimaire pour faciliter le passage du Plan actuel au nouveau Plan;

décide

1. que pendant la période qui s'écoulera entre la date d'entrée en vigueur des Actes finals et la date d'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences :

1.1 les dispositions des numéros 553 à 558 du Règlement des radiocommunications continueront d'être appliquées au cours de l'examen des fiches de notification concernant les assignations de fréquence aux stations aéronautiques du service mobile aéronautique (R) dans les bandes attribuées en exclusivité à ce service entre 2850 et 17 970 kHz;

1.2 toutes ces assignations seront inscrites dans le Fichier de référence international des fréquences conformément aux conclusions formulées par l'IFRB;

1.3 la date à inscrire dans la colonne 2a ou dans la colonne 2b du Fichier de référence sera déterminée comme suit :

a) si la conclusion est favorable relativement aux numéros 554 à 557, la date du 29 avril 1966 sera inscrite dans la colonne 2a;

b) si la conclusion est favorable relativement au numéro 558, la date du 29 avril 1966 sera inscrite dans la colonne 2b;

c) pour toutes les autres assignations de cette nature (y compris celles qui pourraient être conformes au Plan révisé d'allotissement de fréquences, mais non au Plan actuel), la date à inscrire dans la colonne 2b sera la date à laquelle l'IFRB aura reçu la fiche de notification;

1.4 toute assignation conforme au Plan révisé d'allotissement de fréquences sera spécifiée comme telle au moyen d'un symbole convenable que l'IFRB insérera dans la colonne "Observations" du Fichier de référence;

2. qu'à la date d'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences, l'IFRB examinera les assignations de fréquence aux stations aéronautiques du service mobile aéronautique (R) inscrites dans le Fichier de référence international des fréquences dans les bandes attribuées en exclusivité à ce service entre 2850 et 17 970 kHz, du point de vue de leur conformité au nouveau Plan d'allotissement de fréquences, en suivant à cet effet les parties pertinentes de la procédure décrite aux numéros 553 à 559 du Règlement des radiocommunications; il inscrira en regard de ces assignations dans la colonne 2a ou la colonne 2b du Fichier de référence international des fréquences une date déterminée comme suit :

2.1 les assignations pour émissions à double bande latérale (A3), mentionnées au paragraphe 4.4 de la Résolution N° Aer2 - (A) et figurant déjà dans le Fichier de référence à la date d'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences, conserveront la date inscrite dans la colonne 2a ou dans la colonne 2b, selon le cas, jusqu'au 1er février 1983. Le 2 février 1983, une date inscrite dans la colonne 2a pour une assignation de fréquence avec double bande latérale (A3), comme indiqué au paragraphe 4.4 du projet de Résolution N° Aer2 - (A), sera transférée dans la colonne 2b. Le 1er janvier 1987, l'IFRB passera les inscriptions en revue et, en consultation avec les administrations intéressées, annulera les inscriptions correspondant à des assignations qui ne seront plus en usage, en conservant les autres à titre d'information seulement, sans date dans la colonne 2b;

2.2 si la conclusion est favorable relativement aux numéros 554 à 557, la date du (date de signature de l'Accord de la CAMR-Aéro, Genève, 1978) sera inscrite dans la colonne 2b;

2.3 si la conclusion est favorable relativement au numéro 558, la date du (date de signature de l'Accord de la CAMR-Aéro, Genève, 1978) sera inscrite dans la colonne 2b;

2.4 pour toutes les autres assignations, la date du (LENDEMAIN du jour de signature de l'Accord de la CAMR-Aéro, Genève, 1978) sera inscrite dans la colonne 2b;

3. qu'à la date d'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences, les allotissements qui figurent dans ce Plan remplaceront, dans le Fichier de référence international des fréquences, les allotissements qui figurent dans le Plan actuel;

invite les administrations à notifier dès que possible à l'IFRB l'annulation des assignations de fréquence dont l'utilisation sera abandonnée par suite de la mise en service des allotissements du nouveau Plan d'allotissement de fréquences.

Motifs : Avec la révision de l'appendice 27, il faudra trouver un moyen pour faire en sorte que les notifications faites à l'IFRB au titre du Plan révisé d'allotissement de fréquences ne portent pas préjudice aux inscriptions faites au titre du Plan actuel. Par ailleurs, il faut prévoir une procédure intérimaire pour faciliter le passage du Plan de 1966 au Plan (R) de 1978.

USA/4/65

RESOLUTION N° 13

relative à l'élaboration de plans d'allotissement révisés pour le service mobile aéronautique (R)

Note : La présente Conférence n'est pas compétente pour s'occuper de cette résolution, en raison des intérêts du service (OR); il n'empêche que cette résolution n'est plus nécessaire en ce qui concerne le service (R).

USA/4/66

RESOLUTION N° 14

relative à l'utilisation des fréquences du service mobile aéronautique (R)

Motifs : Cette résolution a été modifiée, pour être mise à jour, comme le montre ADD Résolution N° Aer2 - (C).

USA/4/67 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (C)

relative à l'utilisation des fréquences du service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que le Plan élaboré précédemment pour l'utilisation des ondes décamétriques par le service mobile aéronautique (R) (appendice 27 au Règlement des radiocommunications, Genève, édition de 1968) a été révisé en grande partie par la présente Conférence;

b) que le trafic aérien est sujet à des changements continuels;

c) que ces changements doivent être pris en considération par les administrations intéressées, mais

d) qu'en cherchant à satisfaire les nouveaux besoins en communications, il convient de ne prendre aucune décision de nature à empêcher ou à compromettre l'utilisation coordonnée des ondes décamétriques par le service mobile aéronautique (R) telle qu'elle est prévue dans le Plan;

e) que les familles de fréquences allouées aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP), aux zones des lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN), ainsi qu'aux subdivisions de ces zones et aux zones VOLMET, ont été choisies, compte tenu des conditions de propagation qui permettent le choix de fréquences qui conviennent le mieux aux distances considérées;

f) qu'il est essentiel de répartir le trafic aussi uniformément que possible entre les fréquences du même ordre de grandeur disponibles;

g) qu'il convient de prendre des mesures pour que l'ordre de grandeur des fréquences utilisées soit correct;

h) que des fréquences ont été allouées pour une utilisation mondiale;

décide que les administrations prendront, à titre individuel ou en collaboration, les mesures nécessaires afin :

1. d'assurer l'utilisation aussi large que possible des ondes métriques afin de diminuer le trafic dans les bandes d'ondes décamétriques du service mobile aéronautique (R);

2. d'utiliser autant que possible des antennes ayant une directivité et un rendement appropriés, afin de réduire au minimum les risques de brouillages mutuels à l'intérieur d'une zone ou entre plusieurs zones;

3. de coordonner l'utilisation des familles de fréquences nécessaires pour un tronçon de ligne déterminé, conformément aux principes techniques exposés dans l'appendice 27, et en tenant compte des données disponibles sur les conditions de propagation, afin que les fréquences qui conviennent le mieux soient utilisées pour la liaison entre le sol et un aéronef situé à une distance donnée de la station aéronautique qui assure le service sur le tronçon de ligne considéré;

4. d'améliorer les techniques et les procédures d'exploitation et d'utiliser le matériel qui permettra d'obtenir le rendement le plus élevé possible des communications air-sol sur ondes décamétriques;

5. de rassembler des données techniques précises sur le fonctionnement de leurs systèmes de communication sur ondes décamétriques, notamment des données ayant une influence sur les normes techniques et d'exploitation afin de faciliter le nouvel examen du Plan.

Motifs : Mise à jour de la Résolution N° 14, pour laquelle nous proposons SUP.

USA/4/68 SUP

RESOLUTION N° Aer1

relative à l'utilisation des fréquences 3023,5 et 5680 kHz communes aux services mobiles aéronautiques (R) et (OR)

Motifs : Cette résolution a été modifiée, pour être mise à jour, comme le montre ADD Résolution N° Aer2 - (D) [USA/4/69].

USA/4/69 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (D)

relative à l'utilisation des fréquences 3023 et 5680 kHz communes aux services mobiles aéronautiques (R) et (OR)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant que, en adoptant un nouveau Plan d'allotissement de fréquences, appendice 27(Rév.), elle a décidé que la fréquence 3023 kHz serait utilisée en lieu et place de la fréquence 3023,5 kHz; et que, par ailleurs, elle a modifié les dispositions régissant l'utilisation des fréquences 3023 et 5680 kHz;

considérant en outre

1. que, du fait de ces décisions, il existe maintenant certaines anomalies dans les conditions d'utilisation des fréquences 3023,5 et 5680 kHz stipulées dans l'appendice 26 au Règlement des radiocommunications de Genève (1959);

2. que la coordination des opérations de recherche et de sauvetage sur les lieux d'un sinistre serait améliorée si, au cours de ces opérations, l'utilisation des fréquences 3023 et 5680 kHz était étendue aux communications entre stations mobiles et stations terrestres qui y participent;

3. qu'il serait de l'intérêt général du service mobile aéronautique (R) que les mêmes dispositions relatives à l'utilisation des fréquences 3023 et 5680 kHz soient appliquées dans le service mobile aéronautique (R) et dans le service mobile aéronautique (OR);

décide d'inviter les administrations à appliquer dans le service mobile aéronautique (OR), à partir de la date d'entrée en vigueur des Actes finals de la Conférence, les dispositions régissant l'utilisation des fréquences 3023 et 5680 kHz qui sont stipulées à l'appendice 27 (numéros MOD 27/196 et MOD 27/201).

Motifs : Mise à jour de la Résolution N° Aer1, pour laquelle nous proposons SUP.

USA/4/70 SUP

RESOLUTION N° Aer2

relative à l'utilisation des fréquences des bandes d'ondes décamétriques attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R)

Motifs : Cette résolution a été modifiée pour être mise à jour, comme le montre ADD Résolution N° Aer2 - (E) ci-dessous.

USA/4/71 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (E)

relative à l'utilisation non autorisée des fréquences des bandes attribuées au service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les observations de contrôle des émissions relatives à l'utilisation des fréquences des bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R) entre 2850 et 17 970 kHz montrent qu'un certain nombre de fréquences de ces bandes sont encore utilisées par des stations appartenant à des services autres que le service mobile aéronautique (R), notamment par des stations de radiodiffusion à grande puissance, dont certaines fonctionnent en contravention des dispositions du numéro 422 du Règlement des radiocommunications;

b) que ces stations causent ainsi des brouillages nuisibles aux communications échangées dans ce service et qu'un très grand nombre d'émissions dont les sources n'ont pas pu être identifiées avec certitude ont été observées dans les bandes en question;

c) que les radiocommunications constituent le seul moyen de communication à la disposition du service mobile aéronautique (R) et que ce service est un service de sécurité;

considérant, en particulier

d) qu'il est essentiel que les voies directement utilisées pour le fonctionnement des services de transport aérien dans de bonnes conditions de sécurité et de régularité soient exemptes de brouillages nuisibles, étant donné que ces voies sont indispensables à la sauvegarde de la vie humaine et des biens;

décide de prier les administrations

1. de bien vouloir faire en sorte que des stations appartenant à des services autres que le service mobile aéronautiques (R) s'abstiennent d'utiliser les fréquences des bandes attribuées à ce service, sauf dans les conditions stipulées aux numéros 115 et 415 du Règlement des radiocommunications;

2. de ne ménager aucun effort pour identifier et localiser la source de toute émission non autorisée capable de causer des brouillages nuisibles au service mobile aéronautique (R) et susceptible, de ce fait, de mettre en danger ce service de sécurité, et de communiquer leurs résultats à l'IFRB;

3. de participer aux programmes de contrôle des émissions que l'IFRB pourra être amené à organiser comme suite à la présente résolution;

4. de demander à leurs gouvernements respectifs de promulguer telle législation qui pourra être nécessaire pour empêcher les stations situées à bord d'aéronefs de fonctionner en contravention des dispositions du numéro 422 du Règlement des radiocommunications;

charge le Comité international d'enregistrement des fréquences

1. de continuer à organiser des programmes de contrôle des émissions dans les bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R), dans le dessein d'éliminer les émissions des stations hors bande qui causent des brouillages nuisibles au service mobile aéronautique (R) ou sont susceptibles d'en causer;

2. de prendre les mesures nécessaires pour éliminer les émissions des stations hors bande qui causent des brouillages nuisibles au service mobile aéronautique (R) ou sont susceptibles d'en causer;

3. de rechercher, le cas échéant, la coopération des administrations, d'une part pour identifier les sources de ces émissions en employant tous les moyens disponibles, d'autre part pour obtenir la disparition de ces émissions.

Motifs : Mise à jour de la Résolution N° Aer2, pour laquelle nous proposons SUP.

USA/4/72 SUP

RESOLUTION N° Aer3

relative à l'introduction de la technique de la bande latérale unique dans les bandes d'ondes décamétriques attribuées au service mobile aéronautique (R)

Motifs : Avec l'adoption d'un plan d'allotissement fondé sur l'utilisation de la technique de la bande latérale unique, cette résolution n'est plus applicable.

USA/4/73 SUP

RESOLUTION N° Aer4

relative à l'utilisation des ondes métriques pour les communications du service mobile aéronautique (R)

Motifs : Cette résolution a été modifiée pour être mise à jour, comme le montre ADD Résolution N° Aer2 - (F) ci-après.

USA/4/74 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (F)

relative à l'utilisation des ondes métriques pour les communications du service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que du point de vue du service mobile aéronautique, les ondes métriques peuvent procurer des communications plus sûres et mieux protégées contre les parasites radioélectriques que les communications sur ondes décamétriques;

b) que du point de vue technique ainsi que du point de vue de l'exploitation, l'utilisation des ondes métriques par l'aviation a fait des progrès notables;

c) que l'emploi des ondes métriques dans leurs diverses formes d'application pourrait entraîner une réduction sensible de l'utilisation des ondes décamétriques par le service mobile aéronautique (R);

d) qu'en raison du développement des télécommunications aéronautiques dans bien des régions du monde, les possibilités de desservir ces régions au moyen d'ondes métriques s'accroissent à un rythme rapide;

décide qu'il convient que les administrations utilisent, dans toute la mesure du possible, des ondes métriques pour les besoins du service mobile aéronautique (R).

Motifs : Mise à jour de la Résolution N° Aer4, pour laquelle nous proposons SUP.

USA/4/75 SUP

RESOLUTION N° Aer5

relative à l'utilisation des ondes métriques pour la diffusion de renseignements météorologiques dans le service mobile aéronautique (R)

Motifs : Cette résolution a été modifiée pour être mise à jour, comme le montre ADD Résolution N° Aer2 - (G) ci-après :

USA/4/76 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (G)

relative à l'utilisation des ondes métriques pour la diffusion de renseignements météorologiques dans le service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les voies disponibles pour les communications du service mobile aéronautique (R) dans les bandes de fréquences comprises entre 2850 et 17 970 kHz sont en nombre limité;

b) que les besoins en fréquences pour les communications du service mobile aéronautique (R) et pour la diffusion de renseignements météorologiques à destination des aéronefs en vol ne font que croître;

c) que les caractéristiques de propagation des ondes décamétriques rendent celles-ci indispensables aux besoins de l'aviation pour des communications à grande distance;

d) que dans la Recommandation N° 13 de la Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques de Genève (1949) et dans la Résolution N° 14 MOD (voir le rapport sur le point 3 de l'ordre du jour, première page de l'appendice D) de la Conférence administrative ordinaire des radiocommunications de Genève (1959) les administrations ont été invitées instamment à "assurer l'utilisation aussi large que possible des ondes métriques afin de diminuer le trafic dans les bandes d'ondes décamétriques du service mobile aéronautique (R)";

e) que la présente Conférence a adopté une Résolution invitant les administrations à utiliser, dans toute la mesure du possible, les ondes métriques pour les besoins du service mobile aéronautique (R);

f) que l'aviation a accompli des progrès techniques appréciables qui ont permis d'étendre la portée utile des ondes métriques utilisées pour les communications du service mobile aéronautique (R);

g) que cette extension peut être de nature à répondre en partie aux besoins sans cesse croissants en matière de diffusion de renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol;

décide qu'il convient que les administrations utilisent, dans toute la mesure du possible, des ondes métriques pour la diffusion de renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol.

Motifs : Mise à jour de la Résolution N° Aer5 pour laquelle nous proposons SUP.

USA/4/77 SUP

RESOLUTION N° Aer6

relative au traitement des fiches de notification concernant les assignations de fréquence aux stations aéronautiques du service mobile aéronautique (R) dans les bandes attribuées en exclusivité à ce service entre 2850 et 17 970 kHz

Motifs : Cette résolution a été remaniée pour donner la Résolution N° Aer2 - (B); elle doit donc maintenant être supprimée. [USA/4/64]

USA/4/78 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (H)

relative à la mise en oeuvre du Plan d'allotissement de fréquences dans les bandes d'ondes décamétriques attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R) entre 2850 et 17 970 kHz

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les bandes attribuées en exclusivité (entre 2850 et 17 970 kHz) au service mobile aéronautique (R) par la Conférence administrative des radiocommunications de Genève (1959) ont été modifiées par la Conférence administrative extraordinaire des radiocommunications de Genève (1966);

b) que la Conférence de 1966 a établi des procédures qui doivent être suivies par les administrations, en ce qui concerne l'introduction de ces modifications;

c) que les dispositions nécessaires ont été prises pour que l'IFRB applique ces procédures;

reconnaissant

d) que le service mobile aéronautique (R) est un service de sécurité;

e) que la présente Conférence a apporté de nouvelles modifications aux bandes en question, pour permettre l'utilisation de la technique de la bande latérale unique;

f) qu'il est nécessaire que toutes les administrations appliquent les modifications introduites par la présente Conférence, afin d'éviter que des brouillages nuisibles soient causés aux services fournis par les stations qui fonctionnent conformément aux dispositions du Règlement des radiocommunications;

décide

1. que les assignations de fréquence qui figureront le 1er février 1983 dans le Fichier de référence et qui ne seront pas conformes aux décisions de la présente Conférence seront traitées comme suite à cette date :

1.1 dans un délai de 30 jours après le 1er février 1983, l'IFRB enverra aux administrations concernées des extraits pertinents du Fichier de référence, en indiquant que, conformément aux dispositions de la présente Résolution, les assignations de fréquence correspondantes devront être transférées dans les bandes appropriées dans un délai de 180 jours après l'envoi des extraits;

1.2 si une administration ne notifie pas le transfert à l'IFRB dans le délai imparti, l'inscription initiale sera maintenue dans le Fichier de référence, sans date dans la colonne 2 et avec une observation appropriée dans la colonne Observations. L'administration sera informée de ces mesures;

2. que l'IFRB donnera toute l'assistance nécessaire aux administrations qui en feront la demande. Pour ce faire, l'IFRB appliquera les dispositions des numéros 629 à 633 du Règlement des radiocommunications.

Motifs : Permettre le transfert des assignations du Fichier de référence dans les bandes d'ondes décamétriques attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R).

USA/4/79 ADD

RECOMMANDATION N° Aer2 - (A)

relative à une étude sur la possibilité d'attribuer en exclusivité de nouvelles bandes d'ondes décamétriques au service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les bandes d'ondes décamétriques attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R) contiennent des fréquences dont l'ordre de grandeur (MHz) est, dans les conditions actuelles, généralement satisfaisant pour répondre à tous les besoins des Zones de passage des lignes aériennes mondiales principales et des Zones des lignes aériennes régionales et nationales, telles qu'elles sont définies dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications;

b) que les exploitants d'aéronefs ont besoin de communiquer avec leurs appareils sur de grandes distances au-delà des limites des Zones de passage des lignes aériennes mondiales principales et des Zones des lignes aériennes régionales et nationales, telles qu'elles sont définies dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications;

c) que des fréquences plus élevées (20-24 MHz) nécessaires pour ces communications à grande distance ne sont pas attribuées actuellement en exclusivité au service mobile aéronautique (R);

recommande que les administrations étudient ce problème et que, en préparant leurs propositions pour la prochaine Conférence administrative mondiale compétente des radiocommunications, elles tiennent compte du fait que le service mobile aéronautique (R) a besoin d'attributions de fréquences exclusives supplémentaires dans la portion du spectre allant de 20 à 24 MHz.

Motifs : La prochaine CAMR compétente devrait étudier l'utilisation éventuelle, par le service mobile aéronautique (R), de fréquences plus élevées, de l'ordre de 20 à 24 MHz.

USA/4/80 SUP

RECOMMANDATION N° Aer1

relative à la mise au point de méthodes qui contribueront à réduire l'encombrement des bandes d'ondes décamétriques attribuées au service mobile aéronautique (R)

Motifs : Cette recommandation a été modifiée pour être mise à jour, comme l'indique ADD Recommandation N° Aer2 - (B) ci-après.

USA/4/81 ADD

RECOMMANDATION N° Aer2 - (B)

relative à la mise au point de méthodes qui contribueront à réduire l'encombrement des bandes d'ondes décamétriques attribuées au service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que plusieurs administrations travaillent activement à mettre au point des techniques de télécommunication dont l'utilisation, si elle était plus répandue dans le service mobile aéronautique (R), contribuerait à réduire l'encombrement des bandes d'ondes décamétriques attribuées à ce service; parmi ces techniques, il y a lieu de signaler l'usage de stations à ondes métriques avec télécommande, d'émissions de grande puissance sur ondes métriques avec antennes à effet directif de radiocommunications spatiales et de transmissions automatiques de données;

b) qu'il serait utile aux autres administrations de prendre connaissance de ces techniques afin d'en étudier l'application à leurs liaisons du service mobile aéronautique (R);

c) que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) travaille activement à coordonner l'utilisation pratique de ces techniques;

invite les administrations qui travaillent à la mise au point de ces techniques à informer périodiquement l'IFRB des progrès accomplis;

prie l'IFRB de communiquer périodiquement les renseignements qu'il aura ainsi reçus aux administrations ainsi qu'à l'OACI.

Motifs : Mise à jour de la Recommandation N° Aer1, pour laquelle nous proposons SUP.

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)
1978
(Genève, ~~1977~~)

Document No 5-F
3 février 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

République fédérale d'Allemagne

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

POINT 2.1.1

1. Proposition de révision du Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) (appendice 27 au Règlement des radiocommunications), y compris les principes techniques exposés dans la partie I

Motifs : Mise en oeuvre de l'exploitation à bande latérale unique et questions d'économie de fréquences.

A. Proposition de révision de la partie I de l'appendice 27

Note 1 : Les paragraphes qui suivent sont numérotés comme dans l'appendice 27. On a utilisé les abréviations ci-après dans les Documents N^{os} 5 à 18 :

ADD - adjonction d'un nouveau paragraphe

MOD - modification d'un paragraphe existant

SUP - suppression d'un paragraphe existant

NOC - paragraphe conservé sans changement

Note 2 : Les mots soulignés correspondent à du texte nouveau; les mots ~~biffés~~ correspondent à du texte supprimé.

PARTIE I

Dispositions générales

Section I. Définitions

1. Plan d'allotissement de fréquences

NOC 27/1 à 27/8

D/5/1 MOD 27/9

9. Une famille de fréquences du service mobile aéronautique (R) ~~est un groupe de~~ contient au minimum deux fréquences choisies dans différentes bandes du service mobile aéronautique (R); elle est destinée à l'établissement de communications entre les stations d' aéronefs ~~en vol~~ et les stations aéronautiques correspondantes quelles que soient les heures, ~~et les distances~~ à l'intérieur de la zone d'utilisation autorisée (voir numéros 27/189 à 27/207).

Motifs : Préciser la définition et l'aligner avec celle qui est donnée au numéro 33 du Règlement des radiocommunications.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

Section II. Principes techniques et d'exploitation appliqués pour l'établissement du Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R)

D/5/2 MOD titre

A. ~~Détermination de la largeur des voies~~

A. Caractéristiques des voies

1. Espacements entre fréquences

D/5/3 MOD 27/10

~~Les~~ Un espacements ~~entre~~ de fréquences ~~qu'indique le tableau suivant suffisent~~ de 3 kHz entre les fréquences des ondes porteuses (fréquences de référence) suffit pour permettre l'emploi de systèmes de communication qui utilisent les classes d'émission dont il est question aux numéros 27/49 à ~~27/53~~ 27/52 dans les bandes de fréquences entre 2 850 kHz et 17 970 kHz attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R). Les fréquences des ondes porteuses (fréquences de référence) des voies indiquées dans le Plan sont des multiples entiers de 1 kHz.

Motifs : Il est proposé que l'équipement soit réalisé pour pouvoir fonctionner sur des multiples entiers de 1 kHz, afin d'éviter les inconvénients d'ordre économique et d'exploitation que l'on pourrait rencontrer si les fréquences des voies étaient des multiples d'une fréquence inférieure à 1 kHz. Par ailleurs, le tableau qui figure actuellement dans l'appendice 27 est inutile, puisque la répartition des voies est fondée sur un espacement de 3 kHz dans toutes les bandes.

D/5/4 MOD 27/11

a) ~~On suppose que~~ Pour les émissions radiotéléphoniques, les fréquences ~~de modulation~~ audibles ont pour limites ~~supérieure~~ 300 et ~~3000~~ 2 700 Hz; ~~et que~~ pour les autres classes d'émission autorisées, la largeur de bande occupée ne dépasse pas ~~celle~~ la limite supérieure des émissions de classe A3J.

Toutefois, la spécification de ces limites n'implique aucune restriction quant à leur extension, en ce qui concerne les émissions autres que celles de la classe A3J, à condition que les limites relatives aux émissions non désirées soient respectées (voir les numéros 27/66A et 27/66B).

D/5/5 ADD 27/11A

Note : Pour les types d'émetteur de station d'aéronef installés avant le 1er février 1983, les fréquences audibles sont limitées à 3 000 Hz.

Motifs : Définir une largeur de bande de fréquences audibles nécessaire pour l'utilisation de la classe d'émission A3J et compatible avec un espacement de voies de 3 kHz; permettre la mise en oeuvre d'autres classes d'émission permises.

D/5/6 ADD 27/11B

En raison du brouillage pouvant se manifester, une voie donnée ne doit pas être utilisée dans la même zone d'allotissement pour la radiotéléphonie et la transmission de données.

Motifs : Conséquence du Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR.

D/5/7 MOD 27/12

b) Afin d'éviter les brouillages nuisibles susceptibles de résulter de l'emploi simultané d'une même voie pour des émissions de classes différentes, l'utilisation pour les diverses classes d'émission autres que A3J et A2H des voies indiquées au numéro 27/16 ~~telles qu'elles résultent du tableau précédent (numéro 27/10)~~ fera l'objet d'accords particuliers entre les administrations intéressées. ~~aucune priorité de principe n'étant accordée à une classe d'émission déterminée.~~

Motifs : Compatibilité avec l'exploitation à bande latérale unique.

D/5/8 SUP 27/13

Motifs : Ne s'applique plus.

D/5/9 SUP 27/14

Motifs : Ne s'applique plus.

D/5/10 MOD 27/15

e) Les accords visés ~~aux numéros 27/12 et 27/14~~ au numéro 27/12 seront conclus en vertu des dispositions des articles de la Convention internationale des télécommunications et du Règlement des radiocommunications intitulés "~~Accords particuliers~~" "Arrangements particuliers".

Motifs : Clarification

2. Fréquences à allotir

D/5/11 MOD 27/16

On trouvera dans le tableau ci-après la liste des fréquences des ondes porteuses (fréquences de référence) à allotir dans les bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R), sur la base des espacements entre fréquences spécifiés au numéro 27/10.

Motifs : Indiquer clairement que les fréquences indiquées dans le Plan d'allotissement sont des fréquences porteuses; remplacer le tableau existant par un nouveau tableau faisant apparaître un espacement de fréquence de 3 kHz; prévoir la protection en bordure de bande.

D/5/12

Le tableau ci-après est donné à titre d'illustration seulement. Le tableau définitif sera présenté sous la même forme que le tableau actuel; il indiquera chaque fréquence d'onde porteuse (fréquence de référence). Le tableau définitif indiquera également les voies qui se trouvent au voisinage des bords de la bande et qui ont une largeur inférieure à 3 kHz.

2 850 - 3 025	5 450 - 5 480	8 815 - 8 965	13 260 - 13 360
2 851 à 3 019 par échelons de 3 kHz 3 023*(R) et (OR) 58 voies	Région 2 5 451 à 5 475 par échelons de 3 kHz 9 voies	8 816 à 8 960 par échelons de 3 kHz 49 voies	13 261 à 13 357 par échelons de 3 kHz 33 voies
3 400 - 3 500	5 480 - 5 680	10 005 - 10 100	17 900 - 17 970
3 400 à 3 497 par échelons de 3 kHz 33 voies	5 481 à 5 676 par échelons de 3 kHz 5 680*(R) et (OR) 67 voies	10 006 à 10 096 par échelons de 3 kHz 31 voies	17 901 à 17 967 par échelons de 3 kHz 23 voies
4 650 - 4 700	6 525 - 6 685	11 275 - 11 400	
4 651 à 4 696 par échelons de 3 kHz 16 voies	6 526 à 6 682 par échelons de 3 kHz 53 voies	11 276 à 11 396 par échelons de 3 kHz 41 voies	

* On peut aussi faire des émissions des classes A3 et A3H

3. Voies communes aux services (R) et (OR)

D/5/13 MOD 27/17

3.1 L'usage des ~~voies~~ fréquences d'ondes porteuses (fréquences de référence) 3 023 et 5 680 kHz communes aux services (R) et (OR) ~~et dont les fréquences centrales sont 3 023,5 et 5 680 kHz~~ est autorisé dans le monde entier comme il est indiqué aux numéros 27/196 et 27/201. Nonobstant ces dispositions, la fréquence d'onde porteuse (référence) 5 680 kHz peut également être utilisée dans les stations aéronautiques pour les communications avec des stations d'aéronef lorsque les autres fréquences des stations aéronautiques sont indisponibles ou inconnues. Cette utilisation est cependant limitée à des zones et soumise à des conditions telles qu'il ne puisse en résulter aucun brouillage nuisible aux autres communications autorisées du service mobile aéronautique.

Motifs : Faire état des nouvelles fréquences porteuses déterminées par un espacement de fréquence de 3 kHz.

D/5/14 MOD 27/18

3.2 Toutes les stations qui participent directement à des opérations coordonnées de recherche et de sauvetage et qui utilisent les fréquences ~~3 023,5~~ 3 023 et 5 680 kHz ~~aux fins de recherche et de sauvetage et qui emploient la technique de la bande latérale unique~~ doivent émettre ~~une onde porteuse d'un niveau suffisant pour que l'émission puisse être reçue à l'aide d'un récepteur à double bande latérale; elles doivent également être en mesure de recevoir des émissions à double bande latérale~~ uniquement avec bande latérale unique supérieure (voir aussi le numéro 27/73).

Motifs : Si l'on accepte que les émissions à double bande latérale continuent sur 3 023 et 5 680 kHz, il apparaît inutile de modifier le numéro 27/18. En revanche, si la Conférence décide que l'exploitation à bande latérale unique doit être introduite sur ces fréquences, il est nécessaire de modifier ce numéro comme indiqué ci-dessus.

Note concernant 27/17 et 27/18 :

La Conférence aéronautique de Genève 1978 devra adopter une résolution analogue à la Résolution N° Aer1, étant donné que les fréquences 3 023 et 5 680 kHz sont communes aux services (R) et (OR) (Voir la Résolution N° Aer - 2D).

D/5/15 SUP 27/19

Motifs : Si l'on décide de mettre en oeuvre des équipements capables de fonctionner seulement sur des multiples entiers de 1 kHz, la voie 3 023,5 kHz commune aux services (R) et (OR) peut être remplacée par 3 023 kHz, et le numéro 27/19 devient inutile.

D/5/16 MOD 27/20

4. L'Organisation de l'aviation civile internationale (~~O.A.C.I.~~) (OACI) assure ~~dans une grande partie du monde~~ la coordination internationale des radiocommunications du service mobile aéronautique (R) avec l'exploitation aéronautique. ~~Il convient donc, le cas échéant, de consulter~~ Cette Organisation ~~en particulier pour utiliser~~ doit donc être consultée pour toute utilisation, en exploitation ~~des~~ aéronautique internationale, des fréquences prévues dans le Plan, y compris pour coordonner l'utilisation, en exploitation, des fréquences allouées à l'échelon mondial. L'OACI effectue la coordination nécessaire, en collaboration avec l'IFRB, afin de faciliter l'application des procédures de notification et d'inscription décrites dans l'article 9 du Règlement des radiocommunications.

Motifs : A l'époque où le numéro 27/20 a été rédigé (1959), les Plans régionaux de navigation aérienne (ANP) de l'OACI ne couvraient pas toutes les régions du monde. La modification ci-dessus est proposée pour tenir compte de la coordination mondiale des radiocommunications assurée par l'OACI pour le service mobile aéronautique (R).

5. Adaptation de la procédure d'allotissement

NOC 27/21 et 27/22

D/5/17 MOD 27/23

7. On a recours à la coordination décrite au numéro 27/20 lorsqu'il est opportun et souhaitable de le faire pour utiliser rationnellement les fréquences en question, et notamment dans les cas où les procédures spécifiées au numéro 27/22 ne sont pas satisfaisantes.

Motifs : Mieux préciser l'idée.

B. Courbes indiquant les portées de brouillage

1. Définition des courbes

D/5/18 MOD 27/24

1.1 Sur les calques à utiliser avec le présent appendice, des courbes indiquent, pour les différents ordres de grandeur de fréquences, la limite des distances minimales acceptables qui doivent séparer deux stations aéronautiques qui émettent sur la même fréquence et dont la puissance apparente rayonnée moyenne serait de 1 kW ~~(par exemple émissions de classes telles que A1, F1 ou F2 et A3 ou A3H non modulées)~~ afin d'assurer, à la limite de portée utile de l'émission désirée de l'une des stations terrestres, un rapport signal utile/signal brouilleur de 15 dB à bord d'un aéronef. On admet généralement que cette limite correspond à la frontière de la zone intéressée; la portée utile n'est pas indiquée sur les courbes.

Motifs : Conséquence de MOD 27/50 et MOD 27/51.

NOC 27/25 à 27/49

D/5/19 MOD 27/50

1.1 Téléphonie - modulation d'amplitude :

- double bande latérale	(A3)*
- ~~bande latérale unique, onde porteuse réduite~~	~~(A3A)~~
- bande latérale unique, onde porteuse complète	(A3H)*
- bande latérale unique, onde porteuse supprimée	(A3J)
- ~~deux bandes latérales indépendantes~~	~~(A3B)~~

* Les émissions A3 et A3H sont à utiliser uniquement sur 3 023 kHz et 5 680 kHz, et conformément aux dispositions de la proposition de Résolution N° Aer2 - (A), paragraphe 4.4.

Motifs : Conséquence du fait que le nouveau Plan d'allotissement sera établi sur la base de l'exploitation à bande latérale unique avec porteuse supprimée; conséquence du Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR.

1.2 Télégraphie (y compris les transmissions automatiques de données)

D/5/20 MOD 27/51

1.2.1 Modulation d'amplitude :

- télégraphie sans modulation par une fréquence audible (manipulation par tout ou rien)	(A1)**
- ~~télégraphie par manipulation par tout ou rien d'une ou de plusieurs fréquences audibles de modulation ou manipulation par tout ou rien de l'émission modulée~~	~~(A2)~~

** Les classes d'émission A1 et F1 sont permises à condition qu'elles ne causent pas de brouillages nuisibles aux émissions des classes A2H, A3J, A7J et A9J. Par ailleurs, les émissions des classes A1 et F1 doivent être conformes aux dispositions des numéros 27/65 et 27/66 et il faut prendre soin de ne pas placer ces émissions aux limites de la voie ou près de ces limites.

- télégraphie par manipulation par tout ou rien d'une ou de plusieurs fréquences audibles de modulation ou par manipulation par tout ou rien de l'émission modulée, y compris l'appel sélectif - bande latérale unique - porteuse complète A2H

- ~~télégraphie harmonique multivoie, bande latérale unique, onde porteuse réduite~~ ~~(A7A)~~

- ~~télégraphie harmonique multivoie, bande latérale unique, onde porteuse complète~~ ~~(A7H)~~

- télégraphie harmonique multivoie, bande latérale unique, onde porteuse supprimée (A7J)

- autres émissions telles que la transmission automatique de données - bande latérale unique - porteuse supprimée A9J

D/5/21 MOD 27/52 1.2.2 Modulation de fréquence :

- télégraphie par manipulation par déplacement de fréquence sans modulation par une fréquence audible, l'une des deux fréquences étant émise à un instant donné (F1)**

- ~~télégraphie par manipulation par tout ou rien d'une fréquence audible de modulation de fréquence, ou par manipulation par tout ou rien d'une émission modulée en fréquence~~ ~~(F2)~~

** Les classes d'émission A1 et F1 sont permises à condition qu'elles ne causent pas de brouillages nuisibles aux émissions des classes A2H, A3J, A7J et A9J. Par ailleurs, les émissions des classes A1 et F1 doivent être conformes aux dispositions des numéros 27/65 et 27/66 et il faut prendre soin de ne pas placer ces émissions aux limites de la voie ou près de ces limites.

Motifs : Conséquence du fait que le nouveau Plan d'allotissement sera établi sur la base de l'exploitation à bande latérale unique avec porteuse supprimée; conséquence du Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR.

D/5/22 SUP 27/53 Motifs : Ce type d'émission n'est plus nécessaire.

2. Puissance

D/5/23 MOD 27/54 2.1 Sauf indication contraire figurant à la partie II du présent appendice, les puissances de crête fournies à la ligne d'alimentation de l'antenne ne dépassent pas les valeurs maximales indiquées dans le tableau ci-dessous; il est admis que les puissances apparentes rayonnées de crête correspondantes sont égales aux deux tiers de ces valeurs.

Classe d'émission	Stations	Puissance de crête maximale
A1 F1 F2	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	1,5 kW 75 W
A3 A3H (taux de modulation 100 %)	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 300 W
Autres émissions telles que A2 A3A A3B A3J A4 A7A A7H A7J	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 300 W

D/5/24 Remplacer par le tableau suivant :

Classe d'émission	Stations	Puissance de crête maximale
A2H, A3J, A7J, A9J (taux de modulation 100 %)	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 400 W
A3* A3H* (taux de modulation 100 %)	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 400 W
Autres émissions telles que A1, F1	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 75 W

"* Les émissions des classes A3 et A3H doivent être utilisées seulement sur 3 023 kHz et 5 680 kHz, et conformément aux dispositions de la proposition de Résolution N° Aer2 - (A), paragraphe 4.4"

Motifs : Alignement sur le Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR.

D/5/25 MOD 27/55 2.2 Il est admis que la puissance de crête maximale spécifiée dans le tableau ci-dessus pour les stations aéronautiques produira la puissance apparente rayonnée moyenne de 1 kW (pour des émissions de classes telles que A1 et F1 ~~ou F2 et A3 ou A3H non modulées~~) adoptée pour le tracé des courbes qui indiquent les portées de brouillage.

Motifs : Compatibilité avec MOD 27/51 et MOD 27/52.

D/5/26 MOD 27/56 2.3 Afin d'assurer des communications de qualité satisfaisante avec les aéronefs, les stations aéronautiques qui desservent les ZLAMP, ~~ou~~ les zones VOLMET et les zomes mondiales peuvent utiliser des puissances plus élevées que les puissances maximales spécifiées au numéro 27/54. S'il en est ainsi, l'administration qui exerce sa juridiction sur la station aéronautique intéressée prend note des dispositions du numéro 694 du Règlement des radiocommunications et fait en sorte ~~dans chaque cas~~ :

Motifs : Appliquer ces dispositions aux stations aéronautiques qui ont une desserte mondiale.

NOC 27/57 à 27/61

D/5/27 MOD 27/62 2.4 Il est admis que la puissance des émetteurs d'aéronef peut, en pratique, dépasser les limites spécifiées au N° 27/54, mais l'utilisation, dans des cas exceptionnels, d'une puissance plus élevée (ne dépassant pas une valeur de crête de 600 W) ne doit pas causer de brouillage nuisible aux stations qui utilisent des fréquences conformément aux principes techniques sur lesquels le Plan d'allotissement est fondé.

Motifs : Satisfaire aux conditions matérielles imposées par les aéronefs à carlingue large.

3. Dispositions d'ordre technique relatives à l'utilisation d'émissions à bande latérale unique

D/5/28 MOD 27/63 3.1 Définition du niveau de l'onde porteuse :

Onde porteuse	Niveau N (dB) de l'onde porteuse par rapport à la puissance de crête
Onde porteuse complète ~~(A3H)~~ (par exemple A2H)	0 > N > - 6
~~Onde porteuse réduite (A3A)~~	~~-6 -> N -> -26~~
Onde porteuse supprimée (par exemple A3J)	Stations d'aéronef -26 > N Stations aéronautiques -40 > N

Motifs : Aligner les désignations des émissions avec MOD 27/50 et MOD 27/51, et mentionner la suppression de l'onde porteuse pour les stations aéronautiques conformément aux indications contenues dans le Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR.

D/5/29 SUP/27/64

Motifs : Tenir compte du fait que le nouveau Plan d'allotissement sera établi sur la base de l'exploitation à bande latérale unique.

D/5/29A MOD du sous-titre 3.3 Tolérance applicable aux niveaux des émissions ~~à bande latérale unique~~ en dehors de la largeur de bande nécessaire.

Motifs : Pour indiquer que ces dispositions s'appliquent à d'autres classes d'émission.

D/5/30 MOD 27/65 3.3.1 Dans le cas d'une émission ~~à bande latérale unique~~ (des classes A2H, ~~d'émission A3H A3A et~~ A3J), A7J ou A9J, la puissance moyenne fournie sur une fréquence quelconque à la ligne d'alimentation de l'antenne d'une station aéronautique ou d'une station d'aéronef est inférieure à la puissance moyenne (Pm) de l'émetteur, de la quantité indiquée dans le tableau ci-dessous.

Motifs : Alignement avec MOD 27/50 et MOD 27/51.

D/5/31 MOD 27/66 3.3.2 Pour les types d'émetteur de stations d'aéronef et pour les émetteurs de stations aéronautiques installés avant le 1er février 1983.

Ecart Δ par rapport à la fréquence assignée (kHz)	Affaiblissement minimum par rapport à Pm (dB)
$2 \leqslant \Delta < 6$	25
$6 \leqslant \Delta < 10$	35
$10 \leqslant \Delta$	Stations d'aéronef : 40 Stations aéronautiques : $43 + 10 \log_{10} P_m$ (W) *

* Il n'est pas nécessaire que l'affaiblissement dépasse 60 dB

Motifs : Pour tenir compte des équipements aéroportés utilisés actuellement qui peuvent fonctionner avec un espacement de voies de 3 kHz.

D/5/32 ADD 27/66A 3.3.3 Dans le cas des classes d'émission A2H, A3J ou A7J, la puissance de crête (Pc) fournie sur une fréquence quelconque à la ligne de l'alimentation d'une station aéronautique ou d'une station d'aéronef est inférieure à la puissance de crête (P_c) de l'émetteur, de la quantité indiquée dans le tableau ci-dessous.

Motifs : Indiquer les classes d'émission mentionnées dans MOD 27/50 et MOD 27/51, et exprimer le niveau de puissance en puissance de crête (P_c), par souci de cohérence avec le texte du Règlement des radiocommunications.

D/5/33 ADD 27/66B 3.3.4 Pour les émetteurs de stations d'aéronef installés après le 1er février 1983 et pour les émetteurs de station aéronautique utilisés après le 1er février 1983.

Ecart Δ par rapport à la fréquence assignée (kHz)	Affaiblissement minimum par rapport à P_c (dB)
$1,5 \leq \Delta < 4,5$	30
$4,5 \leq \Delta < 7,5$	38
$4,5 \leq \Delta$	Stations d'aéronef 43 Stations aéronautiques $43 + 10 \log_{10} Pp$ (Watts) *

* il n'est pas nécessaire que l'affaiblissement dépasse 60 dB

Motifs : Réduire la largeur de bande des émissions non désirées, exprimer le niveau de puissance en puissance de crête (P_c), tenir compte des indications contenues dans le Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR, paragraphe 7.2.2, enfin prévoir la cessation de l'emploi des émetteurs de station aéronautique qui ne pourraient pas fonctionner dans le cadre de ce Plan.

D/5/34 SUP 27/67 à 27/71 inclusivement

Motifs : Ne s'appliquent plus

4. Fréquences assignées

D/5/35 MOD 27/72 4.1 ~~La fréquence assignée à~~ Pour une station qui fait des émissions ~~radiotéléphoniques~~ à bande latérale unique à l'exception de la classe d'émission A2H, la fréquence assignée doit être supérieure de ~~1 500~~ 1 400 Hz à la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence).

D/5/36 ADD 27/72A Les stations aéronautiques équipées de systèmes d'appel sélectif indiquent, dans la colonne "renseignements supplémentaires" de la fiche de notification (voir l'appendice 1 au Règlement des radiocommunications), la classe d'émission A2H.

D/5/37 ADD 27/72B Pour les classes d'émission A1 et F1, la fréquence assignée est choisie conformément aux dispositions du renvoi relatif aux numéros 27/51 et 27/52.

Motifs : Définir la fréquence assignée en tenant compte du MOD 27/50, MOD 27/51, MOD 27/66 et du Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR.

D/5/38 MOD 27/73

4.2 ~~Les~~ La fréquences assignées aux stations qui utilisent des émissions à double bande latérale (A3) ~~doivent~~ doit être ~~celles dont les valeurs figurent dans le Plan d'allotissement~~. 3 023 kHz ou 5 680 kHz (voir le numéro 27/50).

Motifs : Tenir compte de l'exploitation à double bande latérale sur 3 023 kHz et 5 680 kHz.

B. Proposition de révision de la partie II de l'appendice 27

PARTIE II

Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) dans ses bandes exclusives entre 2 850 et 17 970 kHz

D/5/39 ADD

Section 0

D/5/40 ADD

Fréquences alloties pour utilisation mondiale

D/5/41 ADD 27/73A

Les fréquences désignées pour le contrôle d'exploitation aéronautique dans le Plan d'allotissement de fréquences peuvent être utilisées en un point quelconque du monde et à l'intérieur de n'importe quelle zone d'exploitation

Motifs : Définir dans quel but ces fréquences peuvent être utilisées.

D/5/42 ADD 27/73B

Si une zone d'exploitation est contenue entièrement à l'intérieur des limites d'une ZLARN ou d'une subdivision de ZLARN, il convient d'utiliser, dans la mesure du possible, des fréquences alloties à des ZLARN et à des subdivisions de ZLARN.

Motifs : Souligner la nécessité d'une économie des fréquences.

Section I. Description des limites des zones et subdivisions de zones

NOC 27/74 à 27/79

Section II. Allotissement des fréquences au service mobile aéronautique (R)

ARTICLE 1

D/5/43 MOD 27/186

Plan d'allotissement de fréquences par zones (~~par ZLAMP, ZLARN, subdivisions de ZLARN et zones VOLMET~~)

Motifs : Expliquer que le titre couvre tous les utilisateurs des fréquences dans le Plan d'allotissement de fréquences.

Notes :

NOC 27/187

D/5/44 MOD 27/188

b) la liste suivante ne comprend ~~ni~~ pas les fréquences communes dans le monde entier aux services mobiles aéronautiques (R) et (OR), ~~3 023,5~~ 3 023 et 5 680 kHz, ~~ni les fréquences mondiales 3 499, 6 526, 8 963, 10 093 et 13 356 kHz~~. L'allotissement de ces fréquences est indiqué à l'article 2.

Motifs : Conséquence de l'introduction, dans le nouveau tableau d'allotissement, des fréquences servant au contrôle d'exploitation aéronautique.

D/5/45 MOD 27/189 Le tableau sera élaboré par la Conférence, qui devra y faire figurer les fréquences nécessaires au contrôle d'exploitation aéronautique.

ARTICLE 2

Plan d'allotissement de fréquences
(par ordre numérique)

Notes générales :

D/5/46 MOD 27/192 1. Classe des stations : FA

Classe d'émission : voir les numéros 27/49 à ~~27/53~~ 27/52.

Puissance : à moins d'indications contraires figurant dans le Plan, la valeur des puissances des stations aéronautiques et des stations d'aéronefs est celle qui figure aux numéros 27/54 à 27/62.

Horaire : H24, à moins d'indications contraires.

Motifs : Conséquence des propositions de notre administration.

D/5/47 MOD 27/193 2. Une fréquence allotie avec la mention "utilisation diurne" peut être utilisée pendant la période s'étendant de une heure après le lever du soleil jusqu'à une heure avant son coucher quand la même voie se trouve allotie dans le Plan à des ZLAMP, des ZLARN ou subdivisions de ZLARN, ~~ou~~ des zones VOLMET ou au contrôle d'exploitation aéronautique qui reçoivent une protection complète pendant les vingt-quatre heures.

Motifs : Ajouter les voies alloties pour le contrôle d'exploitation aéronautique.

NOC 27/194

D/5/48 ADD 27/194A L'allotissement de fréquences destinées au contrôle d'exploitation aéronautique est destiné à des assignations qui seront faites par les administrations au bénéfice d'un ou de plusieurs organismes d'exploitation d'aéronefs opérant en vertu d'une autorisation accordée par la (les) administration(s) concernées. Ces assignations ont pour objet d'assurer des communications entre une station aéronautique appropriée et une station d'aéronef pour exercer l'autorité nécessaire en ce qui concerne la régularité des vols.

Motifs : Permettre les communications pour le contrôle d'exploitation (régularité des vols) entre les stations d'aéronef et les stations aéronautiques associées.

D/5/49 MOD 27/195 à 27/207 Le tableau sera élaboré par la Conférence sur la base d'un espacement de voies de 3 kHz (voir le numéro 27/16).

D/5/50 MOD 27/196 et 27/201 Dans le tableau MOD Colonne 3 pour 27/196 et 27/201, pour lire :

3. les modalités précises de l'utilisation de cette voie pour les fins susdites peuvent être établies par ~~des conférences aéronautiques~~ réunions régionales de navigation aérienne de l'OACI;

Motifs : Mise en eouvre d'un nouveau plan avec espacement des voies de 3 kHz.

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R) 1978 (Genève, ~~1977~~)

Document N° 6-F
5 février 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

République fédérale d'Allemagne

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

POINT 2.1.1

1.1

Modifications proposées pour la description des limites des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP) et besoins en fréquences - Article 1, Partie II de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications

ARTICLE 1

Description des limites des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP)

NOC 27/80 et 27/81

D/6/1 MOD 27/82 Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales - CENTRE EST PACIFIQUE (ZLAMP-CEP)

Modifier les limites comme suit :

Du point 50°N 122°W, par les points 38°N 120°W, ~~32°N 117°W~~, 15°N 110°W, 20°S 145°W, 20°S 152°W, ~~22°N 159°W~~, 30°N 165°W, jusqu'au point 50°N 122°W.

D/6/2 ADD Allotissement de fréquences : Une famille supplémentaire nécessaire.

Motifs : Conformément au principe selon lequel les ZLAMP doivent s'étendre au monde entier, il faut modifier les limites de ZLAMP-CEP pour combler les vides résultant de la modification de la plupart des ZLAMP adjacentes.

D/6/3 MOD 27/83 Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales - CENTRE OUEST PACIFIQUE (ZLAMP-CWP)

Modifier les limites comme suit :

Du point 40°N 117°E, par les points 25°N 155°W, 17°N 155°W, ~~10°N 160°E, 10°N 117°E, 23°N 114°E, 40°N 117°E, 25°N 155°W jusqu'au point 17°N 155°W,~~ 00° 165°W, 00° 170°E, 12°S 165°E, 12°S 136°E, 09°N 115°E, 22°N 115°E, jusqu'au point 40°N 117°E.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

D/6/4 ADD

Allotissement de fréquences : Une famille supplémentaire nécessaire.

Motifs : La limite sud doit être déplacée plus au sud pour combler le vide entre les ZLAMP SEA, SP et l'ancienne ZLAMP CWP.

D/6/5 MOD 27/84

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales - EUROPE (ZLAMP-EU)

Modifier la désignation comme suit : ZLAMP-~~EU~~ EUR

Modifier les limites comme suit :

Du point 33°N 12°W, par les points 54°N 12°W, 70°N 00°, 74°N 40°E, ~~40°N-40°E~~, 74°N 52°E, 60°N 52°E, 40°N 36°E, 29°N 35°30'E, 32°N 13°E, jusqu'au point 33°N 12°W.

NOC

Allotissement de fréquences

Motifs : Assurer la concordance avec la désignation de l'OACI. La limite est doit être déplacée vers l'est pour englober certains aérodromes de dégagement de Moscou et Leningrad.

D/6/6 SUP 27/85

EXTRÊME-ORIENT (ZLAMP-FE)

Motifs : Restructuration de la ZLAMP-SEA

D/6/7 ADD 27/85A

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales - OCEAN INDIEN (ZLAMP-IO)

Du Pôle Sud par les points 30°S 26°E, 20°N 35°E, 30°N 60°E, 30°N 90°E, 30°S 120°E, 40°S 160°E jusqu'au Pôle Sud.

D/6/8 ADD

Allotissement de fréquences : Une famille est nécessaire.

Motifs : Desservir les lignes allant de l'Australie et de l'Asie d'une part jusqu'en Afrique d'autre part.

D/6/9 MOD 27/86

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales - MOYEN-ORIENT (ZLAMP-ME)

Modifier la désignation comme suit : ZLAMP-~~ME~~ MID

Modifier les limites comme suit :

Du point ~~50°N-80°E~~, 51°N 30°E, par les points ~~31°N-80°E~~, ~~29°N-85°E~~, ~~08°N-75°E~~, 57°N 37°E, 50°N 80°E, 44°N 94°E, 08°N 76°E, 22°N 56°E, 16°N 42°E, 30°N 30°E, jusqu'au point 51°N 30°E.

NOC

Allotissement de fréquences

Motifs : Assurer la concordance avec la désignation de l'OACI. La limite est doit être déplacée vers l'est, pour englober Urumchi.

D/6/10 MOD 27/87 Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales - NORD ATLANTIQUE (ZLAMP-NA)

Modifier la désignation comme suit : ZLAMP-~~NA~~ NAT

Modifier les limites comme suit :

Du Pôle Nord par les points ~~49°N-100°W~~, 60°N 135°W, 49°N 120°W, 49°N 74°W, 39°N 78°W, 18°N 66°W, 05°N 55°W, 16°N 26°W, 32°N 08°W, 44°N 02°E, 60°N 20°E jusqu'au Pôle Nord.

D/6/11 MOD Allotissement de fréquences : Trois familles supplémentaires nécessaires.

Motifs : Assurer la concordance avec la désignation de l'OACI. La limite ouest doit être déplacée vers l'ouest pour englober la quasi-totalité du territoire du Canada.

D/6/12 SUP 27/88 à 93 inclusivement

Motifs : Conséquence de la décision prise de ne pas sectoriser les ZLAMP.

D/6/13 MOD 27/94 Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales - NORD PACIFIQUE (ZLAMP-NP)

Modifier les limites comme suit :

Du ~~point 50°N-166°E, par les points 75°N-150°W, 75°N-90°W, 55°N-110°W, 46°N-122°W, 50°N-170°W, 33°N 138°E, 52°N 132°E, jusqu'au point 50°N-166°E~~ Pôle Nord par les points 60°N 135°W, 47°N 118°W, 30°N 165°W, 30°N 115°E, 41°N 116°E, 55°N 135°E jusqu'au Pôle Nord.

ADD Allotissement de fréquences : Une famille supplémentaire nécessaire.

Motifs : La limite est doit être déplacée vers l'ouest pour exclure la plus grande partie du territoire canadien de la zone d'allotissement; la limite ouest doit être déplacée vers l'ouest pour englober Pékin et Shangaï.

D/6/14 MOD 27/95 Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales - NORD-SUD AFRIQUE-1 (ZLAMP-NSA-1)

Modifier la désignation comme suit : ZLAMP-~~NSA-1~~ AFI.

Modifier les limites comme suit :

~~Du point 05°N 03°W, par les points 37°N-03°W, 37°N-14°E, 00°-28°E, 11°S-28°E, 20°S-35°E, 31°S-35°E, 31°S-17°E, jusqu'au point 05°N-03°W.~~

Du point 40°N 35°W, par les points 37°N 03°W, 37°N 35°E, 30°N 35°E, 10°N 52°E, 22°S 60°E, 35°S 30°E, 35°S 16°E, 05°N 03°W, 05°N 35°W, jusqu'au point 40°N 35°W.

D/6/15 ADD

Allotissement de fréquences : Une famille supplémentaire nécessaire.

Motifs : Assurer la concordance avec la désignation de l'OACI et réviser les numéros 27/95 et 27/96 pour créer une nouvelle ZLAMP couvrant presque tout le territoire de l'Afrique. Pour la création de la ZLAMP-AFI, il a été admis que certaines parties des secteurs AFI-3 et AFI-5 de l'OACI pourraient s'intégrer dans la ZLAMP décidée pour l'Océan Indien (Voir ADD 27/85).

D/6/16 SUP 27/96

NORD-SUD AFRIQUE-2
(ZLAMP-NSA-2)

Motifs : Cette modification est une conséquence de MOD 27/95 ci-dessus.

D/6/17 SUP 27/97

Motifs : Cette modification est une conséquence de MOD 27/95 ci-dessus.

D/6/18 27/98

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
SUD ATLANTIQUE
(ZLAMP-SA)

Modifier la désignation comme suit : ZLAMP-~~SA~~ SAT

Modifier les limites comme suit :

~~Du point 40°N 03°W, par les points 05°N 03°W, 20°S 20°W, 22°30'S 42°W, 15°S 50°W, 00° 38°W, 40°N 15°W, jusqu'au point 40°N 03°W~~

Du Pôle Sud, par les points 30°S 75°W, 10°S 40°W, 00° 60°W, 20°N 60°W, 25°N 25°W, 41°N 15°W, 41°N 03°W, 15°N 03°W, 20°S 32°E, jusqu'au Pôle Sud.

D/6/19 ADD

Allotissement de fréquences : Deux familles supplémentaires nécessaires.

Motifs : Assurer la concordance avec la désignation de l'OACI. Les limites sont modifiées en fonction des lignes suivantes : lignes allant de l'Afrique vers la zone des Caraïbes et l'Amérique du Sud; lignes entre l'Europe et la partie est de l'Amérique du Sud; lignes polaires entre l'Amérique du Sud et l'Australasie.

D/6/20 SUP 27/99

Motifs : Cette modification est la conséquence de MOD 27/98 ci-dessus.

D/6/21 MOD 27/100

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
SUD AMERIQUE-1
(ZLAMP-SAM-1)

Modifier la désignation comme suit : ZLAMP-SAM-~~1~~

Modifier les limites comme suit :

~~Du point 36°S 73°W, par les points 00° 93°W, 15°N 106°W, 15°N 75°W, 05°N 75°W, 20°S 50°W, 36°S 52°W, jusqu'au point 36°S 73°W.~~

Du Pôle Sud, par les points 15°N 125°W, 15°N 60°W, 10°N 60°W, 05°S 30°W, 36°S 52°W, jusqu'au Pôle Sud.

NOC — Allotissement de fréquences

Motifs : Il a été décidé de modifier 27/100 et 27/101 pour créer une nouvelle ZLAMP couvrant toute l'Amérique du Sud, et d'étendre les limites Ouest et Sud de la zone pour englober les lignes allant de l'Amérique du Sud vers le Sud Pacifique.

D/6/22 SUP 27/101

SUD AMERIQUE-2
(ZLAMP-SAM-2)

Motifs : Cette modification est une conséquence de MOD 27/100 ci-dessus.

D/6/23 MOD 27/102

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
SUD-EST ASIATIQUE
(ZLAMP-SEA)

Modifier les limites comme suit :

~~Du point 29°N 85°E, par les points 15°N 105°E, 00° 135°E, 00° 168°E, 35°S 150°E, 35°S 116°E, 08°N 75°E, jusqu'au point 29°N 85°E.~~

Du point 26°N 130°E, par les points 00° 130°E, 00° 135°E, 12°S 145°E, 12°S 160°E, 25°S 155°E, 40°S 150°E, 35°S 115°E, 18°N 62°E, 26°N 65°E, jusqu'au point 26°N 130°E.

D/6/24 MOD

Allotissement de fréquences : Trois familles sont nécessaires.

Motifs : Il est nécessaire d'étendre l'actuelle ZLAMP-SEA. Etant donné la grande densité du trafic dans l'ensemble de cette zone et la très vaste étendue de celle-ci, il est décidé que les limites soient modifiées de manière à créer deux ZLAMP distinctes.

D/6/25 MOD 27/103

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
SUD PACIFIQUE
(ZLAMP-SP)

Modifier les limites comme suit :

~~Du point 22°N 158°W, par les points 22°N 156°W, 00° 120°W, 40°S 120°W, 50°S 170°W, 50°S 145°E, 38°S 145°E, 00° 167°E, 00° 175°W, jusqu'au point 22°N 158°W.~~

Du Pôle Sud, par les points 38°S 145°E, 00° 167°E, 00° 175°W, 22°N 158°W, 22°N 156°W, 00° 120°W, jusqu'au Pôle Sud.

D/6/26 ADD

Allotissement de fréquences : Une famille supplémentaire est nécessaire.

D/6/27 ADD 27/103A ZLAMP

Du point 55°N 124°E par les points 37°N 145°E, 26°N 130°E, 000 130°E, 00° 80°E, 18°N 62°E, 37°N 67°E, 55°N 80°E, jusqu'au point 55°N 124°E.

D/6/28 ADD Allotissement de fréquences : Trois familles sont nécessaires.

Motifs : Conséquence de MOD 27/102 ci-dessus.

D/6/29 ADD 27/103B Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales - CENTRE NORD ASIE (ZLAMP-NCA)

Du Pôle Nord, par les points 75°N 10°E, 60°N 25°E, 30°N 25°E, 30°N 73°E, 37°N 73°E, 49°N 85°E, 42°N 97°E, 42°N 110°E, 30°N 135°E, 65°N 170°W, jusqu'au Pôle Nord.

D/6/30 ADD Allotissement de fréquences : Trois familles sont nécessaires.

Motifs : Répondre aux besoins de communications à ondes décamétriques pour les vols internationaux allant d'URSS vers la Norvège, l'Europe, le Proche-Orient, l'Asie du Sud et du Sud-Est, l'Extrême-Orient, et allant de ces régions vers l'URSS; également pour les communications à ondes décamétriques à l'intention des vols internationaux au-dessus du nord de l'Asie et de l'Asie centrale.

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)
1978
(Genève, ~~1977~~)

Document N° 7-F
5 février 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

République fédérale d'Allemagne

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

POINT 2.1.1

1.2

Modifications proposées pour la description des limites des zones d'allotissement et des zones de réception VOLMET et besoins en fréquences; Article 3, Partie II, Appendice 27 au Règlement des radiocommunications

ARTICLE 3

Description des limites des zones d'allotissement
et des zones de réception VOLMET

ZONE VOLMET - AFRIQUE-OCEAN INDIEN
(AFI-MET)

D/7/1 MOD 27/174 La zone d'allotissement AFI-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 29°N 20°W, passe par les points 37°N 03°W, 37°N 36°E, 30°N 35°E, 10°N 52°E, 22°S 60°E, 35°S 35°E, 35°S 15°E, 08°S 15°W, 12°N 20°W, pour rejoindre le point 29°N 20°W.

D/7/2 MOD 27/175 La zone de réception AFI-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 37°N 03°W, passe par les points 37°N 36°E, 30°N 35°E, 10°N 52°E, 10°N 100°E, le Pôle Sud, 29°N 40°W, 29°N 20°W, pour rejoindre le point 37°N 03°W.

NOC Allotissement de fréquences

Motifs : Pour assurer le service VOLMET aux vols Amérique du Sud-Afrique australe et Afrique australe-Australie, les zones d'allotissement et de réception doivent être étendues et modifiées comme indiqué ci-dessus.

Zone VOLMET - ATLANTIQUE (AT-MET)

Note : Il est proposé de remplacer la désignation ATLANTIQUE (AT-MET) par ATLANTIQUE NORD (NAT-MET)

D/7/3 MOD 27/176 La zone d'allotissement NAT-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 41°N 78°W, passe par les points 51°N 55°W, 24°N 50°W, 24°N 74°W, pour rejoindre le point 41°N 78°W.

D/7/4 MOD 27/177 La zone de réception NAT-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 24°N 97°W, passe par les points 24°N 85°W, 75°N 85°W, 75°N 20°W, 00° 20°W, 00° 95°W, pour rejoindre le point 24°N 97°W.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

D/7/5 ADD Allotissement de fréquences : Une famille de fréquences est nécessaire.

Motifs : Compte tenu de la création des zones d'allotissement et de réception CARAIBES (CAR-MET) et AMERIQUE DU SUD (SAM-MET), il est proposé de modifier les zones d'allotissement et de réception comme indiqué ci-dessus.

Zone VOLMET - EUROPE (EU-MET)

Note : Il est proposé de remplacer la désignation EU-MET par EUR-MET.

D/7/6 MOD 27/178 La zone d'allotissement EUR-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 33°N 12°W, passe par les points 54°N 12°W, 70°N 00°, 74°N 40°E, 40°N 36°E, 29°N 35°30'E, 32°N 13°E, pour rejoindre le point 33°N 12°W.

D/7/7 MOD 27/179 La zone de réception EUR-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 15°N 20°W, passe par les points 40°N 50°W, 75°N 50°W, 75°N 45°E, 15°N 45°E, pour rejoindre le point 15°N 20°W.

D/7/8 ADD Allotissement de fréquences : Une famille supplémentaire est nécessaire.

Motifs : Il est impossible, avec une des familles de fréquences actuellement alloties et dans le temps disponible, de satisfaire aux besoins des exploitants d'aéronefs en matière de prévisions supplémentaires dans les régions terminales et en matière d'observations en surface. Pour cette raison, il est proposé d'allotir une famille de fréquences supplémentaire.

Zone VOLMET - MOYEN-ORIENT (MID-MET)

Note : Il est proposé de remplacer la désignation ME-MET par MID-MET.

D/7/9 MOD 27/180 La zone d'allotissement MID-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 50°N 80°E, passe par les points 29°N 80°E, 27°N 85°E, 16°N 78°E, 22°N 56°E, 16°N 42°E, 30°N 30°E, 51°N 30°E, 57°N 37°E, pour rejoindre le point 50°N 80°E.

D/7/10 MOD 27/181 La zone de réception MID-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 50°N 80°E, passe par les points 50°N 90°E, 35°N 90°E, 27°N 85°E, 16°N 78°E, 22°N 56°E, 16°N 42°E, 30°N 30°E, 51°N 30°E, 57°N 37°E, pour rejoindre le point 50°N 80°E.

D/7/11 ADD Allotissement de fréquences : Une famille de fréquences supplémentaire est nécessaire.

Zone VOLMET - PACIFIQUE (PAC-MET)

D/7/12 MOD 27/182 La zone d'allotissement PAC-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 52°N 132°E, passe par les points 63°N 149°W, 38°N 120°W, 50°S 120°W, 50°S 145°E, 28°S 145°E, 03°S 129°E, 22°N 112°E, pour rejoindre le point 52°N 132°E.

Motifs : Il est proposé de modifier la délimitation de la zone d'allotissement PAC-MET pour y inclure l'Île Christmas, Tahiti et la Nouvelle-Zélande, comme indiqué plus haut.

D/7/13 MOD 27/183 La zone de réception PAC-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 60°N 100°E, passe par le point 80°N 160°W, jusqu'au Pôle Nord, jusqu'au Pôle Sud le long du méridien 110°W, puis par les points 28°S 145°E, 03°S 129°E, 05°N 80°E, 40°N 80°E, pour rejoindre le point 60°N 100°E.

D/7/14 ADD Allotissement de fréquences : Une famille de fréquences supplémentaire est nécessaire.

Zone VOLMET - SUD-EST ASIATIQUE (SEA-MET)

D/7/15 MOD 27/184 La zone d'allotissement SEA-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 55°N 75°E, passe par les points 55°N 135°E, 45°N 135°E, 35°N 130°E, 10°N 130°E, 10°S 155°E, 35°S 155°E, 35°S 116°E, 08°N 75°E, 26°N 65°E, pour rejoindre le point 55°N 75°E.

D/7/16 MOD 27/185 La zone de réception SEA-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 55°N 50°E, passe par les points 55°N 180°, 50°S 180°, 50°S 70°E, 8°N 70°E, 8°N 50°E, pour rejoindre le point 55°N 50°E.

D/7/17 ADD Allotissement de fréquences : Deux familles de fréquences supplémentaires sont nécessaires.

Motifs : Pour répondre aux besoins des services Afrique australe - Australie et des vols internationaux dans la région du Sud-Est asiatique, il est proposé de modifier la délimitation des zones d'allotissement et de réception SEA-MET comme indiqué ci-dessus.

Zone VOLMET - CARAIBES (CAR-MET)

D/7/18 ADD 27/185A La zone d'allotissement CAR-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 30°N 110°W, passe par les points 30°N 75°W, 00° 50°W, suit l'équateur jusqu'au point 00° 80°W, pour rejoindre le point 30°N 110°W.

D/7/19 ADD 27/185B La zone de réception CAR-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 40°N 120°W, passe par les points 40°N 20°W, 25°S 20°W, 25°S 120°W, pour rejoindre le point 40°N 120°W.

ADD Allotissement de fréquences : Une famille de fréquences est nécessaire.

Motifs : Conséquence de la réduction de la zone VOLMET AT-MET, appelée maintenant NAT-MET, et pour répondre à des besoins ultérieurs, il est créé une zone VOLMET Caraïbes avec les zones d'allotissement et de réception indiquées ci-dessus.

Zone VOLMET - AMERIQUE DU SUD (SAM-MET)

D/7/20 ADD 27/185C La zone d'allotissement SAM-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 15°N 83°W, passe par les points 15°N 60°W, 5°S 35°W, 55°S 60°W, 55°S 83°W, pour rejoindre le point 15°N 83°W.

D/7/21 ADD 27/185D La zone de réception SAM-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 30°N 120°W, passe par le point 30°N 00°, le Pôle Sud, pour rejoindre le point 30°N 120°W.

D/7/22 ADD Allotissement de fréquences : Une famille de fréquences est nécessaire.

Motifs : Pour répondre à des besoins ultérieurs, il est créé une zone VOLMET Amérique du Sud, avec les zones d'allotissement et de réception indiquées ci-dessus.

Zone VOLMET - CENTRE NORD ASIE (NCA-MET)

D/7/23 ADD 27/185E La zone d'allotissement NCA-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 76°N 32°E, passe par les points 80°N 90°E, 75°N 168°W, 66°N 168°W, 48°N 160°E, 42°N 135°E, 50°N 130°E, 50°N 90°E, 35°N 70°E, 45°N 30°E, 60°N 20°E pour rejoindre le point 76°N 32°E.

D/7/24 ADD 27/185F La zone de réception NCA-MET est délimitée par une ligne qui, partant du Pôle Nord, passe par les points 40°N 168°W, 30°N 140°E, 30°N 20°E, pour rejoindre le Pôle Nord.

D/7/25 ADD Allotissement de fréquences : Deux familles de fréquences sont nécessaires.

Motifs : Pour pouvoir fournir des renseignements météorologiques aux aéronefs survolant le territoire de l'Union soviétique, il est créé une zone VOLMET Centre Nord Asie, avec les zones d'allotissement et de réception indiquées ci-dessus.

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)
1978
(Genève, ~~1977~~)

Document N° 8-F
5 février 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

République fédérale d'Allemagne

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

POINT 2.1.2

Proposition d'amendements au Règlement des radiocommunications, comme conséquence de la révision de l'Appendice 27

ARTICLE 5

Attribution des bandes de fréquences
entre 10 kHz et 275 kHz

D/8/1 MOD 201A

Les fréquences 2 182 kHz, ~~3 023,5~~ 3 023 kHz, 5 680 kHz, 8 364 kHz, 121,5 MHz, 156,8 MHz et 243 MHz peuvent, de plus, être utilisées, conformément aux procédures en vigueur pour les services de radiocommunications de Terre, pour les opérations de recherche et de sauvetage des véhicules spatiaux habités.

Il en est de même pour les fréquences 10 003 kHz, 14 993 kHz et 19 993 kHz mais, pour chacune de celles-ci, les émissions doivent être limitées à une bande de ±3 kHz de part et d'autre de la fréquence.

Motifs : Conséquence de l'Appendice 27(Rév.) pour indiquer de nouvelles fréquences déterminées par l'espacement de fréquence.

D/8/2 MOD 205A

Les fréquences d'onde porteuse ~~3 023,5~~ 3 023 kHz et 5 680 kHz peuvent, de plus, être utilisées par les stations du service mobile maritime qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées, dans les conditions spécifiées aux numéros 1326C et 1353B respectivement.

Motifs : Conséquence de l'Appendice 27(Rév.) pour indiquer de nouvelles fréquences déterminées par l'espacement de fréquence.

ARTICLE 7

Dispositions spéciales relatives à certains services

Section II. Service mobile aéronautique

D/8/3 MOD 429

§ 3 (1) Les fréquences de toutes les bandes attribuées au service mobile aéronautique de la catégorie (R) sont réservées aux communications entre tous les aéronefs et les stations aéronautiques principalement chargées d'assurer la sécurité et la régularité de la navigation aérienne le long des routes nationales ou internationales de l'aviation civile.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

(2) Les communications du contrôle d'exploitation aéronautique dans le service mobile aéronautique (R) sont des communications qui intéressent la régularité des vols.

Motifs : Définition nécessaire à la suite de l'introduction de cette application.

ARTICLE 9

Notification et inscription dans le Fichier de référence international des fréquences des assignations de fréquence aux stations de radiocommunications de Terre

NOC 589

D/8/4 MOD 590 (2) Si la conclusion est favorable relativement aux numéros 554 à 557, la date du ~~29 avril 1966~~ (date de la signature de l'Accord de la CAMR-Aéro, Genève, 1978) est inscrite dans la colonne 2a.

D/8/5 MOD 591 (3) Si la conclusion est favorable relativement au numéro 558, la date du ~~29 avril 1966~~ (date de la signature de l'Accord de la CAMR-Aéro, Genève, 1978) est inscrite dans la colonne 2b.

Motifs : Spécifier une procédure pour l'inscription, dans le Fichier de référence international des fréquences, des fiches de notification jugées satisfaisantes par le Comité, compte tenu des dates spécifiées par la procédure finale.

ARTICLE 28

Conditions à remplir par les stations mobiles

Section II. Dispositions spéciales concernant la sécurité

D/8/6 MOD 969A (3) Les fréquences aéronautiques ~~3 023,5~~ 3 023 kHz et 5 680 kHz peuvent être utilisées par les stations mobiles pour la coordination des opérations de recherches et de sauvetage sur les lieux d'un incident, y compris pour les communications entre ces stations et les stations terrestres participantes, conformément à tout arrangement particulier régissant le service mobile aéronautique (voir les numéros 1326C et 1353B).

Motifs : Conséquence de l'Appendice 27(Rév.), pour indiquer les nouvelles fréquences déterminées par l'espacement de fréquence, et pour se conformer aux dispositions des numéros 201A et 1326C.

ARTICLE 35

Emploi des fréquences en radiotéléphonie dans le service mobile maritime

Section II. Bandes comprises entre 1 605 et 4 000 kHz

C. Recherches et sauvetage

D/8/7 MOD 1326C

3A. La fréquence ~~3 023,5~~ 3 023 kHz peut être utilisée pour établir des communications entre les stations mobiles qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées, ainsi que des communications entre ces stations et les stations terrestres participantes, ~~avec les fréquences porteuses, les classes d'émission et dans les conditions d'exploitation définies à~~ conformément aux dispositions de l'Appendice 27(Rév.)

Motifs : Conséquence de l'Appendice 27(Rév.), pour indiquer les nouvelles fréquences déterminées par l'espacement de fréquence.

D/8/8 MOD 1353B

15A. La fréquence 5 680 kHz peut être utilisée pour établir des communications entre les stations mobiles qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées, ainsi que des communications entre ces stations et les stations terrestres participantes, ~~avec les fréquences porteuses, les classes d'émission et dans les conditions d'exploitation définies à~~ conformément aux dispositions de l'Appendice 27(Rév.).

Motifs : Aligner avec MOD 969A et MOD 1326C.

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R) 1978 (Genève, ~~1977~~)

Document N° 9-F
5 février 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

République fédérale d'Allemagne

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

POINT 2.1.2

Nouvelle Résolution N° Aer2 - (A)

L'Administration de la République fédérale d'Allemagne propose l'addition de la résolution ci-après :

D/9/1 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (A)

relative à la mise en oeuvre des nouvelles dispositions concernant les bandes d'ondes décamétriques attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R) entre 2 850 et 17 970 kHz

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour le service mobile aéronautique (R) de Genève (1978),

considérant

a) que chacune des bandes d'ondes décamétriques attribuées à titre exclusif au service mobile aéronautique (R) par la Conférence administrative des radiocommunications de Genève (1959) et modifiées par la Conférence administrative extraordinaire des radiocommunications de Genève (1966) a été modifiée une nouvelle fois par la présente Conférence, pour permettre l'utilisation des techniques de la bande latérale unique;

b) qu'un très grand nombre de stations d'aéronef et de stations aéronautiques seront transférées des fréquences utilisées actuellement sur les nouvelles fréquences et les nouvelles voies désignées par la présente Conférence;

c) qu'il convient de modifier les assignations de fréquence le plus rapidement possible, afin que les avantages procurés par les nouvelles voies désignées par la présente Conférence puissent être obtenus dans les délais les plus brefs;

d) que le transfert des assignations devrait entraîner le minimum de perturbations dans le service fourni par chaque station;

e) que le transfert des assignations devrait se faire de telle façon qu'il n'y ait pas de brouillages nuisibles entre les stations concernées, durant la période de mise en oeuvre;

f) que les Actes finals de la présente Conférence entreront en vigueur le 1er avril 1979;

g) que le Plan révisé d'allotissement de fréquences contenu dans l'Appendice 27(Rév.) entrera en vigueur le 1er février 1983;

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

reconnaissant

a) que le service mobile aéronautique (R) est un service de sécurité;

b) que certaines fréquences ont été allouées pour une utilisation mondiale;

décide

1. que, pour appliquer les décisions de la présente Conférence concernant les nouvelles dispositions relatives aux bandes d'ondes décamétriques attribuées au service mobile aéronautique (R), il convient de suivre une procédure méthodique pour le transfert des services existants des anciennes assignations sur les nouvelles assignations et pour l'introduction de nouveaux services;

2. que, pendant la période allant de l'entrée en vigueur des Actes finals de la présente Conférence, le 1er avril 1979, à l'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences contenu dans l'Appendice 27(Rév.), le 1er février 1983, le passage à l'exploitation avec bande latérale unique se fera selon les modalités suivantes :

2.1 la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence) de la voie à bande latérale unique située dans la moitié supérieure de l'ancienne voie à double bande latérale sera la même que la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence) de cette voie;

2.2 la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence) de la voie à bande latérale unique située dans la moitié inférieure de l'ancienne voie à double bande latérale sera inférieure de 3 kHz à la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence) de l'ancienne voie à double bande latérale;

2.3 que, jusqu'au 1er février 1983, les stations aéronautiques et les stations d'aéronef dotées d'équipements à bande latérale unique pourront utiliser soit la moitié de l'ancienne voie à double bande latérale (la fréquence de l'onde porteuse (référence) à bande latérale unique étant celle spécifiée aux alinéas 2.1 et 2.2 ci-dessus), soit une voie du nouveau plan de fréquences, étant entendu qu'aucun brouillage ne devra être causé aux utilisateurs existants des voies du plan actuel. L'utilisation des voies concernées sera coordonnée avec l'Organisation de l'aviation civile internationale, conformément aux dispositions du numéro (MOD) 27/20 de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications;

3. que, à la date du 1er février 1983, les fréquences indiquées dans l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications seront remplacées par les fréquences figurant dans la section II, Article I, de l'Appendice 27(Rév.);

4. que, sauf indication contraire dans les Actes finals de la présente Conférence, les stations radiotéléphoniques du service mobile aéronautique (R) fonctionnant dans les bandes comprises entre 2 850 et 17 970 kHz devront satisfaire aux conditions suivantes :

4.1 aucun équipement à double bande latérale ne pourra être installé dans les stations d'aéronef après le 1er avril 1979; toutefois, les administrations s'efforceront de ne plus installer des équipements à double bande latérale le plus tôt possible avant le 1er avril 1979;

4.2 aucun équipement à double bande latérale ne pourra être installé dans les stations aéronautiques après le 1er avril 1979; les stations aéronautiques devront pouvoir fonctionner avec bande latérale unique à une date aussi rapprochée que possible; par ailleurs, elles devront mettre fin aux émissions à double bande latérale à la date la plus rapprochée que possible et, en tout état de cause, au plus tard le 1er février 1983;

4.3 jusqu'au 1er février 1983, les stations aéronautiques et les stations d'aéronef équipées pour l'exploitation à bande latérale unique devront aussi être équipées pour faire des émissions de la classe A3H compatibles avec la réception par les équipements à double bande latérale;

4.4 à partir du 1er février 1983, seules seront autorisées les classes d'émission A2H, A3J, A7J et A9J. L'exploitation à double bande latérale pourra cependant être poursuivie dans des cas exceptionnels pour les usages nationaux, jusqu'au 1er février 1987, à condition que les cas de brouillages nuisibles pouvant être causés au service mobile aéronautique international (R) exploité avec bande latérale unique soient résolus par application des dispositions de l'Article 15 du Règlement des radiocommunications, notamment les numéros 667 et 674. Toutefois, les administrations qui auront besoin de cette extension de l'emploi de la bande latérale unique sont instamment invitées à mettre fin dès que possible à l'utilisation de la double bande latérale.

Motifs : La mise en vigueur de l'Appendice 27(Rév.) exige un passage méthodique au nouveau plan.

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)
1978
(Genève, ~~1977~~)

Document N° 10-F
4 février 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

République fédérale d'Allemagne

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

POINT 2.1.2

Nouvelle Résolution N° Aer2 - (B)

L'Administration de la République fédérale d'Allemagne propose ce qui suit :

D/10/1 1.SUP

RESOLUTION N° Aer6

relative au traitement des fiches de notification concernant les assignations de fréquence aux stations aéronautiques du service mobile aéronautique (R) dans les bandes attribuées en exclusivité à ce service entre 2 850 et 17 970 kHz

Motifs : Cette Résolution a été remaniée pour donner ADD Résolution N° Aer2 - (B); en conséquence, elle doit être supprimée.

D/10/2 2.ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (B)

relative au traitement des fiches de notification concernant les assignations de fréquence aux stations aéronautiques du service mobile aéronautique (R) dans les bandes attribuées en exclusivité à ce service entre 2 850 et 17 970 kHz

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour le service mobile aéronautique (R) de Genève (1978),

considérant

a) que les Actes finals de la présente Conférence entreront en vigueur le 1er avril 1979;

b) que le nouveau Plan d'allotissement de fréquences contenu dans l'appendice 27(Rév.) entrera en vigueur le 1er février 1983, à 00.01 T.M.G.;

c) que certaines administrations peuvent désirer mettre en application certaines dispositions du Plan révisé d'allotissement de fréquences avant la date spécifiée pour son entrée en vigueur, dans les cas où des brouillages nuisibles ne seront pas ainsi causés au service assuré par des stations fonctionnant conformément au Plan actuel d'allotissement de fréquences;

d) qu'il est, en conséquence, nécessaire de prévoir une procédure intérimaire pour faciliter le passage du Plan actuel au nouveau Plan;

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

décide

1. que pendant la période qui s'écoulera entre la date d'entrée en vigueur des Actes finals et la date d'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences:

1.1 les dispositions des numéros 553 à 558 du Règlement des radiocommunications continueront d'être appliquées au cours de l'examen des fiches de notification concernant les assignations de fréquence aux stations aéronautiques du service mobile aéronautique (R) dans les bandes attribuées en exclusivité à ce service entre 2 850 et 17 970 kHz;

1.2 toutes ces assignations seront inscrites dans le Fichier de référence international des fréquences conformément aux conclusions formulées par l'IFRB;

1.3 la date à inscrire dans la colonne 2a ou dans la colonne 2b du Fichier de référence sera déterminée comme suit :

a) si la conclusion est favorable relativement aux numéros 554 à 557, la date du 29 avril 1966 sera inscrite dans la colonne 2a;

b) si la conclusion est favorable relativement au numéro 558, la date du 29 avril 1966 sera inscrite dans la colonne 2b;

c) pour toutes les autres assignations de cette nature (y compris celles qui pourraient être conformes au Plan révisé d'allotissement de fréquences, mais non au Plan actuel), la date à inscrire dans la colonne 2b sera la date à laquelle l'IFRB aura reçu la fiche de notification;

1.4 toute assignation conforme au Plan révisé d'allotissement de fréquences sera spécifiée comme telle au moyen d'un symbole convenable que l'IFRB insérera dans la colonne "Observations" du Fichier de référence;

2. qu'à la date d'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences, l'IFRB examinera les assignations de fréquence aux stations aéronautiques du service mobile aéronautique (R) inscrites dans le Fichier de référence international des fréquences dans les bandes attribuées en exclusivité à ce service entre 2 850 et 17 970 kHz, du point de vue de leur conformité au nouveau Plan d'allotissement de fréquences, en suivant à cet effet les parties pertinentes de la procédure décrite aux numéros 553 à 559 du Règlement des radiocommunications; il inscrira en regard de ces assignations dans la colonne 2a ou la colonne 2b du Fichier de référence international des fréquences une date déterminée comme suit :

2.1 les assignations pour émissions à double bande latérale (A3), mentionnées au paragraphe 4.4 de la Résolution N° Aer2 - (A) et figurant déjà dans le Fichier de référence à la date d'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences, conserveront la date inscrite dans la colonne 2a ou dans la colonne 2b, selon le cas, jusqu'au 1er février 1983. Le 2 février 1983, une date inscrite dans la colonne 2a pour une assignation de fréquence avec double bande latérale (A3), comme indiqué au paragraphe 4.4 du projet de Résolution N° Aer2 - (A), sera transférée dans la colonne 2b. Le 1er janvier 1987, l'IFRB passera les inscriptions en revue et, en consultation avec les administrations intéressées, annulera les inscriptions correspondant à des assignations qui ne seront plus en usage, en conservant les autres à titre d'information seulement, sans date dans la colonne 2b;

2.2 si la conclusion est favorable relativement aux numéros 554 à 557, la date (date de signature de l'Accord de la CAMR-Aéro, Genève, 1978) sera inscrite dans la colonne 2a;

2.3 si la conclusion est favorable relativement au numéro 558, la date (date de signature de l'Accord de la CAMR-Aéro, Genève, 1978) sera inscrite dans la colonne 2b;

2.4 pour toutes les autres assignations, la date (du LENDEMAIN du jour de signature de l'Accord de la CAMR-Aéro, Genève, 1978) sera inscrite dans la colonne 2b;

3. qu'à la date d'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences, les allotissements qui figurent dans ce Plan remplaceront, dans le Fichier de référence international des fréquences, les allotissements qui figurent dans le Plan actuel;

invite

les administrations à notifier dès que possible à l'IFRB l'annulation des assignations de fréquence dont l'utilisation sera abandonnée par suite de la mise en service des allotissements du nouveau Plan d'allotissement de fréquences.

Motifs : Avec la révision de l'appendice 27, il faudra trouver un moyen pour faire en sorte que les notifications faites à l'IFRB au titre du Plan révisé d'allotissement de fréquences ne portent pas préjudice aux inscriptions faites au titre du Plan actuel. Par ailleurs, il faut prévoir une procédure intérimaire pour faciliter le passage du Plan de 1966 au Plan (R) de 1978.

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

1978
(Genève, ~~1977~~)

Document N° 11-F
5 février 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

République fédérale d'Allemagne

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

POINT 2.1.2

Nouvelle Résolution N° Aer2 - (C)

L'Administration de la République fédérale d'Allemagne propose la nouvelle résolution ci-après (ADD).

D/11/1 ADD

RESOLUTION Aer2 - (C)

relative à la mise en oeuvre du Plan d'allotissement de fréquences dans les bandes d'ondes décamétriques attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R) entre 2 850 et 17 970 kHz

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour le service mobile aéronautique (R) de Genève (1978)

Considérant

a) que les bandes attribuées en exclusivité (entre 2 850 et 17 970 kHz) au service mobile aéronautique (R) par la Conférence administrative des radiocommunications de Genève (1959) ont été modifiées par la Conférence administrative extraordinaire des radiocommunications de Genève (1966);

b) que la Conférence de 1966 a établi des procédures qui doivent être suivies par les administrations, en ce qui concerne l'introduction de ces modifications;

c) que les dispositions nécessaires ont été prises pour que l'IFRB applique ces procédures;

reconnaissant

d) que le service mobile aéronautique (R) est un service de sécurité;

e) que la présente Conférence a apporté de nouvelles modifications aux bandes en question, pour permettre l'utilisation de la technique de la bande latérale unique;

f) qu'il est nécessaire que toutes les administrations appliquent les modifications introduites par la présente Conférence, afin d'éviter que des brouillages nuisibles soient causés aux services fournis par les stations qui fonctionnent conformément aux dispositions du Règlement des radiocommunications;

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

décide

1. que les assignations de fréquence qui figureront le 1er février 1983 dans le Fichier de référence et qui ne seront pas conformes aux décisions de la présente Conférence seront traitées comme suit à cette date :

1.1 dans un délai de 30 jours après le 1er février 1983, l'IFRB enverra aux administrations concernées des extraits pertinents du Fichier de référence, en indiquant que, conformément aux dispositions de la présente résolution, les assignations de fréquence correspondantes devront être transférées dans les bandes appropriées dans un délai de 180 jours après l'envoi des extraits;

1.2 si une administration ne notifie pas le transfert à l'IFRB dans le délai imparti, l'inscription initiale sera maintenue dans le Fichier de référence, sans date dans la colonne 2 et avec une observation appropriée dans la colonne Observations.

L'administration sera informée de ces mesures;

2. que l'IFRB donnera toute l'assistance nécessaire aux administrations qui en feront la demande. Pour ce faire, l'IFRB appliquera les dispositions des numéros 629 à 633 du Règlement des radiocommunications.

Motifs : Permettre le transfert des assignations hors bande du Fichier de référence dans les bandes d'ondes décamétriques attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R).

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R) 1978 (Genève, ~~1977~~)

Document N° 12-F
5 février 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

République fédérale d'Allemagne

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

POINT 2.1.2

Nouvelle Résolution N° Aer2 - (D)

L'Administration de la République fédérale d'Allemagne propose ce qui suit :

D/12/1 1. SUP

RESOLUTION N° Aer1

relative à l'utilisation des fréquences 3 023,5 et 5 680 kHz communes aux services mobiles aéronautiques (R) et (OR)

Motifs : Cette résolution a été modifiée, pour être mise à jour, comme le montre ADD Résolution N° Aer2 - (D) ci-dessous.

D/12/2 2. ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (D)

relative à l'utilisation des fréquences 3 023 et 5 680 kHz communes aux services mobiles aéronautiques (R) et (OR)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour le service mobile aéronautique (R) de Genève (1978),

considérant

que, en adoptant un nouveau Plan d'allotissement de fréquences, Appendice 27(Rév.), elle a décidé que la fréquence 3 023 kHz serait utilisée en lieu et place de la fréquence 3 023,5 kHz; et que, par ailleurs, elle a modifié les dispositions régissant l'utilisation des fréquences 3 023 et 5 680 kHz;

considérant en outre

1. que, du fait de ces décisions, il existe maintenant certaines anomalies dans les conditions d'utilisation des fréquences 3 023,5 et 5 680 kHz stipulées dans l'Appendice 26 au Règlement des radiocommunications de Genève (1959);

2. que la coordination des opérations de recherche et de sauvetage sur les lieux d'un sinistre serait améliorée si, au cours de ces opérations, l'utilisation des fréquences 3 023 et 5 680 kHz était étendue aux communications entre stations mobiles et stations terrestres qui y participent;

3. qu'il serait de l'intérêt général du service mobile aéronautique (R) que les mêmes dispositions relatives à l'utilisation des fréquences 3 023 et 5 680 kHz soient appliquées dans le service mobile aéronautique (R) et dans le service mobile aéronautique (OR);

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

décide

d'inviter les administrations à appliquer dans le service mobile aéronautique (OR), à partir de la date d'entrée en vigueur des Actes finals de la Conférence, les dispositions régissant l'utilisation des fréquences 3 023 et 5 680 kHz qui sont stipulées à l'Appendice 27 (numéros MOD 27/196 et 27/201).

Motifs : Mise à jour de la Résolution N° Aer1, pour laquelle nous proposons SUP.

Note : A cet égard, le traitement des fiches de notification concernant des assignations de fréquence aux stations aéronautiques, comme spécifié dans l'actuelle Résolution N° Aer6, devra être modifié et remplacé par les dispositions de la Résolution N° Aer2 - (B). Une procédure sera proposée dans un autre document.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R) 1978 (Genève, ~~1977~~)

Document N° 13-F
5 février 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

République fédérale d'Allemagne

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

POINT 2.1.2

Nouvelle Résolution N° Aer2 - (E)

L'Administration de la République fédérale d'Allemagne propose ce qui suit :

D/13/1 1. SUP

RESOLUTION N° Aer2

relative à l'utilisation des fréquences des bandes d'ondes décamétriques attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R)

Motifs : Cette résolution a été modifiée pour être mise à jour, comme le montre ADD Résolution N° Aer2 - (E) ci-dessous.

D/13/2 2. ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (E)

relative à l'utilisation non autorisée des fréquences des bandes attribuées au service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour le service mobile aéronautique (R) de Genève (1978),

considérant

a) que les observations de contrôle des émissions relatives à l'utilisation des fréquences des bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R) entre 2 850 et 17 970 kHz montrent qu'un certain nombre de fréquences de ces bandes sont encore utilisées par des stations appartenant à des services autres que le service mobile aéronautique (R), notamment par des stations de radiodiffusion à grande puissance, dont certaines fonctionnent en contravention des dispositions du numéro 422 du Règlement des radiocommunications;

b) que ces stations causent ainsi des brouillages nuisibles aux communications échangées dans ce service et qu'un très grand nombre d'émissions dont les sources n'ont pas pu être identifiées avec certitude ont été observées dans les bandes en question;

c) que les radiocommunications constituent le seul moyen de communication à la disposition du service mobile aéronautique (R) et que ce service est un service de sécurité;

considérant, en particulier

d) qu'il est essentiel que les voies directement utilisées pour le fonctionnement des services de transport aérien dans de bonnes conditions de sécurité et de régularité soient exemptes de brouillages nuisibles, étant donné que ces voies sont indispensables à la sauvegarde de la vie humaine et des biens;

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

décide de prier les administrations

1. de bien vouloir faire en sorte que des stations appartenant à des services autres que le service mobile aéronautique (R) s'abstiennent d'utiliser les fréquences des bandes attribuées à ce service, sauf dans les conditions stipulées aux numéros 115 et 415 du Règlement des radiocommunications;

2. de ne ménager aucun effort pour identifier et localiser la source de toute émission non autorisée capable de causer des brouillages nuisibles au service mobile aéronautique (R) et susceptible, de ce fait, de mettre en danger ce service de sécurité, et de communiquer leurs résultats à l'IFRB;

3. de participer aux programmes de contrôle des émissions que l'IFRB pourra être amené à organiser comme suite à la présente résolution;

4. de demander à leurs gouvernements respectifs de promulguer telle législation qui pourra être nécessaire pour empêcher les stations situées à bord d'aéronefs de fonctionner en contravention des dispositions du numéro 422 du Règlement des radiocommunications;

charge le Comité international d'enregistrement des fréquences

1. de continuer à organiser des programmes de contrôle des émissions dans les bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R), dans le dessein d'éliminer les émissions des stations hors bande qui causent des brouillages nuisibles au service mobile aéronautique (R) ou sont susceptibles d'en causer;

2. de prendre les mesures nécessaires pour éliminer les émissions des stations hors bande qui causent des brouillages nuisibles au service mobile aéronautique (R) ou sont susceptibles d'en causer;

3. de rechercher, le cas échéant, la coopération des administrations, d'une part pour identifier les sources de ces émissions en employant tous les moyens disponibles, d'autre part pour obtenir la disparition de ces émissions.

Motifs : Mise à jour de la Résolution N° Aer2, pour laquelle nous proposons SUP ci-dessus.

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

1978
(Genève, ~~1977~~)

Document N° 14-F
5 février 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

République fédérale d'Allemagne

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

POINT 2.1.2

Nouvelle Résolution N° Aer2 - (F)

L'Administration de la République fédérale d'Allemagne propose ce qui suit :

D/14/1 1. SUP

RESOLUTION N° Aer4

relative à l'utilisation des ondes métriques pour les communications du service mobile aéronautique (R)

Motifs : Cette résolution a été modifiée pour être mise à jour, comme le montre ADD Résolution N° Aer2 - (F) ci-dessous.

D/14/2 2. ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (F)

relative à l'utilisation des ondes métriques pour les communications du service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour le service mobile aéronautique (R) de Genève (1978),

considérant

a) que du point de vue du service mobile aéronautique, les ondes métriques peuvent procurer des communications plus sûres et mieux protégées contre les parasites radioélectriques que les communications sur ondes décamétriques;

b) que du point de vue technique ainsi que du point de vue de l'exploitation, l'utilisation des ondes métriques par l'aviation a fait des progrès notables;

c) que l'emploi des ondes métriques dans leurs diverses formes d'application pourrait entraîner une réduction sensible de l'utilisation des ondes décamétriques par le service mobile aéronautique (R);

d) qu'en raison du développement des télécommunications aéronautiques dans bien des régions du monde, les possibilités de desservir ces régions au moyen d'ondes métriques s'accroissent à un rythme rapide;

décide

qu'il convient que les administrations utilisent, dans toute la mesure du possible, des ondes métriques pour les besoins du service mobile aéronautique (R).

Motifs : Mise à jour de la Résolution N° Aer4, pour laquelle nous proposons SUP ci-dessus.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)
1978
(Genève, 1977)

Document N° 15-F
5 février 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

République fédérale d'Allemagne

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

Point 2.1.2

Nouvelle Résolution N° Aer2 - (G)

L'Administration de la République fédérale d'Allemagne propose ce qui suit :

D/15/1 1. SUP

RESOLUTION N° Aer 5

relative à l'utilisation des ondes métriques pour la diffusion de renseignements météorologiques dans le service mobile aéronautique (R)

Motifs : Cette résolution a été modifiée pour être mise à jour, comme le montre ADD Résolution N° Aer2 - (G) ci-dessous.

D/15/2 2. ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (G)

relative à l'utilisation des ondes métriques pour la diffusion de renseignements météorologiques dans le service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour le service mobile aéronautique (R) de Genève (1978),

considérant

a) que les voies disponibles pour les communications du service mobile aéronautique (R) dans les bandes de fréquences comprises entre 2 850 et 17 970 kHz sont en nombre limité;

b) que les besoins en fréquences pour les communications du service mobile aéronautique (R) et pour la diffusion de renseignements météorologiques à destination des aéronefs en vol ne font que croître;

c) que les caractéristiques de propagation des ondes décamétriques rendent celles-ci indispensables aux besoins de l'aviation pour des communications à grande distance;

d) que dans la Recommandation N° 13 de la Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques de Genève (1949) et dans la Résolution N° 14 MOD de la Conférence administrative ordinaire des radiocommunications de Genève (1959), les administrations ont été invitées instamment à "assurer l'utilisation aussi large que possible des ondes métriques afin de diminuer le trafic dans les bandes d'ondes décamétriques du service mobile aéronautique (R)";

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

e) que la présente Conférence a adopté une Résolution invitant les administrations à utiliser, dans toute la mesure du possible, les ondes métriques pour les besoins du service mobile aéronautique (R);

f) que l'aviation a accompli des progrès techniques appréciables qui ont permis d'étendre la portée utile des ondes métriques utilisées pour les communications du service mobile aéronautique (R);

g) que cette extension peut être de nature à répondre en partie aux besoins sans cesse croissants en matière de diffusion de renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol;

décide

qu'il convient que les administrations utilisent, dans toute la mesure du possible, des ondes métriques pour la diffusion de renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol.

Motifs : Mise à jour de la Résolution N° Aer5 pour laquelle nous proposons SUP ci-dessus.

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)
1978
(Genève, ~~1977~~)

Document N° 16-F
5 février 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

République fédérale d'Allemagne

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

POINT 2.1.2

Proposition d'amendement de la Résolution N° 14

L'Administration de la République fédérale d'Allemagne propose la modification (MOD) de l'actuelle Résolution N° 14, comme suit :

D/16/1 MOD

RESOLUTION N° 14

relative à l'utilisation des fréquences du service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour le service mobile aéronautique (R) de Genève (1978),

considérant

a) que le Plan élaboré précédemment pour l'utilisation des ondes décamétriques par le service mobile aéronautique (R) (Appendice 27 au Règlement des radiocommunications, Genève, édition de 1968) a été révisé en grande partie par la présente Conférence;

b) que le trafic aérien est sujet à des changements continuels;

c) que ces changements doivent être pris en considération par les administrations intéressées, mais

d) qu'en cherchant à satisfaire les nouveaux besoins en communications, il convient de ne prendre aucune décision de nature à empêcher ou à compromettre l'utilisation coordonnée des ondes décamétriques par le service mobile aéronautique (R) telle qu'elle est prévue dans le Plan;

e) que les familles de fréquences alloties aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP), aux zones des lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN), ainsi qu'aux subdivisions de ces zones et aux zones VOLMET ont été choisies compte tenu des conditions de propagation qui permettent le choix de fréquences qui conviennent le mieux aux distances considérées;

f) qu'il est essentiel de répartir le trafic aussi uniformément que possible entre les fréquences ~~du même ordre de grandeur;~~ disponibles;

g) qu'il convient de prendre des mesures pour que l'ordre de grandeur des fréquences utilisées soit correct;

h) que des fréquences ont été alloties pour une utilisation mondiale;

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

décide

que les administrations prendront, à titre individuel ou en collaboration, les mesures nécessaires afin :

1. d'assurer l'utilisation aussi large que possible des ondes métriques afin de diminuer le trafic dans les bandes d'ondes décamétriques du service mobile aéronautique (R);

2. d'utiliser autant que possible des antennes ayant une directivité et un rendement appropriés, afin de réduire au minimum les risques de brouillages mutuels à l'intérieur d'une zone ou entre plusieurs zones;

3. de coordonner l'utilisation des familles de fréquences nécessaires pour un tronçon de ligne déterminé, conformément aux principes techniques exposés dans l'Appendice 27, et en tenant compte des données disponibles sur les conditions de propagation, afin que les fréquences qui conviennent le mieux soient utilisées pour la liaison entre le sol et un aéronef situé à une distance donnée de la station aéronautique qui assure le service sur le tronçon de ligne considéré;

4. d'améliorer les techniques et les procédures d'exploitation et d'utiliser le matériel qui permettra d'obtenir le rendement le plus élevé possible des communications air-sol sur ondes décamétriques;

5. de rassembler des données techniques précises sur le fonctionnement de leurs systèmes de communication sur ondes décamétriques, notamment des données ayant une influence sur les normes techniques et d'exploitation afin de faciliter le nouvel examen du Plan.

Motifs : Mentionner dans cette résolution les zones VOLMET et les communications pour le contrôle d'exploitation aéronautique.

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R) 1978 (Genève, ~~1977~~)

Document N° 17-F
5 février 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

République fédérale d'Allemagne

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

POINT 2.1.2

Nouvelle Recommandation N° Aer2 - (A)

L'Administration de la République fédérale d'Allemagne propose l'adjonction de la Recommandation suivante :

D/17/1 ADD

RECOMMANDATION N° Aer2 - (A)

relative à une étude sur la possibilité d'attribuer en exclusivité de nouvelles bandes d'ondes décamétriques au service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour le service mobile aéronautique (R) de Genève (1978),

considérant

a) que les bandes d'ondes décamétriques attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R) contiennent des fréquences dont l'ordre de grandeur (MHz) est, dans les conditions actuelles, généralement satisfaisant pour répondre à tous les besoins des Zones de passage des lignes aériennes mondiales principales et des Zones des lignes aériennes régionales et nationales, telles qu'elles sont définies dans l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications;

b) que les exploitants d'aéronefs ont besoin de communiquer avec leurs appareils sur de grandes distances au-delà des limites des Zones de passage des lignes aériennes mondiales principales et des Zones des lignes aériennes régionales et nationales, telles qu'elles sont définies dans l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications;

c) que des fréquences plus élevées (20-24 MHz) nécessaires pour ces communications à grande distance ne sont pas attribuées actuellement en exclusivité au service mobile aéronautique (R)

recommande

que les administrations étudient ce problème et que, en préparant leurs propositions pour la prochaine Conférence administrative mondiale compétente des radiocommunications, elles tiennent compte du fait que le service mobile aéronautique (R) a besoin d'attributions de fréquences exclusives supplémentaires dans la portion du spectre allant de 20 à 24 MHz.

Motifs : La prochaine CAMR compétente devrait étudier l'utilisation éventuelle, par le service mobile aéronautique (R), de fréquences plus élevées, de l'ordre de 20 à 24 MHz.

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)
1978
(Genève, ~~1977~~)

Document N° 18-F
5 février 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

République fédérale d'Allemagne

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

POINT 2.1.2

Résolution N° Aer3

L'Administration de la République fédérale d'Allemagne propose la suppression de la résolution suivante :

SUP

RESOLUTION N° Aer3

relative à l'introduction de la technique de la bande latérale unique dans les bandes d'ondes décamétriques attribuées au service mobile aéronautique (R)

Motifs : Avec l'adoption d'un plan d'allotissement fondé sur l'utilisation de la technique de la bande latérale unique, cette résolution n'est plus applicable.

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978 ~~1977~~)

Document N° 19-F
3 mars 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

République Démocratique Allemande

MODIFICATIONS DE L'ACTUEL APPENDICE 27 AU
REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS

DDR/19/1 Numéro 27/106 Subdivision de zone 1B

2ème phrase : ..... Elle longe ensuite la frontière entre la République Socialiste Tchécoslovaque et la République fédérale d'Allemagne, puis longe la frontière entre la République fédérale d'Allemagne et la République Démocratique Allemande, en direction de la mer Baltique .....

DDR/19/2 Numéro 27/107 Subdivision de zone 1C

1ère, 2ème et 3ème phrases :

..... pour longer ensuite le parallèle 55° N en direction de l'est puis de la frontière séparant le Danemark et la République fédérale d'Allemagne, jusqu'à la mer Baltique. Elle suit alors la côte de la République fédérale d'Allemagne le long de la mer Baltique jusqu'à la frontière entre la République fédérale d'Allemagne et la République Démocratique Allemande; elle longe ensuite cette frontière en touchant les frontières occidentales de la République Socialiste Tchécoslovaque et de l'Autriche, de la Suisse .....

DDR/19/3 Cartes I à III

1. Utiliser la dénomination officielle "République Démocratique Allemande".

2. Représenter graphiquement, de la même façon que les frontières entre les autres pays, la frontière entre la République Démocratique Allemande et la République fédérale d'Allemagne.

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R) 1978 (Genève, ~~1977~~)

Document N° 20-F
5 avril 1977
Original : anglais/français

SEANCE PLENIERE

Canada

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

Avant-propos

Les additions et les modifications faites au texte du Règlement des radiocommunications existant ont été soulignés. Les passages supprimés sont rayés. Il convient de noter que dans la version anglaise, il sera nécessaire de remplacer les symboles kc/s et Mc/s par kHz et MHz respectivement, dans tous les articles du Règlement des radiocommunications qui se rapportent au service mobile aéronautique (R).

ARTICLE 7

CAN/20/1 MOD

431 § 5. Les fréquences des bandes attribuées au service mobile aéronautique entre 2850 et ~~18030~~ 22000 kHz (voir article 5) sont assignées conformément aux dispositions des appendices 26 et 27 et aux autres dispositions pertinentes du présent Règlement.

Motif: Conséquence de l'inclusion de la bande comprise entre 21870 et 22000 kHz dans le Plan d'allotissement de fréquences conformément à la recommandation 6/2 de la Réunion des Télécommunications à l'échelon Division de l'OACI de 1976.

ARTICLE 9

CAN/20/2 MOD

552 § 21.(1) Examen des fiches de notification concernant les assignations de fréquence aux stations aéronautiques du service mobile aéronautique (R) dans les bandes attribuées en exclusivité à ce service entre 2850 et ~~17970~~ 22000 kHz (voir le numéro 500).

CAN/20/3 MOD

589 § 30.(1) Bandes de fréquences attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R) entre 2850 et ~~17970~~ 22000 kHz.

Motif: Conséquence de l'inclusion de la bande comprise entre 21870 et 22000 kHz dans le Plan d'allotissement de fréquences conformément à la recommandation 6/2 de la Réunion des Télécommunications à l'échelon Division de l'OACI de 1976.

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

APPENDICE 3

TABLEAU DES TOLERANCES DE FREQUENCE*)

(voir l'article 12)

Bandes de fréquences (limite inférieure exclue, limite supérieure incluse) et catégories de stations	Tolérances applicables jusqu'au 1er janvier 1966 * aux émetteurs actuellement en service et à ceux qui seront mis en service avant le 1er janvier 1964	Tolérances applicables aux nouveaux émetteurs installés à partir du 1er janvier 1964 et à tous les émetteurs à partir du 1er janvier 1966 *
	* 1er janvier 1970 pour toutes les tolérances marquées d'un astérisque	
. . . . .		
Bande : **De 1 605 à 4 000 kHz**		
. . . . .		
2. *Stations terrestres:*		
— d'une puissance inférieure ou égale à 200 W	100	100 *h) l)* r)
— d'une puissance supérieure à 200 W	50	50 *h) l)* r)
3. *Stations mobiles:*		
a) stations de navire	200	200 *i) k)*
b) stations d'engin de sauvetage	—	300
b A) radiobalises de localisation des sinistres	—	300
c) stations d'aéronef	200*	100* r)
d) stations mobiles terrestres	200	200
. . . . .		
Bande : **De 4 à 29,7 MHz**		
. . . . .		
2. *Stations terrestres*		
. . . . .		
b) stations aéronautiques:		
— d'une puissance inférieure ou égale à 500 W	100	100 r)
— d'une puissance supérieure à 500 W	50	50 r)
. . . . .		
3. *Stations mobiles:*		
. . . . .		

CAN/20/4 MOD

CAN/20/5 MOD

CAN/20/6 MOD

*) Des tolérances plus strictes peuvent être nécessaires dans certains services, pour des raisons techniques ou d'exploitation.

Bandes de fréquences (limite inférieure exclue, limite supérieure incluse) et catégories de stations	Tolérances applicables jusqu'au 1er janvier 1966 * aux émetteurs actuellement en service et à ceux qui seront mis en service avant le 1er janvier 1964	Tolérances applicables aux nouveaux émetteurs installés à partir du 1er janvier 1964 et à tous les émetteurs à partir du 1er janvier 1966 *
	* 1er janvier 1970 pour toutes les tolérances marquées d'un astérisque	
CAN/20/7 MOD c) stations d'aéronef	200*	100* r)
. . . . .		

Renvois du tableau des tolérances de fréquences

CAN/20/8 ADD

r) Pour les émetteurs des stations radiotéléphoniques aéronautiques et d'aéronef à bande latérale unique, la tolérance est respectivement de 10 et 20 Hz.

Motif: Des tolérances de fréquences plus faibles doivent être adoptées pour les émissions HF en BLU, pour des fins techniques et d'exploitation.

APPENDICE 27

Section I

Définitions

CAN/20/9 ADD 27/8A

Les communications aéronautiques du contrôle d'exploitation au sein du service mobile aéronautique (R) sont destinées à l'établissement de communications relatives à la régularité des vols.

Motif: Les communications aéronautiques du contrôle d'exploitation doivent être définies comme faisant partie du plan d'allotissement des fréquences.

CAN/20/10 MOD 27/9

9. Une famille de fréquences du service mobile aéronautique est ~~un groupe~~ constituée de fréquences choisies dans différentes bandes du service mobile aéronautique, destinées à l'établissement de communications entre les stations d'aéronef~~s en vol~~ et les stations aéronautiques correspondantes dans leur zone d'utilisation autorisée (27/189-27/207) quelles que soient les heures. ~~et les distances.~~

Motif: Puisque le terme "en vol" n'est pas défini dans le Règlement des radiocommunications, il se peut qu'il ait tendance à être restrictif ou donne lieu à différentes interprétations.

Section II

Principes techniques et d'exploitation appliqués pour l'établissement du Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R)

CAN/20/11 MOD (Titre)

A. ~~Détermination de la largeur des voies~~ Caractéristiques des voies

Motif: La subdivision A traite des caractéristiques générales des voies.

1. Espacement entre fréquences

CAN/20/12 MOD 27/10

~~Les espaeements~~ Un espacement entre fréquences porteuses de 3 kHz ~~qu'indique le tableau suivant suffisent~~ suffit pour permettre l'emploi de systèmes de communication qui utilisent les classes d'émission dont il est question aux numéros 27/49 ~~27/53~~ et 27/50 dans les bandes de fréquences entre 2850 kHz et 22000 kHz attribuées exclusivement au service mobile aéronautique (R). La fréquence porteuse des voies figurant dans le plan sera un multiple entier de 1 kHz.

Bande (kHz)	Espacement (kHz)	Bande (kHz)	Espacement (kHz)
2850-3025	7	8815-8965	7
3400-3500	7	10 005-10 100	8
4650-4700	7	11 275-11 400	8
5450-5480 (Région 2)	7	13 260-13 360	8
5480-5680	7	17 900-17 970	8
6525-6685	7		

Motif: Il est suggéré que l'équipement soit capable de fonctionner sur des fréquences qui sont des nombres entiers de 1 kHz afin d'éviter toute pénalisation d'ordre économique et opérationnel susceptible de résulter de la nécessité éventuelle de concevoir un équipement capable de fonctionner sur des voies différant de moins de 1 kHz. De plus, le tableau de l'Appendice 27 actuel est inutile, car la répartition des voies est fondée sur un espacement de 3 kHz dans toutes les bandes.

CAN/20/13 MOD 27/11

'a) ~~On suppose que,~~ Pour les émissions radiotéléphoniques, ~~les fréquenees de modulation ont pour limite supérieure 3000 Hz~~ la bande des audiofréquences est limitée entre 300 et 2700 Hz et ~~que~~, pour les autres classes d'émissions autorisées la largeur de bande occupée ne dépassera pas la limite supérieure des émissions de classe A3J. Le fait de spécifier ces limites n'implique cependant aucune restriction dans leur extension dans la mesure où il s'agit d'émissions autres que celles de la classe A3J, pourvu que soient respectées les limites des émissions non désirées.

Motif: Pour définir une largeur de bande audible nécessaire pour les émissions A3J qui soit compatible avec un espacement de 3 kHz et pour prévoir l'emploi d'autres classes d'émissions autorisées.

CAN/20/14 ADD 27/11A

Vu les risques de brouillage, une même voie ne devrait pas être utilisée dans la même zone d'allotissement pour des émissions en téléphonie et pour les transmissions de données.

Motif: Pour tenir compte du rapport de la réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR et pour s'assurer que les dispositions relatives à la transmission des données sont spécifiées dans le plan d'allotissement des fréquences.

CAN/20/15 SUP 27/13

Motif: Conséquence du passage à la technique de la bande latérale unique.

CAN/20/16 SUP 27/14

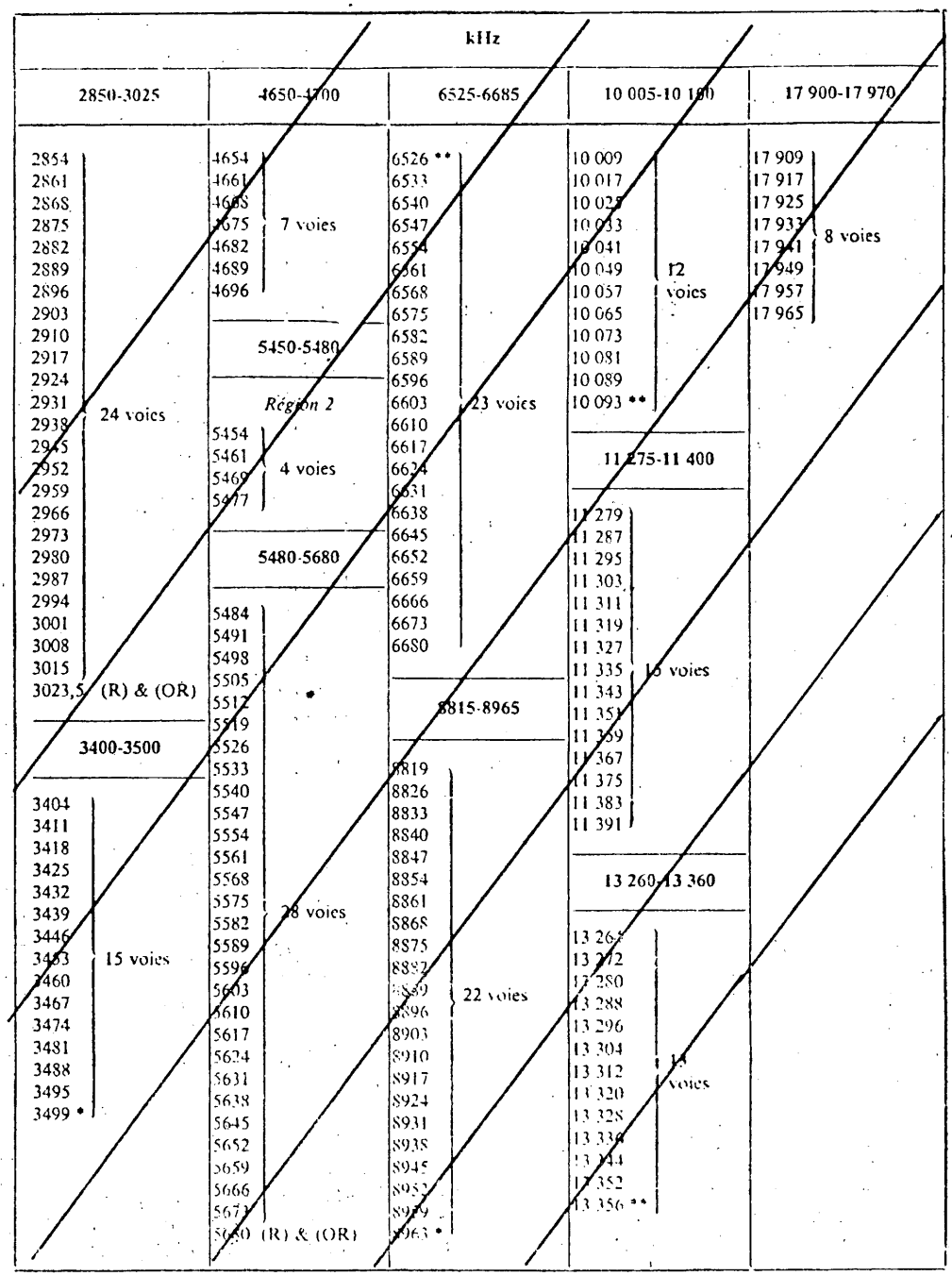
Motif: N'est plus applicable.

CAN/20/17 MOD 27/15

"e) Les accords visés ~~aux numéros 27/12 et 27/14~~ au numéro 27/12 seront conclus en vertu des dispositions des articles de la Convention internationale des télécommunications et du Règlement des radiocommunications intitulés ~~"Aeeords particuliers"~~ "Arrangements particuliers".

Motif: Pour plus de clarté

CAN/20/18 MOD 27/16 On trouvera dans le tableau ci-après la liste des fréquences à allotir dans les bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R), sur la base des espacements entre fréquences spécifiées au numéro ~~27/10~~ MOD 27/10 / CAN/20/12 /.



~~* Cette fréquence ne doit être utilisée que pour des émissions de classe A1~~

~~** Cette fréquence ne doit être utilisée que pour des émissions de classe A1, A2A, A2H et A3H~~

kHz

2850-3025 (57 voies)				3400-3500 (33 voies)		4650-4700 (16 voies)	
Fréquence porteuse	Fréquence assignée	Fréquence porteuse	Fréquence assignée	Fréquence porteuse	Fréquence assignée	Fréquence porteuse	Fréquence assignée
*2852,0	*2853,4	2951,0	2952,4	*3401,0	3402,4	*4651,0	4652,4
2855,0	2856,4	2954,0	2955,4	3404,0	3405,4	4654,0	4655,4
2858,0	2859,4	2957,0	2958,4	3407,0	3408,4	4657,0	4658,4
2861,0	2862,4	2960,0	2961,4	3410,0	3411,4	4660,0	4661,4
2864,0	2865,4	2963,0	2964,4	3413,0	3414,4	4663,0	4664,4
2867,0	2868,4	2966,0	2967,4	3416,0	3417,4	4666,0	4667,4
2870,0	2871,4	2969,0	2970,4	3419,0	3420,4	4669,0	4670,4
2873,0	2874,4	2972,0	2973,4	3422,0	3423,4	4672,0	4673,4
2876,0	2877,4	2975,0	2976,4	3425,0	3426,4	4675,0	4676,4
2879,0	2880,4	2978,0	2979,4	3428,0	3429,4	4678,0	4679,4
2882,0	2883,4	2981,0	2982,4	3431,0	3432,4	4681,0	4682,0
2885,0	2886,4	2984,0	2985,4	3434,0	3435,4	4684,0	4685,4
2888,0	2889,4	2987,0	2988,4	3437,0	3438,4	4687,0	4688,4
2891,0	2892,4	2990,0	2991,4	3440,0	3441,4	4690,0	4691,4
2894,0	2895,4	2993,0	2994,4	3443,0	3444,4	4693,0	4694,4
2897,0	2898,4	2996,0	2997,4	3446,0	3447,4	*4696,0	4697,4
2900,0	2901,4	2999,0	3000,4	3449,0	3450,4		
2903,0	2904,4	3002,0	3003,4	3452,0	3453,4		
2906,0	2907,4	3005,0	3006,4	3455,0	3456,4		
2909,0	2910,4	3008,0	3009,4	3458,0	3459,4		
2912,0	2913,4	3011,0	3012,4	3461,0	3462,4		
2915,0	2916,4	3014,0	3015,4	3464,0	3465,4		
2918,0	2919,4	3017,0	3018,4	3467,0	3468,4		
2921,0	2922,4			3470,0	3471,4		
2924,0	2925,4	3023,0	3024,4	3473,0	3474,4		
2927,0	2928,4			3476,0	3477,4		
2930,0	2931,4			3479,0	3480,4		
2933,0	2934,4			3482,0	3483,4		
2936,0	2937,4			3485,0	3486,4		
2939,0	2940,4			3488,0	3489,4		
2942,0	2943,4			3491,0	3492,4		
2945,0	2946,0			3494,0	3495,4		
2948,0	2949,4			3497,0	3498,4		

5450-5480 (9 voies)	
Région 2	
*5451.0	5452,4
5454,0	5455,4
5457,0	5458,4
5460,0	5461,4
5463,0	5464,4
5466,0	5467,4
5469,0	5470,4
5472,0	5473,4
*5475,0	5476,4

*Ces voies pourront être élargies jusqu'à la limite de la bande, au besoin, pour permettre des émissions d'une largeur de bande plus grande. Les fréquences qui pourront alors être assignées sont 2852,5, 3402, 4652, 4698, 5452 et 5477,5kHz

5480-5680 (66 voies)				6525-6685 (53 voies)			
Fréquence porteuse	Fréquence assignée	Fréquence porteuse	Fréquence assignée	Fréquence porteuse	Fréquence assignée	Fréquence porteuse	Fréquence assignée
*5481,0	5482,4	5583,0	5584,4	*6526,0	6527,4	6628,0	6629,4
5484,0	5485,4	5586,0	5587,4	6529,0	6530,4	6631,0	6632,4
5487,0	5488,4	5589,0	5590,4	6532,0	6533,4	6634,0	6635,4
5490,0	5491,4	5592,0	5593,4	6535,0	6536,4	6637,0	6638,4
5493,0	5494,4	5595,0	5596,4	6538,0	6539,4	6640,0	6641,4
5496,0	5497,4	5598,0	5599,4	6541,0	6542,4	6643,0	6644,4
5499,0	5500,4	5601,0	5602,4	6544,0	6545,4	6646,0	6647,4
5502,0	5503,4	5604,0	5605,4	6547,0	6548,4	6649,0	6650,4
5505,0	5506,4	5607,0	5604,4	6550,0	6551,4	6552,0	6653,4
5508,0	5509,4	5610,0	5611,4	6553,0	6554,4	6655,0	6656,4
5511,0	5512,4	5613,0	5614,4	6556,0	6557,4	6658,0	6659,4
5514,0	5515,4	5616,0	5617,4	6559,0	6560,4	6661,0	6662,4
5517,0	5518,4	5619,0	5620,4	6562,0	6563,4	6664,0	6665,4
5520,0	5521,4	5622,0	5623,4	6565,0	6566,4	6667,0	6668,4
5523,0	5524,4	5625,0	5626,4	6568,0	6569,4	6670,0	6671,4
5526,0	5527,4	5628,0	5629,4	6571,0	6572,4	6673,0	6674,4
5529,0	5530,4	5631,0	5632,4	6574,0	6575,4	6676,0	6677,4
5532,0	5533,4	5634,0	5635,4	6577,0	6578,4	6679,0	6680,4
5535,0	5536,4	5637,0	5638,4	6580,0	6581,4	6682,0	6683,4
5538,0	5539,4	5640,0	5641,4	6583,0	6564,4		
5541,0	5542,4	5643,0	5644,4	6586,0	6587,4		
5544,0	5545,4	5646,0	5647,4	6589,0	6590,4		
5547,0	5548,4	5649,0	5650,4	6592,0	6593,4		
5550,0	5551,4	5652,0	5653,4	6595,0	6596,4		
5553,0	5554,4	5655,0	5656,4	6598,0	6599,4		
5556,0	5557,4	5658,0	5659,4	6601,0	6602,4		
5559,0	5560,4	5661,0	5662,4	6604,0	6605,4		
5562,0	5563,4	5664,0	5665,4	6607,0	6608,4		
5565,0	5566,4	5667,0	5668,4	6610,0	6611,4		
5568,0	5569,4	5670,0	5671,4	6613,0	6614,4		
5571,0	5572,4	5673,0	5674,4	6616,0	6617,4		
5574,0	5575,4			6619,0	6620,4		
5577,0	5578,4	5680,0	5681,4	6622,0	6623,4		
5580,0	5581,4			6625,0	6626,4		

*Ces voies peuvent être élargies jusqu'à la limite de la bande, au besoin, afin de permettre des émissions d'une largeur de bande plus grande. Les fréquences alors assignées sont 5482 et 6527 kHz.

8815-8965 (50 voies)				10005-10100 (31 voies)		11275-11400 (41 voies)	
Fréquence porteuse	Fréquence assignée	Fréquence porteuse	Fréquence assignée	Fréquence porteuse	Fréquence assignée	Fréquence porteuse	Fréquence assignée
*8816,0	8817,4	8924,0	8925,4	*10006,0	10007,4	*11276,0	11277,4
8819,0	8820,4	8927,0	8928,4	10009,0	10010,4	11279,0	11280,4
8822,0	8823,4	8930,0	8931,4	10012,0	10013,4	11282,0	11283,4
8825,0	8826,4	8933,0	8934,4	10015,0	10016,4	11285,0	11286,4
8828,0	8829,4	8936,0	3837,4	10018,0	10019,4	11288,0	11289,4
8831,0	8832,4	8939,0	3940,4	10021,0	10022,4	11291,0	11292,4
8834,0	8835,4	8942,0	8943,4	10024,0	10025,4	11294,0	11295,4
8837,0	8838,4	3945,0	8943,4	10027,0	10028,4	11297,0	11298,4
8840,0	8841,4	8948,0	8949,0	10030,0	10031,4	11300,0	11301,4
8843,0	8844,4	8951,0	8952,4	10033,0	10034,4	11303,0	11304,4
8846,0	8847,4	8954,0	8955,4	10036,0	10037,4	11306,0	11307,4
8849,0	8850,4	8957,0	8958,4	10039,0	10040,4	11309,0	11310,4
8852,0	8853,4	*8960,0	8961,4	10042,0	10043,4	11312,0	11313,4
8855,0	8856,4			10045,0	10046,4	11315,0	11316,4
8858,0	8859,4			10048,0	10049,4	11318,0	11319,4
8861,0	8862,4			10051,0	10052,4	11321,0	11322,4
8864,0	8865,4			10054,0	10055,4	11324,0	11325,4
8867,0	8868,4			10057,0	10058,4	11327,0	11328,4
8870,0	8871,4			10060,0	10061,4	11330,0	11331,4
8873,0	8874,4			10063,0	10064,4	11333,0	11334,4
8876,0	8877,4			10066,0	10067,0	11336,0	11337,4
8879,0	8880,4			10069,0	10070,4	11339,0	11340,4
8882,0	8883,4			10072,0	10073,4	11342,0	11343,4
8885,0	8886,4			10075,0	10076,4	11345,0	11346,4
8888,0	8889,4			10078,0	10079,4	11348,0	11349,4
8891,0	8892,4			10081,0	10082,4	11351,0	11352,4
8894,0	8895,4			10084,0	10085,4	11354,0	11355,4
8897,0	8898,4			10087,0	10088,4	11357,0	11358,4
8900,0	8901,4			10090,0	10091,4	11360,0	11361,4
8903,0	8904,4			10093,0	10094,4	11363,0	11364,4
8906,0	8907,4			*10096,0	10097,4	11366,0	11367,4
8909,0	8910,4					11369,0	11370,4
8912,0	8913,4					11372,0	11373,4
8915,0	8916,4					11375,0	11376,4
8918,0	8919,4					11378,0	11379,4
8921,0	8922,4					11381,0	11382,4
						11384,0	11385,4
						11387,0	11388,4
						11390,0	11391,4
						11393,0	11394,4
						*11396,0	11397,4

*Ces voies peuvent être élargies jusqu'à la limite de la bande, au besoin, pour permettre des émissions d'une largeur de bande plus grande. Les fréquences alors assignées sont 8817, 8962,5, 10007, 10098, 11277 et 11398 kHz.

13260-13360 (33 voies)		1790-17970 (23 voies)		21960-22000 (13 voies)	
Fréquence porteuse	Fréquence assignée	Fréquence porteuse	Fréquence assignée	Fréquence porteuse	Fréquence assignée
*13261,0	13262,4	*17901,0	17902,4	*21961,0	21962,4
13264,0	13265,4	17904,0	17905,4	21964,0	21965,4
13267,0	13268,4	17907,0	17908,4	21967,0	21968,4
13270,0	13271,4	17910,0	17911,4	21970,0	21971,4
13273,0	13274,4	17913,0	17914,4	21973,0	21974,4
13276,0	13277,4	17916,0	17917,4	21976,0	21977,4
13279,0	13280,4	17919,0	17920,4	21979,0	21980,4
13282,0	13283,4	17922,0	17923,4	21982,0	21983,4
13285,0	13286,4	17925,0	17926,4	21985,0	21986,4
13288,0	13289,4	17928,0	17929,4	21988,0	21989,4
13291,0	13292,4	17931,0	17932,4	21991,0	21992,4
13294,0	13295,0	17934,0	17935,4	21994,0	21995,4
13297,0	13298,4	17937,0	17938,4	21997,0	21998,4
13300,0	13301,4	17940,0	17941,4		
13303,0	13304,4	17943,0	17944,4		
13306,0	13307,4	17946,0	17947,4		
13309,0	13310,4	17949,0	17950,4		
13312,0	13313,4	17952,0	17953,4		
13315,0	13316,4	17955,0	17956,4		
13318,0	13319,4	17958,0	17959,4		
13321,0	13322,4	17961,0	17962,4		
13324,0	13325,4	17964,0	17965,4		
13327,0	13328,4	17967,0	17968,4		
13330,0	13331,4				
13333,0	13334,4				
13336,0	13337,4				
13339,0	13340,4				
13342,0	13343,4				
13345,0	13346,4				
13348,0	13349,4				
13351,0	13352,4				
13354,0	13355,4				
13357,0	13358,4				

*Ces voies peuvent être élargies jusqu'à la limite de la bande, au besoin, pour permettre des émissions d'une largeur de bande plus grande. Les fréquences alors assignées sont 13262, 17902,, 21962 kHz.

Motif: Le tableau des fréquences a été modifié en réduisant à 3 kHz les espacements entre fréquences, par suite de la MOD 27/10. Le tableau est présenté sous la même forme que celui de l'appendice 17 Rév.

CAN/20/19 MOD 27/17

3.1 L'usage des ~~voies~~ fréquences porteuses communes aux services (R) et (OR), ~~et dont les fréquences centrales sont 3023,5~~ 3023 et 5680 kHz est autorisé dans le monde entier comme il est indiqué aux numéros 27/196 et 27/201. Nonobstant ces dispositions, la fréquence porteuse 5680 kHz peut également être utilisée dans les stations aéronautiques pour les communications avec des stations d'aéronef lorsque les autres fréquences des stations aéronautiques sont indisponibles ou inconnues. Cette utilisation est cependant limitée à des zones et soumise à des conditions telles qu'il ne puisse en résulter aucun brouillage nuisible aux autres communications autorisées du service mobile aéronautique.

Motif: Tenir compte des nouvelles fréquences porteuses déterminées par le plan d'espacement des fréquences de 3 kHz.

CAN/20/20 SUP 27/18

CAN/20/21 SUP 27/19

Motif: Conséquence du passage à la technique de la bande latérale unique. Le numéro MOD 27/50 spécifie les dispositions relatives à l'utilisation des classes d'émissions A3 et A3H dans des voies communes / CAN/20/26 7.

B. Courbes indiquant les portées de brouillage

CAN/20/22 SUP 27/24

CAN/20/23 ADD 27/24A

1.1 Dispositions générales

(a) Portée utile - En raison de certains facteurs comme la puissance de l'émetteur, la perte de propagation, le niveau de bruit, etc., il existe une certaine limite en ce qui a trait aux distances auxquelles on peut établir des communications fiables entre une station aéronautique et une station d'aéronef. Cette distance limite, qui se fonde sur le trajet de propagation le plus faible, s'appelle la portée utile. Souvent, on admet que la limite de la zone des lignes aériennes est la distance limite.

(b) Portée de brouillage - Il s'agit de la distance minimale entre la limite de portée utile de l'émission désirée et la station brouilleuse, qui assure un rapport signal utile/signal brouilleur de 15 dB. Ce rapport de protection est établi entre le signal désiré d'une station d'aéronef à la limite de la portée utile et le signal provenant d'une station aéronautique brouilleuse qui émet sur la même fréquence. La portée de brouillage a été calculée pour les fréquences qui sont indiquées dans le tableau, dans des conditions de propagation diurne et nocturne, à diverses latitudes, pour une activité solaire moyenne et pour une puissance apparence rayonnée moyenne de 1 kW pour la station aéronautique.

(c) Distance de répétition - Il s'agit de la distance à laquelle on peut partager une fréquence et qui équivaut à la somme de la portée utile et de la portée de brouillage.

(d) La figure 1 illustre l'utilisation du concept de la portée de brouillage lors de la planification des fréquences faite au moyen de la détermination de la distance de répétition.

1.1A Calques

Les calques utilisés dans le présent appendice indiquent, pour les fréquences mentionnées, la portée de brouillage décrite en 1.1(b), qui serait nécessaire entre une station aéronautique qui cause du brouillage et une station d'aéronef fonctionnant à la limite de sa portée utile. En raison de la variation des conditions de propagation, non seulement d'heure en heure pendant les périodes de jour et de nuit, mais également de jour en jour, selon la saison, le niveau d'activité solaire, et le lieu géographique, on peut s'attendre que le rapport de protection de 15 dB varie notablement: par conséquent, une plus grande protection peut être assurée la plupart du temps, spécialement lorsque l'aéronef ne fonctionne pas à la limite de sa portée utile.

CAN/20/24 MOD 27/30

4.1 Les calques sont établis dans les conditions suivantes de partage des fréquences:

Zones	Bandes comprises entre: (MHz)	Conditions de partage
Entre deux ZLAMP ou deux zones VOLMET ou entre une ZLAMP et une zone VOLMET	3 et 6,6 9 et 11,3 13 et ~~18~~ 22	propagation nocturne propagation diurne séparation en longitude (aucun calque) *Note :* Il est admis que les conditions de partage sont les mêmes pour 6,6 MHz et pour 5,6 MHz
Entre une ZLAMP ou une zone VOLMET et une ZLARN	3 et 5,6 6,6 et 11,3 13 et ~~18~~ 22	propagation nocturne propagation diurne séparation en longitude (aucun calque)
Entre deux ZLARN	3 et 4,7 5,6 et 11,3 13 et ~~18~~ 22	propagation nocturne propagation diurne séparation en longitude (aucun calque)

Motif: Conséquence de l'addition de la bande des 22 MHz au plan.

CAN/20/25 MOD 27/34

5.3 Placer le centre du calque (c'est-à-dire l'intersection de l'axe de symétrie et de l'axe horizontal) sur la ligne qui délimite la zone ~~ou sur le lieu géographique de l'émetteur~~ au point le plus rapproché de l'émetteur susceptible de causer du brouillage, ou au lieu géographique de l'émetteur susceptible de causer du brouillage. Noter la latitude de ce point et prendre la courbe correspondante.

Motif pour les numéros 27/24, 24A et 34: Permettre une nette description des courbes de brouillage et de leur emploi.

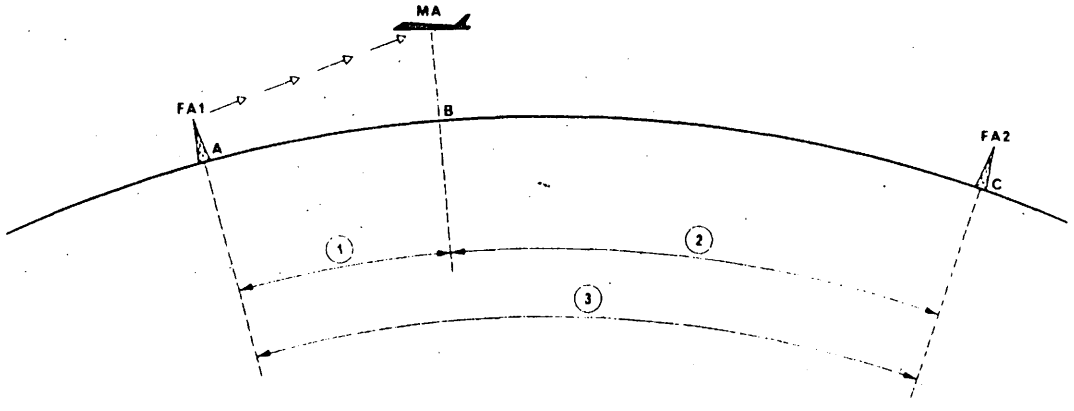


Figure I

Portée utile, portée de brouillage, distance de répétition

FA1 = station aéronautique en communication avec la station d'aéronef MA

FA2 = station aéronautique en communication avec des stations d'aéronef autres que la station MA

MA = station d'aéronef en communication avec la station aéronautique FA1

1 = portée utile AB

2 = portée de brouillage CB

3 = distance de répétition AC

C. Classes d'émission et puissance

CAN/20/26 MOD 27/50 1.1 Téléphonie - modulation d'amplitude

- ~~double-bande-latérale~~ (~~A3~~)
- ~~bande-latérale-unique,-onde-porteuse-réduite~~ (~~A3A~~)
- ~~bande-latérale-unique,-onde-porteuse-complète~~ (~~A3H~~)
- bande latérale unique, onde porteuse supprimée (A3J)
- ~~deux-bandes-latérales-indépendantes~~ (~~A3B~~)

Les classes d'émission A3 et A3H ne doivent être utilisées que pour les stations qui s'occupent directement d'opérations coordonnées de recherche et de sauvetage en employant les fréquences 3023 kHz et 5680 kHz. Voir le numéro 27/17 /CAN/20/19/.

1.2 Télégraphie (y compris les transmissions automatiques de données)

CAN/20/27 MOD 27/51 1.2.1 Modulation d'amplitude:

- ~~télégraphie sans modulation par une fréquence audible (manipulation par tout ou rien)~~ (~~A1~~)
- télégraphie par manipulation par tout ou rien d'une ou de plusieurs fréquences audibles de modulation ou manipulation par tout ou rien de l'émission modulée, y compris l'appel sélectif - bande latérale unique - onde porteuse complète (A2H)

- ~~télégraphie harmonique multivoie, bande latérale unique, onde porteuse réduite~~ (~~A7A~~)
- ~~télégraphie harmonique multivoie, bande latérale unique, onde porteuse complète~~ (~~A7H~~)
- télégraphie harmonique multivoie, bande latérale unique, onde porteuse supprimée (A7J)
- autres types de transmissions, telles que la transmission automatique de données - bande latérale unique, onde porteuse supprimée (A9J)

Les classes d'émission qui sont indiquées ci-après ne doivent pas être autorisées, à moins que des précautions appropriées soient prises en vue d'assurer qu'il n'y a pas de brouillage causé aux classes d'émission susmentionnées :

A1, A7A, A7H, et F1.

CAN/20/28 SUP 27/52

CAN/20/29 SUP 27/53

Motif pour les numéros 27/50, 51, 52 et 53: Donner des renseignements concernant les classes d'émission qui seront utilisées.

2. *Puissance*

CAN/20/30 MOD 27/54 2.1 Sauf indication contraire figurant à la partie II du présent appendice, les puissances de crête fournies à la ligne d'alimentation de l'antenne ne dépassent pas les valeurs maximales indiquées dans le tableau ci-dessous; il est admis que les puissances apparentes rayonnées de crête correspondantes sont égales aux deux tiers de ces valeurs.

~~Classe d'émission~~	~~Stations~~	~~Puissance de crête maximale~~
~~A1 F1 F2~~	~~Stations aéronautiques~~ ~~Stations d'aéronef~~	~~1,5 kW~~ ~~75 W~~
~~A3 A3H (taux de modulation 100",)~~	~~Stations aéronautiques~~ ~~Stations d'aéronef~~	~~6 kW~~ ~~300 W~~
~~Autres émissions telles que A2 A3A A3B A3J A4 A7A A7H A7J~~	~~Stations aéronautiques~~ ~~Stations d'aéronef~~	~~6 kW~~ ~~300 W~~

Station	Classe d'émission*	Puissance de crête maximale (P_p)
aéronautique	A3J, A2H, A7J, A9J	6 kW
d'aéronef	A3J, A2H, A7J, A9J	400 W

* Pour les autres classes d'émission la puissance de crête maximale ne doit pas dépasser

- 1,5 kW pour les stations aéronautiques
- 75 W pour les stations d'aéronef

Motif: Fournir des niveaux de puissance pour les classes d'émission qui seront utilisées.

CAN/20/31 MOD 27/55

2.2 Il est admis que la puissance de crête maximale spécifiée dans le tableau ci-dessus pour les stations aéronautiques produira la puissance apparente rayonnée moyenne de 1 kW (pour les émissions de classes telles que A1, F1 ~~ou F2 et A3 ou A3H non modulées~~) adoptée pour le tracé des courbes qui indiquent les portées de brouillage.

Motif: Pour concorder avec MOD 27/51 /CAN/20/27/.

CAN/20/32 MOD 27/56

2.3 Afin d'assurer des communications de qualité satisfaisante avec les aéronefs, les stations aéronautiques qui desservent les ZLAMP, les zones VOLMET et les zones mondiales peuvent utiliser des puissances plus élevées que les puissances maximales spécifiées au numéro 27/54. S'il en est ainsi, l'administration qui exerce sa juridiction sur la station aéronautique intéressée prend note de RR694 et fait en sorte dans chaque cas:

Motif: Pour prendre des dispositions identiques pour les stations aéronautiques qui ont une fonction mondiale.

CAN/20/33 SUP 27/62

Motif: Limiter le brouillage en provenance des stations d'aéronef.

3. *Dispositions d'ordre technique relatives à l'utilisation d'émissions à bande latérale unique*

CAN/20/34 MOD 27/63

3.1 *Définition du niveau de l'onde porteuse :*

Onde porteuse	Niveau N (db) de l'onde porteuse par rapport à la puissance de crête
Onde porteuse complète ~~(A3H)~~ (A2H)	$0 \geq N \geq -6$
~~Onde porteuse réduite (A3A)~~	~~$-6 > N \geq -26$~~
Onde porteuse supprimée ~~(A3J)~~	$-26 > N$ pour les stations d'aéronef $-40 > N$ pour les stations aéronautiques

Motif: Conformité avec l'Avis n° 326-2 du CCIR et les numéros 27/50 et 51 du Règlement des radiocommunications.

CAN/20/35 SUP 27/64

Motif: Conséquence de la mise en application de la division en voies de 3 kHz.

CAN/20/36 MOD (Titre)

3.3 Tolérance applicable aux niveaux des émissions ~~à bande latérale unique~~ en dehors de la largeur de bande nécessaire.

Motif: Pour tenir compte de l'application à d'autres classes d'émission.

CAN/20/37 MOD 27/65

3.3.1 Dans le cas d'une émission à bande latérale unique ~~(classes d'émission A3H, A3A et A3J)~~, la puissance de crête fournie sur une fréquence quelconque à la ligne d'alimentation de l'antenne d'une station aéronautique ou d'une station d'aéronef est inférieure à la puissance ~~moyenne (Pm)~~ de crête P_p de l'émetteur, de la quantité indiquée dans le tableau ci-dessous.

CAN/20/38 MOD 27/66

3.3.2

Ecart Δ par rapport à la fréquence assignée (kHz)	Affaiblissement minimum par rapport à P_m (P_p) (db)
1.5 ~~2~~ $< \Delta <$ ~~4~~ 4.5	~~25~~ 30
4.5 ~~4~~ $\leq \Delta <$ ~~10~~ 7.5	~~35~~ 38
7.5 ~~10~~ $< \Delta$	Stations d'aéronef: ~~= 40~~ 43 Stations aéronautiques: $43 + 10 \log_{10} P_p$ (watts)

Motif: Etant donné que les renseignements utiles basse fréquence sont transmis dans une largeur de bande de 300 à 2700 Hz, les voies peuvent être réduites à 3 kHz et, par conséquent, un affaiblissement de 30 dB pour un écart de 1,5 à 4,5 kHz est une valeur appropriée. On notera que cet écart permet l'utilisation d'émissions de la classe A3H à des fins d'appel sélectif. De la même façon, un affaiblissement de 38 dB est convenable pour un écart de 4,5 à 7,5 kHz et un affaiblissement de 43 dB ou $43 + 10 \log_{10} P_p$ (watts) est convenable pour $7.5 < \Delta$. Noter que l'équation ($43 + 10 \log P_p$ (watts)) constitue une façon de limiter la puissance rayonnée à 50µ watts, quelle que soit la puissance de l'émetteur.

Puissance rayonnée permise = puissance de l'émetteur - ($43 + 10 \log P_p$ (watts))

$= 10 \log 10 P_p$ (watts) $- 43 - 10 \log 10 P_p$ (watts)

$= -43$ dBW

$= 50$ µ watts

CAN/20/39 SUP 27/67

CAN/20/40 SUP 27/68

CAN/20/41 SUP 27/69

CAN/20/42 SUP 27/70

CAN/20/43 SUP 27/71

Motif: Par suite de la mise en vigueur de la division en voies de 3 kHz, les émissions utilisant la bande latérale supérieure sont les seules à être autorisées et, par conséquent, toute référence à la bande latérale inférieure est supprimée.

CAN/20/44 MOD 27/72

4.1 ~~La fréquence assignée à une station qui fait~~ Dans le cas des émissions ~~radiotéléphoniques~~ à bande latérale unique, à l'exception des émissions de classe A2H, la fréquence assignée ~~doit être~~ sera supérieure de ~~1500 Hz~~ 1400 Hz à la fréquence de l'onde porteuse (fréquence porteuse).*

CAN/20/45 *Notes: 1. Les stations aéronautiques équipées du système d'appel sélectif indiqueront dans la colonne "Renseignements supplémentaires" du Modèle de fiche (Voir Appendice 1 au Règlement des radiocommunications), la classe d'émission A2H.

CAN/20/46 2. On doit veiller à ce que émissions de classe A1 et F1 ne soient pas situées à la limite de la voie.

Motif: Bien qu'il soit admis que l'adoption d'une largeur de bande nécessaire de 2700 Hz (voir MOD 27/11) /CAN/20/13/ placerait normalement la fréquence assignée à 1350 Hz au-dessus de la fréquence porteuse conformément aux caractéristiques techniques (voir le Règlement des radiocommunications, article 1, N^os 85 à 91), la valeur de 1400 Hz est proposée comme étant une valeur plus appropriée aux fins de notification. Les émissions de la classe A2H ne doivent pas être situées à la limite de la voie.

CAN/20/47 SUP 27/73

Motif: Cet article s'applique seulement aux fréquences 3023,5 et 5680 kHz dont il a été question au numéro MOD 27/50 /CAN/20/26/.

RESOLUTIONS ET RECOMMANDATIONS

CAN/20/48 SUP Résolution N° 13

relative à l'élaboration de plans d'allotissement revisés pour le service mobile aéronautique

Motif: La présente résolution a donné lieu à la publication de l'appendice 27 qui fait actuellement l'objet d'une révision. Par conséquent, elle est abrogée.

CAN/20/49 ADD Résolution N° A

relative à l'utilisation des fréquences du service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications de Genève (1978),

considérant

a) que le Plan élaboré pour l'utilisation des ondes décamétriques par le service mobile aéronautique (R) (appendice 27 au Règlement des radiocommunications, Genève, 1971) a été mis en application en grande partie;

b) que le trafic aérien est sujet à des changements continuels;

c) que ces changements doivent être pris en considération par les administrations intéressées, mais

d) qu'en cherchant à satisfaire les nouveaux besoins en communications, il convient de ne prendre aucune décision de nature à empêcher ou à compromettre l'utilisation coordonnée des ondes décamétriques par le service mobile aéronautique (R) telle qu'elle est prévue dans le Plan;

e) que les familles de fréquences allouées aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP), aux zones des lignes aéeriennes régionales et nationales (ZLARN), ainsi qu'aux subdivisions de ces zones, ont été choisies en tenant compte des conditions de propagation qui permettent le choix de fréquences qui conviennent le mieux aux distances considérées;

f) qu'il est essentiel de répartir le trafic aussi uniformément que possible entre les fréquences du même ordre de grandeur;

g) qu'il convient de prendre des mesures pour que l'ordre de grandeur des fréquences utilisées soit correct;

h) que du point de vue du service mobile aéronautique, les ondes métriques peuvent procurer des communications plus sûres et mieux protégées contre les bruits radioélectriques que les communications sur ondes décamétriques;

i) que du point de vue technique ainsi que du point de vue de l'exploitation, l'utilisation des ondes métriques par l'aviation a fait des progrès notables;

j) que l'emploi des ondes métriques dans leurs diverses formes d'application pourrait entraîner une réduction sensible de l'utilisation des ondes décamétriques par le service mobile aéronautique (R);

k) qu'en raison du développement du réseau général de télécommunication dans bien des régions du monde, les possibilités de desservir ces régions au moyen d'ondes métriques s'accroissent à un rythme rapide;

décide

que les administrations prendront, à titre individuel ou en collaboration, les mesures nécessaires afin:

1. d'utiliser, dans toute la mesure du possible des ondes métriques pour les besoins du service mobile aéronautique (R) afin de diminuer le trafic dans les bandes d'ondes décamétriques;

2. d'utiliser autant que possible des antennes ayant une directivité et un rendement appropriés, afin de réduire au minimum les risques de brouillages mutuels à l'intérieur d'une zone ou entre plusieurs zones;

3. de coordonner l'utilisation des familles de fréquences nécessaires pour un tronçon de ligne déterminée, conformément aux principes techniques exposés dans l'appendice 27, et en tenant compte des données disponibles sur les conditions de propagation, afin que les fréquences qui conviennent le mieux soient utilisées pour la liaison entre le sol et un aéronef situé à une distance donnée de la station aéronautique qui assure le service sur le tronçon de ligne considéré;

4. d'améliorer les techniques et les procédures d'exploitation et d'utiliser le matériel qui permettra d'obtenir le rendement le plus élevé possible des communications air-sol sur ondes décamétriques;

5. de rassembler des données techniques précises sur le fonctionnement de leurs systèmes de communication sur ondes décamétriques, notamment des données ayant une influence sur les normes techniques et d'exploitation afin de faciliter le nouvel examen du Plan;

6. de déterminer, au moyen d'accords régionaux, la meilleure méthode permettant d'assurer les communications nécessaires sur toute nouvelle ligne aérienne régionale ou internationale à longue distance, qui n'est pas ou ne peut pas être desservie dans le cadre des ZLAMP et des ZLARN, de manière à ne pas créer de brouillage nuisible dans l'utilisation des fréquences prévues dans le Plan pour le service mobile aéronautique (R).

Motif: Unification des résolutions n° 14 et Aer 4.

CAN/20/50 SUP — Résolution n° Aer 3

Motif: Par suite de l'introduction de la technique de la bande latérale unique, cette Résolution devient désuète.

CAN/20/51 SUP — Résolution n° Aer 4

CAN/20/52 SUP — Résolution n° 14

Motif: Les Résolutions n° 14 et n° Aer 4 ont été unifiées pour devenir la nouvelle Résolution n° A /CAN/20/49/.

CAN/20/53 ADD — Résolution n° B

relative à l'adoption d'un nouveau Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) (appendice 27 MOD)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications de Genève (1978),

considérant

a) qu'elle a révisé le Plan d'allotissement de fréquences en se fondant sur de nouveaux critères techniques:

décide

1. que les Actes finals de la présente Conférence entreront en vigueur le 1er avril 1979;

2. que le Plan révisé d'allotissement de fréquences contenu dans l'appendice 27 entrera en vigueur le 1er février 1983.

CAN/20/54 ADD — Résolution n° C

relative à l'emploi de la technique de la bande latérale unique dans les bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R) entre 2850 et 22000 kHz.

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications de Genève (1978),

considérant

a) que la Conférence administrative extraordinaire des radiocommunications de Genève (1966) a décidé que les administrations devraient remplacer progressivement et le plus tôt possible la technique de la double bande latérale par la technique de la bande latérale unique dans leurs systèmes radiotéléphoniques en ondes décamétriques du service mobile aéronautique (R);

b) que les Actes finals de la présente Conférence entreront en vigueur le 1er avril 1979;

c) que le Plan révisé d'allotissement de fréquences entrera en vigueur le 1er février 1983;

décide

que, sauf disposition contraire contenue dans les Actes finals de la présente Conférence, les stations radiotéléphoniques du service mobile aéronautique qui fonctionnent dans les bandes comprises entre 2850 et 22000 kHz devront être conformes aux conditions suivantes:

1. à partir du 1er avril 1979, aucune nouvelle installation d'appareils à double bande latérale ne sera autorisée dans les stations aéronautiques et les stations d'aéronef; les administrations devront cependant s'efforcer de mettre fin à l'utilisation d'appareils à double bande latérale le plut tôt possible et dans tous les cas, au plus tard le 1er février 1983;

2. à partir du 1er avril 1979, les fréquences assignées en conformité avec l'appendice 27, édition de 1968, pourront continuer d'être en vigueur jusqu'au 1er février 1983;

3. l'obligation de pouvoir faire des émissions de la classe A3H sur la fréquence porteuse 2182 kHz subsistera au-delà du 1er février 1983;

4. à partir du 1er avril 1979, les assignations de fréquence faites en vertu du nouveau Plan d'allotissement de fréquences pourront être mises en oeuvre; cependant, l'emploi de ces fréquences ne devra pas entrer en conflit avec celui des fréquences assignées en vertu du Plan d'allotissement de fréquences contenu dans l'appendice 27, édition de 1968;

5. à partir du 1er avril 1979, aucune nouvelle installation de matériel à bande latérale unique dans des stations aéronautiques ou des stations d'aéronef utilisant des fréquences du nouveau plan d'allotissement de fréquences ne sera tenue d'être compatible avec les systèmes à double bande latérale;

6. à partir du 1er avril 1979, aucune nouvelle installation de matériel à bande latérale unique à bord d'un aéronef, utilisant des fréquences du plan d'allotissement de fréquences actuellement en vigueur ne sera tenue d'être compatible avec les systèmes à double bande latérale, si la communication n'est requise qu'avec les stations aéronautiques et les stations d'aéronef qui emploient des systèmes à bande latérale unique;

7. à partir du 1er avril 1979, toute nouvelle installation de matériel à bande latérale unique dans des stations aéronautiques, utilisant des fréquences du plan d'allotissement de fréquences actuellement en vigueur, sera tenue d'être compatible avec les systèmes à double bande latérale, jusqu'au 1er février 1983;

8. dans le cas d'émetteurs de station d'aéronef ou de station aéronautique dont la puissance de crête ne dépasse pas 400 W et qui ont été installés à l'origine avant le 1er avril 1979, et dans celui des émetteurs de station aéronautique dont la puissance de crête dépasse 400 W et qui seront utilisés jusqu'en janvier 1989, la puissance moyenne de toute émission de classe A2H, A3H ou A7J, A9J fournie sur une fréquence quelconque à la ligne de transmission de l'antenne d'une station aéronautique ou d'une station d'aéronef doit être inférieure à la puissance moyenne (Pm) de l'émetteur, de la quantité indiquée dans le tableau ci-dessous.

Ecart Δ par rapport à la fréquence assignée (kHz)	Affaiblissement minimum par rapport à P_m (db)
$2 < \Delta < 6$	25
$6 \leq \Delta < 10$	35
$10 < \Delta$	Stations d'aéronef: 40 Stations aéronautiques: $43 + 10 \log_{10} P_m$ (W)

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R) 1978
(Genève, ~~1977~~)

Document N° 21-F
6 avril 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

Note du Secrétaire général

REUNION DE LA DIVISION DES TELECOMMUNICATIONS DE L'OACI POUR LA PREPARATION DE LA CONFERENCE ADMINISTRATIVE MONDIALE DES RADIOCOMMUNICATIONS DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

1. La Résolution N° 764 du Conseil d'administration de l'UIT a chargé le Secrétaire général "de prier l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) de bien vouloir fournir les renseignements qui permettront d'aider les administrations à faire une évaluation précise des besoins dans le domaine des ondes décamétriques (HF) en vue de la révision de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications."

2. J'ai l'honneur de transmettre ci-joint à la Conférence le rapport approuvé par la réunion susmentionnée (Montréal, 8-24 septembre 1976) et publié par décision du Secrétaire général de l'OACI.

3. Ce rapport ayant déjà été envoyé aux intéressés par l'OACI, seul un petit nombre d'exemplaires est disponible en tant que documents de travail. Les délégués sont priés de se munir de leur exemplaire pour la Conférence.

M.MILI
Secrétaire général

Annexe : Comme indiqué
(expédié séparément)

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

Doc 9187, COM/76

ORGANISATION DE L'AVIATION
CIVILE INTERNATIONALE

RÉUNION TÉLÉCOMMUNICATIONS À L'ÉCHELON DIVISION

**préparatoire à la
Conférence administrative mondiale
des Radiocommunications
du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT**

**Montréal,
8-24 septembre 1976**

RAPPORT

Approuvé par la Réunion Télécommunications à l'échelon Division préparatoire à la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT et publié sous l'autorité du Secrétaire général.

MONTRÉAL 1976

Publié séparément, en français, en anglais, en espagnol et en russe, par l'Organisation de l'Aviation civile internationale. Prière d'adresser toute correspondance, à l'exception des commandes et des abonnements, au Secrétaire général de l'OACI, C.P. 400, Succursale: Place de l'Aviation internationale, 1000 ouest, rue Sherbrooke, Montréal, Québec, Canada H3A 2R2.

Envoyer les commandes aux adresses suivantes en y joignant le montant correspondant (par chèque bancaire ou mandat-poste) en dollars des Etats-Unis ou dans la monnaie du pays d'achat.

Organisation de l'Aviation civile internationale
(Service de distribution)
C.P. 400, Succursale: Place de l'Aviation internationale
1000 ouest, rue Sherbrooke
Montréal, Québec, Canada H3A 2R2

Egypte, République arabe d': Représentant de l'OACI, Bureau Moyen-Orient et Afrique orientale, 16, Hassan Sabri, Zamalek, Le Caire.

Espagne: Librería de Aeronáutica y Astronáutica Sumaas, Desengaño, 12-3º-3, Madrid 13.

France: Représentant de l'OACI, Bureau Europe, 3*bis*, villa Emile-Bergerat, 92200 Neuilly-sur-Seine.

Inde: Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi
ou 17 Park Street, Calcutta.

Japon: Japan Civil Aviation Promotion Foundation, No. 38 Shiba Kotohira-Cho, Minato-Ku, Tokyo.

Mexique: Representante de la OACI, Oficina Norteamérica y Caribe, Apartado postal 5-377, México 5, D.F.

Pérou: Representante de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima.

Royaume-Uni: Civil Aviation Authority, Printing and Publications Services, Greville House, 37 Gratton Road, Cheltenham, Glos., GL50 2BN.

Sénégal: Représentant de l'OACI, Bureau Afrique, Boîte postale 2356, Dakar.

Suède: C.E. Fritzes Kungl. Hovbokhandel, Fredsgatan 2, Box 16356, Stockholm 16.

Thaïlande: ICAO Representative, Far East and Pacific Office, P.O. Box 614, Bangkok.

Recevez-vous le
BULLETIN DE L'OACI ?

Le **Bulletin** rend compte succinctement de l'activité de l'OACI et publie des articles qui présentent de l'intérêt pour le monde aéronautique.

Le **Bulletin** vous tiendra également au courant des dernières publications de l'OACI, des sujets qu'elles traitent, de leurs amendements, suppléments et rectificatifs, et de leur prix.

Trois éditions distinctes: en français, en anglais et en espagnol.
Prix de l'abonnement annuel: 15 dollars É.-U. (courrier ordinaire); 20 dollars É.-U. (par avion).

REUNION TELECOMMUNICATIONS A L'ECHELON DIVISION PREPARATOIRE A LA CONFERENCE ADMINISTRATIVE MONDIALE DES RADIOCOMMUNICATIONS DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R) DE L'UIT

Montréal, 8 - 24 septembre 1976

SUPPLEMENT N° 1

1. Le Conseil, lors de la 19ème séance de sa 89ème session, le 13 décembre 1976, et la Commission de Navigation aérienne, lors de la 25ème séance de sa 83ème session, le 6 décembre 1976, agissant en vertu des pouvoirs qui lui sont délégués, ont donné le suite ci-après aux recommandations de la Réunion Télécommunications à l'échelon Division.

2. Eléments indicatifs destinés à figurer dans l'Annexe 10, Volume I, 2ème Partie, Supplément C, Recommandation 6/1 (pages 6-3 et 6-4)

2.1 La Commission de Navigation aérienne a procédé à un examen préliminaire de la Recommandation 6/1 relative à de nouveaux éléments indicatifs qu'il est proposé de faire figurer dans l'Annexe 10 et elle est convenue qu'il y avait lieu de communiquer cette recommandation pour observations aux Etats contractants et aux organisations internationales appropriées. Lorsqu'elle aura reçu lesdites observations, la Commission effectuera un examen détaillé et présentera sa recommandation au Conseil pour décision.

3. Recommandations qui ne concernent pas des normes ou pratiques recommandées internationales

Réf. du rapport		Suite donnée par le Conseil ou par la CNA	Suite donnée
Rec. N°	Page		
1/1	1-2	Conseil	Le Conseil a approuvé cette recommandation
2/1	2-8	Conseil	Le Conseil a approuvé cette recommandation
2/2	2-8	Conseil	Le Conseil a approuvé cette recommandation
2/3	2-8	Conseil	Le Conseil a approuvé cette recommandation et a chargé le Secrétaire général de notifier les Etats intéressés.
2/4	2-9	Conseil	Le Conseil a approuvé cette recommandation
2/5	2-9	Conseil	Le Conseil a approuvé cette recommandation et a chargé le Secrétaire général de notifier les Etats intéressés.
2/6	2-10	Conseil	Le Conseil a approuvé cette recommandation
2/7	2-10	Conseil	Le Conseil a approuvé cette recommandation
2/8	2-10	Conseil	Le Conseil a approuvé cette recommandation
2/9	2-11	CNA	La Commission a approuvé cette recommandation, étant entendu que le Secrétariat établira les besoins éventuels en allotissements HF vers le milieu de 1977 en consultation avec le Groupe OFIS dans le cas où ce sera nécessaire

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Réf. du rapport Rec. N°	Page	Suite donnée par le Conseil ou par la CNA	Suite donnée
2/10	2-12	Conseil	Le Conseil a approuvé cette recommandation
2/11	2-12	Conseil	Le Conseil a approuvé cette recommandation
2/12	2-12	Conseil	Le Conseil a approuvé cette recommandation
2/13	2-13	Conseil	Le Conseil a approuvé cette recommandation
3/1	3-1	Conseil	Le Conseil a approuvé cette recommandation et a chargé le Secrétaire général de prendre les mesures appropriées
3/2	3-2	Conseil	Le Conseil a approuvé cette recommandation
3/3	3-4	Conseil	Le Conseil a approuvé cette recommandation
3/4	3-5	Conseil	Le Conseil a approuvé cette recommandation et a invité les Etats qui effectuent de telles études à informer l'OACI en temps utile des résultats obtenus
3/5	3-10	Conseil	Le Conseil a approuvé cette recommandation, étant entendu que les résultats obtenus par les Etats et les organisations internationales seront coordonnés par l'intermédiaire du Secrétariat de l'OACI.
3/6	3-10	Conseil	Le Conseil a approuvé cette recommandation, étant entendu que les résultats obtenus par les Etats et les organisations internationales seront coordonnés par l'intermédiaire du Secrétariat de l'OACI.
3/7	3-10	Conseil	Le Conseil a approuvé cette recommandation
3/8	3-11	Conseil	La Conseil a approuvé cette recommandation
3/9	3-11	Conseil	Le Conseil a approuvé cette recommandation
4/1	4-2	Conseil	Le Conseil a approuvé cette recommandation
5/1	5-2	Conseil	Le Conseil a approuvé cette recommandation
5/2	5-3	Conseil	Le Conseil a approuvé cette recommandation
6/2	6-5	CNA	La Commission a approuvé cette recommandation et a chargé le Secrétariat de préparer un plan et de le lui présenter pour examen en temps utile
6/3	6-6	CNA	La Commission a approuvé cette recommandation et a noté que les propositions qui pourront être formulées comme suite à la CAMR SMA(R) de 1978 lui seront présentées pour examen
6/4	6-6	Conseil	La Conseil a approuvé cette recommandation
6/5	6-7	CNA	La Commission a approuvé cette recommandation et a noté que la récapitulation sera insérée dans l'édition du rapport sous couverture bleue.

- FIN -

LETTRE D'ACCOMPAGNEMENT

Le Président de la Réunion Télécommunications à l'échelon Division préparatoire à la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT

à

Monsieur le Président de la Commission de Navigation aérienne

J'ai l'honneur de vous présenter ci-joint le rapport de la Réunion Télécommunications à l'échelon Division préparatoire à la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT, tenue à Montréal du 8 au 24 septembre 1976.

M. Chef
Président

Montréal, 24 septembre 1976

TABLE DES MATIERES

	Page
LISTE DES RECOMMANDATIONS	I-3
LA CONFERENCE	
1. Durée	II-1
2. Participation	II-1
3. Bureau	II-1
4. Secrétariat	II-1
5. Adoption de l'ordre du jour	II-2
6. Organisation des travaux	II-2
LISTE DES PARTICIPANTS	III-1
ORDRE DU JOUR DE LA CONFERENCE	IV-1
RAPPORT SUR L'ORDRE DU JOUR	
Point 1. Examen des notions fondamentales de zone de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP), de zone des lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN) et de zone d'allotissement et de réception VOLMET en vue de déterminer si ces notions sont encore valables.	1-1
Point 2. Examen de propositions de révision des données de l'Appendice 27 au Règlement des Radiocommunications de l'UIT, Partie II, Section I, en ce qui concerne la description des limites des ZLAMP, des ZLARN, des subdivisions de ZLARN et des zones VOLMET et la liste des fréquences, pour tenir compte de l'évolution de l'exploitation aérienne.	2-1
Appendice A - Carte de la couverture mondiale des ZLAMP	2-15
Appendice B - Amendements qu'il est recommandé d'apporter à la description des limites des ZLAMP et aux besoins en fréquences	2-17
Appendice C - Carte de la couverture mondiale assurée par les zones VOLMET	2-23
Appendice D - Amendements qu'il est recommandé d'apporter à la description des zones d'allotissement et de réception VOLMET et aux besoins en fréquences	2-25
Appendice E - Historique et activités du Groupe OFIS	2-29
Point 3. Examen de l'emploi actuel des hautes fréquences dans le Service mobile aéronautique (R) et détermination des besoins futurs, y compris la détermination des renseignements complémentaires que les Etats devraient fournir et la façon dont ces renseignements devraient être présentés à la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT (1978).	3-1

		Page
Point 3. (suite)	Appendice A - Besoins en fréquences ZLARN	3-13
	Appendice B - Besoins en fréquences aux fins du contrôle d'exploitation (Régularité des vols)	3-17
	Appendice C - Projet de révision des Parties I et II de l'Appendice 27	3-19
	Appendice D - Projet d'amendement de la Résolution 14 et addition d'une nouvelle recommandation	3-23
Point 4.	Elaboration d'un plan de mise en oeuvre de la technique BLU en vue de la transition de la radiotéléphonie à double bande latérale à la radiotéléphonie à bande latérale unique, en tenant dûment compte de ses incidences opérationnelles et économiques.	4-1
	Appendice - Projets de résolution relatifs au plan de conversion à la technique de la bande latérale unique	4-3
Point 5.	Examen de l'Appendice 27 au Règlement des Radiocommunications de l'UIT, y compris les principes techniques contenus dans la Partie I, en tenant compte du rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR, en vue de formuler des propositions destinées à aider les Administrations dans leur préparation de la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT (1978).	5-1
	Appendice - Projet de révision de la Partie I de l'Appendice 27	5-5
Point 6.	Examen du rôle que l'OACI devrait continuer à jouer dans l'élaboration des plans d'assignation de fréquences et dans les procédures de coordination en vue de faciliter la mise en application des décisions de la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT (1978).	6-1
	Appendice A - Suggestions provisoires relatives à l'amendement de l'Annexe 10	6-9
	Appendice B - Amendements de l'Appendice 27	6-37
	Appendice C - Récapitulation des propositions d'amendement de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications de l'UIT	6-49
	Appendice D - Récapitulation des propositions d'amendement du Règlement des radiocommunications de l'UIT	6-73
	Appendice E - Récapitulation des propositions d'amendement des résolutions du Règlement des radiocommunications de l'UIT	6-77
	Appendice F - Récapitulation des propositions d'amendement des recommandations du Règlement des radiocommunications	6-89
DECLARATIONS GENERALES DES DELEGATIONS		7-1

LISTE DES RECOMMANDATIONS

		Page
1/1	- Notions de ZLAMP, de ZLARN et de zones d'allotissement et de réception VOLMET	1-2
2/1	- Limites des ZLAMP et besoins en fréquences	2-8
2/2	- Etablissement d'une ZLAMP pour la région de l'Océan Indien	2-8
2/3	- Remaniement de la configuration de la ZLAMP-SEA	2-8
2/4	- Suppression de la ZLAMP FE	2-9
2/5	- Création d'une ZLAMP pour le Nord et le Centre de l'Asie	2-9
2/6	- Nouvelle désignation des ZLAMP	2-10
2/7	- Nécessité de réunir la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT en février 1978	2-10
2/8	- Réponse des Etats à la Lettre circulaire n° 354 de l'IFRB	2-10
2/9	- Besoins OFIS en allotissements HF	2-11
2/10	- Limites des zones VOLMET et besoins en fréquences	2-12
2/11	- Création d'une zone VOLMET CAR	2-12
2/12	- Création d'une zone VOLMET SAM	2-12
2/13	- Création d'une zone VOLMET pour le Nord et le Centre de l'Asie	2-13
3/1	- Plans préparatoires à la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT (1978)	3-1
3/2	- Justification des propositions relatives aux besoins en fréquences présentées à la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de L'UIT (1978)	3-2
3/3	- Nécessité de disposer d'une méthode pour établir les besoins en fréquences de chaque Etat	3-4
3/4	- Nécessité de disposer d'une méthode pour établir les besoins d'ensemble en fréquences compte tenu de la disponibilité des fréquences	3-5
3/5	- Eventuelle mise au point de notions de "zone sectorielle" pour les communications du contrôle d'exploitation (Régularité des vols)	3-10
3/6	- Mise au point d'une méthode de détermination des fréquences à allotir sur une base mondiale pour les besoins du contrôle d'exploitation	3-10
3/7	- Proposition d'amendement de la Partie I et de la Partie II de l'Appendice 27 au Règlement des Radiocommunications de l'UIT	3-10
3/8	- Proposition d'amendement de la Résolution 14 du Règlement des Radiocommunications et addition d'une nouvelle recommandation relative aux communications du contrôle d'exploitation aéronautique	3-11
3/9	- Définition de l'expression "Communication du contrôle d'exploitation aéronautique" à insérer dans l'Article VII du Règlement des Radiocommunications	3-11

LISTE DES RECOMMANDATIONS (suite)

		Page
4/1	- Proposition relative à un plan de transition vers l'utilisation de la technique de la bande latérale unique	4-2
5/1	- Proposition d'amendement de la Partie I de l'Appendice 27 au Règlement des Radiocommunications de l'UIT	5-2
5/2	- Emploi de calques pour établir les courbes de portée du brouillage dans les bandes HF	5-2
6/1	- *RSPP - Amendement à l'Annexe 10 - Principes directeurs pour les communications du contrôle d'exploitation à grande distance	6-3
6/2	- Projet de plan en vue de l'utilisation de la bande partagée existante 21870 - 22000 kHz	6-5
6/3	- Préparation initiale en vue de l'amendement de l'Annexe 10 pour donner suite aux Actes finals de la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT (1978)	6-6
6/4	- Proposition d'amendement de l'Appendice 27 au Règlement des Radiocommunications et amendements corrélatifs au Règlement des Radiocommunications	6-6
6/5	- Récapitulation des propositions d'amendement de l'Appendice 27 au Règlement des Radiocommunications de l'UIT	6-7

* La recommandation marquée du signe "RSPP" se rapporte à une proposition d'amendement des Normes, Pratiques recommandées et Procédures pour les services de navigation aérienne ou des éléments indicatifs contenus dans une Annexe.

LA REUNION

1. Durée

La Réunion Télécommunications à l'échelon Division préparatoire à la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT a été ouverte le 8 septembre 1976, à 11h15, par M. Assad Kotaite, Président du Conseil. M. E.E. Grad, Président de la Commission de Navigation aérienne, a également pris la parole au cours de la première séance plénière de la réunion. La séance plénière de clôture a eu lieu le 24 septembre 1976.

2. Participation

Au total, 95 représentants de 36 Etats contractants et de 3 organisations internationales ont participé à la Réunion Télécommunications à l'échelon Division préparatoire à la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT. La liste des participants commence à la page III-1.

3. Bureau

3.1 A la séance plénière d'ouverture, les délégués ci-après ont été élus:

Président:	M. M. Chef (France)
Premier vice-président:	M. J. Soobarah (Maurice)
Deuxième vice-président:	M. O. Sixta (République socialiste tchécoslovaque)

4. Secrétariat

4.1 Le Secrétaire de la réunion était M. J.H. Legere, Chef de la Section des télécommunications. Il était assisté d'experts de la Direction de la Navigation aérienne et du Bureau Amérique du Nord et Caraïbes, comme il est indiqué au paragraphe 6 ci-après.

4.2 L'organisation administrative générale de la réunion était dirigé par M. A.O. Groven, Sous-directeur des Services administratifs. La traduction et l'interprétation étaient assurées par la Sous-direction des Services linguistiques, sous la direction de M. F. Dufau-Labeyrie, assisté de MM. F. Cordier (interprétation), R. Bidmade (traduction anglaise), R.G. Laissy (traduction française), S. Nuñez-Alonso (traduction espagnole) et V.S. Muzhev (traduction russe). Mlle A. Baranovsky a rédigé les procès-verbaux des séances plénières.

4.3 L'organisation matérielle de la réunion était confiée à MM. D.B. Hall, chef de la Section des conférences et des services généraux, F.O. Novotny, chargé du contrôle de la documentation, S. De Blois, chef de la Section de l'imprimerie, R. Faulkner, chef du Central dactylographique, H. Vaage, chargé de la distribution et de la gestion des archives et à Mlle A. Kennedy, administrateur chargé des déplacements.

5. Adoption de l'ordre du jour

5.1 L'ordre du jour adressé à la réunion par la Commission de Navigation aérienne a été adopté sans changement. Il figure à la page IV-1.

6. Organisation des travaux

6.1 Lors de la séance plénière d'ouverture, le plan d'organisation présenté aux Etats avant la réunion a été approuvé pour ce qui est de l'institution de comités et de l'attribution des points de l'ordre du jour. Ce plan prévoyait que les points 1 et 6 seraient examinés en séance plénière, mais que le compte rendu des débats figurerait dans les sections appropriées du rapport de la réunion, car aucun procès-verbal n'était censé être publié pour ces séances plénières. Le plan prévoyait aussi l'institution de deux comités.

6.2 Les deux comités ont été constitués comme suit. Chaque comité a institué les groupes de travail nécessaires à la bonne marche de ses travaux.

Comité A	-	chargé de l'examen des points 2 et 3 de l'ordre du jour
Président:		M. W.M. Titus (Etats-Unis)
Vice-président		M. K. King (Australie)
Secrétaire:		M. R.E. Malvido
Comité B	-	chargé de l'examen des points 4 et 5 de l'ordre du jour
Président:		M. W. Dammers (Royaume des Pays-Bas)
Vice-président:		M. G. Egwu (Nigéria)
Secrétaire:		M. R.M. Shafer

6.3 Un Groupe de coordination a été institué conformément au document intitulé "Instructions et Règlement intérieur pour les réunions régionales de navigation aérienne" (Doc 8143-AN/873/2). Ce groupe s'est réuni régulièrement au cours de la réunion. Il était composé du Président et des Vice-présidents de la réunion, ainsi que du Président et du Vice-président de chacun des deux comités. Le secrétaire de la réunion et des secrétaires des comités ont assisté à toutes les séances du Groupe de coordination. Le groupe a pu coordonner les activités de la réunion, en particulier celles des deux comités, ce qui a été possible grâce à l'étroite relation existant entre les différents points de l'ordre du jour, et il a pu faire un usage optimal des services et des locaux disponibles.

LISTE DES REPRESENTANTS DES ETATS CONTRACTANTS ET ORGANISATIONS INTERNATIONALES QUI ONT PARTICIPE A LA REUNION

ETATS CONTRACTANTS

AFRIQUE DU SUD	MM. S.L.A. Huckwell	Délégué
ALLEMAGNE, REPUBLIQUE FEDERALE D'	K. Witte	Délégué
	H.J. Müller	Suppléant
	K.R. Binz	Conseiller
	W. Gruno	Conseiller
	J.S. Strick	Conseiller
	C. Moeller	Observateur
ARGENTINE	E.J. Acosta	Délégué
	J. Nasim	Suppléant
AUSTRALIE	K.H. King	Délégué
	R.W. Gross	Suppléant
BANGLADESH	M.G.H. Khan	Délégué
BELGIQUE	M. Reyniers	Délégué
	G.V. Hap	Conseiller
CANADA	W.G. Longman	Délégué
	E.D. Ducharme	Suppléant
	H.F. Salisbury	Suppléant
	J. Bromley	Observateur
	A.S. Carew	Observateur
	D.C. Clyde	Observateur
	H. Poirier	Observateur
	R. Downey	Conseiller
CHINE	Wang Yao-lin	Délégué
	Hsian Feng-pu	Suppléant
	Hsu Ju-ming	Suppléant
	Hsu Yuan-lin	Suppléant
DANEMARK	E. Birch	Délégué
	S.E. Andresen	Suppléant
ESPAGNE	J. Armijo	Délégué

ETATS CONTRACTANTS

ETATS-UNIS	MM. C.A. Keys	Délégué
	H.J. Blaker	Conseiller
	B.R. Climie	Conseiller
	R.E. Hallowell	Conseiller
	L.M. Palmer	Conseiller
	H.S. Smith	Conseiller
	R. Sollien	Conseiller
	W.M. Titus	Conseiller
	F.K. Williams	Conseiller
	C.R. Hartley	Secrétaire
FIDJI	A. Ali	Délégué
	G.E. Myers	Suppléant
FRANCE	M. Chef	Délégué
GHANA	K.A. Buagbe	Délégué
INDONESIE	R. Gadjali	Délégué
	F.E. Luntungan	Suppléant
	Soekohardjo	Suppléant
IRAN	M.A. Nikbakhsh Tehrani	Délégué
	E. Ertekai	Suppléant
IRLANDE	T.F. O'Dálaigh	Délégué
ITALIE	A. Ruscio	Délégué
	G. Paternó	Suppléant
JAPON	T. Matsumoto	Délégué
KENYA	I.N. Odundo	Délégué
	S.W. Mwangu	Suppléant
LIBAN	M. Abouchacra	Délégué
MADAGASCAR	R.J. Razafy	Délégué
MALAWI	C.W. Madise	Délégué
MAURICE	J. Soobarah	Délégué
NIGERIA	G. Egwu	Délégué
	A.T. Olley	Conseiller

ETATS CONTRACTANTS

NORVEGE	MM. J.H. Edvardsen	Délégué
	Ø. Hillestad	Suppléant
PAPOUASIE-NOUVELLE-GUINEE	D. Muap	Délégué
	C.R. Emery	Suppléant
	A.G. Frugtniet	Suppléant
PAYS-BAS, ROYAUME DES	W. Dammers	Délégué
	A.R.Visser	Suppléant
REPUBLIQUE SOCIALISTE TCHECOSLOVAQUE	O. Sixta	Délégué
ROYAUME-UNI	G.W. North	Délégué
	G.V. Jeffery	Suppléant
	W.T. Young	Suppléant
SENEGAL	A.B. Diagne	Délégué
	T. Hane	Conseiller
SUEDE	R.Y. Andersson	Délégué
	H.K. Björnsjö	Suppléant
THAILANDE	C. Wacharasindhu	Délégué
TUNISIE	M. Châari	Délégué
UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES	S. Kashirsky	Délégué
	L. Spassenova	Suppléant
	E. Egorov	Suppléant
VENEZUELA	J.R. Blanco Villanueva	Délégué
	N. Alcazar	Suppléant

ETATS CONTRACTANTS

ZAIRE, REPUBLIQUE DU	Kialeuka-s-Kinzimga	Délégué
	Bokungu-is'Esanga	Suppléant

ORGANISATIONS INTERNATIONALES

IATA	V.J. Adam	Observateur
	J.O. Clark	Observateur
	G. Ellis	Observateur
	L.S. Gallemore	Observateur
	A. Gautier	Observateur
	P.R. Ingleton	Observateur
	S. Krejcik	Observateur
	G. Oliver	Observateur
IFALPA	M. Maas	Observateur
UIT	F.G. Perrin	Observateur
	M.D. Sant	Observateur

ORDRE DU JOUR

Point 1. Examen des notions fondamentales de zone da passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP), de zone des lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN) et de zone d'allotissement et de réception VOLMET en vue de déterminer si ces notions sont encore valables.

Point 2. Examen de propositions de révision des données de l'Appendice 27 au Règlement des Radiocommunications de l'UIT, Partie II, Section I, en ce qui concerne la description des limites des ZLAMP, des ZLARN, des subdivisions de ZLARN et des zones VOLMET et la liste des fréquences, pour tenir compte de l'évolution de l'exploitation aérienne.

Point 3. Examen de l'emploi actuel des hautes fréquences dans le Service mobile aéronautique (R) et détermination des besoins futurs, y compris la détermination des renseignements complémentaires que les Etats devraient fournir et la façon dont ces renseignements devraient être présentés à la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT (1978).

Point 4. Elaboration d'un plan de mise en oeuvre de la technique BLU en vue de la transition de la radiotéléphonie à double bande latérale à la radiotéléphonie à bande latérale unique, en tenant dûment compte de ses incidences opérationnelles et économiques.

Point 5. Examen de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications de l'UIT, y compris les principes techniques contenus dans la Partie I, en tenant compte du rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR, en vue de formuler des propositions destinées à aider les Administrations dans leur préparation de la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT (1978).

Point 6. Examen du rôle que l'OACI devrait continuer à jouer dans l'élaboration des plans d'assigantion de fréquences et dans les procédures de coordination en vue de faciliter la mise en application des décisions de la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT (1978).

Point 1 de l'ordre du jour: Examen des notions fondamentales de zone de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP), de zone des lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN) et de zone d'allotissement et de réception VOLMET en vue de déterminer si ces notions sont encore valables.

1. Introduction

1.1 La réunion a examiné la notion fondamentale d'allotissement des fréquences aux zones géographiques qui englobent les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP), les zones des lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN) et les zones d'allotissement et de réception VOLMET dans le plan d'allotissement HF pour le service mobile aéronautique (R) de l'UIT. Il a été reconnu qu'il était nécessaire de procéder à cet examen pour déterminer sur quelle base devrait se fonder l'examen détaillé des autres points de l'ordre du jour relatifs au plan d'allotissement.

1.2 Notions de ZLAMP et de ZLARN

1.2.1 La réunion a noté que le plan d'allotissement HF existant et les assignations fondées sur les ZLAMP et les ZLARN spécifiées dans ce plan s'étaient révélés satisfaisants avant d'avoir été adoptés par la Réunion spéciale des télécommunications de l'OACI (1963) et le sont restés depuis leur adoption. Par la suite, ce plan et ces assignations ont été insérés par la Conférence administrative extraordinaire des Radiocommunications de l'UIT (Genève, 1966) dans ces actes finals qui sont entrés en vigueur le 10 avril 1970 et qui constituent maintenant l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications.

1.2.2 Les modifications apportées dans l'Appendice 27 aux limites des ZLAMP n'ont pas modifié la notion fondamentale de zone de lignes aériennes. Elles étaient fondées sur les considérations suivantes:

a) de très nombreux changements sont intervenus dans le tableau d'ensemble de la circulation aérienne;

b) il n'est plus nécessaire de réduire le nombre des fréquences requises en raison des limites d'utilisation de l'équipement de bord;

c) il n'est plus nécessaire d'une façon générale que les aéronefs soient en mesure de n'utiliser qu'une même famille de fréquences entre les points de départ et d'arrivée (bien que l'on reconnaisse que cette condition puisse encore être souhaitable sur des tronçons de route long-courrier);

d) on admet qu'il est souhaitable d'éviter le chevauchement des zones et d'en réduire l'étendue lorsque c'est matériellement possible;

e) on admet qu'il faut s'efforcer d'améliorer l'utilisation des fréquences en augmentant la possibilité de répétition des fréquences;

f) il faut éviter dans la mesure du possible d'imposer à une station donnée l'obligation de garder l'écoute sur un certain nombre de familles de fréquences internationales.

1.3 Notion de zone VOLMET

1.3.1 Il a été reconnu qu'il existe un certain parallélisme entre l'histoire des ZLAMP et des ZLARN et celle des émissions ayant pour objet la diffusion de renseignements météorologiques. Lors de la préparation du plan d'allotissement des fréquences mentionné au paragraphe 1.2.1 ci-dessus, il a été confirmé ce qui avait été reconnu précédemment, à savoir que les communications nécessitées par de nombreuses demandes de renseignements météorologiques formulées séparément par les aéronefs ont pour effet de réduire sensiblement le temps disponible sur les voies air-sol que l'on pourrait sans cela utiliser pour d'autres communications. C'est pourquoi, entre autres raisons, le plan continue de prévoir des allotissements aux diverses régions géographiques, qui sont destinés spécifiquement à l'émission de renseignements météorologiques à l'intention des aéronefs.

1.4 Généralités

1.4.1 Il a été noté que les besoins de certains Etats n'ont pas été pris en considération lors de la rédaction de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications. Il a été signalé en outre que les limites des ZLARN peuvent être définies soit sur une base régionale soit, lorsque ce système convient en fonction des frontières nationales. Ayant conscience de ces problèmes, la réunion a estimé que l'examen des divers points de l'ordre du jour permettrait largement de tenir compte de ces questions dans les nouvelles propositions d'amendement de l'Appendice 27.

1.4.2 Il a été souligné que les besoins supplémentaires définis récemment, et qui seront traités au titre d'un autre point de l'ordre du jour, notamment ceux qui vont de pair avec le contrôle opérationnel, ne pourront pas nécessairement être satisfaits par l'application des notions actuelles de zone d'allotissement et il a été noté aussi qu'à l'avenir il pourrait être nécessaire d'adopter des zones mondiales et des zones plus petites ou "zones sectorielles" pour la structure des plans d'assignation HF.

1.5 Conclusion

1.5.1 La réunion est convenue que les notions fondamentales de ZLAMP, de ZLARN et de zone d'allotissement et de réception VOLMET qui figurent dans l'Appendice 27 au Règlement des Radiocommunications de l'UIT répondent toujours aux besoins de l'aviation civile internationale et conservent par conséquent leur validité.

RECOMMANDATION 1/1 - NOTIONS DE ZLAMP, DE ZLARN ET DE ZONE D'ALLOTISSEMENT ET DE RECEPTION VOLMET

La réunion est convenue que les notions fondamentales ci-après de zone de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP), de zone des lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN) et de zone d'allotissement et de réception VOLMET restent valides et devraient par conséquent être conservées:

RECOMMANDATION 1/1 (suite) - NOTIONS DE ZLAMP, DE ZLARN ET DE ZONE D'ALLOTISSEMENT ET DE RECEPTION VOLMET

a) Une zone de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP) est une zone englobant un certain nombre de lignes aériennes mondiales principales qui suivent généralement un même courant de trafic et qui sont géographiquement assez voisines pour pouvoir être desservies logiquement à l'aide des mêmes familles de fréquences.

b) Une zone des lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN) est une zone englobant un certain nombre de lignes aériennes à caractère régional ou national.

c) Une zone d'allotissement VOLMET est une zone dont les limites englobent tous les points où des émissions HF de renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol sont effectuées sur une famille de fréquences commune.

d) Une zone de réception VOLMET est une zone à l'intérieur de laquelle les aéronefs doivent pouvoir recevoir les émissions d'une ou plusieurs stations situées dans la zone d'allotissement correspondante.

Point 2 de l'ordre du jour: Examen de propositions de révision des données de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications de l'UIT, Partie II, Section I, en ce qui concerne la description des limites des ZLAMP, des ZLARN, des subdivisions de ZLARN et des zones VOLMET et la liste des fréquences, pour tenir compte de l'évolution de l'exploitation aérienne

2.1 Généralités

2.1.1 Lors de son examen du point 1 de l'ordre du jour, la réunion ayant reconnu que le principe des zones d'allotissement et de réception ZLAMP, ZLARN et VOLMET restait valable et qu'il devrait donc continuer d'être utilisé pour établir un plan révisé d'allotissement des hautes fréquences pour le Service mobile aéronautique (R), a entrepris l'étude des amendements qu'il était nécessaire d'apporter aux limites et aux besoins en fréquences des ZLAMP.

2.1.2 Il a été admis que depuis la dernière révision des ZLAMP par la Conférence administrative extraordinaire des radiocommunications de l'UIT de 1966 des changements considérables étaient intervenus dans l'exploitation des aéronefs et qu'il était donc essentiel de tenir compte de ces changements dans un plan révisé que la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT (1978) sera appelée à établir pour répondre aux besoins de l'exploitation des routes aériennes prévue jusqu'à l'an 2000.

2.1.3 En étudiant la question des limites des ZLAMP, la réunion a étudié attentivement la nécessité de déterminer dès le début s'il est nécessaire de définir le fractionnement des ZLAMP, comme par exemple le partage de la ZLAMP Nord-Atlantique en secteurs qui est expressément spécifié dans l'Appendice 27 du Règlement des radiocommunications. Elle a reconnu que le fractionnement (ou le fractionnement plus poussé) des ZLAMP est le reflet des modifications des besoins de l'exploitation qui se présenteront probablement au cours de la période de validité de tout plan d'allotissement de fréquences; par conséquent, les secteurs ne devraient pas être spécifés dans l'Appendice 27 mais déterminés sur la base d'un accord régional de l'OACI, en vertu des dispositions RR 27/20 et réflétés dans les plans de navigation aérienne de l'OACI.

2.1.4 De plus, la réunion a adopté le principe qu'il devrait y avoir des ZLAMP dans le monde entier, avec un chevauchement raisonnable des zones afin de réduire au minimum les changements de fréquences durant les vols à longue distance.

2.1.5 La réunion a réitéré qu'il faudrait s'efforcer d'améliorer au maximum l'utilisation des fréquences en augmentant les possibilités de répétition de celles-ci et qu'il fallait éviter, si possible, qu'une station doive assurer la veille sur un certain nombre de familles de fréquences internationales.

2.1.6 La réunion a reconnu que l'OACI ne peut pas évaluer avec exactitude la totalité des besoins en hautes fréquences de tous les Etats dont les aéronefs empruntent des routes ZLARN. Elle a cependant constaté que les points 2 et 3 de l'ordre du jour portent sur la nécessité d'examiner les besoins en fréquences des ZLAMP, des ZLARN, des subdivisions de ZLARN et des zones VOLMET. C'est pourquoi, au titre du point 2 de l'ordre du jour, elle a procédé à une évaluation des familles supplémentaires de fréquences qui seraient nécessaires pour répondre aux besoins des ZLAMP et des zones VOLMET, en se fondant essentiellement sur les renseignements statistiques que les Etats ont fournis à l'OACI avant la réunion. Il a été noté que, lors de la préparation de la présente réunion, l'OACI avait demandé aux Etats de lui fournir des renseignements sur les besoins actuels et futurs des ZLARN. Compte tenu des renseignements limités dont on disposait sur ce sujet, il s'est avéré que la réunion devrait également évaluer les besoins des ZLARN en fonction des besoins supplémentaires exposés par les Etats lors de la réunion.

2.1.7 Lorsque l'Appendice B au présent rapport fait état de besoins en nouvelles familles ZLAMP, il est considéré que 3 ou 4 fréquences seulement seront généralement nécessaires pour chaque allotissement de familles de fréquences. Toutefois, pour les ZLAMP plus étendues, le nombre des fréquences nécessaires peut être plus élevé pour répondre à toutes les conditions de propagation. On estime que le nombre de voies utilisées dans les ZLAMP actuelles est suffisant sans être excessif pour la durée du plan en vigueur. Cependant, certains ordres inférieurs et supérieurs de fréquences qui sont exclusivement attribués au Service mobile aéronautique (R), ne sont pas toujours pleinement utilisés dans de nombreuses régions du monde et il serait rationnel de les partager davantage entre ZLAMP.

2.1.8 Il a été admis que l'évaluation des fréquences nécessaires à la régularité des vols (contrôle d'exploitation) devrait être examinée au titre du point 3 de l'ordre du jour. Toutefois, étant donné son incidence sur les besoins en fréquences des ZLAMP, des ZLARN, des subdivisions de ZLARN et des zones VOLMET, cette question a fait l'objet d'un premier examen au titre du point 2.

2.1.9 La réunion a observé qu'il paraît être nécessaire de disposer d'un certain nombre de fréquences pour répondre aux besoins immédiats et à long terme. Elle a estimé à cet égard qu'il est extrêmement important que la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT ne soit pas de nouveau repoussée au-delà de la date actuellement prévue, à savoir février 1978. Elle se préoccupe en effet de l'urgence de répondre aux besoins du Service mobile aéronautique (R) qui est un service de sécurité. Elle a formulé la Recommandation 2/7.

2.1.10 La réunion a constaté que, contrairement à ce qui se passe dans le cas des besoins en fréquences des ZLAMP et des zones VOLMET, la détermination des besoins en fréquences pour les ZLARN est une opération plus complexe. Elle a décidé, pour gagner du temps, de se borner à examiner au titre de ce point les limites des ZLARN et de déterminer les besoins en fréquences au titre du point 3 de l'ordre du jour.

2.1.11 La réunion a noté que, d'après la lettre circulaire n° 354 du 14 juin 1976 de l'IFRB, adressée à tous les Etats membres de l'UIT, "conformément au numéro 27/20 dudit appendice (Appendice 27), l'Organisation de l'Aviation civile internationale (O.A.C.I.) coordonne l'emploi des fréquences dans les ZLAMP et les zones VOLMET. Dans le cas des ZLARN, l'utilisation est par contre essentiellement régie par des accords bilatéraux ou multilatéraux de coordination conclus entre les administrations des pays appartenant à la même ZLARN ou subdivision de ZLARN." Quant à la révision des limites des ZLARN et aux besoins en fréquences pour les communications dans ces zones, les administrations devraient évaluer leurs besoins aussitôt que possible et présenter les propositions nécessaires au Secrétaire général de l'UIT. La réunion a donc formulé la Recommandation 2/8.

2.1.12 En ce qui concerne la détermination des modifications qu'il y avait lieu d'apporter aux limites de certaines ZLARN ou de certaines subdivisions de ZLARN, la réunion a été en mesure de mettre à profit une coordination bilatérale et multilatérale dans les cas où des administrations appartenant à la même ZLARN ou à la même subdivision de ZLARN y étaient représentées.

2.1.12.1 Le Danemark a présenté une proposition portant création d'une nouvelle subdivision 10F. Le Canada a donné son accord, ce qui a permis à la réunion d'adopter la solution suivante:

a) les subdivisions 10D et 10E restent inchangées;

b) une nouvelle subdivision 10F devrait être établie dans les limites de la FIR Sondrestrom au Groënland et définie par une ligne qui, partant du pôle Nord, passe par les points 82°N 30°E, 82°N 00°, 73°N 00°, 73°N 20°W, 70°N 20°W, 63° 30'N 39°W, 58° 30'N 43°W, 58° 30'N 50°W, 63° 30'N 55° 44'W, 65° 30'N 58° 39'W, 74°N 68° 18'W, 76°N 76°W, 78°N 75°W, 82°N 60°W, pour rejoindre le pôle Nord.

2.1.12.2 Le Danemark, la Norvège, la République fédérale d'Allemagne et le Royaume-Uni ont donné leur accord pour modifier comme suit les limites de la subdivision de zone 1B/1C:

Aux deux dernières lignes du numéro 27/106, supprimer "pour ensuite rejoindre, le long du méridien 04°E, le pôle Nord" et insérer ";elle passe ensuite par les points 56°N 03°E, 59°N 02°E, 62°N 01°E, pour rejoindre le pôle Nord le long du méridien 01°."

Aux deux premières lignes du numéro 27/107, supprimer "passe par le point 55°N 04°E" et insérer "longe le méridien 01° jusqu'au point 62°N 01°E puis passe par les points 59°N 02°E, 56°N 03°E et 55°N 04°E".

2.1.12.3 L'Australie, les Etats-Unis, Fidji et la France ont accepté une proposition présentée par la Nouvelle-Zélande pour étendre la subdivision de zone 9B afin d'y englober Rarotonga. Selon la solution adoptée, la subdivision 9C serait inchangée mais, en revanche, la limite est de la subdivision 9B serait déplacée de 170°W à 157°W, ce qui aurait comme conséquence un chevauchement des subdivisions 9B et 9C.

2.1.12.4 La réunion a accepté une proposition présentée par l'Australie en vue de modifier comme suit les subdivisions de la ZLARN 9: :

Subdivision de zone 9A

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point 24°S 110°E, va jusqu'au pôle Sud puis longe le méridien 131°E jusqu'à 24°S, pour rejoindre le point 24°S 110°E.

Subdivision de zone 9B

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point 00° 141°E, passe par les points 10°S 141°E, 10°S 145°E, 27°S 160°E, 27°S 157°W, 03° 30'N 157°W, 03° 30'N 160°E, 00° 160°E, pour rejoindre le point 00° 141°E.

Subdivision de zone 9C

Aucun changement.

Subdivision de zone 9D

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du pôle Sud, longe le méridien 160°E jusqu'à 27°S, puis passe par le point 27°S 170°W et longe le méridien 170°W, pour rejoindre le pôle Sud.

Subdivision de zone 9E

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point 10°S 139°E, passe par les points 24°S 139°E, 19°S 153°E, 10°S 145°E, pour rejoindre le point 10°S 139°E.

Subdivision de zone 9F

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point 27°S 139°E, passe par les points 27°S 160°E, 19°S 153°E, 24°S 139°E, pour rejoindre le point 27°S 139°E.

Subdivision de zone 9G

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point 27°S 139°E, va jusqu'au pôle Sud, puis longe le méridien 160°E jusqu'à 27°S, pour rejoindre le point 27°S 139°E.

Subdivision de zone 9H

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point 24°S 131°E, va jusqu'au pôle Sud, puis longe le méridien 139°E jusqu'à 24°S, pour rejoindre le point 24°S 131°E.

Subdivision de zone 9I

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point 10°S 131°E, passe par les points 24°S 131°E, 24°S 139°E, 10°S 139°E, pour rejoindre le point 10°S 131°E.

Subdivision de zone 9J

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point 10°S 110°E, passe par les points 24°S 110°E, 24°S 131°E, 10°S 131°E, pour rejoindre le point 10°S 110°E.

2.1.12.5 La réunion a accepté une proposition présentée par les Etats-Unis en vue d'élargir la subdivision de zone 10A en déplaçant la limite Est (130°W) vers le sud de 57°N à 50°N puis vers l'ouest jusqu'à 50°N 164°E.

2.1.12.6 Proposition visant à créer une nouvelle subdivision de zone 6G

2.1.12.6.1 La République populaire de Chine a présenté une proposition visant à créer une nouvelle subdivision de zone 6G qui englobera toutes les routes aériennes intérieures de la Chine. De plus, elle a proposé de supprimer, dans l'Appendice 27, toutes les parties des subdivisions de zone 6B, 6D et 6F qui recouvrent la République populaire de Chine. La nouvelle subdivision de zone 6G proposée serait établie à partir du point 21°32'52"N 108°E, le long de la limite nationale du territoire continental de la République populaire de Chine, jusqu'au point 39°49'41"N 124°10'06"E, puis par les points 39°31'51"N 124°06/31"E, 39°N 124°E, 32°30'N 124°E, 32°30'N 126°50'E, 26°N 125°E, 25°N 123°E, 21°N 121°30'E, 18°N 119°E, 14°N 119°E, 10°N 118°E, 08°N 116°E, 04°N 113°E, 03°30'N 112°E, 06°N 108°E, 10°N 110°E, 15°N 110°E, 18°N 108°E, 18°N 107°E, 20°N 107°E, 20°N 108°E, jusqu'au point 21°32'52"N 108°E.

2.1.12.6.2 La réunion a noté que l'acceptation de la proposition ci-dessus visant à inclure la zone située au sud du parallèle 20°N et s'étendant vers le sud jusqu'au point 03°30'N, à l'exclusion des subdivisions de zone 6B, 6D et 6F, est incompatible avec la structure des FIR et les mouvements de trafic dans la région, principalement entre les FIR Manila et Saïgon. En conséquence, elle a proposé d'accepter la subdivision de zone 6G, sous sa forme définie plus haut, à l'exception de la zone située au sud du parallèle 20°N, mais y compris l'île de Hainan. Les modifications qui en résultent pour les subdivisions de zone 6B et 6F ont été alors définies de manière à déplacer leur limite ouest essentiellement le long de la limite est de la nouvelle subdivision de zone 6G, 6D restant inchangée.

2.1.12.6.3 Compte tenu de ce qui précède, la réunion a décidé que la nouvelle subdivision 6G devrait être délimitée comme suit: à partir du point 21°32'52"N 108°E, le long de la limite nationale du territoire continental de la République populaire de Chine, jusqu'au point 39°49'41"N 124°10'06"E, puis par les points 39°31'51"N 124°06'31"E, 39°N 124°E, 32°30'N 124°E, 32°30'N 126°50'E, 26°N 125°E, 25°N 123°E, 21°N 121°30'E, 20°N 120°E, puis vers l'ouest le long du parallèle 20°N jusqu'à l'île de Hainan, en contournant par le sud l'île de Hainan, jusqu'au point 20°N 107°E, 20°N 108°E, et enfin jusqu'au point 21°32'52"N 108°E.

2.1.12.6.4 Les modifications qui en résultent pour les subdivisions 6B et 6F, dont il est question au paragraphe 2.1.12.6.2, sont les suivantes:

a) la subdivision de zone 6B est redéfinie comme suit: à partir du point 39°50'N 124°10'E approximativement, par les points 39°32'N 124°07'E, 39°N 124°E, 32°30'N 124°E, 32°30'N 126°50'E, 26°N 125°E, 25°N 123°E, 21°N 121°30'E, 20°N 120°E, 20°N 176°W, 50°N 164°E, 43°N 147°E, puis à l'ouest entre les eaux territoriales du Japon et de l'URSS jusqu'au point 39°50'N 124°10'E;

b) la subdivision 6F est redéfinie comme suit: à partir du point 39°50'N 124°10'E approximativement, par les points 39°32'N 124°07'E, 39°N 124°E, 32°30'N 124°E, 32°30'N 126°50'E, 26°N 125°E, 25°N 123°E, 21°N 121°30'E, 20°N 120°E, puis vers l'ouest le long du parallèle 20°N jusqu'à l'île de Hainan, en contournant par le sud l'île de Hainan, jusqu'aux points 20°N 107°E, 20°N 108°E, 21°33'N 108°E, le long de la limite nationale sud de la République populaire de Chine, le long de la limite nord-ouest du Laos, le long de la limite ouest de la Thaïlande et, ensuite, conformément à la délimitation décrite dans l'Appendice 27.

2.2 Ajustement des limites des ZLAMP et besoins en fréquences

2.2.1 La Réunion a ajusté les limites des ZLAMP et les besoins en fréquences en se fondant sur les critères et les principes exposés au paragraphe 2.1 ci-dessus.

2.2.1.1 ZLAMP-EU

a) Il a été convenu de désigner cette ZLAMP par ZLAMP-EUR pour utiliser la nomenclature OACI.

b) Il a été convenu de déplacer la limite est en direction de l'est de façon à englober certains aérodromes qui sont des aérodromes de dégagement pour Moscou et Leningrad.

2.2.1.2 ZLAMP-NA

a) Il a été convenu de désigner les ZLAMP NA-1, NA-2 et NA-3 par ZLAMP-NAT pour utiliser la nomenclature OACI et compte tenu de la conclusion visant à ne pas spécifier le fractionnement des ZLAMP dans l'Appendice 27 (voir paragraphe 2.1.3).

b) Il a été convenu de déplacer la limite ouest en direction de l'ouest de façon à englober essentiellement tout le Canada.

2.2.1.3 ZLAMP-NSA-1 et NSA-2

a) Il a été convenu de combiner les ZLAMP-NSA-1 et NSA-2 de façon à constituer une nouvelle ZLAMP englobant essentiellement l'ensemble de l'Afrique et de la désigner par ZLAMP-AFI.

b) Les limites sont modifiées en conséquence.

2.2.1.4 ZLAMP-SA

a) Il a été convenu de désigner cette ZLAMP par ZLAMP-SAT pour utiliser la nomenclature OACI.

b) Les limites sont ajustées de façon à englober:

1) les routes reliant l'Afrique aux Caraïbes et à l'Amérique du Sud;

2) les routes entre l'Europe et la partie orientale de l'Amérique du Sud;

3) les routes polaires entre l'Amérique du Sud et l'Australasie.

2.2.1.5 ZLAMP-SAM-1 et SAM-2

a) Il a été convenu de combiner les ZLAMP SAM-1 et SAM-2 et de désigner cette zone par ZLAMP-SAM de façon qu'elle englobe essentiellement toute l'Amérique du Sud.

b) Il a été convenu d'étendre les limites ouest et sud de la zone de manière à couvrir les routes reliant l'Amérique du Sud au Pacifique Sud.

2.2.1.6 ZLAMP-SP

Les limites est et ouest sont prolongées jusqu'au pôle Sud de manière à couvrir les routes polaires reliant les îles du Pacifique à l'Afrique du Sud.

2.2.1.7 ZLAMP-CEP

2.2.1.7.1 Conformément au principe selon lequel le monde entier devrait être englobé par les ZLAMP, les limites de la ZLAMP-CEP doivent être modifiées afin qu'elle recouvre les vides qui résultent de la modification de la plupart des ZLAMP adjacentes.

2.2.1.8 ZLAMP-CWP

2.2.1.8.1 La limite sud doit être déplacée vers le sud afin de recouvrir le vide qui subsiste entre les ZLAMP-SEA, SP et CWP.

2.2.1.9 ZLAMP-ME

2.2.1.9.1 a) La limite est doit être déplacée vers l'est pour inclure Urumchi.

b) Il a été convenu de désigner cette ZLAMP par ZLAMP-MID pour utiliser la nomenclature OACI.

2.2.1.10 ZLAMP-NP

2.2.1.10.1 La limite est doit être déplacée vers l'ouest afin d'exclure la majeure partie du Canada de la zone d'allotissement et la limite ouest doit être déplacée vers l'ouest afin d'inclure Pékin et Shanghai.

2.3 Les ajustements décrits ci-dessus et leurs justifications ont été incorporés dans la carte décrivant les limites de ZLAMP révisées, dans l'Appendice A à la présente partie du rapport, ainsi que dans la liste de l'Appendice B, qui présente les coordonnées et allotissements de fréquences révisés (les coordonnées révisées sont indiquées en tant qu'amendements spécifiques à l'Article 1 de la Partie II de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications de l'UIT, avec les besoins correspondants en allotissements de fréquences).

2.4 A la suite de ses travaux sur la révision des limites des ZLAMP et des besoins en fréquences, la réunion a formulé la Recommandation 2/1.

RECOMMANDATION 2/1 - LIMITES DES ZLAMP ET BESOINS EN FREQUENCES

Il est recommandé que la description des limites des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP) indiquées sur la carte de l'Appendice A et dans la liste correspondante des nouvelles coordonnées et des besoins en fréquences de l'Appendice B soit adoptée en tant que proposition de modification des dispositions qui figurent actuellement dans l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications de l'UIT.

2.5 La réunion a étudié l'utilisation des fréquences dans la région de l'Océan Indien en fonction du trafic actuel et prévu et de la configuration du réseau des communications dans cette région. Ayant décidé qu'il y aurait avantage à créer une nouvelle ZLAMP recouvrant la région de l'Océan Indien, qui engloberait les routes entre l'Australie ou l'Asie et l'Afrique, elle a formulé la Recommandation 2/2 dans ce sens.

RECOMMANDATION 2/2 - ETABLISSEMENT D'UNE ZLAMP POUR LA REGION DE L'OCEAN INDIEN

Il est recommandé qu'une ZLAMP soit établie pour l'Océan Indien, englobant dans ses limites la côte orientale de l'Afrique, Addis-Abeba, Aden, Bombay, Madras, Singapour, Djakarta, Perth, Melbourne et une partie de la mer de Tasmanie et s'étendant jusqu'au Pôle Sud.

2.6 La réunion a examiné une proposition visant à élargir la ZLAMP-SEA actuelle. Etant donné les vastes dimensions de l'ensemble de la zone dont il est question dans cette proposition, et la forte densité de la circulation à l'intérieur de cette zone, il a été décidé de modifier les limites proposées de manière à créer deux ZLAMP distinctes.

RECOMMANDATION 2/3 - REMANIEMENT DE LA CONFIGURATION DE LA ZLAMP-SEA

Il est recommandé:

a) que la ZLAMP-SEA soit divisée comme suit:

1) la ZLAMP-SEA, du point 26°N 130°E, par les points 00° 130°E, 00° 135°E, 12°S 145°E, 12°S 160°E, 25°S 155°E, 40°S 150°E, 35°S 115°E, 18°N 62°E, 26°N 65°E, jusqu'au point 26°N 130°E;

RECOMMANDATION 2/3 (suite) - REMANIEMENT DE LA CONFIGURATION DE LA ZLAMP-SEA

2) une ZLAMP, du point 55°N 124°E, par les points 37°N 145°E, 26°N 130°E, 00° 130°E, 00° 80°E, 18°N 62°E, 37°N 67°E, 55°N 80°E, jusqu'au point 55°N 124°E;

b) que les Etats que la ZLAMP décrite ci-dessus en 2) intéresse arrêtent la désignation de cette ZLAMP en coordination avec l'OACI dans les six mois qui suivront la date de leur approbation par le Conseil;

c) qu'un allotissement de 3 familles de fréquences soit prévu pour chacune de ces ZLAMP.

2.7 Par suite du remaniement de la configuration de la ZLAMP-SEA et de sa division en deux ZLAMP distinctes, c'est-à-dire la ZLAMP SEA qui englobe le secteur sud et une ZLAMP qui comprend le secteur nord, il ne sera plus nécessaire de conserver la ZLAMP FE à titre de ZLAMP distincte.

RECOMMANDATION 2/4 - SUPPRESSION DE LA ZLAMP FE

Il est recommandé qu'après le remaniement de la configuration de la ZLAMP SEA, conformément à la Recommandation 2/3, la ZLAMP FE soit supprimée du plan d'allotissement des fréquences HF de l'UIT.

2.8 Afin de répondre aux besoins en communications HF des vols internationaux assurés entre l'URSS, la Norvège, l'Europe, le Proche-Orient, l'Asie du Sud et du Sud-Est, et l'Extrême-Orient, et inversement ainsi qu'aux besoins en communications HF des vols internationaux au-dessus du nord et du centre de l'Asie, il a été décidé de créer une nouvelle ZLAMP-NCA. Il a été convenu qu'un allotissement de trois familles de fréquences HF était nécessaire dans cette ZLAMP.

RECOMMANDATION 2/5 - CREATION D'UNE ZLAMP POUR LE NORD ET LE CENTRE DE L'ASIE

Il est recommandé:

a) qu'une ZLAMP - Nord et Centre Asie (NCA) soit créée, du pôle Nord, par les points 75°N 10°E, 60°N 25°E, 30°N 25°E, 30°N 73°E, 37°N 73°E, 49°N 85°E, 42°N 97°E, 42°N 110°E, 30°N 135°W, 65° 170°W, jusqu'au pôle Nord;

b) que les Etats que la nouvelle ZLAMP-NCA intéresse arrêtent les limites de cette ZLAMP en coordination avec l'OACI dans les six mois qui suivront la date d'approbation par le Conseil;

c) qu'un allotissement de 3 familles de fréquences soit prévu.

RECOMMANDATION 2/6 - NOUVELLE DESIGNATION DES ZLAMP

Il est recommandé que la désignation des ZLAMP soit modifiée comme suit:

a) ZLAMP-EU devient ZLAMP-EUR

b) ZLAMP-NA devient ZLAMP-NAT

c) ZLAMP-SA devient ZLAMP-SAT

d) ZLAMP-SAM-1 et SAM-2 deviennent ZLAMP-SAM

e) ZLAMP-NSA-1 et NSA-2 deviennent ZLAMP-AFI

f) ZLAMP-ME devient ZLAMP-MID

RECOMMANDATION 2/7 - NECESSITE DE REUNIR LA CONFERENCE ADMINISTRATIVE MONDIALE DES RADIOCOMMUNICATIONS DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R) DE L'UIT EN FEVRIER 1978

La Réunion Télécommunications à l'échelon Division de l'OACI (1976) a examiné la totalité des fréquences nécessaires pour répondre aux besoins du Service mobile aéronautique (R) jusqu'en l'an 2000 et elle a déterminé qu'il était urgent de réviser l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications de l'UIT afin de prévoir l'exploitation en BLU pour ce service en fournissant des voies supplémentaires dans le cadre des allotissements existants de l'Appendice 27. Elle recommande donc que les gouvernements invitent notamment le Conseil d'administration de l'UIT à confirmer, lorsqu'il se réunira en 1977, les dispositions prises en vue de la convocation de la Conférence administrative mondiale, en février 1978. La réunion a en outre chargé le Secrétaire général de l'OACI de transmettre le texte de la présente recommandation au Secrétaire général de l'UIT avant la prochaine réunion du Conseil administratif de l'UIT.

RECOMMANDATION 2/8 - REPONSE DES ETATS A LA LETTRE CIRCULAIRE N° 354 DE L'IFRB

Il est recommandé que les Etats fassent en sorte que les réponses à la lettre circulaire n° 354 de l'IFRB concernant des questions d'aviation civile parviennent aussitôt que possible à l'IFRB. Les Etats sont invités à présenter à l'IFRB, en réponse à sa lettre circulaire n° 354, toutes les statistiques et tous les facteurs qui pourraient être utiles pour la planification technique de la conférence. De plus, les Etats sont instamment priés de procéder à la planification de leurs fréquences et d'établir leurs besoins d'une manière objective, afin d'assurer l'utilisation la plus efficace possible du spectre et de permettre à la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications (1978) d'inclure les fréquences nécessaires dans le secteur le plus faible possible du spectre tout en répondant à leurs besoins, compte tenu des dispositions pertinentes de la Convention de l'UIT (par exemple, le numéro 130) et de son Règlement des radiocommunications (par exemple, les numéros 413, 414, 670-674 et 695-697).

2.9 VOLMET

2.9.1 La réunion a examiné les limites et les besoins en familles de fréquences des zones VOLMET. Elle a constaté que les délibérations de la 9ème Conférence de Navigation aérienne (Montréal, 21 avril - 14 mai 1976) avaient fait ressortir la nécessité de prévoir des voies adéquates de communication air-sol pour répondre aux nouveaux besoins éventuels en émissions du Service d'information de vol pour l'exploitation (OFIS), ainsi qu'au besoin d'améliorer l'acheminement des observations météorologiques d'aéronef transmises sous forme de comptes rendus AIREP. La réunion a été informée que l'OACI étudie ces questions et, bien qu'aucune mesure définitive ne puisse être adoptée en la matière, elle a reconnu que si les autres renseignements proposés devaient être inclus dans les émissions HF VOLMET, OFIS ou VOLMET/OFIS, la demande en allotissements de hautes fréquences pourrait augmenter en conséquence.

2.9.2 La réunion a examiné la situation incertaine qui existe quant aux allotissements nécessaires pour le service OFIS. Elle n'a pas été en mesure d'énoncer de manière définitive les besoins pour les différentes zones d'allotissement MET. Certains Etats étaient d'avis que la zone NAT-MET pourrait avoir besoin de deux familles supplémentaires de fréquences et que les zones MID-MET, EUR-MET et PAC-MET pourraient avoir besoin chacune d'une famille de fréquences pour répondre aux futurs besoins OFIS. Toutefois, il n'a pas été possible de déterminer dans quelle mesure les allotissements VOLMET proposés satisferaient aux besoins OFIS dans ces zones et dans d'autres zones d'allotissement MET. Etant donné les incidences possibles des besoins OFIS sur le plan d'allotissement de fréquences, la réunion a jugé indispensable que l'OACI détermine, avant la CAMR du SMA(R) de 1978 dans quelle mesure il faudra prévoir des allotissements supplémentaires pour répondre aux besoins OFIS, et elle a formulé la recommandation suivante:

RECOMMANDATION 2/9 - BESOINS OFIS EN ALLOTISSEMENTS HF

Il est recommandé que l'OACI prenne les dispositions utiles pour faire en sorte que les besoins possibles en allotissements HF susceptibles de résulter de la mise en application des principes OFIS soient connus vers le milieu de 1977 afin qu'il en soit tenu compte dans la position des Etats en vue de la CAMR du SMA(R) de l'UIT (1978).
Note: L'Appendice E à la présente partie du rapport contient des renseignements sur le système OFIS.

2.9.3 Lorsque des besoins seront définis en matière de nouvelles zones VOLMET, les compléments de fréquences qui devront être allotis seront proportionnels aux dimensions de la zone de réception VOLMET dont il s'agit. Lorsque des besoins sont définis en matière de familles supplémentaires pour les zones VOLMET existantes, le nombre des fréquences constituant une famille sera le même que pour les autres familles VOLMET dans la même région.

2.10 Limites des zones VOLMET et besoins en fréquences

2.10.1 A la suite de ses travaux sur la révision des zones VOLMET et des besoins en fréquences, la réunion a formulé la Recommandation 2/10.

RECOMMANDATION 2/10 - LIMITES DES ZONES VOLMET ET BESOINS EN FREQUENCES

Il est recommandé que la description des limites des zones VOLMET indiquées sur la carte de l'Appendice C et dans la liste correspondante des coordonnées et besoins en fréquences révisés de l'Appendice D soit adoptée en tant que projet de modifications des dispositions qui figurent actuellement dans l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications de l'UIT.

2.10.2 En conséquence de la proposition visant à limiter la zone VOLMET AT-MET, maintenant appelée NAT-MET, et pour répondre à de nouveaux besoins éventuels la réunion a décidé de créer de nouvelles zones VOLMET CAR et SAM qui couvriraient respectivement les Caraïbes et l'Amérique du Sud jusqu'au Pôle Sud.

RECOMMANDATION 2/11 - CREATION D'UNE ZONE VOLMET CAR

Il a été recommandé qu'une zone VOLMET CAR soit créée pour la région des Caraïbes avec:

a) une zone d'allotissement, du point 30°N 110°W, par les points 30°N 75°W, 00° 50°W le long de l'équateur jusqu'à 00° 80°W, puis jusqu'au point 30°N 110°W;

b) une zone de réception, du point 40°N 120°W, par les points 40°N 20°W, 25°S 20°W, 25°S 120°W, jusqu'au point 40°N 120°W.

c) un allotissement d'une famille de fréquences HF.

RECOMMANDATION 2/12 - CREATION D'UNE ZONE VOLMET SAM

Il est recommandé qu'une zone VOLMET SAM soit créée pour la région de l'Amérique du Sud avec:

a) une zone d'allotissement, du point 15°N 83°W, par les points 15°N 60°W, 05°S 35°W, 55°S 60°W, 55°S 83°W, jusqu'au point 15°N 83°W;

b) une zone de réception, du point 30°N 120°W, par les points 30°N 00°, le Pôle Sud, puis jusqu'au point 30°N 120°W;

c) un allotissement d'une famille de fréquences HF.

2.10.3 Pour répondre aux besoins en renseignements météorologiques pour les vols au-dessus de son territoire, il a été convenu de créer une nouvelle zone VOLMET NCA-MET pour le nord et le centre de l'Asie.

RECOMMANDATION 2/13 - CREATION D'UNE ZONE VOLMET POUR LE NORD ET LE CENTRE DE L'ASIE

Il a été recommandé qu'une zone VOLMET NCA soit créée avec:

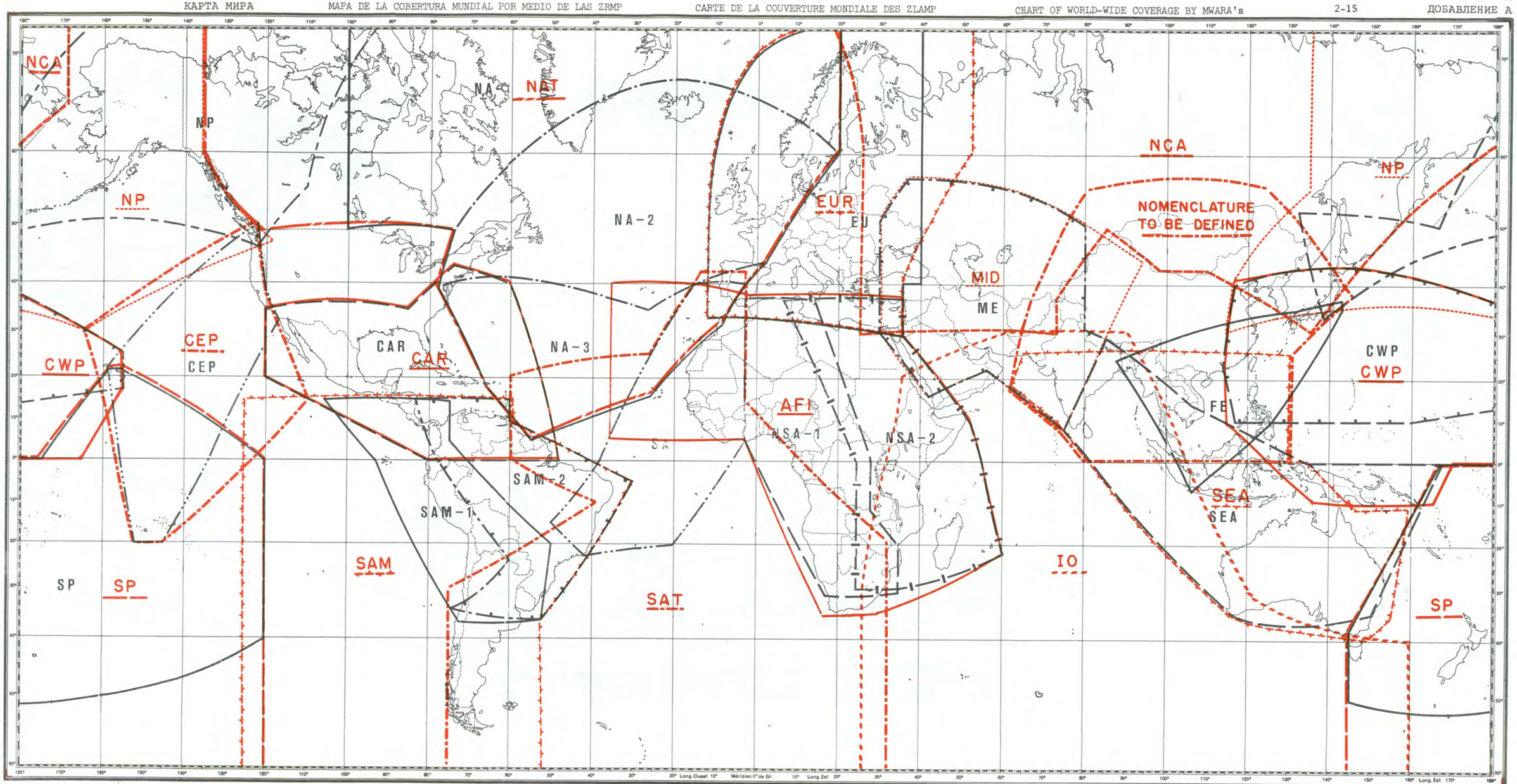
a) une zone d'allotissement, délimitée par une ligne qui, partant du point 76°N 32°E, passe par les points 80°N 90°E, 75°N 168°W, 66°N 168°W, 48°N 160°E, 42°N 135°E, 50°N 130°E, 50°N 90°E, 35°N 70°E, 45°N 30°E, 60°N 20°E, pour rejoindre le point 76°N 32°E;

b) une zone de réception, déterminée par une ligne qui, partant du Pôle Nord passe par les points 40°N 168°W, 30°N 140°E, 30°N 20°E, pour rejoindre le Pôle Nord;

c) un allotissement de deux familles de fréquences HF.

2.11 Déclaration de la délégation de la République populaire de Chine

2.11.1 La délégation chinoise maintient que sa proposition visant à créer une nouvelle subdivision de zone 6G est absolument raisonnable. Or, le projet de rapport sur le point 2, présenté dans la note WP/45, ne rend pas compte correctement de la position de principe de la Chine à cet égard. De plus, la décision qui a été prise de remanier les limites de la subdivision de zone 6G proposée par la Chine est inacceptable. En effet, la délégation chinoise réitère que les îles du sud de la mer de Chine ont toujours fait partie du territoire chinois et que la République populaire de Chine a seule le droit souverain d'établir et d'exploiter des services aériens intérieurs à destination des îles Tungsha, Hsisha, Nansha et autres îles du sud de la mer de Chine. C'est pourquoi ces îles doivent être comprises dans la subdivision de zone 6G que la Chine propose de créer. La délégation chinoise invite la réunion à prendre note de la position de la Chine et demande que la présente déclaration soit consignée au rapport ainsi qu'au procès-verbal de la séance plénière.


NCA
NAT
NA
NP
NA-2
EUR
EU
NCA
NP
NOMENCLATURE
TO BE DEFINED
MID
ME
CEP
CEP
CWP
CAR
CAR
NA-3
CWP
CWP
AFI
NSA-1
NSA-2
FE
SAM-2
SAM-1
SEA
SEA
SAM
IO
SP
SP
SAT
SP
Long.Ouest 10°
Méridien 0° de Gr.
10° Long.Est 20°
180° Long.Est 170°

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

APPENDICE B

Amendements qu'il est recommandé d'apporter à la description des limites des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP) et aux besoins en fréquences qui figurent à l'Appendice 27, Partie II, Section I, Article 1 du Règlement des radiocommunications de l'UIT.

Note 1: Cf. également la Recommandation 2/1.

Note 2: La numérotation des paragraphes qui suivent est conforme à celle des paragraphes correspondants de l'Appendice 27. Les abréviations ci-après sont utilisées:

ADD - addition d'un nouveau paragraphe.

MOD - modification d'un paragraphe existant.

SUP - suppression d'un paragraphe existant.

NOC - aucun changement à un paragraphe existant.

Note 3: Les mots soulignés indiquent un texte nouveau; les mots ~~rayés en tireté~~ indiquent un texte supprimé.

NOC 27/80 ZLAMP - Caraïbes (ZLAMP-CAR)

NOC 27/81 ZLAMP - Caraïbes (ZLAMP-CAR)

NOC Allotissement de fréquences

MOD 27/82 ZLAMP - Centre Est Pacifique (ZLAMP-CEP)

Remanier comme suit la description des limites:

"A partir du point 50°N 122°W par les points 38°N 120°W, ~~32°N 117°W~~, 15°N 110°W, 20°S 145°W, 20°S 152°W, ~~22°N 159°W~~, 30°N 165°W, jusqu'au point 50°N 122°W."

ADD Allotissement de fréquences: Une famille supplémentaire est nécessaire.

Raison: Conformément au principe selon lequel le monde entier devrait être couvert par des ZLAMP, les limites de la ZLAMP-CEP doivent être modifiées afin de couvrir les vides qui résultent de la modification de la plupart des ZLAMP adjacentes.

MOD 27/83 ZLAMP - Centre Ouest Pacifique (ZLAMP-CWP)

Remanier comme suit la description des limites:

"A partir du point 40°N 117°E par les points 25°N 155°W, 17°N 155°W, ~~10°N 160°E~~, ~~10°N 117°E~~, ~~23°N 114°E~~, ~~40°N 117°E~~, ~~25°N 155°W~~, ~~jusqu'au point 17°N 155°W~~, 00° 165°W, 00° 170°E, 12°S 165°E, 12°S 136°E, 09°N 115°E, 22°N 115°E, jusqu'au point 40°N 117°E."

ADD Allotissement de fréquences: Une famille supplémentaire est nécessaire.

Raison: La limite sud doit être déplacée vers le sud afin de couvrir l'intervalle entre les ZLAMP SEA, SP et l'ancienne ZLAMP CWP.

MOD 27/84 ZLAMP-Europe (ZLAMP-EU)

Amender comme suit la désignation: ZLAMP-~~EU~~ EUR

Remanier comme suit la description des limites:

"Du point 33°N 12°W, par les points 54°N 12°W, 70°N 00°, 74°N 40°E, ~~40°N 40°E~~, 74°N 52°E, 60°N 52°E, 40°N 36°E, 29°N 35° 30'E, 32°N 13°E, jusqu'au point 33°N 12°W."

NOC Allotissement de fréquences

Raison: Pour utiliser la nomenclature OACI, la limite est doit être déplacée vers l'est de manière à inclure certains aérodromes de dégagement pour Moscou et Léningrad.

SUP 27/85 ZLAMP Extrême-Orient (ZLAMP-FE)

Raison: Modification de la configuration de la ZLAMP-SEA.

ADD 27/85 ZLAMP Océan Indien (ZLAMP-IO)

Description des limites:

A partir du pôle Sud par les points 30°S 26°E, 20°N 35°E, 30°N 60°E, 30°N 90°E, 30°S 120°E, 40°S 160°E jusqu'au pôle Sud.

ADD Allotissement de fréquences: Une famille est nécessaire.

Raison: Pour assurer la couverture des routes entre l'Australie et l'Asie d'une part, et l'Afrique d'autre part.

MOD 27/86 ZLAMP - Moyen-Orient (ZLAMP-ME)

Amender comme suit la désignation ZLAMP-~~ME~~ MID

Remanier comme suit la description des limites:

"Du point ~~50°N-80°E~~, 51°N 30°E, par les points ~~31°N-80°E, 29°N-85°E~~, ~~08°N-75°E~~, 57°N 37°E, 50°N 80°E, 44°N 94°E, 08°N 76°E, 22°N 56°E, 16°N 42°E, 30°N 30°E, ~~51°N-30°E, 57°N-37°E~~ jusqu'au point 51°N 30°E, ~~50°N-80°E~~."

NOC Allotissement de fréquences

Raison: Pour utiliser le nomenclature OACI. La limite est doit être déplacée vers l'est de manière à inclure Urumchi.

MOD 27/87 ZLAMP-Nord Atlantique (ZLAMP-NA)

Amender comme suit la désignation ZLAMP-~~NA~~ NAT

Remanier comme suit la description des limites:

"Du pôle Nord par les points ~~49°N-100°W~~, 60°N 135°W, 49°N 120°W, 49°N 74°W, 39°N 78°W, 18°N 66°W, 05°N 55°W, 16°N 26°W, 32°N 08°W, 44°N 02°E, 60°N 20°E, jusqu'au pôle Nord."

ADD Allotissement de fréquences: Trois familles supplémentaires sont nécessaires.

Raison: Pour utiliser la nomenclature OACI. La limite ouest doit être déplacée vers l'ouest afin d'inclure essentiellement l'ensemble du Canada.

SUP 27/88 à 93 inclus.

Raison: Compte tenu de la conclusion de ne pas diviser les ZLAMP en zones sectorielles.

MOD 27/94 ZLAMP-Nord Pacifique (ZLAMP-NP)

Remanier comme suit la description des limites:

"Du ~~point 50°N-166°E, par les points 75°N-150°W, 75°N-90°W, 55°N-110°W, 46°N-122°W, 50°N-170°W, 33°N-138°E, 52°N-132°E, jusqu'au point 50°N-166°E~~ pôle Nord par les points 60°N 135°W, 47°N 118°W, 30°N 165°W, 30°N 115°E, 41°N 116°E, 55°N 135°E jusqu'au pôle Nord."

ADD Allotissement de fréquences: Une famille supplémentaire est nécessaire.

Raison: La limite est doit être déplacée vers l'ouest afin d'exclure la majeure partie du Canada de la zone d'allotissement et la limite ouest doit être déplacée vers l'ouest afin d'inclure Pékin et Shanghai.

MOD 27/95 ZLAMP - Nord Sud Afrique-1 (ZLAMP-NSA-1)

Amender comme suit la désignation: ZLAMP-~~NSA-1~~ AFI.

Remanier comme suit la description des limites:

"~~Du point 05°N 03°W par les points 37°N 03°W, 37°N 14°E, 00° 28°E, 11°S 28°E, 20°S 35°E, 31°S 35°E, 31°S 17°E, jusqu'au point 05°N 03°W.~~"

"Du point 40°N 35°W, par les points 37°N 03°W, 37°N 35°E, 30°N 35°E, 10°N 52°E, 22°S 60°E, 35°S 30°E, 35°S 16°E, 05°N 03°W, 05°N 35°W, jusqu'au point 40°N 35°W."

ADD Allotissement de fréquences: Une famille supplémentaire est nécessaire.

Raison: Pour utiliser la nomenclature OACI. Il a été convenu de réviser les MOD 27/95 et 27/96 afin de créer une nouvelle ZLAMP qui englobe essentiellement l'ensemble de l'Afrique. Lors de la création de la ZLAMP-AFI, il a été convenu que des parties des secteurs OACI AFI-3 et AFI-5 pourraient faire partie de la ZLAMP Océan Indien qu'il a été convenu de créer (voir ADD 27/85).

SUP 27/96 ZLAMP - Nord-Sud Afrique-2 (ZLAMP-NSA-2)

Raison: Modification corrélative résultant de la MOD 27/95 ci-dessus.

SUP 27/97

Raison: Modification corrélative résultant de la MOD 27/95 ci-dessus.

MOD 27/98 ZLAMP - Sud Atlantique (ZLAMP-SA)

Amender comme suit la désignation: ZLAMP-~~SA~~ SAT

Remanier comme suit la description des limites:

"~~Du point 40°N 03°W, par les points 05°N 03°W, 20°S 20°W, 22°30'S 42°W, 15°S 50°W, 00° 38°W, 40°N 15°W jusqu'au point 40°N 03°W.~~"

"Du pôle Sud, par les points 30°S 75°W, 10°S 40°W, 00° 60°W, 20°N 60°W, 25°N 25°W, 41°N 15°W, 41°N 03°W, 15°N 03°W, 20°S 32°E jusqu'au pôle Sud."

ADD Allotissement de fréquences: Deux familles supplémentaires sont nécessaires.

Raison: Pour utiliser la nomenclature OACI. Les limites sont tracées de manière à permettre: des routes partant de l'Afrique à destination des Caraïbes et de l'Amérique du Sud; des routes entre l'Europe et la partie est de l'Amérique du Sud; des routes polaires entre l'Amérique du Sud et l'Australasie.

SUPP 27/99

Raison: Modification corrélative résultant de la MOD 27/98 ci-dessus

MOD 27/100 ZLAMP - Sud Amérique-1 (ZLAMP-SAM-1)

Amender comme suit la désignation: ZLAMP-SAM-~~1~~

Remanier comme suit la description des limites:

"~~Du point 36°S 73°W, par les points 00° 93°W, 15°N 106°W, 15°N 75°W, 05°N 75°W, 20°S 50°W, 36°S 52°W, jusqu'au point 36°S 73°W.~~"

"Du pôle Sud, par les points 15°N 125°W, 15°N 60°W, 10°N 60°W, 05°S 30°W, 36°S 52°W jusqu'au pôle Sud."

NOC Allotissement de fréquences

Raison: Il a été convenu de réviser les MOD 27/100 et 27/101 afin de créer une nouvelle ZLAMP englobant tout le territoire de l'Amérique du Sud et afin d'étendre les limites ouest et sud de cette zone de manière à inclure les routes partant d'Amérique du Sud à destination du Pacifique Sud.

SUP 27/101 ZLAMP - Sud Amérique-2 (ZLAMP-SAM-2)

Raison: Modification corrélative résultant de la MOD 27/100 ci-dessus.

MOD 27/102 ZLAMP - Sud-est asiatique (ZLAMP-SEA)

Remanier comme suit la description des limites:

"~~Du point 29°N 85°E, par les points 15°N 105°E, 00° 135°E, 00° 168°E, 35°S 150°E, 35°S 116°E, 08°N 75°E, jusqu'au point 29°N 85°E.~~"

"Du point 26°N 130°E, par les points 00° 130°E, 00° 135°E, 12°S 145°E, 12°S 160°E, 25°S 155°E, 40°S 150°E, 35°S 115°E, 18°N 62°E, 26°N 65°E, jusqu'au point 26°N 130°E."

MOD Allotissement de fréquences: Trois familles sont nécessaires.

Raison: Il était nécessaire d'élargir la ZLAMP-SEA existante. Compte tenu de la forte densité de circulation dans l'ensemble de la zone et des dimensions importantes de celle-ci, il a été décidé de remanier les limites envisagées de manière à créer deux ZLAMP distinctes.

MOD 27/103 ZLAMP-Sud Pacifique (ZLAMP-SP)

Remanier comme suit la description des limites:

"~~Du point 22°N 158°W, par les points 22°N 156°W, 00° 120°W, 40°S 120°W, 50°S 170°W, 50°S 145°E, 38°S 145°E, 00° 167°E, 00° 175°W, jusqu'au point 22°N 158°W.~~"

"Du pôle Sud par les points 38°S 145°E, 00° 167°E, 00° 175°W, 22°N 158°W, 22°N 156°W, 00° 120°W jusqu'au pôle Sud."

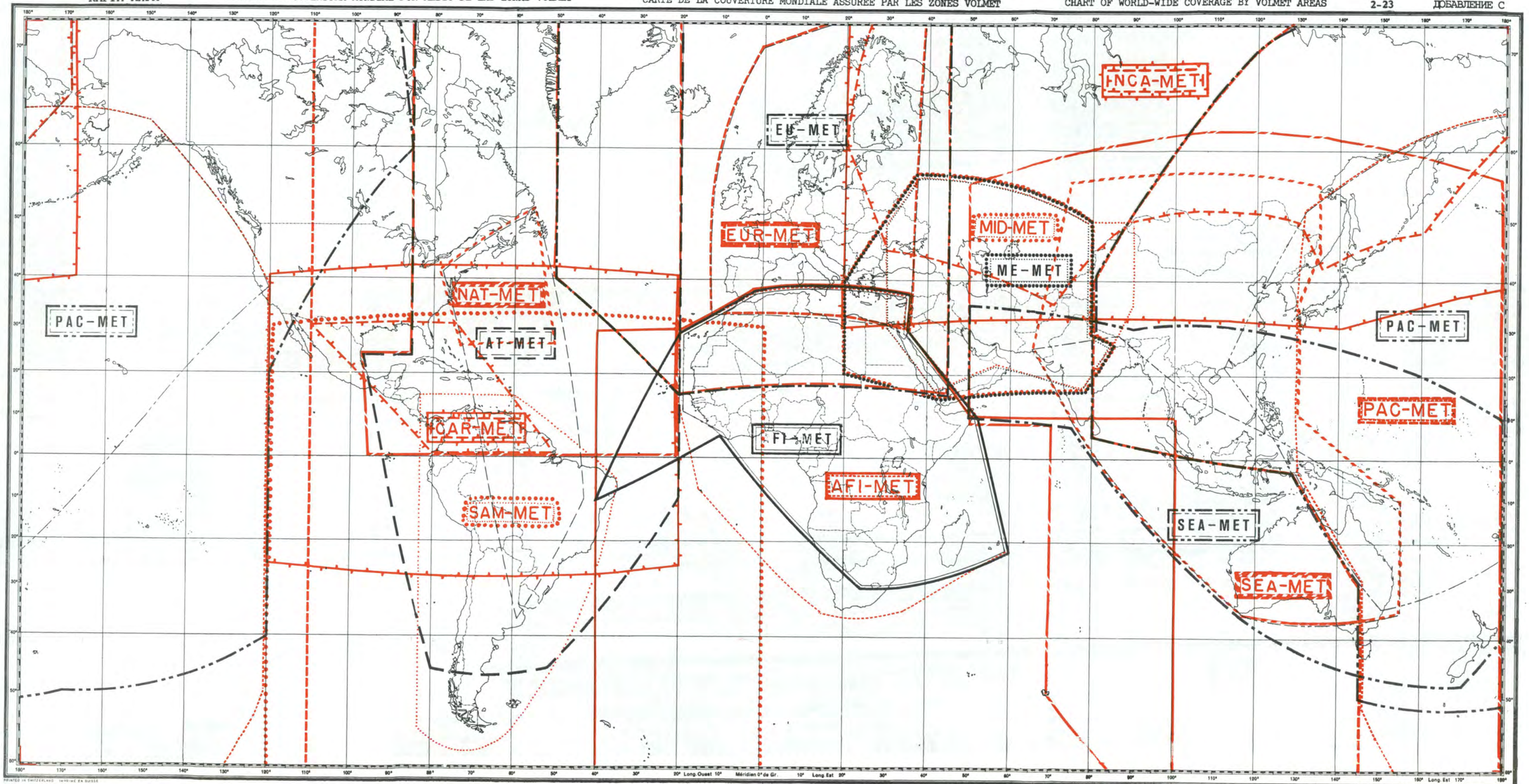
ADD Allotissement de fréquences: Une famille supplémentaire est nécessaire.

Raison: Les limites est et ouest sont prolongées vers le pôle Sud afin d'inclure les routes polaires partant des îles du Pacifique à destination de l'Afrique du Sud.

ADD 27/103A Ajouter la ZLAMP décrite dans l'alinéa 2) de la Recommandation 2/3 une fois que les Etats intéressés auront pris les mesures dont il est question à l'alinéa b).

ADD 27/103B Ajouter la ZLAMP-NCA une fois que les Etats intéressés auront pris les mesures dont il est question dans la Recommandation 2/5.

КАРТА МИРА | MAPA DE LA COBERTURA MUNDIAL POR MEDIO DE LAS ZONAS VOLMET | CARTE DE LA COUVERTURE MONDIALE ASSURÉE PAR LES ZONES VOLMET | CHART OF WORLD-WIDE COVERAGE BY VOLMET AREAS



PRINTED IN SWITZERLAND IMPRIMÉ EN SUISSE

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

APPENDICE D

Amendements qu'il est recommandé d'apporter à la description des zones d'allotissement et de réception VOLMET et aux besoins en fréquences figurant à l'Appendice 27, Partie II, Article 3 du Règlement des radiocommunications de l'UIT. La numérotation des paragraphes est la même que celle des paragraphes correspondants de l'Appendice 27.

Note 1: Cf. également la Recommandation 2/10.

Note 2: Les abréviations ci-après sont utilisées dans la révision de l'Appendice 27:

ADD - Addition d'un nouveau paragraphe.

MOD - Modification d'un paragraphe existant.

SUP - Suppression d'un paragraphe existant.

Zone VOLMET - AFRIQUE-OCEAN INDIEN (AFI-MET)

Il a été convenu que pour fournir un service VOLMET aux vols entre l'Amérique du Sud et l'Afrique du Sud et entre l'Afrique du Sud et l'Australie, les zones d'allotissement et de réception devraient être élargies et redéfinies par les nouvelles limites ci-après:

MOD 27/174 "La zone d'allotissement AFI-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 29°N 20°W, passe par les points 37°N 03°W, 37°N 36°E, 30°N 35°E, 10°N 52°E, 22°S 60°E, ~~30°S-34°E, 30°S-24°E,~~ 35°S 35°E, 35°S 15°E, 08°S 15°W, 12°N 20°W, pour rejoindre le point 29°N 20°W."

MOD 27/175 "La zone de réception AFI-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 37°N 03°W, passe par les points 37°N 36°E, 30°N 35°E, 10°N 52°E, ~~22°S-60°E, 30°S-34°E, 30°S, 24°E, 05°N-10°W, 10°S-40°W,~~ 10°N 100°E, le pôle Sud, 29°N 40°W, 29°N 20°W, pour rejoindre le point 37°N 03°W."

NOC Allotissement de fréquences

Zone VOLMET-ATLANTIQUE (AT-MET)

Il a été convenu de changer la désignation d'ATLANTIQUE (AT-MET) en NORD ATLANTIQUE (NAT-MET).

A la suite de la création des zones d'allotissement et de réception CARAIBES (CAR-MET) et AMERIQUE SUD (SAM-MET), il a été convenu que les zones d'allotissement et de réception seraient délimitées comme suit:

MOD 27/176 "La zone d'allotissement NAT-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 41°N 78°W, passe par les points 51°N 55°W, ~~10°S-43°W, 37°S-59°W,~~ 24°N 50°W, 24°N 74°W, pour rejoindre le point 41°N 78°W."

MOD 27/177 "La zone de réception NAT-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 24°N 97°W, passe par les points 24°N 85°W, 75°N 85°W, 75°N 20°W, ~~10°S-20°W, 46°S-52°W, 46°S-80°W,~~ 00° 20°W, 00° 95°W, pour rejoindre le point 24°N 97°W."

ADD Allotissement de fréquences: Une famille supplémentaire est nécessaire.

Zone VOLMET - EUROPE (EUR-MET)

Il a été convenu de remplacer la désignation d'EU-MET par EUR-MET.

Il a été convenu qu'aucun changement n'était nécessaire aux zones d'allotissement et de réception EUR-MET et les dispositions 27/178 et 27/179 restent donc inchangées.

ADD Allotissement de fréquences: En raison de l'impossibilité de fournir aux exploitants d'aéronefs, avec une seule des familles de fréquences actuelles, et dans le temps dont on dispose, les prévisions de région terminale et les observations de surface additionnelles dont ils ont besoin, il a été convenu qu'une famille supplémentaire était nécessaire.

Zone VOLMET - MOYEN-ORIENT (MID-MET)

Il a été convenu de remplacer la désignation de ME-MET par MID-MET.

Il a été convenu qu'il n'est pas nécessaire de remanier la délimitation de la zone d'allotissement MID-MET et, par conséquent, 27/180 demeure inchangé.

Il a été convenu de modifier la limite est de la zone de réception MID-MET afin d'inclure Urumchi, ce qui se traduit par le remaniement de la délimitation de la zone de réception MID-MET, comme suit:

MOD 27/181 "La zone de réception MID-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 50°N 80°E, passe par les points 50°N 90°E, ~~29°N-80°E, 27°N-85°E,~~ 35°N 90°E, 27°N 85°E, 16°N 78°E, ~~15°N-42°E, 20°N--20°E, 40°N-20°E,~~ 22°N 56°E, 16°N 42°E, 30°N 30°E, 51°N 30°E, 57°N 37°E, pour rejoindre le point 50°N 80°E."

ADD Allotissement de fréquences: Une famille de fréquences supplémentaire est nécessaire.

Zone VOLMET - PACIFIQUE (PAC-MET)

Il a été convenu de remanier la délimitation de la zone d'allotissement PAC-MET afin d'inclure l'Ile Christmas, Tahiti et la Nouvelle-Zélande, comme suit:

MOD 27/182 "La zone d'allotissement PAC-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 52°N 132°E, passe par les points 63°N 149°W, 38°N 120°W, ~~23°S-180°, 34°S-150°E,~~ 50°S 120°W, 50°S 145°E, 28°S 145°E, 03°S 129°E, 22°N 112°E, pour rejoindre le point 52°N 132°E."

Il a été convenu de remanier comme suit la délimitation de la zone de réception PAC-MET:

MOD 27/183 "La zone de réception PAC-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 60°N 100°E, passe par le point 80°N 160°W, ~~75°N-90°W,-60°N-85°W,-20°N-120°W,-40°S-120°W,-50°S-170°W,-50°S-145°E,~~ le pôle Nord, le pôle Sud, le long du méridien 110°W, par les points 28°S 145°E, 03°S 129°E, 05°N 80°E, 40°N 80°E, pour rejoindre le point 60°N 100°E."

ADD Allotissement de fréquences: Une famille supplémentaire est nécessaire.

Zone VOLMET - ASIE DU SUD-EST (SEA-MET)

Pour répondre aux besoins des services Afrique du Sud - Australie et des vols internationaux dans la Région de l'Asie du Sud-Est, il a été convenu de remanier la délimitation de la zone d'allotissement et de réception SEA-MET, comme suit:

MOD 27/184 "La zone d'allotissement SEA-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point ~~29°N-86°E,~~ 55°N 75°E, passe par les points 55°N 135°E, 45°N 135°E, 35°N 130°E, 10°N 130°E, 10°S 155°E, 35°S 155°E, 35°S 116°E, 08°N 75°E, 26°N 65°E, ~~15°N-105°E~~, pour rejoindre le point ~~29°N-86°E,~~ 55°N 75°E."

MOD 27/185 "~~La zone de réception SEA-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 35°N-50°E, passe par les points 30°N-90°E,-10°N-180°,-40°S-180°, 48°S-170°E,-35°S-116°E,-08°N-75°E,-10°N-50°E, pour rejoindre le point 35°N-50°E.~~"

"La zone de réception SEA-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 55°N 50°E, passe par les points 55°N 180°, 50°S 180°, 50°S 70°E, 08°N 70°E, 08°N 50°E, pour rejoindre le point 55°N 50°E."

ADD Allotissement de fréquences: Deux familles supplémentaires sont nécessaires.

Zone VOLMET - CARAIBES (CAR-MET)

En rapport avec la réduction de la zone VOLMET AT-MET, maintenant désignée par les abréviations NAT-MET, et pour répondre à des besoins éventuels, la zone VOLMET des Caraïbes a été créée, avec des zones d'allotissement et de réception délimitées comme suit:

ADD 27/185A La zone d'allotissement CAR-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 30°N 110°W, passe par les points 30°N 75°W, 00° 50°W le long de l'équateur jusqu'à 00° 80°W, pour rejoindre le point 30°N 110°W.

ADD 27/185B La zone de réception CAR-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 40°N 120°W, passe par les points 40°N 20°W, 25°S 20°W, 25°S 120°W, pour rejoindre le point 40°N 120°W.

ADD Allotissement de fréquences: Une famille de fréquences est nécessaire.

Zone VOLMET - SUD AMERIQUE (SAM-MET)

Afin de répondre à des besoins éventuels, la zone VOLMET Sud Amérique a été créée avec des zones d'allotissement et de réception délimitées comme suit:

ADD 27/185C — La zone d'allotissement SAM-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 15°N 83°W, passe par les points 15°N 60°W, 05°S 35°W, 55°S 60°W, 55°S 83°W, pour rejoindre le point 15°N 83°W.

ADD 27/185D — La zone de réception SAM-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 30°N 120°W, passe par les points 30°N 00°, le pôle Sud, pour rejoindre le point 30°N 120°W.

ADD Allotissement de fréquences: Une famille de fréquences est nécessaire.

Zone VOLMET - NORD CENTRE ASIE (NCA-MET)

Afin d'assurer la fourniture des renseignements météorologiques nécessaires aux vols au-dessus du territoire de l'Union soviétique, la zone VOLMET Nord et Centre Asie a été créée avec des zones d'allotissement et de réception délimitées comme suit:

ADD 27/185E — La zone d'allotissement NCA-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 76°N 32°E, passe par les points 80°N 90°E, 75°N 168°W, 66°N 168°W, 48°N 160°E, 42°N 135°E, 50°N 130°E, 50°N 90°E, 35°N 70°E, 45°N 30°E, 60°N 20°E, pour rejoindre le point 76°N 32°E.

ADD 27/185F — La zone de réception NCA-MET est délimitée par une ligne qui, partant du pôle Nord passe par les points 40°N 168°W, 30°N 140°E, 30°N 20°E, pour rejoindre le pôle Nord.

ADD Allotissement de fréquences: Deux familles de fréquences sont nécessaires.

APPENDICE E

Historique et activités du Groupe d'experts sur le Service d'information de vol intégrée pour l'exploitation (OFISP)

1. La nécessité d'une information de vol intégrée pour l'exploitation a été soulevée pour la première fois par l'IFALPA à l'occasion de la Réunion régionale de navigation aérienne Asie/Pacifique (Honolulu, 1973). L'IFALPA avait signalé que l'information de vol était transmise aux aéronefs par "blocs" distincts (MET, ATS, AIS, etc.), par différentes méthodes (émissions VOLMET, transmissions dirigées, appel général, etc.) et par différents moyens (voies aéronautiques, voies des compagnies). Elle estimait que de nombreux renseignements inutiles pour l'exploitation, tels que les couches de nuages en altitude, étaient communiqués par émissions VOLMET alors que, d'autre part, ces émissions ne contenaient pas tous les renseignements souhaitables pour l'exploitation, par exemple la mise hors service d'une piste. L'information de vol devrait être intégrée du point de vue opérationnel en un minimum de "blocs" ne contenant que les renseignements nécessaires dans le poste de pilotage au moment où ils sont transmis, et qu'ils devraient être fournis aux aéronefs par des méthodes modernes, automatiques de préférence.

2. En application de la Recommandation 2/1 de la Réunion régionale ASIE/PAC, la Commission de Navigation aérienne a, le 12 décembre 1974, inscrit la question de la fourniture de renseignements aux aéronefs sous une forme intégrée en tant que point 8 de l'ordre du jour de la 9ème Conférence de Navigation aérienne. Les 6 et 11 février 1975, la Commission a institué un Groupe d'experts sur le service d'information de vol pour l'exploitation (OFIS), qu'elle a chargé d'établir des recommandations et des documents appropriés destinés à être soumis à l'examen de la Conférence.

3. La Commission de Navigation aérienne a donné au Groupe OFIS le mandat suivant:

> "Elaborer des recommandations à l'intention de la neuvième Conférence de Navigation aérienne en vue de fournir aux aéronefs en vol des renseignements ATS, MET, AIS et autres renseignements indispensables, sous une forme intégrée du point de vue opérationnel, et d'assurer la coordination nécessaire ATS/MET."

4. Le Groupe OFIS a tenu une réunion et il a élaboré des documents qui ont été examinés à la neuvième Conférence de Navigation aérienne. Un compte rendu des débats figure dans le rapport sur le point 8 de l'ordre du jour de la Conférence.

5. Pour l'essentiel, la neuvième Conférence de Navigation aérienne a approuvé le principe général de la fourniture aux pilotes de renseignements intégrés du point de vue opérationnel, tel qu'il avait été élaboré par le Groupe OFIS. Ce principe vise à fournir au pilote les renseignements qui lui sont nécessaires pendant le vol d'une manière qui améliore l'efficacité de l'exploitation et ce, de la façon suivante:

a) en groupant, dans des messages aussi peu nombreux que possible, répondant aux besoins opérationnels associés à la phase de vol considérée, les renseignements AIS, ATS, MET et tous autres renseignements pertinents;

b) en simplifiant et en normalisant, chaque fois que c'est possible, le contenu des messages, sans nuire à la communication des éléments essentiels et en laissant au pilote la possibilité de demander et d'obtenir le complément d'information dont il aurait besoin;

afin:

a) d'assurer, le cas échéant, la compatibilité des procédures d'établissement de renseignements destinés à être transmis aux aéronefs en vol;

b) d'éviter dans la mesure du possible la transmission de renseignements redondants;

c) de rationaliser l'emploi des installations de télécommunications air-sol existantes et d'envisager l'emploi de futures méthodes automatiques.

6. La Commission de Navigation aérienne continue d'étudier la nécessité d'entreprendre d'autres recherches sur la fourniture de renseignements aux aéronefs sous une forme intégrée. Il semble toutefois que des travaux supplémentaires seraient nécessaires sur les points suivants:

a) teneur des messages,

b) format des messages,

c) moyens de communication,

d) mise en application initiale et à long terme du principe,

e) établissement des spécifications de l'OACI.

7. La Commission de Navigation aérienne décidera en temps utile des mécanismes nécessaires pour effectuer ces travaux supplémentaires.

Point 3 de l'ordre du jour: Examen de l'emploi actuel des hautes fréquences dans le service mobile aéronautique (R) et détermination des besoins futurs, y compris la détermination des renseignements complémentaires que les Etats devraient fournir et la façon dont ces renseignements devraient être présentés à la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT (1978)

3.1 Besoins en fréquences ZLARN

3.1.1 L'examen des besoins en fréquences ZLARN a conduit aux conclusions suivantes:

3.1.1.1 Etant donné que plusieurs Etats n'ont pas présenté d'exposé de leurs besoins et, en l'absence d'une coordination entre les Etats qui partagent des ZLARN communes, il n'a pas été possible d'élaborer un exposé récapitulatif valable des besoins.

3.1.1.2 Le fait que ces Etats n'ont pas présenté d'exposé de leurs besoins à l'OACI pourrait être interprété comme signifiant que les besoins de ces Etats n'existent plus, ou qu'ils ne sont pas modifiés, mais ni l'une ni l'autre de ces deux hypothèses n'a pu être confirmée.

3.1.1.3 Il a été noté que les Etats ont exposé, ou exposeront à l'UIT, en réponse à la Lettre circulaire n° 354 de l'IFRB, des besoins qui peuvent ne pas être compatibles avec ceux qui ont été indiqués à l'OACI.

3.1.1.4 La réunion est convenue en conclusion que les exposés présentés à l'OACI par les Etats seraient récapitulés dans le rapport de la réunion; cette récapitulation figure à l'Appendice A à la présente partie du rapport.

3.1.1.5 La réunion a également formulé la recommandation ci-après pour faciliter les travaux de l'OACI en prévision de la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT (1978).

RECOMMANDATION 3/1 - PLANS PREPARATOIRES A LA CONFERENCE ADMINISTRATIVE MONDIALE DES RADIOCOMMUNICATIONS DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R) DE L'UIT (1978)

Il est recommandé que l'IFRB soit invité à informer l'OACI des résultats de sa planification technique préparatoire à la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT (1978), compte tenu de l'exploitation des renseignements reçus en réponse à la lettre circulaire n° 354 de l'IFRB.

3.2 Incidence de l'évolution des techniques de communication sur les besoins du Service mobile aéronautique (R) en fréquences HF

3.2.1 La réunion a examiné l'incidence que pourraient avoir les communications par satellite et les liaisons de données air-sol sur les zones d'allotissement et les besoins en fréquences HF du Service mobile aéronautique (R). Elle a reconnu qu'un système opérationnel de communications par satellite pourrait finalement se développer, mais il n'a pas semblé que le temps nécessaire à cette évolution aurait une incidence significative sur la planification des fréquences HF du Service mobile aéronautique (R) dans les limites du calendrier envisagé par la réunion. En ce qui concerne la transmission des données HF, des dispositions ont été examinées, dans le cadre du paragraphe ADD 27/11A, qui figure en appendice au rapport sur le point 5, en vue de permettre la mise au point de liaisons de données HF.

3.3 Evaluation des besoins en fréquences HF

3.3.1 Travaux préparatoires des Etats en vue de la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT (1978)

3.3.1.1 La réunion a pris connaissance des demandes toujours croissantes en fréquences du spectre HF et elle a estimé qu'il est essentiel que, dans le cadre de leurs travaux préparatoires à la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT (1978), les Etats élaborent des éléments justificatifs à l'appui de leurs besoins en fréquences.

RECOMMANDATION 3/2 - JUSTIFICATION DES PROPOSITIONS RELATIVES AUX BESOINS EN FREQUENCES PRESENTEES A LA CONFERENCE ADMINISTRATIVE MONDIALE DES RADIOCOMMUNICATIONS DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R) DE L'UIT (1978)

Il est recommandé que, dans le cadre de leurs travaux préparatoires à la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT (1978), les Etats accompagnent de tous les éléments justificatifs nécessaires leurs propositions relatives aux besoins en fréquences.

3.3.2 Fréquences nécessaires compte tenu de la disponibilité des fréquences

3.3.2.1 La réunion a étudié la nécessité de répondre aux besoins actuels et futurs en fréquences pour les différentes catégories du Service mobile aéronautique (R) HF. La création de nouvelles ZLAMP, le trafic croissant et les modifications des besoins de l'exploitation exigent de mettre en oeuvre de nouvelles familles de fréquences. D'après les principes de planification appliqués dans l'Appendice 27 et dans l'hypothèse d'une mise en oeuvre complète de la technique BLU dans les limites des bandes disponibles, il a paru évident que les fréquences disponibles ne permettaient pas de répondre aux besoins. Par exemple, dans les bandes 11 MHz et 13 MHz, si l'on admet qu'une seule fréquence de chaque famille peut être située dans la bande 11 MHz ou dans la bande 13 MHz, on disposerait du nombre ci-après de fréquences à allotir, compte tenu des amendements qu'il est prévu d'apporter à l'Appendice 27: 41 + 33 = 74 fréquences.

3.3.2.2 Si l'on reconnaît qu'il n'a pas été possible de parvenir au cours de la Réunion à une détermination définitive des fréquences à allotir à certains des types de zone d'allotissement, mais si l'on emploie dans la mesure du possible celles qui sont indiquées et si l'on fait preuve de bon sens, les nombres de fréquences ci-après semblent nécessaires, à titre provisoire et approximatif.

Note.- Les Etats doivent reconnaître que les chiffres et la méthodologie ci-après ne sont utiles que pour la justification des conclusions exposées en 3.3.2.5. En tant que tels, ces chiffres et cette méthodologie n'ont pas été suffisamment élaborés au cours de la réunion et il est à espérer que l'application des Recommandations 3/3 et 3/4 permettra de résoudre ces incertitudes.

3.3.2.3 "Facteurs de partage" actuellement appliqués dans l'Appendice 27 pour les bandes 11 MHz et 13 MHz dans les ZLAMP:

11 MHz: 43 allotissements
15 voies
ce qui correspond à un "facteur de partage" de $\frac{43}{15} = 2,86$

13 MHz: 36 allotissements
13 voies
ce qui correspond à un "facteur de partage" de $\frac{36}{13} = 2,76$

On obtient donc un "facteur de partage" moyen de 2,8.

3.3.2.3.1 Il a été admis au paragraphe 3.3.2.1 que chaque ZLAMP ou ZLARN a besoin d'une fréquence de l'ordre de 11 MHz ou 13 MHz, mais cette hypothèse n'est peut-être pas toujours justifiée dans la pratique (voir aussi paragraphe 2.1.7).

3.3.2.3.2 Demandes en familles de fréquences dans l'Appendice 27 révisé, d'après les besoins énoncés et les prévisions:

	ZLAMP) VOLMET)	58	besoins énoncés
	OPN	47*	besoins énoncés
	ZLARN	103(+)	prévisions
xx	OFIS	5	prévisions
		213	besoins

(*) La réunion a reconnu que ce nombre se rapportait à des familles de voies qu'il n'était pas possible de traduire en familles de fréquences, faute de temps (voir paragraphe 3.4.8.6).

(+) L'Appendice 27 actuel prévoit 22 allotissements ZLAMP.
L'Appendice 27 révisé stipule 42 allotissements ZLAMP.
"Facteur de croissance":
$\frac{42}{22} = 1,9$
Allotissements actuels de voies 11 MHz et 13 MHz dans les ZLARN: 54.
Si l'on admet le même "facteur de croissance" que pour les ZLAMP, il faudra prévoir dans l'Appendice révisé: 54 x 1,9 = 103 familles.

xx Note.- Le nombre indiqué pour les besoins éventuels est de 5, mais il convient de voir cependant le paragraphe 2.9.2 et la Recommandation 2/9.

3.3.2.3.3 Dans l'Appendice 27 (révisé), le "facteur de partage" doit être inférieur au facteur actuellement appliqué (2,8) pour les raisons suivantes:

a) agrandissement des ZLAMP;

b) création de nouvelles ZLAMP;

c) du fait de la mise en oeuvre de liaisons de données, il n'est pas possible d'utiliser des calques entre différentes classes d'émissions réalisées sur la même voie, ce qui nécessite de prévoir des voies "liaison de données" spéciales;

d) il faudra tolérer jusqu'en 1987 un environnement mixte BLU/BLD, ce qui réduit le nombre des voies BLU disponibles pour allotissement;

e) contrairement à la contrainte hypothétique suggérée en vue de l'application de l'Appendice révisé, l'Appendice actuel permet d'utiliser à la fois des voies 11 MHz et des voies 13 MHz dans la même famille de fréquences.

3.3.2.4 Il semble raisonnable dans ces conditions d'utiliser un "facteur de partage" de 2,6. Le nombre de voies à allotir dans les bandes 11 et 13 MHz dans l'Appendice 27 révisé, en admettant qu'il n'y ait pas de réduction dans les bandes (R) est de 74. En faisant abstraction de toute réduction évoquée en c) et d) ci-dessus du nombre des voies disponibles, on pourrait prévoir:

74 x 2,6 = 192 familles,

c'est-à-dire 90% environ des 213 familles indiquées comme nécessaires.

3.3.2.4.1 Dans les calculs ci-dessus, satisfaction est donnée aux besoins de l'IATA dans l'hypothèse contestable que l'on peut partager les familles de fréquences OPN alloties à des "zones mondiales" non définies en leur appliquant le même "facteur de partage" que pour les ZLAMP et les ZLARN définies.

3.3.2.5 D'après ce qui précède, il serait peut-être possible de répondre aux besoins énoncés. Compte tenu toutefois du manque de certitude de l'estimation des besoins pour certaines catégories, cela risque de ne pas être possible et il faudrait donc envisager les priorités relatives des différentes catégories de zones d'allotissement. On pourrait peut-être s'inspirer dans ce domaine de la priorité d'acheminement des différentes catégories de messages définies dans l'Annexe 10, Volume II, Chapitre 5, paragraphe 5.1.8.

3.3.2.6 Diverses méthodes théoriques d'évaluation des besoins en fréquences ont été présentées. Il a été reconnu en conclusion que, si les méthodologies proposées et les débats dont elles ont fait l'objet étaient intéressants et utiles, la réunion n'a toutefois pas été en mesure de déterminer une méthode applicable d'une manière générale. Cependant, reconnaissant qu'il est souhaitable de disposer d'une méthode en la matière, la réunion a formulé la recommandation suivante.

RECOMMANDATION 3/3 - NECESSITE DE DISPOSER D'UNE METHODE POUR ETABLIR LES BESOINS EN FREQUENCES DE CHAQUE ETAT

Il est recommandé que les Etats soient encouragés à poursuivre leurs études en vue d'établir des critères, notamment des critères d'encombrement des voies, pour la détermination des besoins en fréquences et qu'ils présentent des propositions appropriées à la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT (1978) afin de faciliter la détermination des besoins en fréquences sur une base équitable. Il est reconnu que, dans certains cas, l'encombrement des voies ne constitue pas un facteur déterminant dans l'établissement des besoins en fréquences.

3.3.2.7 Il a été reconnu également qu'il était nécessaire d'élaborer des critères en vue de grouper les besoins individuels en fréquences sous la forme d'un plan d'ensemble, qui pourrait faire correspondre les besoins d'ensemble à la disponibilité totale des fréquences et la recommandation ci-après a été formulée en conséquence.

RECOMMANDATION 3/4 - NECESSITE DE DISPOSER D'UNE METHODE POUR ETABLIR LES BESOINS D'ENSEMBLE EN FREQUENCES COMPTE TENU DE LA DISPONIBILITE DES FREQUENCES

Il est recommandé que les Etats qui sont en mesure de le faire soient encouragés à étudier des critères en vue de la détermination des besoins d'ensemble en fréquences, compte tenu du spectre disponible, et que ces Etats présentent des propositions à la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT (1978) afin de faciliter l'établissement d'un plan d'allotissement de fréquences.

3.4 Communications du contrôle d'exploitation (régularité des vols)

3.4.1 La réunion a reconnu que les administrations aéronautiques sont généralement familiarisées avec les communications du contrôle d'exploitation (régularité des vols) et sont conscientes de la nécessité de disposer de ce type de communications. Une parfaite compréhension de la validité et de la nature du besoin de disposer de communications du contrôle d'exploitation (régularité des vols) à grande distance sera néanmoins indispensable lorsque la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT (1978) examinera ce besoin. En conséquence, la réunion est convenue de développer ces aspects de la question dans son rapport.

3.4.2 En décembre 1950, le Conseil de l'OACI a adopté, pour l'expression "contrôle d'exploitation", la définition ci-dessous qui, avec la norme qui lui est associée, figure aux Chapitres 1 et 3, dans la 1ère Partie de l'Annexe 6:

Définition, Chapitre 1er: Contrôle d'exploitation. Exercice du droit de faire entreprendre, poursuivre, dérouter ou terminer un vol.

Norme, Chapitre 3: 3.3 La responsabilité du contrôle d'exploitation incombera à l'exploitant ou à son représentant désigné.

Note.- La disposition ci-dessus n'affecte en rien les droits ni les obligations d'un Etat vis-à-vis de l'exploitation des avions immatriculés par lui.

3.4.3 Les communications à des fins intéressant la régularité des vols sont les communications non publiques qui ont trait à la coordination, par un exploitant d'aéronef ou par son représentant désigné, des heures d'arrivée et de départ, des comptes rendus de position en route, des amendements aux plans de vol, des comptes rendus transmis en cours de vol en ce qui concerne des questions techniques et l'entretien, et d'autres communications du même genre qui sont décrites dans la Circulaire 45-AN/40 de l'OACI et aussi conformément aux dispositions du paragraphe 5.1.8.6 du Chapitre 5 de l'Annexe 10, Volume II. Les communications intéressant la régularité des vols sont souvent appelées "communications du contrôle d'exploitation", expression qui est définie comme suit dans l'Annexe 10 de l'OACI, Volume I, 2ème Partie, Chapitre 1er: "Communications du contrôle d'exploitation. Communications devant permettre d'exercer un contrôle sur le commencement, la poursuite, le déroutement ou l'achèvement d'un vol conformément aux dispositions de l'Annexe 6."

3.4.4 L'emploi des fréquences VHF qui comprennent dans certaines zones les fréquences de 128,825 MHz à 132,025 MHz pour les communications du contrôle d'exploitation à courte distance ne rend pas moins nécessaires les communications du contrôle d'exploitation à grande distance.

3.4.5 Les réseaux actuels de radiotéléphonie HF détaillés dans les plans régionaux de navigation aérienne de l'OACI utilisent des assignations de familles de fréquences conformément aux principes d'allotissement du Règlement des radiocommunications de l'Appendice 27 de l'UIT. Pour les communications directes en radiotéléphonie, ces réseaux ne peuvent pas toujours répondre aux besoins des communications du contrôle d'exploitation (régularité des vols) pour les raisons ci-après:

a) Les principes techniques sur lesquels sont fondés les plans d'allotissement de l'UIT limitent l'utilisation des fréquences HF des ZLAMP/ZLARN à des zones géographiques précises qui correspondent en général à la structure des services de la circulation aérienne. En raison de l'application des courbes indiquant les portées du brouillage prévues à l'Appendice 27, ces fréquences ne peuvent être utilisées pour les communications radiotéléphoniques d'un exploitant d'aéronefs de cet exploitant (situé en général dans son pays d'origine) et les aéronefs de l'exploitant qui évoluent n'importe où dans le monde.

b) Les stations ZLAMP qui font partie des réseaux HF RTF acheminent normalement des communications avec les aéronefs dans une zone géographique donnée (FIR/OCA). Le mode et les méthodes d'utilisation, les fréquences employées et la charge du trafic sont liés à la fourniture des services de la circulation aérienne dans ces régions. A l'exception de certaines zones océaniques les besoins des services de la circulation aérienne concernant les communications sur des distances n'excédant pas 1 000 milles marins. C'est pourquoi des fréquences plus élevées (plus de 13 MHz) ne sont pas utilisées dans la même mesure que des fréquences d'un ordre inférieur.

c) Les messages ATS et autres adressés à des destinataires situés hors des limites définies des ZLAMP/ZLARN doivent être acheminés par relais sous forme imprimée sur les circuits du service fixe aéronautique. En conséquence, les échanges directs RTF avec ces destinataires sont exclus.

3.4.6 La réunion est convenue en conséquence qu'il est nécessaire de disposer d'un service de communications qui puisse permettre des communications verbales directes entre les exploitants et leurs aéronefs, où qu'ils puissent se trouver, dans le monde entier. Cependant, comme la réunion a noté que l'Appendice 27 ne contient que très peu de dispositions concernant les fréquences qui peuvent être utilisées sur un plan mondial, il a été convenu en outre que la révision de l'Appendice 27 devra permettre l'élaboration de dispositions normatives appropriées ainsi que les allotissements de fréquences supplémentaires qui seront nécessaires pour que les Etats puissent faire les assignations de fréquence voulues afin de permettre des communications directes entre les exploitants et leurs aéronefs n'importe où dans le monde.

3.4.7 Objectifs de la planification

3.4.7.1 La réunion a estimé que l'Appendice 27 révisé restera en vigueur pendant quelques dizaines d'années au moins. Pendant cette période, on assistera à une augmentation très marquée du volume des communications du contrôle d'exploitation (régularité des vols) et du nombre des stations aéronautiques, et il se produira aussi un certain nombre d'éruptions chromosphériques. La planification des allotissements devra donc tenir compte de la croissance des communications ainsi que de la distribution des échanges selon les fréquences utilisables lorsque les cycles d'éruptions chromosphériques atteindront leur maximum.

3.4.7.2 Lorsqu'elle a examiné les facteurs qui influent directement sur la projection des besoins en voies pour les communications du contrôle d'exploitation (régularité des vols), la réunion a reconnu les facteurs suivants comme significatifs:

- régions où ces voies seront nécessaires
- répartition géographique des stations aéronautiques au sol
- nombre des stations aéronautiques
- nombre des exploitants d'aéronefs
- structure des routes
- nombre des aéronefs qui seront dotés de moyens HF
- disponibilité des voies
- encombrement des voies
- cycle des éruptions chromosphériques.

3.4.7.3 La réunion s'est rendu compte que, pour pouvoir exprimer les besoins en voies sous forme de fréquences nécessaires, il faudra tenir compte du total des familles de fréquences disponibles, des courbes indiquant les portées du brouillage et de la charge des voies (pour déterminer la façon dont les fréquences et/ou les familles de fréquences utilisées dans une même région seront réparties, ainsi que de l'emplacement des stations (pour déterminer les possibilités de partage des fréquences, dans le temps et en fonction des régions géographiques). Il est nécessaire à cet égard d'étudier plus en détail la manière dont les "courbes indiquant les portées du brouillage" seraient appliquées aux assignations mondiales pour déterminer l'étendue du partage des fréquences dans des circonstances déterminées (voir paragraphe 5.1.9 et Recommandation 5/2 dans le rapport sur le point 5).

3.4.8 Besoins en voies pour le contrôle d'exploitation (régularité des vols)

3.4.8.1 La réunion a pris connaissance de certains besoins du contrôle d'exploitation aéronautique, qui ont été exposés par quelques Etats. Elle a aussi pris connaissance des besoins coordonnés des exploitants d'aéronefs représentés par l'IATA. Il a été entendu que, dans certains cas, les besoins exposés par les Etats étaient englobés dans les besoins coordonnés de l'IATA lorsqu'il s'agissait de ceux de la compagnie aérienne nationale, mais que, dans d'autres cas, les besoins exposés par certains Etats concernaient des exploitants d'aéronefs non compris dans l'exposé coordonné de l'IATA.

3.4.8.2 Il est reconnu que les Etats, en réponse à la lettre circulaire n° 354 de l'IFRB, indiqueront en détail leurs besoins individuels pour le contrôle d'exploitation aéronautique, mais le principe et la détermination des besoins coordonnés du contrôle d'exploitation aéronautique devraient constituer en fin de compte la base sur laquelle la CAMR du SMA(R) de l'UIT (1978) élaborera son plan.

3.4.8.3 Pour déterminer les besoins coordonnés du contrôle d'exploitation aéronautique, la méthode ci-après a été suivie:

a) Il semble exister six zones géographiques principales à l'intérieur desquelles des stations aéronautiques au sol seront installées pendant la durée du plan révisé d'allotissement pour répondre à ces besoins. On peut prévoir avec une relative certitude l'emplacement de ces stations dont chacune sera en principe rattachée au bureau principal d'un exploitant d'aéronefs. Il va de soi que la densité des stations au sol variera selon les régions géographiques.

b) Pour l'instant, c'est dans les régions Europe et Amérique du Nord que la situation est la plus pressante, tant pour ce qui est de la densité des stations que de l'importance des parcs aériens dont la base se trouve dans ces régions. La densité des stations au sol déployées dans les zones et régions ci-dessus ne semble pas devoir augmenter beaucoup à l'avenir. Par contre, celle des stations situées dans d'autres régions géographiques augmentera sans doute assez nettement.

c) Les études ont mis en évidence des besoins distinctifs en communications aux fins du contrôle d'exploitation. On constate par exemple que les exploitants dont les aéronefs utilisent un réseau de route très étendu dans le monde entier doivent pouvoir communiquer avec leurs aéronefs n'importe où dans le monde. Les communications sont aussi nécessaires pour d'autres usages, par exemple les vols d'essai et d'inspection, les opérations de secours en cas de désastre, etc. Il y a un deuxième groupe de besoins fondamentaux qui se rapportent notamment aux opérations d'observation spéciale par les aéronefs des phénomènes météorologiques importants et qui, s'ils sont tout aussi justifiés sur le plan de l'exploitation, pourraient être considérés comme limités à des régions géographiques qui ne correspondent pas aux notions actuelles de ZLAMP et de ZLARN. Un troisième groupe de besoins, justifiés eux aussi sur le plan d'exploitation, concernent les vols qui pourraient être conpris dans les ZLARN existantes et dont l'exemple typique est fournie par les petites compagnies de troisième niveau, les vols d'appoint pour les plateformes de forage en mer, etc.

3.4.8.4 Une analyse IATA de l'exploitation coordonnée actuelle et future des aéronefs pour la durée prévue d'application du plan, exploitation qui comprend les différentes catégories indiquées à l'alinéa c) du paragraphe 3.4.8.3 ci-dessus, exception faite des besoins limités aux ZLARN, a montré qu'il faut un total de 47 familles de voies. Ce besoin général a été établi par extrapolation, à partir des besoins actuels et compte tenu des facteurs exposés au paragraphe 3.4.7.2 ci-dessus, ainsi que du nombre et de la durée des contacts par radiocommunications qu'il a été possible de déterminer grâce à l'expérience pratique depuis 1966.

3.4.8.5 Pour fournir des voies mondiales utilisables 24 heures par jour dans toutes les conditions de propagation, il faut un total de familles d'au moins six fréquences comprises entre 2850 kHz et 22 MHz. Pour certaines des familles de voies mondiales mentionnées ci-dessus, la charge des voies prévue dans les conditions d'éruptions chromosphériques les plus défavorables fait présager qu'il faudra sans doute ajouter aux voies nécessaires une voie dans la bande supérieure (17 MHz et au-dessus) et une voie dans la bande médiane (13 MHz à 6 MHz).

3.4.8.6 Pour exprimer les besoins en voies et en familles de fréquences sous forme de fréquences alloties - fonction qui est réservée à l'UIT - il faudra appliquer les courbes indiquant les portées du brouillage aux portées utiles et aux zones d'allotissement en vue d'arrêter des critères de partage satisfaisants que l'OACI pourra faire appliquer, ce qui permettra d'utiliser le spectre efficacement.

3.4.8.7 Le temps et les renseignements dont la réunion disposait ne lui ont pas permis de concilier complètement l'ensemble des besoins des différents Etats, d'une part, et les besoins intégrés de l'IATA, d'autre part, et elle a par conséquent décidé d'insérer dans l'Appendice B à la présente partie du rapport un sommaire des besoins individuels soumis par les Etats.

3.4.8.8 La réunion a étudié le déploiement des fréquences alloties pour le contrôle d'exploitation (régularité des vols) ainsi que leur domaine d'utilisation. Il a été reconnu que, tant du point de vue de l'utilisation optimale des fréquences que du point de vue de certains des besoins qui se présentent dans des zones moins étendues que les zones mondiales, provisoirement appelées zones sectorielles, la définition de zones d'étendue limitée pourrait constituer un moyen pratique d'économiser des fréquences. Certains Etats sont en mesure de donner une définition de certains domaines particuliers d'intérêt, mais, lors de l'examen général de l'application de telles mesures, la Réunion est convenue que, pour le moment, la notion de "zones sectorielles" pour les communications du contrôle d'exploitation (régularité des vols) n'est pas suffisamment au point. Il a été reconnu néanmoins qu'il y aurait avantage à mettre au point une telle notion dans le cadre d'un futur programme de travail.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

RECOMMANDATION 3/5 - EVENTUELLE MISE AU POINT DE NOTIONS DE "ZONE SECTORIELLE" POUR LES COMMUNICATIONS DU CONTROLE D'EXPLOITATION (REGULARITE DES VOLS)

Etant donné qu'il peut y avoir, dans le cadre de la notion générale de communications du contrôle d'exploitation (régularité des vols) un besoin auquel il est possible de répondre dans les limites de zones d'étendue limitée qui ne coïncident ni avec les limites de ZLARN, ni avec les limites de ZLAMP actuellement définies, il est recommandé d'inviter instamment les Etats et les organisations internationales qui sont en mesure de le faire à déterminer si de telles notions de zone sectorielle sont utiles, en vue de présenter s'il le faut à de futures réunions de l'OACI et à de futures réunions internationales compétentes des propositions quant à la description des règles relatives à l'allotissement et à l'emploi des fréquences dans ces zones.

RECOMMANDATION 3/6 - MISE AU POINT D'UNE METHODE DE DETERMINATION DES FREQUENCES A ALLOTIR SUR UNE BASE MONDIALE POUR LES BESOINS DU CONTROLE D'EXPLOITATION

Il est recommandé d'inviter instamment les Etats et les organisations internationales à étudier et à mettre au point une méthode de détermination du nombre de fréquences à allotir sur une base mondiale pour les besoins du contrôle d'exploitation, en tenant compte des dispositions des paragraphes 3.4.7 et 3.4.8 ci-dessus.

3.4.9 La réunion a envisagé d'insérer, dans les Parties I et II de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications de l'UIT, des dispositions qui porteraient expressément sur les communications du contrôle d'exploitation aéronautique. On trouvera un résumé de ces dispositions dans l'Appendice C à la présente partie du rapport.

RECOMMANDATION 3/7 - PROPOSITION D'AMENDEMENT DE LA PARTIE I ET DE LA PARTIE II DE L'APPENDICE 27 AU REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS DE L'UIT

Il est recommandé que les amendements qu'il est proposé d'apporter à la Partie I et à la Partie II de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications de l'UIT et qui figurent dans l'Appendice C à la présente partie du rapport soient utilisés par les Etats pour servir de base à un complément d'examen et à la présentation de propositions appropriées à la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT, en février 1978.

3.4.10 En plus d'apporter des amendements à l'Appendice 27, la réunion a jugé nécessaire de mettre à jour la Résolution 14, d'ajouter une recommandation relative à l'allotissement de fréquences pour les communications du contrôle d'exploitation aéronautique à l'échelle mondiale et d'insérer une mention des zones VOLMET dans la Résolution 14 modifiée. On trouvera un résumé de ces modifications et additions dans l'Appendice D à la présente partie du rapport.

RECOMMANDATION 3/8 - PROPOSITION D'AMENDEMENT DE LA RESOLUTION 14 DU REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS ET ADDITION D'UNE NOUVELLE RECOMMANDATION RELATIVE AUX COMMUNICATIONS DU CONTROLE D'EXPLOITATION AERONAUTIQUE

Il est recommandé que les amendements qu'il est proposé d'apporter à la Résolution 14 du Règlement des radiocommunications de l'UIT ainsi que la nouvelle recommandation proposée (REC Aer 2 (A)) qui figurent dans l'Appendice D à la présente partie du rapport soient utilisés par les Etats pour servir de base à un complément d'examen et à la présentation de propositions appropriées à la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT, en février 1978.

3.4.11 La réunion a étudié l'opportunité d'insérer dans l'Appendice 27 révisé une définition de l'expression "communications du contrôle d'exploitation (régularité des vols)". Elle a conclu toutefois que, dans la mesure où il s'agit d'une expression générique également applicable à des bandes du Service mobile aéronautique (R) autres que les bandes qui sont traitées dans l'Appendice 7, une telle définition n'aurait de place que dans le contexte de l'Article 7 du Règlement des radiocommunications. La réunion a décidé de formuler à cet égard la Recommandation 3/9 ci-dessous.

RECOMMANDATION 3/9 - DEFINITION DE L'EXPRESSION "COMMUNICATIONS DU CONTROLE D'EXPLOITATION AERONAUTIQUE" A INSERER DANS L'ARTICLE 7 DU REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS

Il est recommandé que les Etats fassent figurer parmi leurs propositions d'amendement du Règlement des radiocommunications la proposition ci-après:

ADD 429A Communications du contrôle d'exploitation aéronautique

Les communications du contrôle d'exploitation aéronautique dans le Service mobile aéronautique (R) ont pour objet de permettre d'échanger des communications intéressant la régularité des vols.

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

APPENDICE A

Besoins en fréquences ZLARN

AUSTRALIE

	3/3,5 MHz	4,7/5,6/6,6 MHz	9/10/11,3 MHz	13,3 MHz	18 MHz
9A	2	4	2	-	-
9E	2	4	2	-	-
9F	2	4	2	-	-
9G	2	4	2	-	-
9H	2	4	2	-	-
9I	2	4	2	-	-
9J	2	4	2	-	-
Communes à toutes les ZLARN	3	3	3	3	3

	MHz	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18	22
Canada	10			1			1	2	4	1	1	
	10B	2	3	5	5	3	3					
	10C	2	1	4	5	3	2					
	10D	2	3	5	7	3	2					
	10E	3	2	5	3	2	3					
Danemark Groënland	10F		1		1		1					
Danemark Norvège Suède	1+1C	1	2		2	1	1	1	1	1		
France	1+1E	1		1		1		1	1	1		
	5+5D			1	1	2	1		1		1	
	7+7D	1		1*	1		1	1	1	1		
*Besoin additionnel	9+9C+ 9B	4	3		3	1	7		3		1	
	10E	3	2	2	3	1	2		1			
	12D	1			1	1	1					
	12H	2	2		1	1						
Allemagne, République fédérale d'	1+1B	1	2		1			1	1	1		

Ou bien encore, la République fédérale d'Allemagne a besoin d'une famille nationale à usage exclusif avec une fréquence dans la bande 2850-3025 KHz et une fréquence dans la bande 3400-3500 kHz.

Inde — En plus des besoins actuels en fréquences ZLARN, l'Inde demande 3 fréquences dans la bande 2000-2065 kHz pour usage national exclusif. (Voir paragraphe 6.5 du rapport sur le point 6 de l'ordre du jour).

Nouvelle-Zélande — Compte tenu des changements de délimitation convenus pour 9D au paragraphe 2.1.12.4 de la 2ème partie du présent rapport, la Nouvelle-Zélande devra soumettre à l'IFRB des besoins en fréquences révisés pour cette ZLARN.

	MHz	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18	22
Papouasie, Nouvelle-Guinée	9B	4			4		4					
République populaire de Chine	*	22	15	5	32	24	16	10	9	10	4	3

* Nouvelle ZLARN 6G au lieu des subdivisions de zone existante.

	MHz	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22
Royaume Uni	ZLARN 1+1B		2		2			1	1	1		

Note: Ces besoins en fréquences de la sous-ZLARN - 1B étaient auparavant communs à d'autres subdivisions de ZLARN

Etats-Unis	6C	1			1		1		1			
	9B		1		1							
	10A	6	5	3	6	6	4	2	3			
	11	6	8	6	9	7	3	1	2	1	2	
	12A	1	1	1	1							
	12B	1			1	1	1					

	MHz	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18	22
URSS	2							3	6	2	1	
	2A	8	7	4	7	7	5	3				
	2B	6	5	3	8	7	3					
	2C	9	6	3	6	7	3	2				
	3							3	4	1	1	1
	3A	6	5	2	5	7	6					
	3B	8	5	2	8	6	10	2				
	3C	8	6	3	7	6	3	3				
Venezuela	ZLARN 12+12G	4	3	1	3	2	1		1			

APPENDICE B

Besoins en fréquences aux fins du contrôle d'exploitation (Régularité des vols)

1) L'Australie a besoin d'une famille mondiale de fréquences comprenant une fréquence dans chacune des bandes 5-6, 10, 13, 18 MHz et éventuellement d'autres fréquences selon les conclusions auxquelles on s'arrêtera en définitive quant à la manière dont le service sera exploité.

2) Le Canada prévoit qu'il lui faudra deux familles mondiales de fréquences.

3) Le Danemark (Groënland) a besoin d'une fréquence dans la bande 4,7 MHz et d'une fréquence dans la bande 5,6 MHz.

4) Le Danemark, la Norvège et la Suède ont besoin d'une famille mondiale de fréquences qu'ils se partageront pour desservir tous les exploitants d'aéronefs dont le siège se trouve au Danemark, en Norvège et en Suède.

5) La France a besoin de deux familles mondiales de fréquences (une famille complète est actuellement en service, y compris 21945 kHz en France, et certaines fréquences outre-mer).

6) L'Allemagne (République fédérale d') a besoin d'une famille mondiale de fréquences comprenant une voie dans les bandes 4,6/6,6/10/13/18 et 22 MHz ainsi que d'une autre famille régionale de fréquences dans la bande 3,5/4,6 et 6,6 MHz.

7) L'Irlande a besoin de deux fréquences dans la bande 3 ou 3,5 MHz et de deux fréquences dans la bande 4,7 ou 5,6 MHz et d'une fréquence dans la bande 8,8 MHz.

8) Les Pays-Bas (Royaume des) ont besoin d'une famille de fréquences qui serait utilisée dans leur portion de l'actuelle ZLAAM. Il faut une famille complète de fréquences (y compris la bande 21 MHz) pour répondre aux besoins des exploitants d'aéronefs des Pays-Bas en contrôle d'exploitation à l'échelle mondiale.

9) La Nouvelle-Zélande mettra en oeuvre en 1977, pour répondre à ses besoins, des installations HF BLU fonctionnant sur 6526, 10093, 13356, 17933 et 21886. Elle a en outre besoin d'une fréquence dans la bande 3,5 MHz.

10) La Papouasie - Nouvelle-Guinée a besoin des six fréquences suivantes:

- a) 1 dans la bande 3 MHz
- b) 1 dans la bande 4 MHz
- c) 3 dans la bande 5 MHz
- d) 1 dans la bande 6 MHz

11) Le Royaume-Uni a besoin de deux familles mondiales de fréquences, de deux fréquences dans la bande 3 ou 3,5 MHz et de deux fréquences dans la bande 4,7 ou 5,6 MHz.

12) Besoins des Etats-Unis en fréquences:

MHz	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18	22
	3	6	3	6	8	4	8	6	6	8	

13) Besoins de l'URSS en fréquences:

MHz	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18	22
		1		2	3	2	1	3	3	3	2

14) Le Venezuela a besoin d'une fréquence dans les bandes 10, 11, 13, 17 et 22 MHz.

APPENDICE C

Projet de révision des Parties I et II de l'Appendice 27

Note 1.- La numérotation des paragraphes suit celle des paragraphes correspondants de l'Appendice 27. Les abréviations ci-après sont utilisées:

ADD - addition d'un nouveau paragraphe.

MOD - modification d'un paragraphe existant.

SUP - suppression d'un paragraphe existant.

NOC - aucun changement à un paragraphe existant.

Note 2.- Les mots soulignés indiquent un texte nouveau; les mots ~~rayés en tireté~~ indiquent un texte supprimé.

PARTIE II

ADD Section 0
ADD Fréquences alloties pour utilisation mondiale

ADD 27/73A Les fréquences désignées pour le contrôle d'exploitation aéronautique sont destinées à être utilisées n'importe où dans le monde et à l'intérieur de n'importe quelle zone d'exploitation.

Note: Lorsqu'une zone opérationnelle s'étend entièrement à l'intérieur d'une ZLARN ou d'une subdivision de ZLARN, il convient d'utiliser dans la mesure du possible, les fréquences alloties aux ZLARN et aux subdivisions de ZLARN.

Raison: Pour définir le but dans lequel ces fréquences peuvent être utilisées.

NOC 27/32

Note: Les études mentionnées au paragraphe 5.1.9 et dans la Recommandation 5/2 du rapport sur le point 5 de l'ordre du jour devraient également envisager des dispositions concernant la méthode d'utilisation de calques pour application à l'échelle mondiale.

MOD 27/56 2.3 Afin d'assurer des communications de qualité satisfaisante avec les aéronefs, les stations aéronautiques qui desservent les ZLAMP, les zones VOLMET et les zones mondiales peuvent utiliser des puissances plus élevées que les puissances maximales spécifiées au numéro 27/54. S'il en est ainsi, l'administration qui exerce sa juridiction sur la station aéronautique intéressée prend note de RR694 et fait en sorte dans chaque cas:

Raison: Pour prendre des dispositions identiques pour les stations aéronautiques qui ont une fonction mondiale.

NOC 27/57 à 27/61

MOD 27/186 Plan d'allotissement des fréquences par zones ~~(par ZLAMP, ZLARN, subdivision de ZLARN et zones VOLMET)~~

Raison: Pour indiquer que le titre englobe toutes les utilisations des fréquences qui figurent dans le Plan d'allotissement des fréquences.

MOD 27/188 La liste ci-après ne comprend pas les fréquences communes dans le monde entier aux services mobiles aéronautiques (R) et (OR), ~~3023,5~~ 3023 et 5680 kHz, ~~ni les fréquences mondiales de 3499, 6525, 8963, 10093 et 13256 kHz~~. L'allotissement de ces fréquences est indiqué dans l'Article 2.

Raison: Pour faire suite à l'inclusion des fréquences du contrôle d'exploitation aéronautique dans le nouveau tableau d'allotissement.

MOD 27/189 Note.- Le tableau devra comprendre des dispositions relatives aux fréquences du contrôle d'exploitation aéronautique.

MOD 27/193 2. Une fréquence allotie avec la mention "utilisation diurne" peut être utilisée pendant la période s'étendant de une heure après le lever du soleil jusqu'à une heure avant son coucher quand la même voie se trouve allotie dans le Plan à des ZLAMP, des ZLARN ou subdivisions de ZLARN, à des zones VOLMET ou au contrôle d'exploitation aéronautique qui reçoivent une protection complète pendant les vingt-quatre heures.

Raison: Pour introduire les voies alloties pour les besoins du contrôle d'exploitation aéronautique.

ADD 27/194A L'allotissement des fréquences pour les besoins du contrôle d'exploitation aéronautique est destiné à l'assignation de fréquences par les administrations en vue de desservir un ou plusieurs exploitants d'aéronefs qui exploitent des services en vertu d'une autorisation accordée par l'administration ou les administrations intéressées. Ces assignations ont pour objet de fournir des communications entre une station aéronautique appropriée et une station d'aéronef pour exercer un contrôle sur la régularité des vols.

Raison: Pour permettre les communications du contrôle d'exploitation (régularité des vols) entre une station d'aéronef et une station aéronautique qui lui est associée.

MOD 27/195 - 27/207, comme suit:

Ajouter 3 voies supplémentaires espacées de 3 kHz (voir MOD 27/16) Dans le tableau (pages (45) à (55)), il est recommandé de désigner comme il est indiqué ci-après les fréquences alloties pour utilisation mondiale:

Colonne 1 - (Ne s'applique qu'à l'anglais) "Frequency ~~ke/s~~ kHz" - ( )
Colonne 2 - "Zone d'emploi autorisé" - Mondiale
Colonne 3 - "Observations" - Contrôle d'exploitation aéronautique (AOC)
Voir ADD 27/194A.

Raison: Pour indiquer clairement les fréquences alloties pour les communications mondiales du contrôle d'exploitation (régularité des vols) et les nouvelles voies rendues disponibles dans le nouveau plan.

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

APPENDICE D

Projet d'amendement de la Résolution 14 et addition d'une nouvelle recommandation

Note 1: La numérotation des paragraphes suit celle des paragraphes correspondants de l'Appendice 27. Les abréviations ci-après sont utilisées:

ADD - addition d'un nouveau paragraphe.

MOD - modification d'un paragraphe existant.

SUP - suppression d'un paragraphe existant.

NOC - aucun changement à un paragraphe existant.

Note 2: Les mots soulignés indiquent un texte nouveau; les mots ~~rayés en tireté~~ indiquent un texte supprimé.

Il est jugé nécessaire d'apporter les modifications ci-après aux Résolutions et Recommandations.

MOD

RESOLUTION N° 14

RELATIVE A L'UTILISATION DES FREQUENCES DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

La Conférence administrative mondiale des Radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) qu'elle a profondément modifié le Plan précédent d'allotissement des fréquences élaboré pour l'utilisation des ondes décamétriques par le Service mobile aéronautique (R) (Appendice 27 aux Règlements des radiocommunications, Genève, édition de 1968);

b) que le trafic aérien est sujet à des changements continuels;

c) que ces changements doivent être pris en considération par les administrations intéressées, mais

d) qu'en cherchant à satisfaire les nouveaux besoins en communications, il convient de ne prendre aucune décision de nature à empêcher ou à compromettre l'utilisation coordonnée des ondes décamétriques du Service mobile aéronautique (R) telle qu'elle est prévue dans le Plan;

e) que les familles d'ondes décamétriques alloties aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP), aux zones des lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN), ainsi qu'aux subdivisions de ces zones et aux zones VOLMET, ont été choisies en tenant compte des conditions de propagation qui permettent le choix des fréquences qui conviennent le mieux aux distances considérées;

f) qu'il est essentiel de répartir le trafic aussi uniformément que possible entre les fréquences ~~du même ordre de grandeur;~~ disponibles;

g) qu'il convient de prendre des mesures pour que l'ordre de grandeur des fréquences utilisées soit correct;

h) que des fréquences ont été allotie pour utilisation mondiale

décide

que les administrations prendront, à titre individuel ou en collaboration, les mesures nécessaires afin:

1. d'assurer l'utilisation aussi large que possible des ondes métriques afin de diminuer le trafic dans les bandes d'ondes décamétriques du Service mobile aéronautique (R);

2. d'utiliser autant que possible des antennes ayant une directivité et un rendement appropriés, afin de réduire au minimum les risques de brouillage mutuel à l'intérieur d'une zone ou entre plusieurs zones;

3. de coordonner l'utilisation des familles de fréquences nécessaires pour un tronçon de ligne déterminé, conformément aux principes techniques exposés dans l'Appendice 27 et, en tenant compte des données disponibles sur les conditions de propagation, afin que les fréquences qui conviennent le mieux soient utilisées pour la liaison entre le sol et un aéronef situé à une distance donnée de la station aéronautique qui assure le service sur le tronçon de ligne considéré;

4. d'améliorer les techniques et les procédures d'exploitation et d'utiliser le matériel qui permettra d'obtenir le rendement le plus élevé possible des communications air-sol sur ondes décamétriques;

5. de rassembler des données techniques précises sur le fonctionnement de leurs systèmes de communication sur ondes décamétriques, notamment des données ayant une influence sur les normes techniques et d'exploitation afin de faciliter le futur examen du Plan.

Raison: Pour mentionner aussi les zones VOLMET et les communications aéronautiques du contrôle d'exploitation.

ADD

RECOMMANDATION N° Aer 3

RELATIVE A L'ETUDE DE LA POSSIBILITE PRATIQUE
DE CREER DE NOUVELLES BANDES D'ONDES DECAMETRIQUES A ATTRIBUER EN EXCLUSIVITE
AU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

La Conférence administrative mondiale des Radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les bandes d'ondes décamétriques attribuées exclusivement au Service mobile aéronautique (R) sont actuellement d'un ordre de grandeur en MHz, qui convient pour répondre à tous les besoins des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales et des zones des lignes aériennes régionales et nationales, telles qu'elles sont définies à l'Appendice 27 aux Règlements des radiocommunications;

b) que les exploitants d'aéronefs ont besoin de communiquer avec leurs aéronefs sur de longues distances, au-delà des limites des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales et des zones des lignes aériennes régionales et nationales, telles qu'elles sont définies à l'Appendice 27 aux Règlements des radiocommunications;

c) que les fréquences d'un ordre de grandeur supérieur (20-24 MHz) nécessaires pour assurer des communications sur de telles distances ne sont pas attribuées exclusivement au Service mobile aéronautique (R);

recommande

que les administrations étudient ce problème et tiennent compte de la nécessité d'augmenter les attributions exclusives au Service mobile aéronautique (R) dans la région du spectre comprise entre 20 et 24 MHz lorsqu'elles prépareront leurs propositions à l'intention de la prochaine Conférence administrative mondiale des Radiocommunications compétente.

Raison: La possibilité d'utiliser dans le Service mobile aéronautique (R) des fréquences supérieures de l'ordre de 20-24 MHz devrait être étudiée par la prochaine Conférence administrative mondiale des Radiocommunications aéronautiques.

Point 4 de l'ordre du jour: Elaboration d'un plan de mise en oeuvre de la technique BLU en vue de la transition de la radiotéléphonie à double bande latérale à la radiotéléphonie à bande latérale unique, en tenant dûment compte de ses incidences opérationnelles et économiques

4.1 Généralités

4.1.1 La réunion a brièvement examiné toutes les notes de travail présentées au titre de ce point de l'ordre du jour, ainsi que les parties d'autres notes qui étaient de nature à faciliter les travaux.

4.1.2 La réunion a reconnu dès le début de ses délibérations que la transition de la double bande latérale à la bande latérale unique avait déjà commencé à la date d'entrée en vigueur des Actes finals de la Conférence administrative extraordinaire des Radiocommunications aéronautiques de Genève (1966). Les délibérations ont porté principalement sur les dates de début et d'achèvement de la mise en application de la phase finale du plan de transition, sur les dispositions techniques nécessaires au cours de la période de transition et sur la méthode de transition.

4.1.3 Dates de début et d'achèvement

4.1.3.1 A l'issue d'un long échange de vues, la réunion a décidé de proposer que la transition débute le 1er avril 1979, c'est-à-dire à la date d'entrée en vigueur des Actes finals de la Conférence administrative extraordinaire des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de 1978 et s'achève le 1er février 1983, c'est-à-dire à la date d'entrée en vigueur du Plan d'allotissement révisé qui figurera dans l'Appendice 27 (révisé) au Règlement des radiocommunications. Nonobstant les dates de début et d'achèvement notées ci-dessus, il a été reconnu également que les incidences économiques et la logistique qui interviennent dans l'élimination progressive de l'emploi de la technique de la double bande latérale à des fins nationales obligent à prévoir la possibilité de reporter la date d'achèvement au 1er février 1987 dans certains cas exceptionnels.

4.1.4 Dispositions techniques

4.1.4.1 La réunion a reconnu que, dans la phase d'élimination progressive des émissions à double bande latérale et de mise en oeuvre progressive d'émissions à bande latérale unique, il faut prévoir des dispositions techniques appropriées en vue de la transition vers les nouveaux plans de voies et d'allotissement de l'Appendice 27 (révisé) au Règlement des radiocommunications de l'UIT.

4.1.4.2 La réunion a noté que l'expression "types d'émetteur de station d'aéronef" avait été utilisée dans certains cas pour permettre l'échange des émetteurs de bord actuels dans le cadre des opérations d'entretien, sans que cet échange soit considéré comme constituant une nouvelle installation. Il a été convenu cependant que les émetteurs fabriqués après le 1er février 1983 devront être conformes aux nouvelles spécifications proposées.

4.1.4.3 La réunion a examiné tous les aspects relatifs à la définition de la largeur de bande des émissions parasites et elle s'est mise d'accord sur le maintien des chiffres actuels et sur l'adoption d'une nouvelle série de chiffres qui apparaît en appendice à la présente partie du rapport, pour indiquer les modifications qu'il est proposé d'apporter à l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications de l'UIT. Ces chiffres ont été jugés représentatifs des résultats qui peuvent être obtenus avec l'équipement dont sont dotés les aéronefs modernes, mais il a été reconnu également qu'il serait nécessaire de prévoir une période de temps suffisante pour permettre une mise en oeuvre à l'échelle mondiale à bord des aéronefs et une période de transition appropriée a été convenue.

4.1.5 Nécessité d'assurer la compatibilité entre les émissions à double bande latérale et les émissions à bande latérale unique pendant la période de transition

4.1.5.1 La réunion a reconnu que la technique de la double bande latérale et celle de la bande latérale unique seront utilisées simultanément au cours de la période de transition. Un accord est intervenu en vue d'employer des émissions de la classe A3H en plus des émissions de la classe A3J lorsque les stations aéronautiques et les stations d'aéronef seront dotées de l'équipement nécessaire à l'utilisation de la technique de la bande latérale unique. L'emploi de cette classe supplémentaire assurerait une compatibilité entre l'emploi de la double bande latérale et celui de la bande latérale unique.

4.1.6 Compte tenu des considérations et conclusions qui précèdent, la réunion a formulé la recommandation suivante.

RECOMMANDATION 4/1 - PROPOSITION RELATIVE A UN PLAN DE TRANSITION VERS L'UTILISATION DE LA TECHNIQUE DE LA BANDE LATERALE UNIQUE

Il est recommandé que les projets de calendrier et de dispositions relatifs à la transition vers l'utilisation de la technique de la bande latérale unique qui figurent en appendice à la présente partie du rapport servent de base aux Etats pour la poursuite de leurs travaux et pour la présentation de propositions appropriées à la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT en février 1978.

APPENDICE

1. Résolutions

1.1 La réunion est convenue que les trois projets de résolution ci-après sont nécessaires à la bonne application du plan de conversion à la technique de la bande latérale unique.

ADD

RESOLUTION N° Aer 7

RELATIVE A LA MISE EN OEUVRE DU NOUVEL ARRANGEMENT DES BANDES D'ONDES DECAMETRIQUES ATTRIBUEES EN EXCLUSIVITE AU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R) ENTRE 2 850 et 17 970 kHz

La Conférence administrative mondiale des Radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que chacune des bandes d'ondes décamétriques attribuées en exclusivité au Service mobile aéronautique (R) par la Conférence administrative des Radiocommunications de Genève (1959), et modifiées par la Conférence administrative extraordinaire des Radiocommunications de Genève (1966), a été à nouveau modifiée par la présente Conférence pour permettre l'application des techniques BLU;

b) qu'un très grand nombre de stations d'aéronefs et de stations aéronautiques seront transférées des fréquences actuelles aux nouvelles fréquences et voies désignées par la présente Conférence;

c) que les changements d'assignation des fréquences devraient être effectués dès que possible afin que les avantages qu'offrent les nouvelles voies désignées par la présente Conférence puissent se matérialiser dès que possible;

d) que le transfert des assignations devrait être réalisé en perturbant le moins possible le service rendu par chaque station;

e) que le transfert des assignations devrait être réalisé de manière à éviter le brouillage nuisible entre les stations intéressées pendant la période de mise en oeuvre;

f) que les Actes finals de la présente Conférence entreront en vigueur le 1er avril 1979;

g) que le nouveau Plan d'allotissement de fréquences de l'Appendice 27 entrera en vigueur le 1er février 1983;

reconnaissant

a) que le Service mobile aéronautique (R) est un service de sécurité;

b) que certaines fréquences ont été alloties pour usage mondial;

décide

1. que la mise en oeuvre des décisions de la présente Conférence relatives aux nouveaux arrangements des bandes d'ondes décamétriques attribuées au Service mobile aéronautique (R) devrait se dérouler de manière ordonnée pour le transfert des services actuels des anciennes aux nouvelles assignations et pour l'introduction de nouveaux services;

2. que, pendant la période qui s'écoulera entre la date d'entrée en vigueur des Actes finals de la présente Conférence (1er avril 1979) et la date d'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement des fréquences qui figure dans l'Appendice 27 révisé (1er février 1983), le passage à la technique de la bande latérale unique s'effectuera conformément aux dispositions ci-après:

2.1 la fréquence porteuse (fréquence de référence) de la voie à bande latérale unique située dans la partie supérieure de l'ancienne voie à double bande latérale sera la même que la fréquence de référence (porteuse) de cette voie;

2.2 la fréquence porteuse (fréquence de référence) de la voie à bande latérale unique située dans la partie inférieure de l'ancienne voie à double bande latérale sera inférieure de 3 kHz à la fréquence porteuse (fréquence de référence) de cette voie;

2.3 avant le 1er février 1983, les stations aéronautiques et les stations d'aéronef dotées d'un équipement à bande latérale unique peuvent utiliser soit l'une ou l'autre des moitiés de l'ancienne voie à double bande latérale (la fréquence porteuse (fréquence de référence) à bande latérale unique étant celle qui est indiquée en 2.1 et 2.2 ci-dessus), soit une voie du nouveau plan de fréquences, à condition de ne pas causer de brouillage aux utilisateurs déjà existants des voies du plan actuel. L'utilisation opérationnelle des voies en question sera coordonnée avec l'Organisation de l'Aviation civile internationale conformément au numéro (MOD) 27/20 de l'Appendice 27 (révisé) au Règlement des radiocommunications;

3. que, le ler février 1983, les fréquences indiquées à l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications seront remplacées par les fréquences indiquées à la Section II, Article 1, de l'Appendice 27 révisé;

4. que, sauf dispositions contraires contenues dans les Actes finals de la présente Conférence, les stations radiotéléphoniques du Service mobile aéronautique (R) qui fonctionnent dans les bandes comprises entre 2 850 et 17 970 kHz rempliront les conditions suivantes:

4.1 à partir du ler avril 1979, aucune installation de nouveaux appareils à double bande latérale ne sera autorisée dans les stations d'aéronefs; les administrations s'efforceront cependant de mettre fin à l'installation d'appareils à double bande latérale le plus tôt possible avant le ler avril 1979;

4.2 à partir du ler a ril 1979, aucune installation de nouveaux appareils à double bande latérale ne sera autorisée dans les stations aéronautiques; les stations aéronautiques devront pouvoir commencer le plus tôt possible à utiliser des appareils à bande latérale unique; de plus, elles devront cesser de faire des émissions à double bande latérale dans les délais les plus berfs et, en tout cas, le ler février 1983 au plus tard;

4.3 jusqu'au ler février 1983, les stations aéronautiques et les stations d'aéronef dotées d'appareils à bande latérale unique devront également être équipées de façon à pouvoir faire,lorsque cela sera nécessaire, des émissions de la classe A3H compatibles avec l'emploi de récepteurs à double bande latérale;

4.4 à partir du ler février 1983, seules seront autorisées les classes d'émission A2H, A3J, A7J et A9J. Toutefois, l'exploitation en double bande latérale pourra être continuée dans des cas exceptionnels pour l'usage national jusqu'au ler février 1987, à condition que les brouillages nuisibles qui pourraient être causés au Service mobile aéronautique international (R) dans le mode bande latérale unique puissent être résolus par application de l'Article 15 du Règlement des radiocommunications de l'UIT, notamment RR 667 et RR 674. Les administrations qui ont besoin de cette extension de l'application intégrale de la bande latérale unique sont, néanmoins, instamment priées de cesser l'exploitation en double bande latérale dès que possible.

Raison: Avec l'Appendice 27 révisé, il est nécessaire d'assurer une transition ordonnée au nouveau plan.

ADD

RESOLUTION N° Aer 6 - (A)

RELATIVE AU TRAITEMENT DES FICHES DE NOTIFICATION CONCERNANT LES ASSIGNATIONS DE FREQUENCES AUX STATIONS AERONAUTIQUES DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R) DANS LES BANDES ATTRIBUEES EN EXCLUSIVITE A CE SERVICE ENTRE 2 850 ET 17 970 kHz

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les Actes finals de la présente Conférence entreront en vigueur le ler avril 1979;

b) que le nouveau Plan d'allotissement de fréquences contenu dans l'Appendice 27 révisé entrera en vigueur le ler février 1983, à 00.01 TMG;

c) que certaines administrations peuvent désirer mettre en application certaines dispositions du Plan révisé d'allotissement de fréquences avant la date spécifiée Pour son entrée en vigueur dans les cas où des brouillages nuisibles ne seront pas ainsi causés au service assuré par les stations fonctionnant conformément au Plan actuel d'allotissement de fréquences;

d) qu'il est, en conséquence, nécessaire de prévoir une procédure intérimaire pour faciliter le passage du Plan actuel au nouveau Plan d'allotissement de fréquences;

décide

1. que pendant la période qui s'écoulera entre la date d'entrée en vigueur des Actes finals et la date d'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences:

1.1 les dispositions des numéros 553 à 558 du Règlement des radiocommunications continueront d'être appliquées au cours de l'examen des fiches de notification concernant les assignations de fréquences aux stations aéronautiques du Service mobile aéronautique (R) dans les bandes attribuées en exclusivité à ce service entre 2850 et 17 970 kHz;

1.2 toutes ces assignations seront inscrites dans le Fichier de référence international des fréquences conformément aux conclusions formulées par l'IFRB;

1.3 la date à inscrire dans la colonne 2a ou dans la colonne 2b du Fichier de référence sera déterminée comme suit:

a) si la conclusion est favorable relativement aux numéros 554 et 557, la date du 29 avril 1966 sera inscrite dans la colonne 2a;

b) si la conclusion est favorable relativement au numéro 558, la date du 29 avril 1966 sera inscrite dans la colonne 2b;

c) pour toutes les autres assignations (y compris celles qui pourraient être conformes au Plan révisé d'allotissement de fréquences, mais non au Plan actuel), la date à inscrire dans la colonne 2b sera la date à laquelle l'IFRB aura reçu la fiche de notification;

1.4 toute assignation conforme au Plan révisé d'allotissement de fréquences sera spécifiée comme telle au moyen d'un symbole convenable que l'IFRB insérera dans la colonne "observations" du Fichier de référence;

2. qu'à la date d'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences, l'IFRB examinera les assignations de fréquences aux stations aéronautiques du Service mobile aéronautique (R) inscrites dans le Fichier de référence international des fréquences dans les bandes attribuées en exclusivité à ce service entre 2 850 et 17 970 kHz, du point de vue de leur conformité au nouveau Plan d'allotissement de fréquences, en suivant à cet effet les parties pertinentes de la procédure décrite aux numéros 553 à 559 du Règlement des radiocommunications et il inscrira en regard de ces assignations, dans la colonne 2a ou la colonne 2b du Fichier de référence international des fréquences, une date déterminée comme suit:

2.1 pour les assignations avec émission en double bande latérale (A3) dont il est question au paragraphe 4.4 de la Résolution Aer 7 et qui sont déjà inscrites au Fichier de référence à la date d'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences, cette date continuera d'être celle qui est inscrite dans la colonne 2a ou dans la colonne 2b, selon le cas, jusqu'au 1er février 1983. Une date figurant dans la colonne 2a pour une assignation de fréquence utilisant la double bande latérale (A3), comme il est indiqué au paragraphe 4.4 du projet de Résolution Aer 7, sera transférée dans la colonne 2b le 2 février 1983. Le 1er janvier 1987, l'IFRB examinera les inscriptions et, en consultation avec les administrations intéressées, annulera les inscriptions qui ne seront plus en usage, en conservant les autres pour information seulement, sans date dans la colonne 2b;

2.2 si la conclusion est favorable relativement aux numéros 554 à 557, (la date de signature de l'Accord CAMRA (Genève, 1978)) sera inscrite dans la colonne 2a;

2.3 si la conclusion est favorable relativement au numéro 558, (la date de la signature de l'Accord CAMRA (Genève, 1978)) sera inscrite dans la colonne 2b;

2.4 pour toutes les autres assignations, (la date du LENDEMAIN de la date de la signature de l'Accord CAMRA (Genève, 1978)) sera inscrite dans la colonne 2b;

3. qu'à la date d'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences, les allotissements qui figurent dans ce Plan remplaceront, dans le Fichier de référence international des fréquences, les allotissements qui figurent dans le Plan actuel;

invite

les administrations à notifier dès que possible à l'IFRB l'annulation des assignations de fréquences dont l'utilisation sera abandonnée par suite de la mise en service des allotissements du nouveau Plan d'allotissement de fréquences.

Raison: Avec la révision de l'Appendice 27, il faudra trouver le moyen d'assurer que les fiches de notification communiquées au Comité international d'enregistrement des fréquences (IFRB) au titre du Plan révisé d'allotissement des fréquences ne soient pas en conflit avec les fiches de notification communiquées aux termes du Plan en vigueur. De plus, une procédure intérimaire est nécessaire pour faciliter le passage du Plan de 1966 à celui de 1978 (R).

ADD

RESOLUTION N° Aer 6 - (B)

RELATIVE A LA MISE EN OEUVRE DU PLAN D'ALLOTISSEMENT DE FREQUENCES DANS LES BANDES D'ONDES DECAMETRIQUES ATTRIBUEES EXCLUSIVEMENT AU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R) ENTRE 2 850 ET 17 970 kHz

La Conférence administrative mondiale des Radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les bandes attribuées exclusivement (entre 2 850 kHz et 17 970 kHz) au Service mobile aéronautique (R) par la Conférence administrative des Radiocommunications de Genève (1969) ont été modifiées par la Conférence administrative extraordinaire des Radiocommunications de Genève (1966);

b) que la Conférence de 1966 a institué des procédures destinées à être appliquées par les administrations en ce qui concerne la mise en oeuvre des modifications;

c) que les dispositions nécessaires ont été prises pour que l'IFRB mette ces procédures à exécution;

reconnaissant

d) que le Service mobile aéronautique (R) est un service de sécurité;

e) que la présente Conférence a apporté de nouvelles modifications auxdites bandes afin de tenir compte des techniques BLU;

f) qu'il est nécessaire que toutes les administrations mettent en oeuvre les modifications apportées à la présente Conférence, en vue d'éviter les brouillages nuisibles aux services assurés par des stations qui fonctionnent conformément au Règlement des radiocommunications;

décide

1. que les assignations qui existent dans le Fichier de référence à la date du 1er février 1983 et qui ne sont pas conformes, à cette date, aux décisions de la présente Conférence seront traitées comme suit:

1.1 l'IFRB fera parvenir aux administrations intéressées, dans les 30 jours qui suivront le 1er février 1983, des extraits pertinents du Fichier de référence, en les informant que, conformément aux termes de la présente résolution, les assignations en cause doivent être transférées aux bandes appropriées dans un délai de 180 jours après la date d'expédition desdits extraits;

1.2 si une administration ne notifie pas ce transfert à l'IFRB dans le délai prescrit, l'inscription originale sera maintenue dans le Fichier de référence, sans indication de date dans la colonne 2 et avec une observation appropriée dans la colonne des observations. Les administrations seront informées de cette mesure;

2. que, si une administration le désire, l'IFRB lui accordera toute l'aide nécessaire. Ce faisant, l'IFRB appliquera les dispositions des numéros 629 à 633 du Règlement des radiocommunications.

Raison: Pour permettre le transfert des assignations hors-bande du Fichier de référence dans les bandes de hautes fréquences attribuées exclusivement au Service mobile aéronautique (R).

2. Addition à l'Appendice 27

2.1 Les projets supplémentaires ci-après de dispositions de la Partie I de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications de l'UIT sont jugés nécessaires:

MOD 27/11

"a) ~~On suppose que,~~ Pour les émissions radiotéléphoniques, ~~les fréquences de modulation ont pour limite supérieure 3000 Hz~~ la bande des audiofréquences est limitée entre 300 et 2700 Hz et ~~que~~, pour les autres classes d'émissions autorisées la largeur de bande occupée ne dépassera pas la limite supérieure des émissions de classe A3 A3J. Le fait de spécifier ces limites n'implique cependant aucune restriction dans leur extension dans la mesure où il s'agit d'émissions autres que celles de la classe A3J, pourvu que soient respectées les limites des émissions non désirées (voir ADD 27/66A et ADD 27/66B).

Note.- Pour les types d'émetteur de station d'aéronef installés pour la première fois avant le 1er février 1983, les audiofréquences seront limitées à 3000 Hz."

Raison: Pour définir une largeur de bande audible nécessaire pour les émissions A3J qui soit compatible avec un espacement de 3 kHz et pour prévoir l'emploi d'autres classes d'émission autorisées.

MOD 27/50

"1.1 Téléphonie - modulation d'amplitude:

- double bande latérale	(A3)*
- ~~bande latérale unique, onde porteuse réduite~~	~~(A3A)~~
- bande latérale unique, onde porteuse complète	(A3H)*
- bande latérale unique, onde porteuse supprimée	(A3J)
- ~~deux bandes latérales indépendantes~~	~~(A3B)~~

*A3 et A3H ne doivent être utilisées que sur 3023 kHz et 5680 kHz et conformément au paragraphe 4.4 du projet de Résolution UIT Aer2 - (A)."

Raison: Pour tenir compte du fait que le nouveau plan d'allotissement des fréquences sera fondé sur une exploitation avec bande latérale unique et onde porteuse supprimée et sur le rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR.

MOD 27/54

Ajouter ce qui suit dans le tableau révisé de la page 5-9 du rapport sur le point 5 de l'ordre du jour:

a) Astérisques (*) à côté de A3 et A3H dans le tableau

b) Note au-dessous du tableau:

"* A3 et A3H ne doivent être utilisées que sur 3023 kHz et 5680 kHz et conformément au paragraphe 4.4 du projet de Résolution UIT Aer2 - (A)."

MOD 27/65 3.3.1 Dans le cas d'une émission ~~à bande latérale unique (classes d'émission A3H, A3A~~, A2H, A3J, A7J ou A9J~~)~~, la puissance moyenne fournie sur une fréquence quelconque à la ligne d'alimentation de l'antenne d'une station aéronautique ou d'une station d'aéronef est inférieure à la puissance moyenne (Pm) de l'émetteur, de la quantité indiquée dans le tableau ci-dessous.

Raison: Pour aligner sur MOD 27/50 et MOD 27/51.

MOD 27/66 3.3.2 Pour les types d'émetteur de station d'aéronef et pour les émetteurs de station aéronautique installés pour la première fois avant le 1er février 1983:

Ecart Δ par rapport à la fréquence assignée (kHz)	Affaiblissement minimum par rapport à Pm (dB)
$2 \leq \Delta < 6$	25
$6 \leq \Delta < 10$	35
$10 \leq \Delta$	Stations d'aéronef: 40 Stations aéronautiques: $43 + 10 \log_{10} Pm$ (W)*

*L'affaiblissement ne doit pas nécessairement dépasser 60 dB.

Raison: Pour tenir compte des équipements de bord utilisés actuellement et qui peuvent fonctionner de manière acceptable dans un milieu où les voies sont espacées de 3 kHz.

ADD 27/66A 3.3.3 Dans toutes les émissions de classe A2H, A3J, A7J ou A9J, la puissance de crête (Pp) fournie sur une fréquence quelconque à la ligne d'alimentation de l'antenne d'une station aéronautique ou d'une station d'aéronef est inférieure à la puissance Pp de l'émetteur, de la quantité indiquée dans le tableau ci-dessous.

Raison: Pour tenir compte des classes d'émission prescrites aux MOD 27/50 et 27/51, et pour exprimer la puissance sous forme de puissance de crête (Pp), afin d'assurer la cohérence des dispositions du Règlement des radiocommunications.

ADD 27/66B 3.3.4 Pour les émetteurs de station d'aéronef installés pour la première fois après le 1er février 1983 et pour les émetteurs de station aéronautique utilisés après le 1er février 1983:

Ecart Δ par rapport à la fréquence assignée (kHz)	Affaiblissement minimum par rapport à P_p (dB)
$1,5 \leq \Delta < 4,5$	30
$4,5 \leq \Delta < 7,5$	38
$7,5 \leq \Delta$	Stations d'aéronef: 43 Stations aéronautiques: $43 + 10 \log_{10} P_p$ (W)*

* L'affaiblissement ne doit pas nécessairement dépasser 60 dB.

Raison: Pour réduire la largeur de bande des émissions parasites, exprimer la puissance sous forme de puissance de crête (P_p), pour tenir compte du paragraphe 7.2.2 du Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR et pour préparer le retrait des émetteurs de station aéronautique qui ne peuvent pas fonctionner en respectant ce plan.

Point 5 de l'ordre du jour: Examen de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications de l'UIT, y compris les principes techniques contenus dans la Partie I, en tenant compte du rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR, en vue de formuler des propositions destinées à aider les Administrations dans leur préparation de la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT (1978)

5.1 Généralités

5.1.1 La réunion a brièvement passé en revue toutes les notes de travail présentées au titre du point 5 et elle a examiné les domaines qui paraissaient nécessiter un complément d'étude pour lui permettre d'en arriver à un accord.

5.1.2 Classes d'émissions

5.1.2.1 A la suite d'un bref examen concernant la nécessité de conserver certaines classes d'émissions, par exemple A1, F1, il a été convenu qu'il y aurait lieu de maintenir ces classes d'émissions dans l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications de l'UIT, mais en précisant les conditions dans lesquelles elles doivent être utilisées.

5.1.3 Puissance de crête maximale

5.1.3.1 Les débats sur ce point de l'ordre du jour ont porté principalement sur les puissances nécessaires pour les émetteurs d'aéronef. La réunion est convenue que la puissance de crête maximale pour les émetteurs d'aéronef qui est indiquée dans l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications de l'UIT devrait être de 400 watts. Toutefois, étant donné l'équipement BLU dont sont dotés actuellement les aéronefs civils, la réunion a estimé qu'une valeur maximale absolue de 400 watts pourrait être trop restrictive. Elle a donc proposé d'amender le paragraphe 27/62 en indiquant que, dans des cas exceptionnels, une puissance accrue, qui ne devrait pas dépasser 600 W P_p, pourrait être utilisée, à condition qu'il n'en résulte aucun brouillage nuisible.

5.1.4 Tolérance de fréquence

5.1.4.1 La réunion a examiné les spécifications de tolérance de fréquence pour les stations aéronautiques et, plus particulièrement, pour les stations d'aéronef. Il a été décidé de ne pas proposer d'insérer dans l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications de l'UIT des dispositions en matière de tolérance de fréquence et de ne pas proposer d'apporter des modifications à l'Annexe 10 de l'OACI en ce qui concerne la tolérance de fréquence de l'équipement destiné à être utilisé sur un plan strictement national; toutefois,

il serait possible de régler cette question en apportant un amendement approprié à l'Appendice 3 au Règlement des radiocommunications de l'UIT. Il a également été noté que la Commission d'études 8 du CCIR a examiné la question lors d'une réunion spéciale (Genève, 22-26 mars 1976) et que ses conclusions figurent dans son rapport à la Conférence administrative mondiale des radiocommunications du service mobile aéronautique (R) de 1977.

5.1.5 Espacement des fréquences

5.1.5.1 Pour l'exploitation des avions supersoniques, la réunion a étudié la nécessité éventuelle de prévoir un espacement de fréquences supérieur à 3 kHz. Elle est parvenue toutefois à la conclusion que la dérive Doppler due aux vitesses supersoniques n'est pas suffisamment importante pour exiger un espacement de fréquences supérieur à 3 kHz.

5.1.6 Fréquence porteuse (de référence)

5.1.6.1 La réunion a étudié l'anomalie qui consiste à utiliser les mots "fréquence porteuse (de référence)" et elle a décidé de conserver, pour le moment, cette expression.

5.1.7 Maintien du type d'émission A3A

5.1.7.1 La réunion a étudié la question du maintien du type d'émission A3A pour les besoins des communications avec les avions supersoniques. Elle a noté que, dans la plupart des cas, le niveau de suppression de la porteuse dans l'équipement de bord fonctionnant sur le type d'émission A3J est suffisant pour permettre des communications avec des avions volant à vitesse supersonique.

5.1.8 Ayant réalisé un accord sur les autres questions concernant la Partie I de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications de l'UIT, la réunion a formulé la recommandation suivante:

RECOMMANDATION 5/1 - PROPOSITION D'AMENDEMENT DE LA PARTIE I DE L'APPENDICE 27 AU REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS DE L'UIT

Il est recommandé que les amendements qu'il est proposé d'apporter à la Partie I de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications de l'UIT et qui figurent en appendice à la présente partie du rapport soient utilisés par les Etats pour servir de base en vue d'un complément d'examen et en vue de présenter des propositions appropriées à la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT, en février 1978.

5.1.9 La réunion a constaté qu'il y a des questions non résolues qui nécessitent un complément d'étude en ce qui concerne l'utilisation de calques pour établir les courbes de portée du brouillage et déterminer leur application aux fréquences à l'échelle mondiale. Elle n'a pas pu traiter ces questions dans le temps qui lui était imparti, mais elle a formulé la recommandation suivante.

RECOMMANDATION 5/2 - EMPLOI DE CALQUES POUR ETABLIR LES COURBES DE PORTEE DU BROUILLAGE DANS LES BANDES HF

Il est recommandé que les Etats qui sont en mesure de le faire examinent le rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR (Genève, 1976) en vue d'effectuer des amendements appropriés visant à préciser les dispositions qui concernent l'utilisation de calques pour l'établissement des courbes de portée du brouillage, notamment les dispositions 27/24 et 27/34.

Note.- Lorsqu'on précisera les dispositions relatives à l'utilisation de calques pour établir les courbes de portée du brouillage, il faudrait également envisager leur application aux fréquences à l'échelle mondiale.

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

APPENDICE

Projet de révision de la Partie I de l'Appendice 27

Note 1.- La numérotation des paragraphes suit celle des paragraphes correspondants de l'Appendice 27. Les abréviations ci-après sont utilisées:

ADD - addition d'un nouveau paragraphe.

MOD - modification d'un paragraphe existant.

SUP - suppression d'un paragraphe existant.

NOC - aucun changement à un paragraphe existant.

Note 2.- Les mots soulignés indiquent un texte nouveau; les mots rayés en tireté indiquent un texte supprimé.

NOC 27/1 - 27/8 inclus

MOD 27/9 "Une famille de fréquences du service mobile aéronautique (R) ~~est un groupe de~~ **contient** au moins deux fréquences choisies dans différentes bandes du service mobile aéronautique (R), ~~destiné~~ destinées à l'établissement de communications entre les ~~aéronefs en vol~~ stations d'aéronef et les stations aéronautiques correspondantes quelles que soient les heures ~~et les distances~~ dans les limites de la zone autorisée d'emploi (27/189 - 27/207)."

Raison: Pour clarifier cette définition et la rendre plus conforme au numéro 33 du Règlement des radiocommunications de l'UIT.

MOD: Remplacer le titre "~~A.--Détermination de la largeur des voies~~" par A. Caractéristiques des voies

Raison: Pour plus de clarté

MOD 27/10 "~~Les espacements~~ Un espacement entre fréquences porteuses (de référence) de 3 kHz ~~qu'indique le tableau suivant suffisent~~ suffit pour permettre l'emploi de systèmes de communication qui utilisent les classes d'émission dont il est question aux numéros 27/49 à 27/52 dans les bandes de fréquences entre 2850 kHz et 17 970 kHz attribuées exclusivement au service mobile aéronautique (R). La fréquence porteuse (référence) des voies figurant dans le plan sera un multiple entier de 1 kHz."

Raison: Il est suggéré que l'équipement soit capable de fonctionner sur des fréquences qui sont des nombres entiers de kHz afin d'éviter toute pénalisation d'ordre économique et opérationnel susceptible de résulter de la nécessité éventuelle de concevoir un équipement capable de fonctionner sur des voies différant de moins de 1 kHz. De plus, le tableau de l'Appendice 27 actuel est inutile, car la répartition des voies est fondée sur un espacement de 3 kHz dans toutes les bandes.

ADD 27/11A Vu les risques de brouillage, une même voie ne devrait pas être utilisée dans la même zone d'allotissement pour des émissions en téléphonie et pour les transmissions de données.

Raison: Pour tenir compte du rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR.

MOD 27/12

"b) Afin d'éviter les brouillages nuisibles susceptibles de résulter de l'emploi simultané d'une même voie pour des émissions de classes différentes, l'utilisation pour les diverses classes d'émission autres que A3J et A2H des voies indiquées en 27/16 ~~telles qu'elles résultent du tableau précédent (numéro 27/10)~~ fera l'objet d'accords particuliers entre les administrations intéressées. ~~aucune priorité de principe n'étant accordée à une classe d'émission déterminée~~."

Raison: Amendé pour être compatible au mode BLU.

SUP 27/13

Raison: N'est plus applicable.

SUP 27/14

Raison: N'est plus applicable.

MOD 27/15

"e) Les accords visés ~~aux numéros 27/12 et 27/14~~ au numéro 27/12 seront conclus en vertu des dispositions des articles de la Convention internationale des télécommunications et du Règlement des radiocommunications intitulés "Arrangements particuliers"."

Raison: Pour plus de clarté.

MOD 27/16 "On trouvera dans le tableau ci-après la liste des fréquences d'onde porteuse (fréquences de référence) à allotir dans les bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R), sur la base ~~des espacements~~ de l'espacement entre fréquences ~~spécifiés~~ spécifié au numéro 27/10."

Raison: Pour indiquer clairement que les fréquences du Plan d'Allotissement sont des fréquences porteuses, pour remplacer le tableau existant par un nouveau tableau comportant un espacement de 3 kHz entre les fréquences et pour assurer une protection sur le bord des bandes.

Note.- Le tableau ci-après n'est qu'une illustration. La forme du tableau définitif sera calquée sur celle du tableau qui figure actuellement dans l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications de l'UIT et il précisera la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence) pour chaque voie. Le tableau définitif comprendra également les voies qui sont à proximité des limites de la bande et dont la largeur de bande est inférieure à 3 kHz.

MOD 27/16

kHz			
2850 - 3025	5450 - 5480	8815 - 8965	13 260 - 13 360
	Région 2		
De 2851 à 3019 par accroissements de 3 kHz 3023*(R) et (OR) 58 VOIES	De 5451 à 5475 par accroissements de 3 kHz 9 VOIES	De 8816 à 8960 par accroissements de 3 kHz 49 VOIES	De 13 261 à 13 357 par accroissements de 3 kHz 33 VOIES
3400 - 3500	5480 - 5680	10 005 - 10 100	17 900 - 17 970
De 3401 à 3497 par accroissements de 3 kHz 33 VOIES	De 5481 à 5676 par accroissements de 3 kHz 5680*(R) et (OR) 67 VOIES	De 10 006 à 10 096 par accroissements de 3 kHz 10 099* 31 VOIES	De 17 901 à 17 967 par accroissements de 3 kHz 23 VOIES
4650 - 4700	6525 - 6685	11 275 - 11 400	
De 4651 à 4696 par accroissements de 3 kHz 16 VOIES	De 6526 à 6682 par accroissements de 3 kHz 53 VOIES	De 11 276 à 11 396 par accroissements de 3 kHz 41 VOIES	

* Des émissions de classe A3 et A3H peuvent également être utilisées.

MOD 27/17 "L'usage des ~~voies~~ fréquences d'onde porteuse (fréquences de référence) communes aux services (R) et (OR) ~~et dont les fréquences centrales sont 3023,5~~ 3023 et 5680 kHz est autorisé dans le monde entier comme il est indiqué aux numéros 27/196 et 27/201. Nonobstant ces dispositions, la fréquence d'onde porteuse (fréquence de référence) 5680 kHz peut également être utilisée dans les stations aéronautiques pour les communications avec des stations d'aéronef lorsque les autres fréquences des stations aéronautiques sont indisponibles ou inconnues. Cette utilisation est cependant limitée à des zones et soumise à des conditions telles qu'il ne puisse en résulter aucun brouillage nuisible aux autres communications autorisées du service mobile aéronautique."

Raison: Pour tenir compte des nouvelles fréquences d'onde porteuse déterminées par l'espacement de 3 kHz.

MOD 27/18 "Toutes les stations directement impliquées dans les opérations coordonnées de recherches et sauvetage qui utilisent les fréquences ~~3023,5~~ 3023 et 5680 kHz ~~aux fins de recherche et de sauvetage et qui emploient la technique de la bande latérale unique~~ doivent transmettre ~~une onde porteuse d'un niveau suffisant pour que l'émission puisse être reçue à l'aide d'un récepteur à double bande latérale; elles doivent également être en mesure de recevoir des émissions à double bande latérale~~ uniquement dans la bande latérale supérieure." (Voir également la MOD 27/13).

Raison: Si l'on admet la possibilité de continuer à utiliser des émissions à double bande latérale sur les fréquences 3023 et 5680 kHz, il ne semble pas nécessaire de modifier le paragraphe 27/18. S'il est convenu cependant d'introduire l'utilisation de la technique de la bande latérale unique sur ces fréquences, le RR 27/18 paraît devoir être modifié comme suit:

Note aux RR 27/17 et 27/18:

Il est nécessaire que la Conférence administrative mondiale de 1978 adopte une résolution analogue à la Résolution Aer-1 de l'UIT car la fréquences 3023 et 5680 kHz sont communes aux services (R) et (OR). (Voir Résolution Aer 2-(D)).

SUP 27/19

Raison: S'il est convenu de satisfaire aux besoins d'un équipement capable de fonctionner uniquement sur des fréquences qui sont des nombres entiers de kHz, il est possible de remplacer par 3023 kHz la voie 3023,5 kHz commune aux services (R) et (OR), et 27/19 ne serait plus nécessaire.

NOC 27/21

NOC 27/22

MOD 27/23

"On a recours à la coordination décrite au numéro 27/20 lorsqu'il est opportun et souhaitable de le faire pour utiliser rationnellement les fréquences en question et surtout lorsque les procédures prévues au numéro 27/22 ne sont pas satisfaisantes."

Raison: Pour préciser l'intention.

MOD 27/24

"Sur les calques à utiliser avec le présent appendice, des courbes indiquent, pour les différents ordres de grandeur de fréquences, la limite des distances minimales acceptables qui doivent séparer deux stations aéronautiques qui émettent sur la même fréquence et dont la puissance apparente rayonnée moyenne serait de 1 kW ~~(par exemple émissions de classes telles que A1, F1 ou F2 ou F2 et A3 ou A3H non modulées)~~ afin d'assurer, à la limite de portée utile de l'émission désirée de l'une des stations terrestres, un rapport signal utile/signal brouilleur de 15 db à bord d'un aéronef. On admet généralement que cette limite correspond à la frontière de la zone intéressée; la portée utile n'est pas indiquée sur les courbes."

Raison: Modification corrélative aux MOD 27/50 et MOD 27/51.

Note: Voir la Recommandation 5/2.

NOC 27/49

MOD 27/51 "1.2.1 Modulation d'amplitude:

- télégraphie sans modulation par une fréquence audible (manipulation par tout ou rien)	(A1)**
- ~~télégraphie par manipulation par tout ou rien d'une ou de plusieurs fréquences audibles de modulation ou manipulation par tout ou rien de l'émission modulée~~	~~(A2)~~
- télégraphie par manipulation par tout ou rien d'une ou de plusieurs fréquences audibles de modulation de fréquence ou manipulation par tout ou rien de l'émission modulée et y compris l'appel sélectif - bande latérale unique - onde porteuse complète	A2H
- ~~télégraphie harmonique multivoie, bande latérale unique, onde porteuse réduite~~	~~(A7A)~~
- ~~télégraphie harmonique multivoie, bande latérale unique, onde porteuse complète~~	~~(A7H)~~
- télégraphie harmonique multivoie - bande latérale unique - onde porteuse supprimée	A7J
- autres émissions telles que transmission automatique de données - bande latérale unique - onde porteuse supprimée	A9J"

MOD 27/52 "1.2.2 Modulation de fréquence:

- télégraphie par manipulation par déplacement de fréquence sans modulation par une fréquence audible, l'une des deux fréquences étant émise à un instant donné	(F1)**
- ~~télégraphie par manipulation par tout ou rien d'une fréquence audible de modulation de fréquence, ou par manipulation par tout ou rien d'une émission modulée en fréquence~~	~~(F2)~~

** A1 et F1 sont autorisées à condition qu'elles ne causent pas de brouillage nuisible aux classes d'émission A2H, A3J, A7J et A9J. De plus, les émissions A1 et F1 seront conformes aux dispositions des ADD 27/66A et ADD 27/66B et il faudra veiller à ne pas placer ces émissions sur les bords ou près des bords de la voie."

Raison: Pour tenir compte du fait que le nouveau plan d'allotissement des fréquences sera fondé sur une exploitation avec bande latérale unique et onde porteuse supprimée et du Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR.

SUP 27/53

Raison: Ce type d'émission n'est pas nécessaire.

MOD 27/54 Il est suggéré de modifier comme suit les valeurs de la puissance de crête maximale:

"2. Puissance

2.1 Sauf indication contraire figurant à la Partie II du présent appendice, les puissances de crête fournies à la ligne d'alimentation de l'antenne ne dépassent pas les valeurs maximales indiquées dans le tableau ci-dessous; il est admis que les puissances apparentes rayonnées de crête correspondantes sont égales aux deux tiers de ces valeurs."

Classe d'émission	Stations	Puissance de crête maximale
A1 F1 ~~F2~~	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	1,5 kW 75 W
A3 A3H (taux de modulation 100%)	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 300 W
Autres émissions telles que A2 ~~A3A~~ ~~A3B~~ A3J A4 ~~A7A~~ ~~A7B~~ A7J	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 300 W

Remplacer ce tableau par le suivant:

Classe d'émission	Stations	Puissance de crête maximale
A2H, A3J, A7J, A9J (taux de modulation 100%)	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 400 W
A3* A3H* (taux de modulation 100%)	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 400 W
Autres émissions telles que A1, F1,	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	1,5 kW 75 W

* Les classes A3 et A3H ne doivent être utilisées que sur 3023 kHz et 5680 kHz et conformément au paragraphe 4.4 du projet de Résolution UIT Aer2-(A).

Raison : Pour tenir compte de l'avis de la réunion. Voir aussi MOD 27/62.

MOD 27/55 "2.2 Il est admis que la puissance de crête maximale spécifiée dans le tableau ci-dessus pour les stations aéronautiques produira la puissance apparente rayonnée moyenne de 1 kW (pour les émissions de classes telles que A1 et F1 ~~ou F2 et A3 ou A3H non modulées~~) adoptée pour le tracé des courbes qui indiquent les portées de brouillage."

Raison : Pour concorder avec MOD 27/51 et MOD 27/52.

MOD 27/62 "2.4 Il est admis que la puissance des émetteurs d'aéronef peut, en pratique, dépasser les limites spécifiées au numéro 27/54. Cependant, l'utilisation, dans des cas exceptionnels, d'une puissance plus élevée (qui ne devrait pas dépasser 600 w P_p) ne doit pas créer de brouillage nuisible aux stations qui utilisent des fréquences conformément aux principes techniques sur lesquels le plan d'allotissement est fondé."

Raison : Pour tenir compte de l'avis de la réunion.

MOD 27/63

Onde porteuse	Niveau N (dB) de l'onde porteuse par rapport à la puissance de crête
Onde porteuse complète (par exemple ~~(A3H)~~ A2H)	$0 \geqslant N \geqslant -6$
~~Onde porteuse réduite (A3A)~~	~~$-6 > N > -26$~~
Onde porteuse supprimée (par exemple A3J)	Stations d'aéronef $-26 > N$ Stations aéronautiques $-40 > N$

Raison : Pour aligner les classes d'émission sur celles de la MOD 27/50 et de la MOD 27/51, et pour introduire des dispositions relatives à la suppression de la porteuse pour les stations aéronautiques, conformément aux dispositions de l'Annexe 10 de l'OACI et du rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR.

SUP 27/64

Raison : Pour tenir compte du fait que le nouveau plan d'allotissement sera fondé sur l'utilisation de la technique de la bande latérale unique.

MOD au sous-titre 3.3

"Tolérance applicable aux niveaux des émissions ~~à bande latérale unique~~ en dehors de la largeur de bande nécessaire."

Raison : Pour tenir compte de l'application à d'autres classes d'émission.

SUP 27/67 à 27/71 inclus.

Raison: Ne sont plus applicables.

MOD 27/72 "4.1 - ~~La fréquence assignée à une station qui fait~~ Dans le cas des émissions ~~radiotéléphoniques~~ à bande latérale unique, à l'exception des émissions de classe A2H, la fréquence assignée ~~doit être~~ sera supérieure à ~~1500 Hz~~ 1400 Hz à la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence). *

*Notes: 1. Les stations aéronautiques équipées du système d'appel sélectif indiqueront, dans la colonne "Renseignements supplémentaires" du Modèle de fiche (Voir Appendice 1 au Règlement des radiocommunications), la classe d'émission A2H.

2. Dans le cas des émissions de classe A1 et F1, la fréquence assignée sera choisie conformément aux dispositions de la note qui accompagne les MOD 27/51 et 27/52."

Raison: Pour définir la fréquence assignée, compte tenu des MOD 27/50, 27/51 et 27/66 et du Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR.

MOD 27/73 "4.2 ~~Les fréquences assignées aux stations~~ Les stations qui utilisent des émissions à double bande latérale (A3) ~~doivent être celles dont les valeurs figurent dans le Plan d'allotissement~~ fonctionneront avec une fréquence assignée de 3023 kHz ou 5680 kHz (voir 27/50)."

Raison: Pour tenir compte du fonctionnement en mode BLD sur 3023 kHz et 5680 kHz.

Point 6 de l'ordre du jour: Examen du rôle que l'OACI devrait continuer à jour dans l'élaboration des plans d'assignation de fréquences et dans les procédures de coordination en vue de faciliter la mise en application des décisions de la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT (1978)

6.1 Généralités

6.1.1 La réunion a examiné toutes les notes de travail identifiées comme relevant du point 6 de l'ordre du jour. Elle a ensuite poursuivi l'examen des sujets ci-après et elle est convenue des recommandations qui figurent dans la présente partie du rapport.

6.2 Rôle permanent de l'OACI

6.2.1 La réunion est convenue que l'OACI devrait poursuivre ses activités traditionnelles de coordination dans l'établissement des plans d'allotissement et dans l'utilisation opérationnelle des fréquences assignées à l'intérieur des ZLAMP, des ZLARN et des zones VOLMET.

6.3 Rôle de l'OACI dans l'assignation de fréquences pour les communications du contrôle d'exploitation à grande distance

6.3.1 Le débat s'est circonscrit autour des mesures nécessaires à l'assignation de fréquences pour les communications du contrôle d'exploitation à grande distance. Il a révélé que les fonctions administratives sont, d'une manière très générale, semblables à celles qu'impliquent l'administration de la bande VHF aéronautique. Pour analyser plus clairement le processus, la réunion a tenté d'identifier les fonctions des organismes en cause. Elle a identifié les fonctions suivantes:

a) l'exploitant d'aéronef - a normalement la charge d'établir les besoins du contrôle d'exploitation. Selon la définition du Chapitre 1er de l'Annexe 10, Volume II, ce peut être un Etat, un exploitant privé, une compagnie aérienne subsidiaire, une compagnie aérienne nationale, etc.

b) l'agent chargé de la station aéronautique - détermine les besoins techniques.

c) l'Administration de l'aviation civile - coordonne les autres besoins opérationnels.

d) l'OACI - coordonne les besoins opérationnels internationaux.

e) l'Administration des télécommunications - examine les aspects normatifs de l'application prévue et procède à la notification nécessaire des assignations de fréquences à l'IFRB.

f) l'UIT/IFRB - procède à l'examen, à l'enregistrement et à la publication.

6.3.2 La réunion a ensuite examiné les mesures à prendre successivement lors des travaux de coordination:

a) détermination, par les exploitants d'aéronefs, de leurs besoins opérationnels particuliers;

b) soumission à l'administration aéronautique de l'Etat sur le territoire duquel la station aéronautique sera située, d'une proposition précise et d'une description technique détaillée des installations et des services proposés (notamment emplacement de la station, ordre de grandeur et nombre de fréquences nécessaires, puissance des émetteurs, zones de service prévues dans chaque ordre de grandeur de fréquences, heures d'utilisation, nombre d'aéronefs à desservir, charges prévues des voies, etc., y compris, le cas échéant, les demandes de fréquences particulières);

c) établissement de relations entre l'administration aéronautique d'Etat intéressée et le siège de l'OACI, compte tenu des indications qui figurent en b) ci-dessus, afin que l'OACI puisse déterminer si les fréquences demandées peuvent être assignées, ce qui reviendrait, pour l'OACI, à conseiller l'Etat intéressé; cela pourrait se faire avec la collaboration de l'IFRB aux termes du numéro 27/20 de l'Appendice 27 (révisé) au Règlement des Radiocommunications de l'UIT et, s'il y a lieu, avec celle des administrations des télécommunications des Etats;

d) mesures établies de notification par l'Etat intéressé concernant l'enregistrement des assignations auprès de l'IFRB, etc..

e) à la suite de l'établissement des assignations, les administrations d'Etat intéressées devraient prendre des mesures pour s'assurer que les fréquences ne sont ni utilisées d'une manière non autorisée, ni soumises à du brouillage nuisible.

6.3.3 La réunion a également noté que la question des communications du contrôle d'exploitation à grande distance a été examinée à l'OACI en 1973. Après avoir étudié les observations des Etats, le Conseil de l'OACI a approuvé certains principes directeurs provisoires en matière de communications du contrôle d'exploitation, et la lettre AN 7/6.6 - 74/43, en date du 10 avril 1974, a été envoyée par la suite à tous les Etats membres de l'OACI pour leur servir de guide. La réunion est convenue que d'autres réunions devraient étudier l'ensemble des principes directeurs qui figurent dans la lettre de l'OACI. Elle a observé que, bien que ces principes directeurs aient été approuvés à l'origine à titre de solution provisoire, et dans des circonstances présentant certaines contraintes en ce qu'un nombre limité seulement des fréquences mondiales de l'Appendice 27 étaient disponibles à cette époque, ils pourraient être mis au point en vue d'une application plus permanente.

6.3.4 Se fondant sur les principes directeurs provisoires énoncés dans la lettre AN 7/6.6 - 74/43, la réunion a élaboré une série de principes fondamentaux, notant qu'il pourra être nécessaire, à mesure que le temps s'écoulera, de poursuivre la mise au point de ces principes et d'en ajouter de nouveaux. Elle est convenue que ces principes devraient être insérés dans l'Annexe 10 afin de servir de guide aux Etats et elle a formulé, en conséquence, la recommandation suivante.

RSPP

RECOMMANDATION 6/1 - AMENDEMENT DE L'ANNEXE 10 - PRINCIPES DIRECTEURS POUR LES COMMUNICATIONS DU CONTROLE D'EXPLOITATION A GRANDE DISTANCE

Il est recommandé d'amender comme suit l'Annexe 10, Volume I:

AJOUTER le nouveau Supplément C à la 2ème Partie ci-après:

"SUPPLEMENT C A LA 2EME PARTIE - PRINCIPES DIRECTEURS POUR LES COMMUNICATIONS DU CONTROLE D'EXPLOITATION A GRANDE DISTANCE

Note 1.- Les principes directeurs suivants ont été établis principalement pour servir de guide aux Etats en attendant une révision appropriée du Plan d'allotissement des fréquences pour le Service mobile aéronautique (R) (Appendice 27 du Règlement des radiocommunications de l'UIT).

Note 2.- Les alinéas ci-dessous ne sont pas numérotés par ordre d'importance relative.

1) La mise en oeuvre de stations aéronautiques HF de contrôle d'exploitation devrait être autorisée lorsqu'il n'existe pas d'autres moyens d'exercer le contrôle d'exploitation à grande distance ou lorsque l'utilisation des services normaux de communication prévus pour la sécurité ou la régularité des vols ne convient pas ou est insuffisante.

2) Le nombre total de stations au sol sur les voies mondiales devrait être maintenu au minimum compatible avec l'économie et l'efficacité des opérations.

3) En conséquence, et dans la mesure où c'est matériellement possible, une station devrait desservir les exploitants d'aéronefs d'au moins deux Etats voisins et il ne devrait pas y avoir en principe plus d'une station par Etat.

4) Des stations aéronautiques pourraient être exploitées par les administrations nationales pour le compte d'un ou de plusieurs exploitants d'aéronefs, à condition que les besoins desdits exploitants en ce qui concerne la souplesse et le caractère direct des communications adressées à leurs aéronefs puissent être satisfaits; ou bien des stations aéronautiques pourraient être exploitées par un exploitant d'aéronefs ou par un organisme de télécommunications qui s'occuperait des intérêts d'une ou de plusieurs compagnies aériennes et qui exercerait ses activités en vertu d'une licence délivrée par l'Etat ou les Etats en cause.

5) Les licences devraient être renouvelées à intervalles réguliers afin d'en permettre le retrait ou l'amendement si cela est nécessaire pour répondre aux stipulations de l'OACI et, conformément aux RR 415 et 432, elles devraient interdire la "correspondance publique" ou le trafic du type point à point.

RSPP

RECOMMANDATION 6/1 (suite) - AMENDEMENT DE L'ANNEXE 10 - PRINCIPES DIRECTEURS POUR LES COMMUNICATIONS DU CONTROLE D'EXPLOITATION A GRANDE DISTANCE

6) Les VHF (voies GP ou OPC) devraient être utilisées au lieu des fréquences HF lorsque l'aéronef se trouve à portée d'une station aéronautique VHF appropriée.

Note.- Les catégories particulières de messages qui peuvent être acheminées sur les voies du Service mobile aéronautique (R) sont prescrites en 5.1.8 du Chapitre 5 du Volume II de l'Annexe 10. Le même chapitre définit en 5.2.2 les procédures normalisées de communications pour le service et notamment la veille qui doit être assurée. Conformément au RR 730, Article 18 du Règlement des radiocommunications de l'UIT, les licences devraient définir l'objet de la station, à savoir le contrôle d'exploitation (tel qu'il est défini dans l'Annexe 6 de l'OACI, 1ère Partie) et spécifier les caractéristiques générales conformément à l'Appendice 27 du Règlement des radiocommunications."

6.3.5 La réunion a exprimé l'avis que les fréquences ne peuvent en principe être assignées pour l'usage exclusif d'un exploitant d'aéronefs mais qu'il faut employer des techniques de partage des fréquences.

6.4 Projet de plan pour l'utilisation de la bande partagée existante 21 870 - 22 000 kHz

6.4.1 La réunion a reconnu que la bande 21 870 - 22 000 kHz sort du cadre de l'Appendice 27, mais qu'il est néanmoins nécessaire d'utiliser cette bande pour fournir des fréquences à propagation mondiale ou pour réduire l'encombrement du trafic sur les bandes actuellement attribuées au Service mobile aéronautique (R). La réunion a estimé, à cet égard, que l'OACI devrait être chargée de rédiger, dans la mesure des possibilités, un projet de plan en vue de l'utilisation éventuelle, à titre exclusif, de tout ou partie de cette bande, sur le modèle des plans qui figurent dans l'Appendice 27 pour les autres bandes du Service mobile aéronautique (R).

6.4.2 Compte tenu des considérations et de la conclusion qui précèdent, la réunion a formulé la recommandation suivante.

RECOMMANDATION 6/2 - PROJET DE PLAN EN VUE DE L'UTILISATION DE LA BANDE PARTAGEE EXISTANTE 21 870 - 22 000 kHz

Il est recommandé que l'OACI rédige un plan en vue de l'utilisation, à titre exclusif, de tout ou partie de la bande partagée existante 21 870 - 22 000 kHz, sur le modèle des plans fournis pour les bandes actuellement attribuées à titre exclusif au Service mobile aéronautique (R) dans l'Appendice 27. Ce projet de plan devrait servir de base aux Etats en vue d'un complément d'examen et de la présentation de propositions appropriées à la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT, en février 1978, en vue de communiquer le plan adopté à une Conférence administrative mondiale des Radiocommunications de l'UIT jugée compétente pour traiter de cette question.

6.5 Proposition visant à utiliser des fréquences dans la bande 2000 kHz à 2065 kHz

6.5.1 La réunion a examiné une proposition visant à utiliser, dans certains cas, des fréquences d'un ordre inférieur en MHz dans la bande 2000 - 2065 kHz pour les communications à courte distance du Service mobile aéronautique (R). Cette proposition aurait pour objet de remédier aux difficultés rencontrées, en l'absence d'une couverture VHF, au cours des périodes qui se situent tard le soir ou tôt le matin, en particulier pendant les années de très faible activité solaire. La réunion a noté que d'importants problèmes techniques se posent dans l'utilisation de fréquences de cet ordre à bord d'un grand nombre d'aéronefs actuellement en service. Il est apparu que l'emploi de fréquences dans cette bande ne convient donc pas au Service mobile aéronautique (R). La réunion a noté, toutefois, que les Etats qui rencontrent de telles difficultés pourraient juger que l'emploi temporaire de ces fréquences d'un ordre inférieur convient sur le plan national dans le Service mobile aéronautique, dans le cadre du Règlement des radiocommunications de l'UIT actuellement en vigueur.

6.6 Préparation initiale en vue de l'amendement de l'Annexe 10

6.6.1 La réunion a estimé qu'une planification initiale était jugée souhaitable, au sein de l'OACI, pour assurer, en temps utile, la révision des Annexes pertinentes à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, pour donner suite aux Actes finals de la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT en février 1978. Elle a noté que les travaux qu'elle aurait accomplis à cet égard ne pourraient être examinés en détail dans le temps dont elle disposait et qu'ils ne pourraient par conséquent servir à autre chose qu'à inciter les Etats à réfléchir sur la ligne de conduite que l'OACI pourrait adopter à l'avenir. La réunion a élaboré à ce sujet les éléments qui figurent dans l'Appendice A au rapport sur le point 6 de l'ordre du jour et elle a formulé la recommandation suivante.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

RECOMMANDATION 6/3 - PREPARATION INITIALE EN VUE DE L'AMENDEMENT DE L'ANNEXE 10 POUR DONNER SUITE AUX ACTES FINALS DE LA CONFERENCE ADMINISTRATIVE MONDIALE DES RADIOCOMMUNICATIONS DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R) DE L'UIT (1978)

Il est recommandé que les éléments qui figurent dans l'Appendice A à la présente partie du rapport servent de base à l'OACI pour l'établissement de propositions d'amendements de l'Annexe 10, sous réserve des modifications qui pourraient se révéler nécessaires, à la suite de la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT en 1978.

6.7 Examen de projets de propositions supplémentaires portant amendement de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications et propositions corrélatives d'amendement du Règlement des radiocommunications

6.7.1 La réunion a noté qu'un certain nombre de propositions nécessaires pour l'amendement de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications ne figurent pas parmi les propositions qui émanent des rapports sur d'autres points de l'ordre du jour. A la suite de ces propositions, un certain nombre d'amendements devront également être apportés au Règlement des radiocommunications de l'UIT. La réunion a donc élaboré les propositions nécessaires qui figurent dans l'Appendice B à la présente partie du rapport.

6.7.2 La réunion a également noté que, par suite du nombre relativement important de recommandations distinctes concernant des projets d'amendement de l'Appendice 27, rendues indispensables par la nécessité d'une élaboration progressive du rapport, il s'est révélé difficile d'assimiler rapidement l'effet total de tous les amendements proposés. La réunion a exprimé l'avis que le travail qu'exige une proposition récapitulative d'amendement de l'Appendice 27 est justifié par les avantages que représente pour les Etats une telle récapitulation. Comme la réunion n'a pas été en mesure d'achever cette récapitulation dans le temps dont elle disposait, il a été convenu de charger le Secrétariat de l'OACI de rédiger une récapitulation de toutes les propositions d'amendement de l'Appendice 27 au Règlement des Radiocommunications, pour permettre aux Etats de les utiliser dans leurs travaux préparatoires à la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications de l'UIT en 1978.

6.7.3 Compte tenu des considérations ci-dessus, les recommandations suivantes ont été formulées.

RECOMMANDATION 6/4 - PROPOSITION D'AMENDEMENT DE L'APPENDICE 27 AU REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS ET AMENDEMENTS CORRELATIFS AU REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS

Il est recommandé que les projets d'amendement de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications de l'UIT et les amendements corrélatifs au Règlement des radiocommunications qui figurent dans l'Appendice B à la présente partie du rapport servent de base aux Etats en vue d'un complément d'examen et de la présentation de propositions appropriées à la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT, en février 1978.

RECOMMANDATION 6/5 - RECAPITULATION DES PROPOSITIONS D'AMENDEMENT DE L'APPENDICE 27 AU REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS DE L'UIT

Il est recommandé que le Secrétariat de l'OACI rédige une récapitulation de toutes les propositions de la réunion visant à apporter des amendements à l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications de l'UIT et des amendements corrélatifs au Règlement lui-même et que l'OACI communique cette récapitulation aux Etats et à l'UIT pour qu'ils puissent l'utiliser dans leurs travaux préparatoires à la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT, en février 1978.

Note du Secrétariat: Voir les Appendices C, D, E et F au rapport sur le point 6 de l'ordre du jour.

6.8 Autres sujets à traiter

6.8.1 La réunion a noté qu'il faudrait compléter ou entreprendre l'étude d'un certain nombre de sujets dont certains n'ont été examinés que brièvement, et d'autres n'ont pas été examinés du tout. Ces sujets sont les suivants:

1. Possibilité pratique de faire mention dans la liste de fréquences internationales de l'IFRB, dans la colonne 13, de la "coordination par l'OACI".

2. Rôle de l'OACI dans la transition vers l'utilisation de la technique BLU.

3. Rôle que l'OACI doit jouer dans l'étude constante des statistiques opérationnelles pour faire en sorte que l'utilisation des fréquences continue à en justifier l'assignation.

4. Critères subjectifs et objectifs d'évaluation dont l'OACI devrait se servir pour l'examen de l'utilisation des fréquences alloties. Il faut fixer une procédure à laquelle l'OACI se conformerait pour répondre aux demandes d'assignation lorsqu'elles sont inacceptables. L'OACI devrait être en mesure de proposer des solutions de rechange en réponse à des demandes d'assignation.

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

APPENDICE A

SUGGESTIONS PROVISOIRES RELATIVES A L'AMENDEMENT DE
L'ANNEXE 10, Volume I, 1ère PARTIE

(Pour servir de base à l'OACI dans l'élaboration
de propositions corrélatives d'amendement de l'Annexe 10 à la suite
de la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications
du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT,
en février 1978.)

Texte actuel de l'Annexe 10, Volume I 1ère Partie	Amendement proposé
4.11.—Caractéristiques du système de télécommunication radiotéléphonique HF à bande latérale unique (BLU) destiné à être utilisé dans le service mobile aéronautique	4.11.- Caractéristiques du système de télécommunication HF à bande latérale unique (BLU) destiné a être utilisé dans le service mobile aéronautique
4.11.1 Lorsqu'un système HF air-sol à bande latérale unique est utilisé dans le service mobile aéronautique, ses caractéristiques seront conformes aux spécifications ci-après.	
4.11.1.1 *Gamme de fréquences.*	
4.11.1.1.1 Les installations HF à bande latérale unique seront aptes à fonctionner sur n'importe quelle fréquence de référence BLU disponible pour le service mobile aéronautique (R) dans la bande de 2 MHz à 22 MHz, et nécessaire pour respecter le plan d'assignation des fréquences approuvé pour la ou les régions dans lesquelles le système est appelé à fonctionner ainsi que pour respecter les dispositions en vigueur du Règlement des radiocommunications de l'UIT.	4.11.1.1.1 Les installations HF à bande latérale unique seront aptes à fonctionner sur n'importe quelle fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence) disponible pour le service mobile aéronautique (R) dans la bande de 2,8 MHz à 24 MHz, et nécessaire pour respecter le plan d'assignation des fréquences approuvé pour les régions dans lesquelles le système est appelé à fonctionner ainsi que pour respecter les dispositions en vigueur du Règlement des radiocommunications de l'UIT.
Note 1.—Voir l'Introduction au chapitre 3 de la 2ème partie et la figure 4-1.	Note 1. - Voir l'Introduction au chapitre 3 de la 2ème partie et les figures 4-1 et 4-2.
Note 2.—La Conférence administrative extraordinaire des radiocommunications (CAER) de Genève, 1966, a fixé un nouveau plan d'allotissement (appendice 27 au Règlement des radiocommunications de l'UIT) qui prévoit l'utilisation suivante des voies:	Note 2. - La Conférence administrative mondiale des radiocommunications du service mobile aéronautique (R) (CAMRA) de Genève (1978) a fixé un nouveau plan d'allotissement /Appendice 27 (révisé) au Règlement des radiocommunications de l'UIT/.
3.4 Utilisation des voies.	SUPPRIMER
27/67 **3.4.1 Une station qui utilise des émissions à bande latérale unique est considérée comme fonctionnant conformément au plan d'allotissement si la largeur de bande nécessaire ne s'étend pas au-delà des limites de la moitié supérieure ou de la moitié inférieure des voies spécifiées dans le plan pour les émissions à double bande latérale.**	SUPPRIMER
27/68 **3.4.2 Sous réserve des dispositions du numéro 27/12* et des conditions qui suivent, une station qui utilise des émissions à bande latérale unique peut fonctionner soit dans la moitié supérieure, soit dans la moitié inférieure des voies déterminées par les fréquences centrales qui figurent dans le plan d'allotissement:**	SUPPRIMER

Texte actuel de l'Annexe 10, Volume I 1ère Partie	Amendement proposé
27/69 *a)* si la station fonctionne dans la moitié supérieure, elle doit utiliser la bande latérale supérieure, la fréquence de l'onde porteuse étant égale à la fréquence centrale de voie qui figure dans le plan d'allotissement ;	SUPPRIMER
27/70 *b)* lorsqu'ils fonctionnent dans des voies dont la largeur est 7 kHz les appareils qui ne peuvent fonctionner que sur des multiples entiers de 1 kHz ne sont utilisés que dans la moitié supérieure des voies figurant dans le plan d'allotissement ;	4.11.1.1.2 Les appareils n'ont besoin de fonctionner que sur des multiples entiers de 1 kHz.
27/71 *c)* si la station fonctionne dans la moitié inférieure, elle doit utiliser la bande latérale supérieure, la fréquence de l'onde porteuse étant inférieure de la quantité suivante à la fréquence centrale de voie qui figure dans le Plan d'allotissement :	SUPPRIMER
Bandes — *Différence entre la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence) et la fréquence centrale de voie figurant dans le Plan d'allotissement* 2, 3, 4, 5, 6 et 8 MHz — − 3 500 Hz 10, 11, 13 et 17 MHz — − 4 000 Hz	SUPPRIMER
Note 3.—Il est reconnu que les régions peuvent assigner la moitié inférieure des voies allouées par le Plan d'allotissement de l'UIT (appendice 27 au Règlement des radiocommunications de l'UIT). En conséquence, les installations au sol et les installations de bord fonctionnant dans une telle Région devraient pouvoir fonctionner avec un espacement de voies de 500 hertz au-dessous de 10 MHz. Toutefois, les installations au sol et les installations de bord qui n'ont pas besoin de fonctionner dans une telle région ou qui n'ont pas besoin de fonctionner au-dessous de 10 MHz, n'ont besoin de pouvoir fonctionner qu'avec un espacement de voies de 1 000 hertz.	SUPPRIMER

Texte actuel de l'Annexe 10, Volume I lère Partie	Amendement proposé
Note 4.—Il est également reconnu que pendant la période de validité du Plan d'allotissement HF figurant à l'appendice 26 du Règlement des radiocommunications de l'UIT, et en attendant la mise en vigueur du plan révisé figurant à l'appendice 27, les installations dont les voies ne sont espacées que de 1 000 Hz peuvent fonctionner sur des fréquences inférieures de 0,5 kHz aux fréquences de la voie lorsque celles-ci se terminent par 0,5 kilohertz.	SUPPRIMER
* Les dispositions du numéro 27/12 stipulent que l'utilisation des voies pour les différentes classes d'émissions autorisées fera l'objet d'accords particuliers entre les administrations intéressées.	SUPPRIMER

Texte actuel de
l'Annexe 10, Volume I
1ère Partie

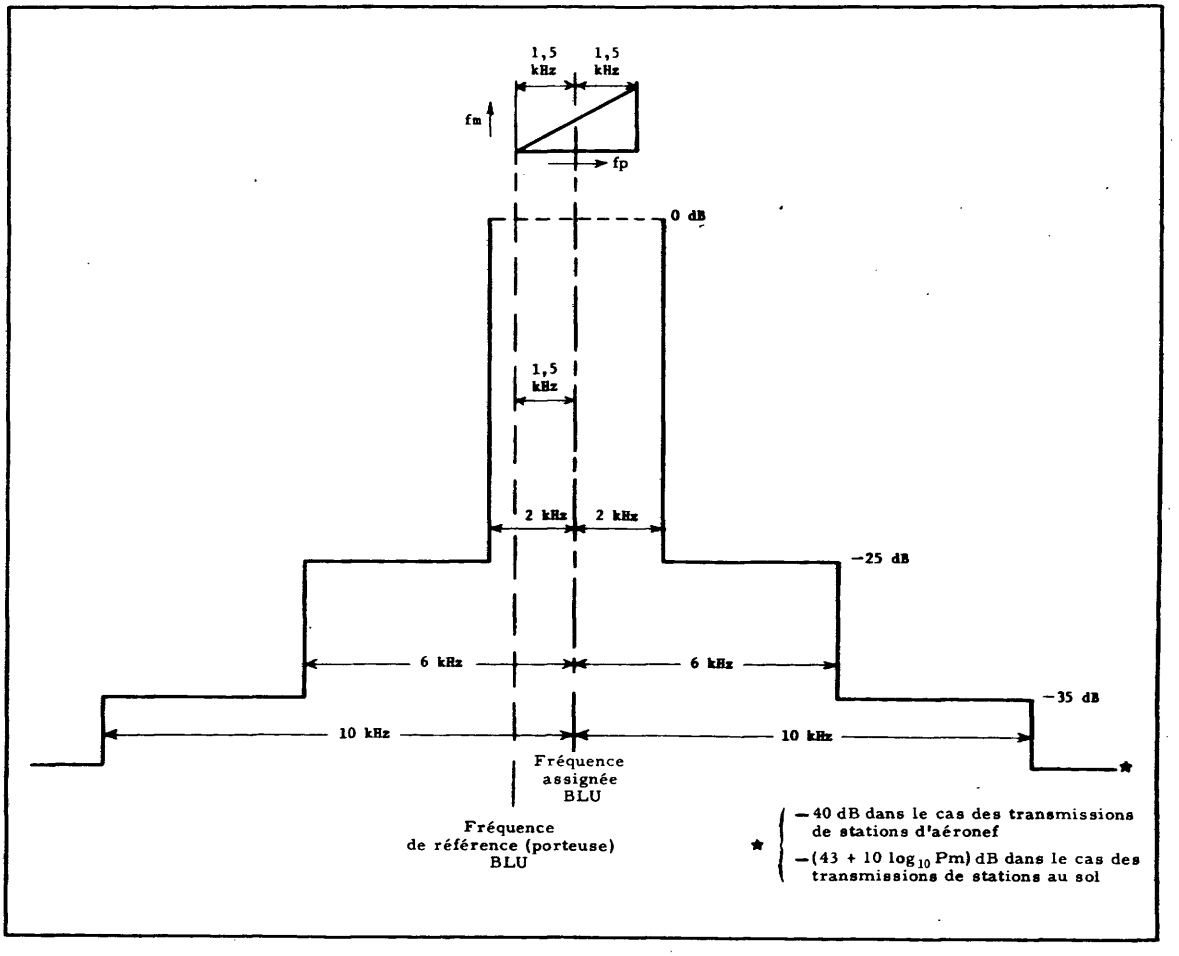


Fig. 4-1. — Caractéristique d'atténuation requise pour les bandes latérales

Amendement proposé

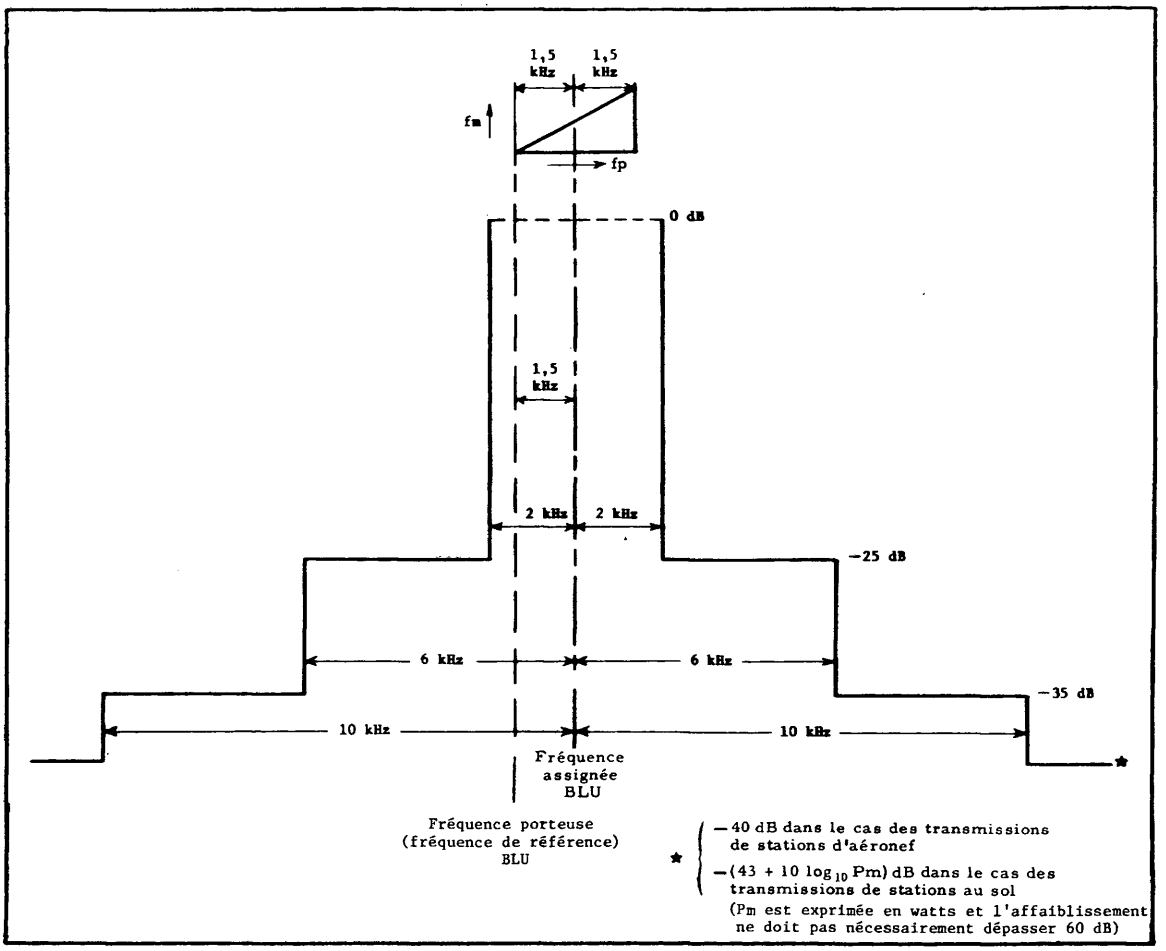


Figure 4.1.- Limites du spectre requises(en fonction de la puissance moyenne) pour les types d'émetteurs de stations d'aéronef et pour les émetteurs de stations aéronautiques installés pour la première fois avant le 1er février 1983

Amendement proposé

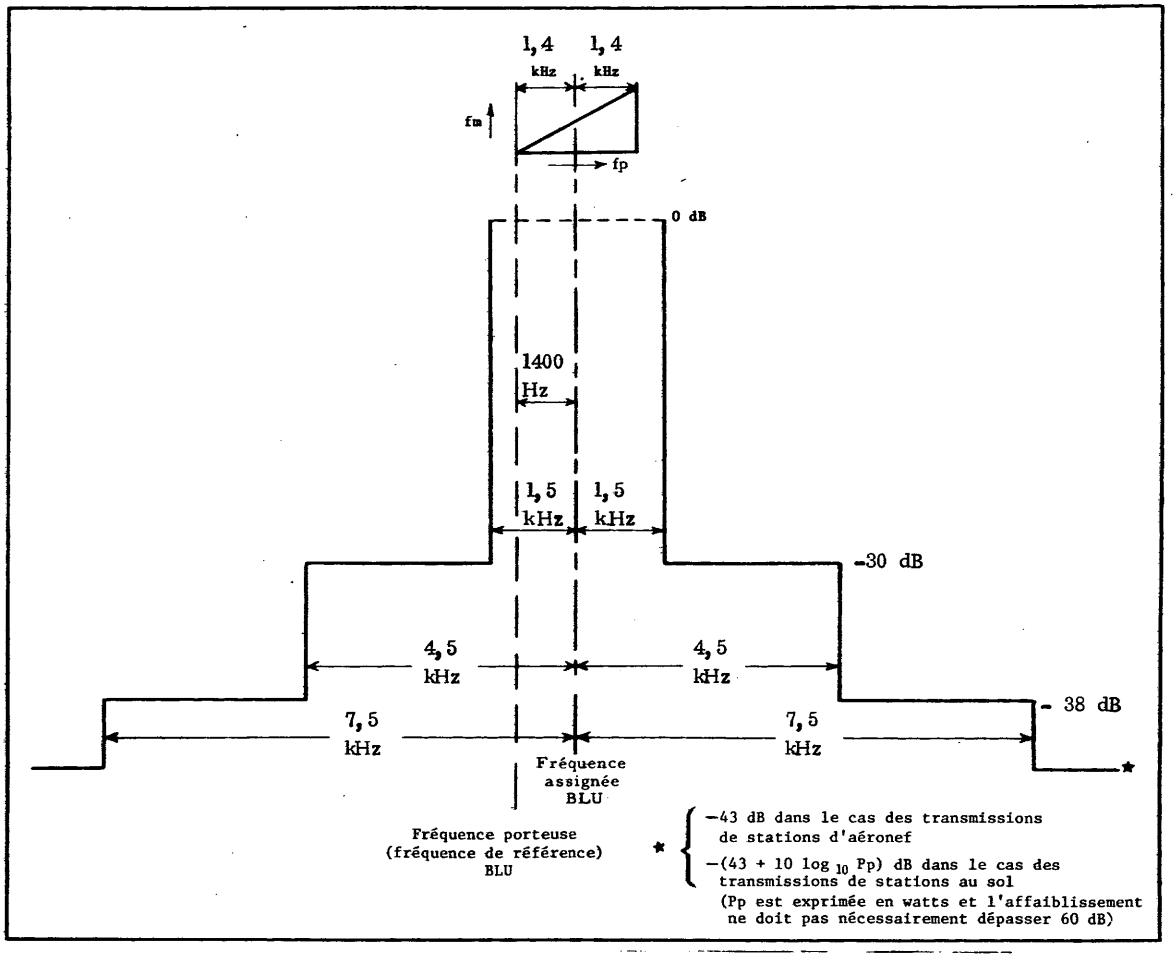


Figure 4.2 - Limites du spectre requises (en fonction de la puissance de crête) pour les émetteurs de stations d'aéronef, installés pour la première fois après le 1er février 1983 et pour les émetteurs de stations aéronautiques en service après le 1er février 1983

Texte actuel de l'Annexe 10, Volume I 1ère Partie	Amendement proposé
4.11.1.2 *Sélection de la bande latérale.*	
4.11.1.2.1 La bande latérale qui sera utilisée sera celle qui est située du côté des fréquences supérieures à sa fréquence de référence.	SUPPRIMER
4.11.1.3 *Fréquence de référence.*	4.11.1.3 Fréquence porteuse (fréquence de référence).
4.11.1.3.1 La fréquence de référence BLU sera:	a) jusqu'au 1er février 1983:
a) dans la moitié supérieure d'une voie BLD, celle de l'onde porteuse BLD;	1) dans la moitié supérieure d'une voie BLD, celle de l'onde porteuse BLD;
b) dans la moitié inférieure d'une voie BLD:	2) dans la moitié inférieure de la fréquence d'une voie BLD, celle de l'onde porteuse BLD, moins 3,0 kHz;
1) une fréquence inférieure de 3,5 kHz à celles de l'onde porteuse BLD lorsque ces dernières sont espacées de 7 kHz;	SUPPRIMER
2) une fréquence inférieure de 4 kHz à celles de l'onde porteuse BLD lorsque ces dernières sont espacées de 8 kHz.	SUPPRIMER
	b) après le 1er février 1983, celle de la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence) indiquée à l'Appendice 27 (révisé) au Règlement des radiocommunications de l'UIT.

Texte actuel de l'Annexe 10, Volume I lère Partie	Amendement proposé
X	Note 1. - La fréquence à utiliser et à publier, pour les besoins de la diffusion officielle et de la documentation à insérer dans les plans régionaux appropriés, sera la fréquence porteuse (fréquence de référence) BLU. Avant le 1er février 1983, pour les besoins particuliers liés à l'enregistrement auprès de l'IFRB, lequel doit être exprimé, d'après le règlement de l'UIT, sous forme de "fréquence assignée", cette fréquence doit être égale à la fréquence porteuse (fréquence de référence) BLU augmentée de 1 500 Hz. Après le 1er février 1983, cette fréquence doit être égale à la fréquence porteuse (fréquence de référence) BLU augmentée de 1 400 Hz. Les Figures D-1 et D-2 du Supplément D à la 1ère Partie fournissent d'autres éléments indicatifs en la matière.
Note.-Voir aussi le supplément D à la 1ère partie.	Renuméroter "Note 2".

Texte actuel de l'Annexe 10, Volume I 1ère Partie	Amendement proposé
4.11.1.4 *Mode de la porteuse.* 4.11.1.4.1 Le système fonctionnera dans le mode à porteuse supprimée (A3J). Lorsqu'il est nécessaire de communiquer avec des installations conçues uniquement pour la réception BLD, ou lorsque le SELCAL est employé comme il est spécifié en 4.8 de la 1ère partie et que l'émission BLD n'est pas assurée, l'installation sera apte à fonctionner non seulement dans le mode A3J, mais aussi dans le mode à porteuse complète (A3H).	4.11.1.4 Mode de la porteuse et suppression. 4.11.1.4.1 Le système fonctionnera dans le mode à porteuse supprimée (A3J, A7J ou A9J). Lorsque le SELCAL est employé comme il est spécifié en 4.8 de la 1ère Partie, l'installation fonctionnera dans le mode A2H.
X	4.11.1.4.2 Jusqu'au 1er février 1983, les stations aéronautiques et les stations d'aéronef équipées pour la technique BLU seront également équipées pour la transmission dans le mode A3H compatible avec des installations conçues pour la réception BLD. A partir du 1er février 1983, il ne sera pas nécessaire de fournir le mode A3H.
X	4.11.1.4.3 RECOMMANDATION.- Il est recommandé d'utiliser les modes A3 ou A3H pour les stations qui participent directement à des opérations coordonnées de recherches et de sauvetage et qui utilisent les fréquences 3023 kHz et 5680 kHz, étant donné que le service mobile aéronautique (OR), le service mobile maritime et le service mobile terrestre pourraient intervenir aussi (voir le Règlement des radiocommunications numéro 969 A).

Texte actuel de l'Annexe 10, Volume I lère Partie	Amendement proposé
	4.11.1.4.4 Les installations de bord permettent une suppression de 26 dB de la porteuse par rapport à la puissance de crête (P_p) dans les modes A3J, A7J ou A9J.
Note.—L'actuel Règlement des radiocommunications de l'UIT prévoit une suppression minimale de 26 dB de la porteuse par rapport à la puissance de crête dans le mode A3J.	SUPPRIMER
4.11.1.4.2 **RECOMMANDATION.** — *Il est recommandé que les installations au sol permettent une suppression de 40 dB de la porteuse par rapport à la puissance de crête.*	4.11.1.4.5 RECOMMENDATION. - Il est recommandé que, jusqu'au ler février 1983, les installations au sol permettent une suppression de 40 dB de la porteuse par rapport à la puissance de crête (P_p).
	4.11.1.4.6 A partir du ler février 1983, les installations au sol permettront une suppression de 40 dB de la porteuse par rapport à la puissance de crête (P_p).
	4.11.1.5 Largeur de la bande de fréquences audibles. 4.11.1.5.1 RECOMMENDATION. - Pour la classe d'émissions A3J, il est recommandé d'employer normalement la bande de fréquences audibles allant de 350 à 2 700 Hz. Pour le SELCAL (A2H), la limite inférieure de la bande de fréquences audibles devrait être portée à 300 Hz. Note 1.- Les limites ci-dessus peuvent être étendues à mesure que les progrès technologiques permettront de respecter les limites des émissions parasites indiquées en 4.11.1.7.2. Note 2.- Pour les types d'émetteurs de stations d'aéronef installés pour la première fois avant le ler janvier 1983, les fréquences audibles seront normalement limitées à 3 000 Hz.
	4.11.1.5.2 Pour les autres classes d'émissions autorisées, les fréquences de modulation seront telles que les limites requises du spectre, prescrites en 4.11.1.7.2, seront respectées.

Texte actuel de l'Annexe 10, Volume I 1ère Partie	Amendement proposé
4.11.1.5 *Tolérance de fréquence.*	Renuméroter 4.11.1.6
4.11.1.5.1 La stabilité de fréquence de base de la fonction de transmission dans le mode A3J sera telle que la différence entre la porteuse virtuelle de l'émission et la fréquence de référence BLU ne dépassera pas:	4.11.1.6.1 La stabilité de fréquence de base de la fonction de transmission dans les modes A3J, A7J ou A9J sera telle que la différence entre la porteuse virtuelle de l'émission et la fréquence de référence BLU ne dépassera pas:
— 20 Hz pour les installations de bord;	
— 10 Hz pour les installations au sol.	
4.11.1.5.2 La stabilité de fréquence de base de la fonction de réception sera telle que, avec les stabilités de la fonction de transmission spécifiées en 4.11.1.5.1, la différence totale de fréquence entre les fonctions obtenues en exploitation au sol et à bord, y compris la variation due à l'effet Doppler, ne dépasse pas 45 Hz. Toutefois, une différence supérieure de fréquence sera permise dans le cas des aéronefs supersoniques.	4.11.1.6.2 La stabilité de fréquence de base de la fonction de réception sera telle que, avec les stabilités de la fonction de transmission spécifiées en 4.11.1.6.1, la différence totale de fréquence entre les fonctions obtenues en exploitation au sol et à bord, y compris la variation due à l'effet Doppler, ne dépasse pas 45 Hz. Toutefois, une différence supérieure de fréquence sera permise dans le cas des aéronefs supersoniques.

Texte actuel de l'Annexe 10, Volume I 1ère Partie	Amendement proposé
	4.11.1.7 Limites du spectre.
4.11.1.6 *Limite du spectre.* Dans le cas d'une émission à bande latérale unique A3H ou A3J, la puissance moyenne fournie sur une fréquence quelconque sera inférieure à la puissance moyenne (Pm) de l'émetteur, de la quantité indiquée ci-dessous:	4.11.1.7.1 Pour les types d'émetteurs de stations d'aéronef et pour les émetteurs de stations aéronautiques installés pour la première fois avant le 1er février 1983, dans le cas d'une émission à bande latérale unique A2H, A3J, A7J ou A9J, la puissance moyenne fournie sur une fréquence quelconque sera inférieure à la puissance moyenne (Pm) de l'émetteur, de la quantité indiquée ci-dessous:
— d'au moins 25 dB sur toute fréquence dont l'écart est égal ou supérieur à 2 kHz et ne dépasse pas 6 kHz;	
— d'au moins 35 dB sur toute fréquence dont l'écart est supérieur à 6 kHz et ne dépasse pas 10 kHz;	
— sur toute fréquence dont l'écart par rapport à la fréquence assignée est égal ou supérieur à 10 kHz:	
a) de 40 dB pour les stations d'aéronef;	
b) de 43 + 10 $\log_{10}$ Pm (watts) dB pour les stations aéronautiques.	b) de 43 + 10 $\log_{10}$ Pm (watts) dB pour les stations aéronautiques*.
	* L'affaissement ne doit pas nécessairement dépasser 60 dB.
	4.11.1.7.2 Pour les émetteurs de stations d'aéronef installés pour la première fois après le 1er février 1983 et pour les émetteurs de stations aéronautiques en service après le 1er février 1983, dans le cas d'une émission à bande latérale unique A2H, A3J, A7J ou A9J, la puissance de crête (P_p) sera inférieure à la puissance de crête (P_p) de l'émetteur, de la quantité indiquée ci-dessous:
	- au moins 30 dB sur toute fréquence dont l'écart par rapport à la fréquence assignée est égal ou supérieur à 1,5 kHz et ne dépasse pas 4,5 kHz;
	- au moins 38 dB sur toute fréquence dont l'écart par rapport à la fréquence assignée est égal ou supérieur à 4,5 kHz et ne dépasse pas 7,5 kHz;
	- sur toute fréquence dont l'écart par rapport à la fréquence assignée est égal ou supérieur à 7,5 kHz:
	a) 43 dB pour les stations d'aéronef;
	b) 43 + 10 $\log_{10}$ P_p (watts) dB pour les stations aéronautiques*.
	* L'affaissement ne doit pas nécessairement dépasser 60 dB.

Texte actuel de l'Annexe 10, Volume I 1ère Partie	Amendement proposé
Note 1.—Voir la figure 4-1.	Note 1. - Voir les figures 4-1 et 4-2.
Note 2.—La fréquence à utiliser et à publier, pour les besoins de la diffusion officielle et de la documentation à insérer dans les plans régionaux appropriés, sera la fréquence de référence BLU. Pour les besoins particuliers liés à l'enregistrement auprès de l'IFRB, lequel doit être exprimé, d'après le règlement de l'UIT, sous forme de "fréquence assignée", cette fréquence doit être égale à la fréquence de référence BLU augmentée de 1 500 Hz. La figure D-1 du supplément D à la 1ère partie fournit d'autres éléments indicatifs en la matière.	SUPPRIMER
4.11.1.7 *Puissance.*	Renuméroter 4.11.1.8
4.11.1.7.1 *Installations au sol.* Sous réserve des dispositions correspondantes de l'appendice 27 au Règlement des Radiocommunications de l'UIT, la puissance d'enveloppe de crête fournie à la ligne d'alimentation de l'antenne d'une installation au sol, pour les émissions A3H et A3J, ne dépassera pas une valeur maximale de 6 kW.	4.11.1.8.1 Installations au sol. Sous réserve des dispositions correspondantes de l'Appendice 27 (révisé) au Règlement des radiocommunications de l'UIT, la puissance de crête (P_p) fournie à la ligne d'alimentation de l'antenne d'une installation au sol pour les émissions A2H, A3J, A7J ou A9J ne dépassera pas une valeur maximale de 6 kW.
4.11.1.7.2 *Installations de bord.* La puissance de crête fournie à la ligne d'alimentation de l'antenne d'une installation de bord pour les émissions A3H et A3J sera limitée à une valeur qui ne causera pas un brouillage nuisible à d'autres stations qui utilisent les fréquences conformément aux principes techniques sur lesquels est fondé le Plan d'allotissement de l'UIT (appendice 27 du Règlement des radiocommunications de l'UIT).	4.11.1.8.2 Installations de bord. La puissance de crête fournie à la ligne d'alimentation de l'antenne d'une installation de bord pour les émissions A2H, A3J et A7J ou A9J sera limitée à une valeur qui ne causera pas un brouillage nuisible à d'autres stations qui utilisent les fréquences conformément aux principes techniques sur lesquels est fondé le plan d'allotissement de l'UIT - Appendice 27 (révisé) au Règlement des radiocommunications de l'UIT.

Texte actuel de l'Annexe 10, Volume I lère Partie	Amendement proposé
Note.—Dans l'application des dispositions de 4.11.1.7.2, il est entendu que la puissance de crête maximale d'une installation de bord ne serait pas supérieure à une valeur nominale correspondant au double de la valeur de 300 watts spécifiée à l'appendice 27 du Règlement des radiocommunications de l'UIT.	Note. - Dans l'application des dispositions de 4.11.1.8.2, il est entendu que la puissance de crête (P_p) fournie par un émetteur de bord à la ligne d'alimentation de l'antenne ne serait pas normalement supérieure à la valeur de 400 watts spécifiée dans l'Appendice 27 (révisé) au Règlement des radiocommunications de l'UIT. Cependant, il est reconnu que, dans la pratique, la puissance de l'émetteur de bord peut dépasser 400 watts. Dans les cas exceptionnels où une puissance accrue (qui ne devrait pas dépasser 600 watts (P_p) est utilisée, les installations ne devraient pas causer un brouillage nuisible à d'autres stations qui utilisent les fréquences conformément aux principes techniques sur lesquels est fondé le plan d'allotissement de l'UIT - Appendice 27 (révisé) au Règlement des radiocommunications de l'UIT.
4.11.1.8 *Méthode d'utilisation.* On emploiera le système simplex à voie unique.	Renuméroter 4.11.1.9

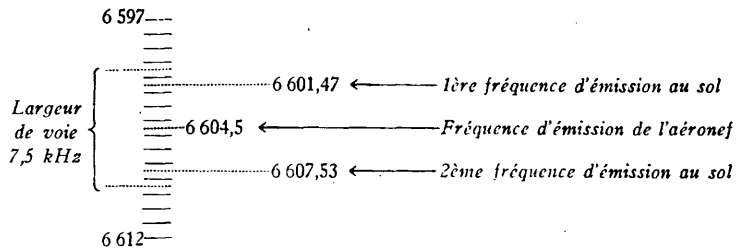
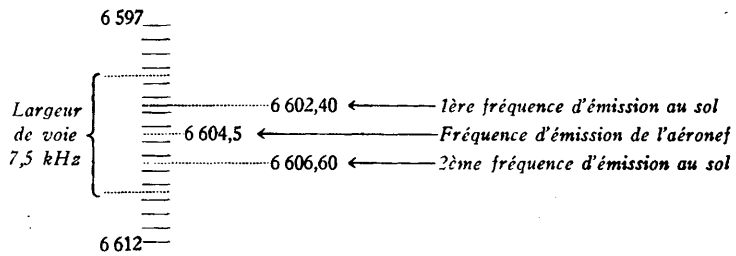
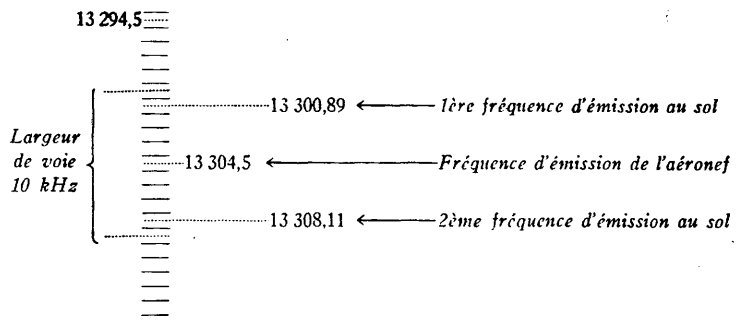
LES PAGES QUI SUIVENT PORTENT SUR
L'ANNEXE 10, Volume I, 2ème PARTIE

Texte actuel de l'Annexe 10, Volume I 2ème Partie	Amendement proposé
2.2.—Fréquences de recherches et de sauvetage	
2.2.1 **RECOMMANDATION.**— ***Il est recommandé que les fréquences 3 023,5 kHz et 5 680 kHz soient employées dans les cas où il est nécessaire d'utiliser des hautes fréquences pour la coordination des opérations de recherches et de sauvetage sur les lieux.***	2.2.1 Les fréquences 3023 kHz et 5680 kHz seront employées dans les cas où il est nécessaire d'utiliser des hautes fréquences pour la coordination des opérations de recherches et de sauvetage sur les lieux.
2.2.2 Lorsqu'il sera nécessaire d'utiliser des hautes fréquences pour les communications entre des aéronefs de recherches et de sauvetage et des navires marchands qui participent à des opérations de recherches et de sauvetage, on utilisera la fréquence 2 182 kHz.	Supprimer
2.2.3 RECOMMANDATION. — *Il est recommandé que les fréquences éventuellement nécessaires pour les communications entre centres de coordination de sauvetage et aéronefs utilisés aux fins des recherches et du sauvetage soient choisies régionalement dans les bandes appropriées du service mobile aéronautique, compte tenu de la nature des dispositions prévues pour la mise en œuvre d'aéronefs de recherches et de sauvetage.* *Note.—Les aéronefs commerciaux civils qui, éventuellement, prennent part à des opérations de recherches et de sauvetage communiqueront normalement avec le centre d'information de vol associé au centre de coordination de sauvetage intéressé sur les voies de communication en route appropriées.*	
Chapitre 3. — Utilisation des fréquences inférieures à 30 MHz	
Introduction	
Bandes de hautes fréquences attribuées au service mobile aéronautique (R)	
Les bandes de fréquences comprises entre 2 850 kHz et 22 000 kHz attribuées au service mobile aéronautique (R) figurent à l'article 5 du Règlement des radiocommunications de l'UIT. L'utilisation de ces bandes doit être conforme aux dispositions en vigueur du Règlement des radiocommunications de l'UIT. Avant le 1er juillet 1967, les dispositions en question comprenaient l'article 7 (section II) et l'appendice 26 audit règlement. Des dispositions révisées, dont le détail figure dans les Actes finals de la Conférence administrative extraordinaire des Radiocommunications de l'UIT (Genève, 1966) et dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications de l'UIT, sont entrées en vigueur après le 1er juillet 1967.	Les bandes de fréquences comprises entre 2850 kHz et 22 000 kHz attribuées au service mobile aéronautique (R) figurent à l'Article 5 du Règlement des radiocommunications de l'UIT. L'utilisation de ces bandes doit être conforme aux dispositions en vigueur du Règlement des radiocommunications de l'UIT. Avant le 1er février 1983, les dispositions en question figurent dans les Actes finals de la Conférence administrative extraordinaire des Radiocommunications de l'UIT (Genève, 1966), Des dispositions révisées, dont le détail figure dans les Actes finals de la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) (Genève, 1978) et dans l'Appendice 27 (révisé) au Règlement des radiocommunications de l'UIT, entreront en vigueur le 1er février 1983.

Texte actuel de l'Annexe 10, Volume I 2ème Partie	Amendement proposé
	L'Appendice 27 (révisé) au Règlement des radiocommunications de l'UIT prévoit, outre l'allotissement de familles de fréquences aux ZLAMP, aux ZLARN et aux zones VOLMET, des familles de fréquences à utiliser dans le monde entier pour répondre aux besoins des exploitants d'aéronefs en communications aéronautiques du contrôle d'exploitation.
3.1.—Méthode d'exploitation	3.1.1 Le simplex sur voie unique sera utilisé pour les communications du service mobile aéronautique échangées sur des fréquences radio inférieures à 30 MHz dans les bandes réservées exclusivement au service mobile aéronautique (R).
3.1.1 RECOMMANDATION. — *Il est recommandé que le simplex sur voie unique soit utilisé pour les communications du service mobile aéronautique effectuées sur des fréquences radio inférieures à 30 MHz dans les bandes réservées exclusivement au service mobile aéronautique (R), excepté dans les cas suivants:*	
a) *le simplex sur fréquences décalées peut être utilisé si son emploi est adopté à l'intérieur d'une région;*	SUPPRIMER
b) *le simplex sur deux voies peut être utilisé pour les communications entre aéronefs et navires-stations ou entre aéronefs et stations aéronautiques utilisant la voie de communication radiotéléphonique d'une aide radio à la navigation utilisée par les aéronefs en question;*	SUPPRIMER
c) *n'importe quelle méthode peut être utilisée pour les communications du contrôle d'aérodrome et du contrôle d'approche.*	SUPPRIMER
3.1.2.—DISPOSITIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU SIMPLEX SUR FRÉQUENCES DÉCALÉES 3.1.2.1 Lorsque le système simplex sur fréquences décalées est utilisé en radiotélégraphie (émission A1), la station d'aéronef émettra sur la fréquence centrale* de la portion du spectre assignée aux communications en question. Les fréquences des stations aéronautiques seront décalées de part et d'autre de la fréquence centrale. **Note.—La fréquence centrale est l'expression numérique qui sert à identifier la voie de fréquence assignée aux communications en cause.*	SUPPRIMER

Texte actuel de l'Annexe 10, Volume I 2ème Partie	Amendement proposé
3.1.2.2 RECOMMANDATION. — *Lorsque le système simplex sur fréquences décalées est utilisé, il est recommandé que le décalage des fréquences des stations aéronautiques soit limité de manière que:* a) *l'émission soit entièrement comprise dans la portion du spectre assignée aux communications en question;* b) *les risques de brouillage entre les émissions des stations d'aéronef et celles des stations aéronautiques soient réduits au minimum.*	SUPPRIMER
Note.—Lorsque la portion du spectre assignée aux communications correspond aux largeurs de bande spécifiées pour le service mobile aéronautique (R) dans le plan d'allotissement des fréquences pour le service mobile aéronautique figurant à l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications, les limites prévues, dans la recommandation ci-dessus, de part et d'autre de la fréquence centrale, sont respectées en suivant les indications du tableau ci-dessous:	SUPPRIMER

Bandes du service mobile aéronautique (R) de l'UIT (kHz)	*Décalage minimal afin d'éviter les risques de brouillage entre les stations aéronautiques et les stations d'aéronef*	*Décalage maximal admissible pour assurer que l'émission soit comprise dans la largeur de bande disponible*
2 850 - 3 025	*1,00*	*3,14*
3 400 - 3 500	*1,14*	*3,10*
4 650 - 4 700	*1,50*	*2,98*
5 480 - 5 680	*1,80*	*3,13*
6 525 - 6 685	*2,10*	*3,03*
8 820 - 8 965	*2,78*	*3,30*
10 005 - 10 100	*3,12*	*3,44*
11 275 - 11 400	*3,51*	*3,56*
13 260 - 13 360	*4,10*	*3,61*
17 900 - 17 970	*5,49*	*3,15*

Texte actuel de l'Annexe 10, Volume I 2ème Partie	Amendement proposé
Exemple N° 1 **Décalage maximal admissible**  **Décalage minimal pour éviter les risques de brouillage** 	SUPPRIMER
Exemple N° 2 **Décalage maximal admissible**  **Décalage minimal pour éviter les risques de brouillage** *Note 1.—Dans le cas des bandes de 13 MHz et 17 MHz, les décalages minimaux spécifiés dans le tableau ne peuvent pas être utilisés, étant donné que la fréquence assignée tomberait en dehors de la voie de fréquence allouée par l'UIT.* *Note 2.— Bien que deux voies adjacentes ne doivent pas, en principe, être assignées dans la même zone géographique, dans les cas où cela est fait malgré tout, il y aura lieu d'éviter l'assignation à des stations au sol, de fréquences décalées se rapprochant de la voie adjacente au point de risquer de provoquer des brouillages nuisibles.*	

Texte actuel de l'Annexe 10, Volume I 2ème Partie	Amendement proposé
3.1.3.—ASSIGNATION DE VOIES À BANDE LATÉRALE UNIQUE 3.1.3.1 RECOMMANDATION. — *Il est recommandé que les moitiés supérieures des voies BLD disponibles dans une région soient de préférence entièrement assignées comme voies BLU avant que les moitiés inférieures de voie ne soient assignées.*	3.1.3.1 Jusqu'au 1er février 1983, les moitiés supérieures des voies BLD disponibles dans une région seront de préférence entièrement assignées comme voies BLU avant que les moitiés inférieures de voie ne soient assignées.
	Note.- Il est reconnu que, pendant la période de validité du plan d'allotissement HF (Genève, 1966), certaines régions peuvent assigner la moitié inférieure des fréquences des voies BLD allouées par le plan d'allotissement de l'UIT (Appendice 27 au Règlement des radiocommunications de l'UIT). Les installations au sol et les installations de bord utilisées dans une telle région fonctionneront donc sur des fréquences inférieures de 3000 Hz à la fréquence centrale de voie BLD (fréquence de référence) indiquée dans le plan d'allotissement, en attendant que le plan qui figure à l'Appendice 27 (révisé) soit mis en vigueur le 1er février 1983.
	3.1.3.2 RECOMMANDATION.- Avant février 1983, à titre de variante de 3.1.3.1, une voie du plan d'allotissement de l'Appendice 27 (révisé) pourrait être assignée, à condition qu'il n'y ait pas de brouillage nuisible aux utilisateurs actuels des voies du plan d'allotissement de l'Appendice 27.
	3.1.3.3 Après le 1er février 1983, l'utilisation de la BLD ne sera plus autorisée. A partir de cette date, toutes les assignations se feront conformément au plan d'allotissement prévoyant un espacement de 3 kHz entre voies qui figure dans l'Appendice 27 (révisé) au Règlement des radiocommunications de l'UIT. Note 1.- La relation entre la fréquence porteuse (fréquence de référence) et la fréquence assignée est expliquée dans la Note 1 qui fait suite à 4.11.1.3.1. Note 2.- Le plan d'allotissement de l'Appendice 27 (révisé) au Règlement des radiocommunications de l'UIT prévoit que la coordination des fréquences du Service mobile aéronautique (R) se fera comme suit:

Texte actuel de l'Annexe 10, Volume I 2ème Partie	Amendement proposé
	27/20 L'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) assure la coordination internationale des radiocommunications du service mobile aéronautique (R). Il faut donc consulter cette Organisation, pour toute utilisation opérationnelle aéronautique internationale des fréquences prévues dans le Plan, notamment pour la coordination de l'utilisation opérationnelle des fréquences alloties en vue d'être utilisées sur le plan mondial. L'OACI assurera la coordination nécessaire en coopération avec l'IFRB en vue de faciliter l'application des procédures de notification et d'enregistrement décrites dans l'Article 9 du Règlement des radiocommunications.
X	3.1.3.4 Assignation de fréquences pour les communications aéronautiques du Contrôle d'exploitation. 3.1.3.4.1 Il faut prévoir des fréquences mondiales destinées aux communications aéronautiques du Contrôle d'exploitation pour permettre aux exploitants d'aéronefs de faire face aux obligations qui leur sont imposées par l'Annexe 6, 1ère Partie. L'Appendice 27 (révisé) au Règlement des radiocommunications de l'UIT renferme les dispositions suivantes au sujet de l'assignation de fréquences pour les communications mondiales.
X	27/73A Les fréquences désignées pour le Contrôle d'exploitation aéronautique sont destinées à être utilisées n'importe où dans le monde et à l'intérieur de n'importe quelle zone d'exploitation. 27/194A L'allotissement des fréquences pour les besoins du Contrôle d'exploitation aéronautique est destiné à l'assignation de fréquences par les administrations en vue de desservir un ou plusieurs exploitants d'aéronefs qui exploitent des services en vertu d'une autorisation accordée par l'administration ou les administrations intéressées. Ces assignations ont pour objet de fournir des communications entre une station aéronautique appropriée et une station d'aéronef pour exercer un contrôle sur la régularité des vols. Note.- Des éléments indicatifs relatifs à l'assignation de fréquences mondiales figurent dans l'Appendice C à la 2ème Partie de la présente Annexe.

Texte actuel de l'Annexe 10, Volume I 2ème Partie	Amendement proposé
	3.1.3.5 L'utilisation de voies pour d'autres classes d'émissions est sousise aux dispositions de l'Appendice 27 (révisé), comme suit:
	27/12 b) Afin d'éviter les brouillages nuisibles susceptibles de résulter de l'emploi simultané d'une même voie pour des émissions de classes différentes, l'utilisation pour les diverses classes d'émission autres que A3J et A2H des voies indiquées en 27/16 fera l'objet d'accords particuliers entre les administrations intéressées.
3.2.—Tolérances *Note.—Les tolérances de fréquence que doivent respecter les émetteurs utilisés dans différents services et à différentes fins sont celles indiquées à l'appendice 3 au Règlement des radiocommunications de l'UIT. Les tolérances pour les émetteurs utilisés dans les services aéronautiques ne sont mentionnées dans l'Annexe 10 que dans les cas où des valeurs plus strictes que celles indiquées dans le Règlement des radiocommunications de l'UIT s'imposent (les spécifications relatives au matériel, qui figurent dans la 1ère partie, comportent plusieurs cas de ce genre).*	

LES PAGES QUI SUIVENT PORTENT SUR
L'ANNEXE 10, Volume I, SUPPLEMENT D A LA 1ère PARTIE

Texte actuel de l'Annexe 10, Volume I Supplément D à la 1ère Partie	Amendement proposé
4.—Communications radiotéléphoniques HF à bande latérale unique (BLU)	4. - Communications HF à bande latérale unique (BLU)
4.1 Il convient, lors de la révision de la partie "communications HF en route" des plans régionaux de l'OACI, de veiller à ne pas réduire la qualité du service existant dans le période de transition durant laquelle les deux types de modulation, BLD et BLU, coexisteront.	
4.2 Il est admis que le remplacement brusque à l'échelle mondiale de la radiotéléphonie HF à bande latérale double est pratiquement impossible et que la mise en œuvre progressive uniforme du système à bande latérale unique est improbable entre Régions et, dans les Régions, entre les systèmes de radiotéléphonie HF international et national. Toutefois, les communications HF du service mobile aéronautique (R) devant toutes s'effectuer dans le cadre du seul plan d'allotissement des fréquences figurant à l'appendice en vigueur au Règlement des radiocommunications de l'UIT, la coexistence des systèmes BLD et BLU doit être acceptée pendant quelque temps. Comme il en résultera dans la pratique que les stations équipées pour l'exploitation BLU devront fonctionner parmi des stations équipées pour l'exploitation BLD ou inversement, il se pose un problème de compatibilité.	4.2 Il est admis que le remplacement brusque à l'échelle mondiale de la radiotéléphonie HF à double bande latérale est pratiquement impossible et que la mise en oeuvre progressive uniforme du système à bande latérale unique est aussi improbable entre Régions et dans les Régions qu'entre les systèmes de radiotéléphonie HF international et nationaux. Toutefois, les communications HF du service mobile aéronautique (R) devant toutes s'effectuer dans le cadre du seul plan d'allotissement des fréquences figurant à l'Appendice 27 en vigueur au Règlement des radiocommunications de l'UIT, la coexistence des systèmes BLD et BLU doit être acceptée jusqu'à ce que le nouvel appendice entre en vigueur le 1er février 1983. Comme il en résultera dans la pratique que les stations équipées pour l'exploitation BLU devront fonctionner parmi les stations équipées pour l'exploitation BLD ou inversement, il se pose un problème de compatibilité.
4.3 Dans toute Région, le problème de la compatibilité peut se résoudre d'au moins deux façons. La première, qui revient à l'éviter, consiste à séparer les deux systèmes par planification des fréquences; de plus, toutes les fois que cela est possible, des voies déterminées devraient être réassignées au système BLU. Dans l'alternative, et en admettant que les aéronefs peuvent rarement être confinés dans une région ou sur une route déterminées, la bande latérale unique, onde porteuse complète (A3H), pourrait être utilisée comme système provisoire susceptible de compatibilité. La seconde phrase de 4.11.1.4.1 de la 1ère partie n'est incluse qu'à cette fin, car il est admis que les avantages complets de l'exploitation BLU ne seront réalisés qu'au moment de la conversion totale au mode standard (A3J).	4.3 Dans toute Région, le problème de la compatibilité peut se résoudre d'au moins deux façons. La première, qui revient à l'éviter, consiste à séparer les deux systèmes par planification des fréquences; de plus, toutes les fois que cela est possible, des voies (familles) déterminées devront être réassignées progressivement au système BLU. Vu, cependant, que les aéronefs peuvent rarement être confinés dans une région ou sur une route déterminée, la bande latérale unique, onde porteuse complète (A3H), devrait être le système provisoire susceptible de compatibilité utilisé de préférence en attendant que l'Appendice 27 révisé entre en vigueur.

Texte actuel de l'Annexe 10, Volume I Supplément D à la 1ère Partie	Amendement proposé
4.4 Les éléments indicatifs qui suivent sont destinés à faciliter la planification de la mise en œuvre du système BLU:	4.4 En attendant l'entrée en vigueur du plan d'allotissement révisé (Genève, 1978), prévue pour le 1er février 1983, les éléments indicatifs qui suivent faciliteront la planification de la mise en oeuvre du système BLU:
a) Conformément aux dispositions ayant caractère de règlement, afin d'éviter tout brouillage, la largeur de bande nécessaire d'une émission BLU doit se limiter à la moitié supérieure ou à la moitié inférieure de la voie prévue pour les émissions à bande latérale double.	
b) Une station qui utilise des émissions à bande latérale unique peut fonctionner soit dans la moitié supérieure, soit dans la moitié inférieure d'une voie BLD déterminée par la fréquence centrale indiquée dans le plan d'allotissement de l'UIT.	b) Une station qui utilise des émissions à bande latérale unique peut fonctionner soit dans la moitié supérieure, soit dans la moitié inférieure d'une voie BLD déterminée par la fréquence centrale indiquée dans le plan d'allotissement en vigueur de l'UIT.
c) L'emploi simultané de voies du service mobile aéronautique (R) pour des émissions BLU et BLD doit faire l'objet d'accords régionaux.	
d) Une station BLU qui fonctionne dans la moitié supérieure d'une voie BLD doit employer comme fréquence de référence la fréquence centrale de voie BLD qui figure dans le plan d'allotissement, sauf dans le cas prévu à la 1ère partie, en 4.11.1.1.1, note 4.	d) Une station BLU qui fonctionne dans la moitié supérieure d'une voie BLD doit employer comme fréquence porteuse (fréquence de référence) la fréquence centrale (assignée) de voie BLD qui figure dans le plan d'allotissement.
e) Toutes les stations qui utilisent les fréquences 3 023,5 kHz et 5 680 kHz aux fins de recherches et de sauvetage et qui sont équipées pour les émissions à bande latérale unique doivent également émettre un signal susceptible d'être reçu à l'aide d'un récepteur à bande latérale double; elles doivent aussi être en mesure de recevoir des émissions à bande latérale double.	e) Une station BLU qui fonctionne dans la moitié inférieure d'une voie BLD utilisera la fréquence inférieure de 3000 Hz à la fréquence centrale (assignée) de voie BLD indiquée dans le plan d'allotissement.
f) Par dérogation aux dispositions de la 1ère partie, en 4.11.1.7, concernant la puissance, les stations aéronautiques desservant les ZLAMP ou les zones VOLMET peuvent utiliser des puissances supérieures aux puissances maximales spécifiées à condition de se conformer aux dispositions connexes de l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications de l'UIT.	SUPPRIMER
g) Les installations de bord devraient, dans la mesure du possible, comprendre un équipement assurant une suppression de plus de 26 dB de la porteuse dans le mode A3J.	Renuméroter f)
h) Afin que les aéronefs capables de recevoir des émissions de classe A3J de profiter de l'amélioration du rapport signal-bruit et de l'intelligibilité réalisable par ce moyen, les stations au sol effectuant des émissions BLD devraient dès la période transitoire, présenter la stabilité de fréquence améliorée exigée pour les émissions BLU.	Renuméroter g)

Texte actuel de l'Annexe 10, Volume I Supplément D à la 1ère Partie	Amendement proposé
i) Les limites de spectre définies à la 1ère partie, en 4.11.1.6, réalisables en l'état actuel de la technique, peuvent ne pas être assez rigoureuses pour permettre l'emploi de la moitié supérieure comme de la moitié inférieure d'une voie BLD dans la même zone de lignes aériennes.	h) Les limites de spectre définies à la 1ère Partie, en 4.11.1.7, et réalisables dans les circonstances actuelles peuvent ne pas être assez rigoureuses pour permettre l'emploi de voies adjacentes dans la même zone de lignes aériennes.

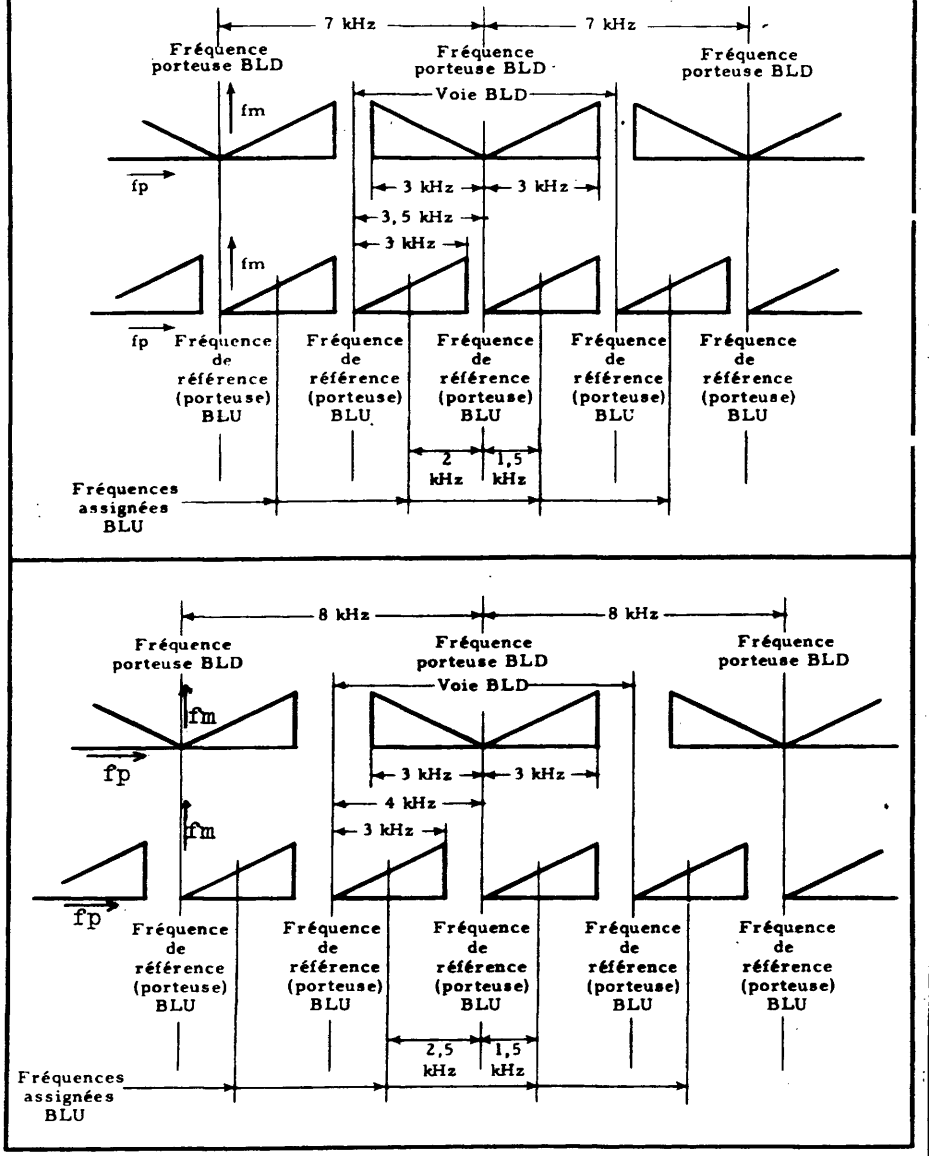


Fig. D-1.—Établissement des voies BLD et BLU avec espacement entre voies BLD de 7 kHz et 8 kHz défini dans les Actes finals de la CAER de l'UIT

Texte actuel de l'Annexe 10, Volume I Supplément D à la 1ère Partie	Amendement proposé

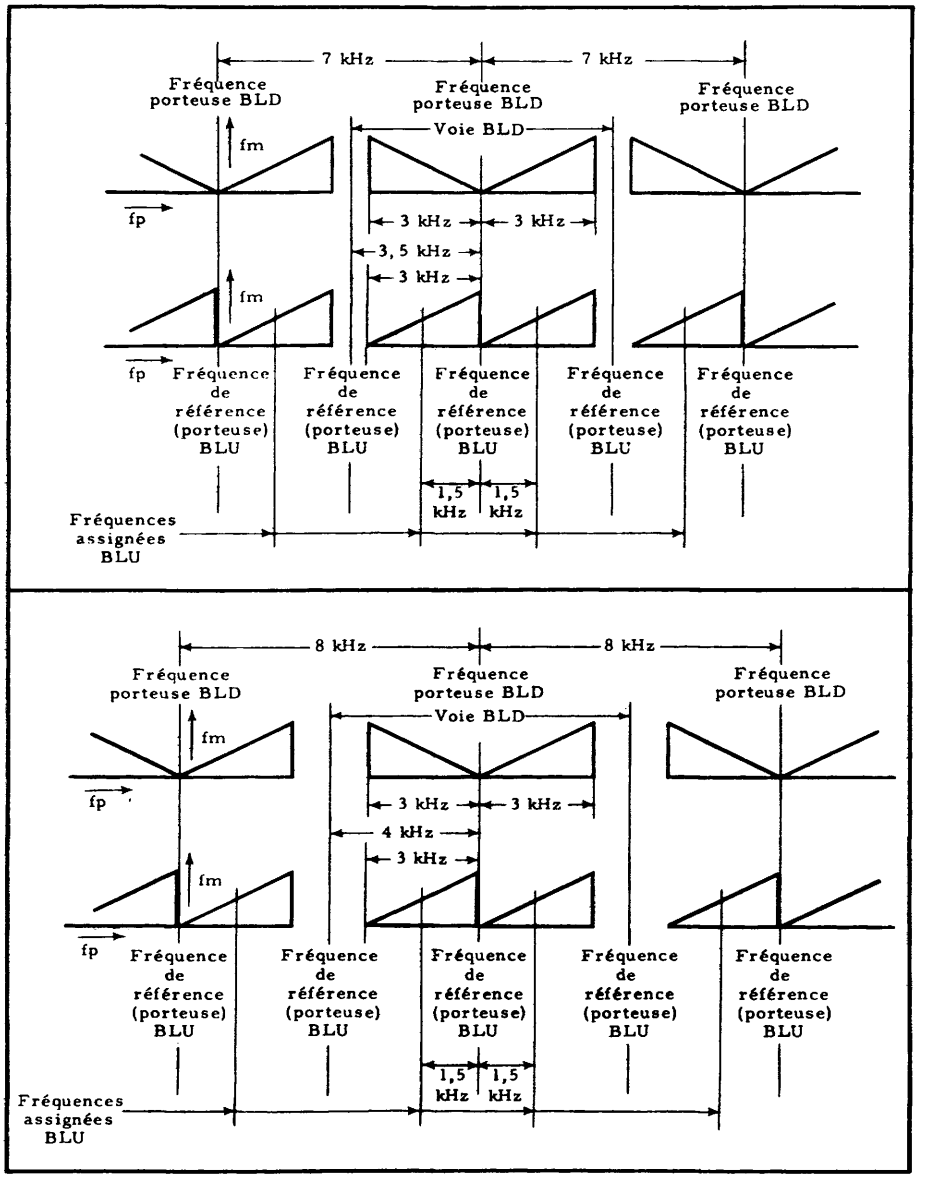
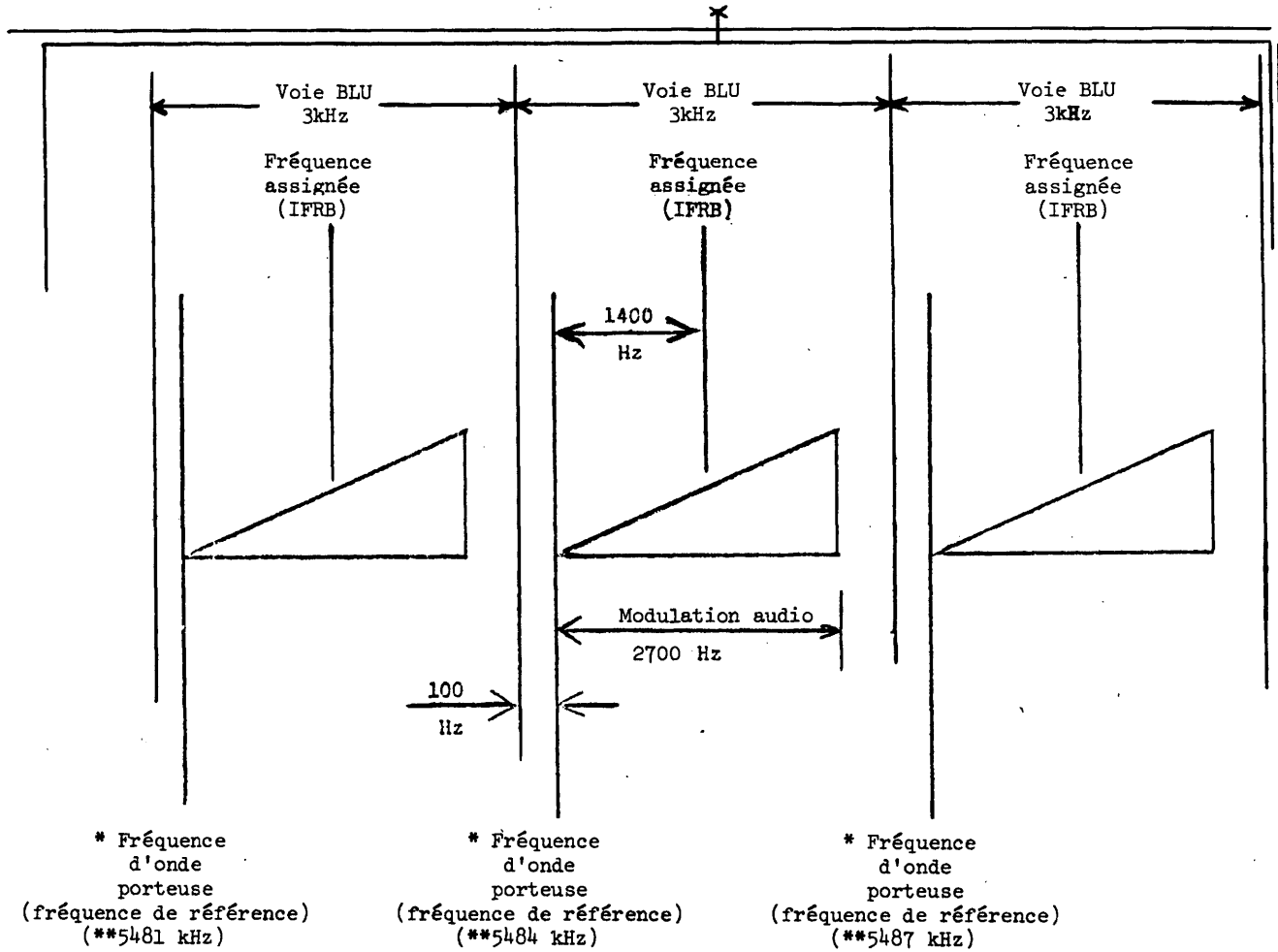


Fig. D-1.—Établissement des voies BLD et BLU avec espacement entre voies BLD de 7 kHz et 8 kHz défini dans les Actes finals de la WARCAM (R) S (Genève, 1978)

Note.- La figure ci-dessus ne sera plus applicable après le 1er février 1983.

Texte actuel de l'Annexe 10, Volume I Supplément D à la 1ère Partie

Amendement proposé



Notes.- * Les fréquences d'onde porteuse seront des nombres entiers de kilohertz.

** Ces trois fréquences d'onde porteuse type (fréquence de référence) sont choisies purement à titre d'exemple.

Fig. D-2. - Etablissement des voies BLU avec espacement de 3 kHz entre voies défini dans les Actes finals de la Conférence administrative mondiale des radiocommunications du service mobile aéronautique (R) de l'UIT, (Genève, 1978). (En vigueur à compter du 1er février 1983).

APPENDICE B

AMENDEMENTS DE L'APPENDICE 27

MOD 27/20 "L'Organisation de l'~~aviation~~ Aviation civile internationale (~~O.A.C.I.~~) (OACI) assure ~~dans une grande partie du monde~~ la coordination internationale des radiocommunications du Service mobile aéronautique (R). Il ~~convient~~ faut donc ~~le cas échéant~~, ~~de~~ consulter cette Organisation, ~~en particulier~~ pour ~~utiliser en exploitation les~~ toute utilisation opérationnelle aéronautique internationale des fréquences prévues dans le Plan, notamment pour la coordination de l'utilisation opérationnelle des fréquences alloties en vue d'être utilisées sur le plan mondial. L'OACI assurera la coordination nécessaire en coopération avec l'IFRB en vue de faciliter l'application des procédures de notification et d'enregistrement décrites dans l'Article 9 du Règlement des radiocommunications."

Raison: A l'époque où ce paragraphe fut rédigé pour la première fois (1959), les Plans régionaux de Navigation aérienne de l'OACI (ANP) ne s'étendaient pas à toutes les régions du monde. Pour tenir compte de la coordination mondiale des communications du Service mobile aéronautique (R) réalisée par l'OACI, il est suggéré de modifier ce paragraphe.

NOC 27/187

MOD 27/192 "1. Classe des stations: FA.

Classes d'émission: voir les numéros ~~27/49---27/53~~ 27/49 - 27/52.

Puissance: à moins d'indications contraires figurant dans le Plan, la valeur des puissances des stations aéronautiques et des stations d'aéronefs est celle qui figure aux numéros 27/54 à 27/62.

Horaire: H24, à moins d'indications contraires."

Raison: Corrélatif aux propositions formulées par la réunion.

NOC 27/194

MOD 27/196 et 27/201 "Dans le tableau, MOD la colonne 2 en ce qui concerne les numéros 27/196 et 27/201, comme suit:
Mondiale, (R) ou (OR).

Dans le tableau, MOD la colonne 3, en ce qui concerne les numéros 27/196 et 27/201, comme suit:

3) les modalités précises de l'utilisation de cette voie pour les fins susdites peuvent être établies par des ~~conférences aéronautiques~~ réunions régionales de navigation aérienne de l'OACI;

4) l'usage de cette fréquence est également autorisé pour établir des communications entre les stations du Service mobile aéronautique et les stations mobiles qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées air-sol, ainsi que les communications entre ces stations et les stations terrestres participantes."

Raison: Pour indiquer les utilisations du Service mobile aéronautique (R) et (OR) mondial et pour mieux expliquer l'objet de l'utilisation de ces fréquences aéronautiques par d'autres services mobiles.

AMENDEMENTS CORRELATIFS AU REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS

Article 5

Attribution des bandes de fréquences entre

10 kHz et 275 Ghz

MOD 201A "Les fréquences 2182 kHz, ~~3023,5~~ 3023 kHz, 5680 kHz, 8364 kHz, 121,5 MHz, 156,8 MHz et 243 MHz peuvent, de plus, être utilisées, conformément aux procédures en vigueur pour les services de radiocommunications de Terre, pour les opérations de recherches et de sauvetage des véhicules spatiaux habités.

Il en est de même pour les fréquences 10 003 kHz, 14 993 kHz et 19 993 kHz mais, pour chacune de celles-ci, les émissions doivent être limitées à une bande de ± 3 kHz de part et d'autre de la fréquence."

Raison: Corrélatif à l'Appendice 27 révisé pour mieux identifier les fréquences déterminées par le nouvel espacement entre fréquences.

MOD 205A "Les fréquences à onde porteuse ~~3023,5~~ 3023 et 5680 kHz peuvent, de plus, être utilisées par les stations du Service mobile maritime qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées dans les conditions spécifiées aux numéros 1326C et 1353B respectivement."

Raison: Corrélatif à l'Appendice 27 révisé pour mieux identifier les fréquences déterminées par le nouvel espacement entre fréquences.

Article 7

Dispositions spéciales relatives à certains services

Section II

Service mobile aéronautique

NOC 429

Article 9

Notification et inscription dans le Fichier de référence international des fréquences des assignations de fréquence aux stations de radiocommunications de Terre

NOC 486 à 589

Bandes de fréquences attribuées en exclusivité au Service mobile aéronautique (R) entre 2 850 kHz et 17 970 kHz.

MOD 590 "(2) Si la conclusion est favorable relativement aux numéros 554 à 557 la date ~~du 29 avril 1966~~ (de la signature à Genève, en 1978, de l'Accord de la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R)) sera inscrite dans la colonne 2a."

MOD 591 "(3) Si la conclusion est favorable relativement au numéro 558, la date ~~du 29 avril 1966~~ (de la signature à Genève, en 1978, de l'Accord de la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R)) sera inscrite dans la colonne 2b."

Raison: Pour fournir une procédure, jugée satisfaisante par le Comité, pour enregistrer les notifications dans le Fichier de référence international, conformément aux dates spécifiées dans la procédure finale.

Article 28

Conditions à remplir par les stations mobiles

Section II

Dispositions spéciales concernant la sécurité

MOD 969 A "(3) Les fréquences aéronautiques ~~3023,5~~ 3023 kHz et 5680 kHz peuvent être utilisées par les stations mobiles pour la coordination des opérations de recherches et de sauvetage sur les lieux d'un incident, y compris pour les communications entre ces stations et les stations terrestres participantes, conformément à tout arrangement particulier régissant le Service mobile aéronautique (voir les numéros 1326C et 1353B)."

Raison: Corrélatif à l'Appendice 27 révisé pour que les fréquences désignées soient celles qui sont déterminées par le nouvel espacement entre fréquences et pour aligner sur les numéros 201A et 1326C.

Article 35

Emploi des fréquences en radiotéléphonie dans le

service mobile maritime

Section II

Bandes comprises entre 1605 et 4000 kHz

C. Recherches et sauvetage

MOD 1326C "3A La fréquence aéronautique ~~3023,5~~ 3023 kHz peut être utilisée pour établir des communications entre les stations mobiles qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées, ainsi que des communications entre ces stations et les stations terrestres participantes, ~~avec les fréquences porteuses, les classes d'émission et dans les conditions d'exploitation définies~~ conformément aux dispositions de l'Appendice 27 (révisé)."

Raison: Corrélatif à l'Appendice 27 révisé pour que les fréquences indiquées soient les fréquences déterminées par le nouvel espacement entre fréquences.

MOD 1353B "15A. La fréquence aéronautique 5680 kHz peut être utilisée pour établir des communications entre les stations mobiles qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées, ainsi que des communications entre ces stations et les stations terrestres participantes, ~~avec les fréquences porteuses, les classes d'émission et dans les conditions d'exploitation définies à~~ conformément aux dispositions de l'Appendice 27 (révisé)."

Raison: Pour aligner sur MOD 969A et MOD 1326C.

SUP

RESOLUTION N° 13

RELATIVE A L'ELABORATION DE PLANS D'ALLOTISSEMENT REVISES DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE

Note.- La Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT (1978) n'aura pas compétence pour adresser cette résolution étant donné l'intérêt qu'elle présente pour le service (OR) mais la résolution n'est plus nécessaire en ce qui concerne le service (R).

SUP

RESOLUTION N° Aer 1

RELATIVE A L'EMPLOI DES FREQUENCES 3023,5 ET 5680 kHz COMMUNES AUX SERVICES MOBILES AERONAUTIQUES (R) ET (OR)

Raison: Cette résolution a été modifiée pour être mise à jour de la manière indiquée au paragraphe intitulé "ADD Résolution n° Aer 1 - (A)" ci-dessous:

ADD

RESOLUTION N° Aer 1 - (A)

RELATIVE A L'UTILISATION DES FREQUENCES 3023 ET 5680 KHZ COMMUNES AUX SERVICES MOBILES AERONAUTIQUES (R) ET (OR)

La Conférence administrative mondiale des Radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

ayant noté

qu'en adoptant un nouveau Plan d'allotissement de fréquences dans l'Appendice 27 révisé, elle a décidé d'utiliser la fréquence 3023 kHz, et non plus 3023,5 kHz; et que, de plus, elle a amendé les dispositions régissant l'utilisation des fréquences 3023 et 5680 kHz,

considérant

1. qu'en raison de cette décision certaines anomalies existent maintenant dans les dispositions régissant l'utilisation des fréquences 3023,5 et 5680 kHz, qui sont stipulées à l'Appendice 26 au Règlement des radiocommunications de Genève (1959);

2. que la coordination des opérations de recherches et de sauvetage sur les lieux d'un sinistre serait améliorée si, au cours de ces opérations, l'utilisation des fréquences 3023 et 5680 kHz était étendue aux communications entre stations mobiles et stations terrestres qui y participent;

3. qu'il serait de l'intérêt général du Service mobile aéronautique (R) que les mêmes dispositions relatives à l'utilisation des fréquences 3023 et 5680 kHz soient appliquées dans le Service mobile aéronautique (R) et dans le Service mobile aéronautique (OR);

décide

d'inviter les administrations à appliquer dans le Service mobile aéronautique (OR), à partir de la date d'entrée en vigueur des Actes finals de la Conférence, les dispositions régissant l'utilisation de fréquences 3023 et 5680 kHz qui sont stipulées à l'Appendice 27 (MOD 27/196 et MOD 27/201).

Raison: Représente une mise à jour de la Résolution Aer 1, dont la suppression a été proposée.

SUP

RESOLUTION N° Aer 2

RELATIVE A L'UTILISATION DE FREQUENCES DES BANDES D'ONDES DECAMETRIQUES ATTRIBUEES EN EXCLUSIVITE AU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

Raison: Cette résolution a été modifiée pour être mise à jour, de la manière indiquée au paragraphe intitulé "ADD Résolution n° Aer 2 - (A)" ci-dessous:

ADD

RESOLUTION N° Aer 2 - (A)

RELATIVE A L'UTILISATION NON AUTORISEE DE FREQUENCES DANS LES BANDES ATTRIBUEES AU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

La Conférence administrative mondiale des Radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les observations de contrôle des émissions relatives à l'utilisation des fréquences des bandes attribuées en exclusivité au Service mobile aéronautique (R) entre 2 850 et 17 970 kHz montrent qu'un certain nombre de fréquences de ces bandes

continuent à être utilisées par des stations de services autres que le Service mobile aéronautique (R), notamment par des stations de radiodiffusion de grande puissance dont certaines sont exploitées en contravention aux dispositions du numéro 422 du Règlement des radiocommunications;

b) que ces stations causent ainsi des brouillages nuisibles aux communications échangées dans ce service et qu'un très grand nombre d'émissions dont les sources n'ont pas pu être identifiées avec certitude ont été observées dans les bandes en question;

c) que les radiocommunications constituent le seul moyen de communication dont dispose le Service mobile aéronautique (R), qui est un service de sécurité;

considérant en particulier

d) qu'il est essentiel que les voies servant directement à assurer la sécurité et la régularité de l'exploitation aérienne soient exemptes de brouillages nuisibles, en raison de la nécessité absolue de sauvegarder la vie humaine et les biens;

décide de prier instamment les administrations

1. de bien vouloir faire en sorte que des stations appartenant à des services autres que le Service mobile aéronautique (R) s'abstiennent d'utiliser les fréquences situées dans les bandes du Service mobile aéronautique (R), sauf dans les conditions stipulées aux numéros 115 et 415;

2. de tout mettre en oeuvre pour identifier et localiser la source de toute émission non autorisée susceptible de causer des brouillages nuisibles au Service mobile aéronautique (R) et ainsi de mettre en danger ce service de sécurité et de communiquer à l'IFRB les renseignements obtenus;

3. de participer aux programmes de contrôle des émissions que l'IFRB pourra organiser en exécution des dispositions de la présente Résolution;

4. de demander à leurs gouvernements respectifs de promulguer toute législation qu'ils jugeront nécessaire pour interdire aux stations situées à bord d'aéronefs de contrevenir aux dispositions du numéro 422 du Règlement des radiocommunications;

invite le Comité international d'Enregistrement des fréquences

1. à continuer d'organiser à intervalles réguliers des programmes de contrôle des émissions dans les bandes attribuées en exclusivité au Service mobile aéronautique (R) en vue d'éliminer les émissions des stations hors bande qui causent des brouillages nuisibles à ce service ou qui sont susceptibles de lui en causer;

2. à prendre les dispositions nécessaires en vue de l'élimination des émissions des stations hors bande qui causent des brouillages nuisibles au Service mobile aéronautique (R) ou qui sont susceptibles de lui en causer;

3. à rechercher, selon les besoins, la collaboration des administrations, d'une part pour identifier les sources des émissions hors bande en employant tous les moyens disponibles, d'autre part pour obtenir la cessation de ces émissions.

Raison: Représente une mise à jour de la Résolution n° Aer 2, dont la suppression a été proposée.

SUP

RESOLUTION N° Aer 3

RELATIVE A L'INTRODUCTION DE LA TECHNIQUE DE LA BANDE LATERALE UNIQUE DANS LES BANDES D'ONDES DECAMETRIQUES ATTRIBUEES AU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

Raison: Avec l'adoption d'un Plan d'allotissement de fréquences fondé sur les techniques de la bande latérale unique, cette résolution n'est plus applicable.

SUP

RESOLUTION N° Aer 4

RELATIVE A L'UTILISATION DES ONDES METRIQUES POUR LES COMMUNICATIONS DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

Raison: Cette résolution a été modifiée pour être mise à jour de la manière indiquée au paragraphe intitulé "ADD Résolution n° Aer 4 - (A)" ci-dessous:

ADD

RESOLUTION N° Aer 4 - (A)

RELATIVE A L'UTILISATION DES ONDES METRIQUES POUR LES COMMUNICATIONS DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

La Conférence administrative mondiale des Radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que, du point de vue aéronautique, les ondes métriques peuvent procurer des communications plus sûres et mieux protégées contre les parasites que les communications sur ondes décamétriques;

b) que, du point de vue technique ainsi que du point de vue de l'exploitation, l'utilisation des ondes métriques par l'aviation a fait des progrès notables;

c) que l'emploi des ondes métriques dans leurs diverses formes d'application pourrait entraîner une réduction sensible de l'utilisation des ondes décamétriques par le Service mobile aéronautique (R);

d) qu'en raison du développement du réseau général de télécommunications dans bien des régions du monde, les possibilités de desservir ces régions au moyen d'ondes métriques s'accroissent à un rythme rapide;

décide

qu'il convient que les administrations utilisent, dans toute la mesure du possible, des ondes métriques pour les besoins du Service mobile aéronautique (R).

Raison: Représente une mise à jour de la Résolution n° Aer 4, dont la suppression a été proposée.

SUP

RESOLUTION N° Aer 5

RELATIVE A L'UTILISATION DES ONDES METRIQUES POUR LA DIFFUSION DE RENSEIGNEMENTS METEOROLOGIQUES DANS LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

Raison: Cette résolution a été modifiée pour être mise à jour de la manière indiquée au paragraphe intitulé "ADD Résolution n° Aer 5 - (A)" ci-dessous:

ADD

RESOLUTION N° Aer 5 - (A)

RELATIVE A L'UTILISATION DES ONDES METRIQUES POUR LA DIFFUSION DE RENSEIGNEMENTS METEOROLOGIQUES DANS LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

La Conférence administrative mondiale des Radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les voies disponibles pour les communications du Service mobile aéronautique (R) dans les bandes de fréquences comprises entre 2 850 et 17 970 kHz sont en nombre limité;

b) que les besoins en fréquences pour les communications du Service mobile aéronautique (R) et pour la diffusion de renseignements météorologiques à destination des aéronefs en vol ne font que croître;

c) que les caractéristiques de propagation des ondes décamétriques rendent celles-ci indispensables aux besoins de l'aviation pour des communications à grande distance;

d) que, dans la Recommandation n° 13 de la Conférence internationale administrative des Radiocommunications aéronautiques de Genève (1949) et dans la Résolution n° 14 MOD (Voir le rapport sur le point 3, première page de l'Appendice D) de la Conférence administrative ordinaire des Radiocommunications de Genève (1959), les administrations ont été invitées instamment à "assurer l'utilisation aussi large que possible des ondes métriques afin de diminuer le trafic dans les bandes d'ondes décamétriques du Service mobile aéronautique (R)";

e) que la présente Conférence a adopté une résolution demandant aux administrations d'utiliser, dans toute la mesure du possible, des ondes métriques pour acheminer leurs communications du Service mobile aéronautique (R);

f) que l'aviation a accompli des progrès techniques appréciables qui ont permis d'étendre la portée utile des ondes métriques utilisées pour les communications du Service mobile aéronautique (R);

g) que cette extension peut être de nature à répondre en partie aux besoins sans cesse croissants en matière de diffusion de renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol;

décide

qu'il convient que les administrations utilisent, dans toute la mesure du possible, les ondes métriques pour la diffusion de renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol.

Raison: Représente une mise à jour de la Résolution n° Aer 5 dont la suppression a été proposée.

SUP

RESOLUTION N° Aer 6

RELATIVE AU TRAITEMENT DES FICHES DE NOTIFICATION CONCERNANT LES ASSIGNATIONS DE FREQUENCES AUX STATIONS AERONAUTIQUES DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R) DANS LES BANDES ATTRIBUEES EN EXCLUSIVITE A CE SERVICE ENTRE 2 850 ET 17 970 kHz

Raison: Cette résolution, dont le texte a été remanié, figure en tant que Résolution n° Aer 6 - (A). Il y a donc lieu de la supprimer.

SUP

RECOMMANDATION N° Aer 1

RELATIVE A LA MISE AU POINT DE METHODES QUI CONTRIBUERONT A REDUIRE L'ENCOMBREMENT DES BANDES D'ONDES DECAMETRIQUES ATTRIBUEES AU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

Raison: Cette recommandation a été modifiée pour être mise à jour de la manière indiquée au titre "ADD Recommandation n° Aer 1 - (A)" ci-dessous:

ADD

RECOMMANDATION N° Aer 1 - (A)

RELATIVE A LA MISE AU POINT DE METHODES QUI CONTRIBUERONT A REDUIRE L'ENCOMBREMENT DES BANDES D'ONDES DECAMETRIQUES ATTRIBUEES AU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

La Conférence administrative mondiale des Radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que plusieurs administrations travaillent activement à mettre au point des techniques de télécommunications dont l'utilisation, si elle était plus répandue dans le Service mobile aéronautique (R), contribuerait à réduire l'encombrement des bandes d'ondes décamétriques attribuées à ce service; parmi ces techniques, il y a lieu de signaler l'usage de stations à ondes métriques avec télécommande, d'émissions de grande puissance sur ondes métriques avec antennes à effet directif, de radiocommunications spatiales et de transmissions automatiques de données;

b) qu'il serait utile aux autres administrations de prendre connaissance de ces techniques afin d'en étudier l'application à leurs liaisons du Service mobile aéronautique (R);

c) que l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) travaille activement à coordonner la mise au point opérationnelle;

invite

les administrations qui travaillent à la mise au point de ces techniques à informer périodiquement l'IFRB des progrès accomplis;

prie

l'IFRB de communiquer périodiquement les renseignements qu'il aura ainsi reçus aux administrations ainsi qu'à l'OACI.

Raison: Représente une mise à jour de la Recommandation n° Aer 1, dont la suppression a été proposée.

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

APPENDICE C

RECAPITULATION DES PROPOSITIONS D'AMENDEMENT
DE L'APPENDICE 27 AU REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS DE L'UIT

(établie d'après les diverses recommandations de la réunion,
présentées ici par ordre numérique)

Note 1: La numérotation des paragraphes suit celle des paragraphes correspondants de l'Appendice 27. Les abréviations ci-après sont utilisées:

ADD - addition d'un nouveau paragraphe.

MOD - modification d'un paragraphe existant.

SUP - suppression d'un paragraphe existant.

NOC - aucun changement à un paragraphe existant.

Note 2: Les mots soulignés indiquent un texte nouveau; les mots rayés en tireté indiquent un texte supprimé.

1ère PARTIE

DISPOSITIONS GENERALES

Section 1

Définitions

NOC 27/1 - 27/8 inclus

MOD 27/9 "Une famille de fréquences du service mobile aéronautique (R) ~~est un groupe de~~ contient au moins deux fréquences choisies dans différentes bandes du service mobile aéronautique (R), ~~destiné~~ destinées à l'établissement de communications entre les ~~aéronefs en vol~~ stations d'aéronef et les stations aéronautiques correspondantes quelles que soient les heures ~~et les distances~~ dans les limites de la zone autorisée d'emploi (27/189 - 27/207)."

Raison: Pour clarifier cette définition et la rendre plus conforme au numéro 33 du Règlement des radiocommunications de l'UIT.

Section II

Principes techniques et d'exploitation appliqués pour
l'établissement du Plan d'allotissement de fréquences
pour le Service mobile aéronautique (R)

MOD: Remplacer le titre "~~A.--Détermination de la largeur des voies~~" par
A. Caractéristiques des voies

Raison: Pour plus de clarté.

MOD 27/10 "~~Les espacements~~ Un espacement entre fréquences porteuses (de référence) de 3 kHz ~~qu'indique le tableau suivant suffisent~~ suffit pour permettre l'emploi de systèmes de communication qui utilisent les classes d'émission dont il est question aux numéros 27/49 à 27/52 dans les bandes de fréquences entre 2 850 kHz et 17 970 kHz attribuées exclusivement au service mobile aéronautique (R). La fréquence porteuse (référence) des voies figurant dans le plan sera un multiple entier de 1 kHz."

Raison: Il est suggéré que l'équipement soit capable de fonctionner sur des fréquences qui sont des nombres entiers de kHz afin d'éviter toute pénalisation d'ordre économique et opérationnel susceptible de résulter de la nécessité éventuelle de concevoir un équipement capable de fonctionner sur des voies différant de moins de 1 kHz. De plus, le tableau de l'Appendice 27 actuel est inutile, car la répartition des voies est fondée sur un espacement de 3 kHz dans toutes les bandes.

MOD 27/11 "a) ~~On suppose que,~~ Pour les émissions radiotéléphoniques, ~~les fréquences de modulation ont pour limite supérieure 3 000 Hz~~ la bande des audiofréquences est limitée entre 300 et 2 700 Hz et ~~que~~, pour les autres classes d'émissions autorisées la largeur de bande occupée ne dépassera pas la limite supérieure des émissions de classe ~~A3~~ A3J. Le fait de spécifier ces limites n'implique cependant aucune restriction dans leur extension dans la mesure où il s'agit d'émissions autres que celles de la classe A3J, pourvu que soient respectées les limites des émissions non désirées (voir ADD 27/66A et ADD 27/66B).

Note.- Pour les types d'émetteur de station d'aéronef installés pour la première fois avant le 1er février 1983, les audiofréquences seront limitées à 3 000 Hz."

Raison: Pour définir une largeur de bande audible nécessaire pour les émissions A3J qui soit compatible avec un espacement de 3 kHz et pour prévoir l'emploi d'autres classes d'émission autorisées.

ADD 27/11A Vu les risques de brouillage, une même voie ne devrait pas être utilisée dans la même zone d'allotissement pour des émissions en téléphonie et pour les transmissions de données.

Raison: Pour tenir compte du rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR.

MOD 27/12

"b) Afin d'éviter les brouillages nuisibles susceptibles de résulter de l'emploi simultané d'une même voie pour des émissions de classes différentes, l'utilisation pour les diverses classes d'émission autres que A3J et A2H des voies indiquées en 27/16 ~~telles qu'elles résultent du tableau précédent (numéro 27/10)~~ fera l'objet d'accords particuliers entre les administrations intéressées. ~~aucune priorité de principe n'étant accordée à une classe d'émission déterminée~~."

Raison: Amendé pour être compatible au mode BLU.

SUP 27/13

Raison: N'est plus applicable.

SUP 27/14

Raison: N'est plus applicable.

MOD 27/15

"e) Les accords visés ~~aux numéros 27/12 et 27/14~~ au numéro 27/12 seront conclus en vertu des dispositions des articles de la Convention internationale des télécommunications et du Règlement des radiocommunications intitulés ~~"Accords particuliers"~~ "Arrangements particuliers"."

Raison: Pour plus de clarté.

MOD 27/16 "On trouvera dans le tableau ci-après la liste des fréquences d'onde porteuse (fréquences de référence) à allotir dans les bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R), sur la base ~~des espacements~~ de l'espacement entre fréquences ~~spécifiés~~ spécifié au numéro 27/10."

Raison: Pour indiquer clairement que les fréquences du Plan d'Allotissement sont des fréquences porteuses, pour remplacer le tableau existant par un nouveau tableau comportant un espacement de 3 kHz entre les fréquences et pour assurer une protection sur le bord des bandes.

Note: Le tableau ci-après n'est qu'une illustration. La forme du tableau définitif sera calquée sur celle du tableau qui figure actuellement dans l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications de l'UIT et il précisera la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence) pour chaque voie. Le tableau définitif comprendra également les voies qui sont à proximité des limites de la bande et dont la largeur de bande est inférieure à 3 kHz.

MOD 27/16

kHz			
2850 - 3025	5450 - 5480	8815 - 8965	13 260 - 13 360
	Région 2		
De 2851 à 3019 par accroissements de 3 kHz 3023*(R) et (OR) 58 VOIES	De 5451 à 5475 par accroissements de 3 kHz 9 VOIES	De 8816 à 8960 par accroissements de 3 kHz 49 VOIES	De 13 261 à 13 357 par accroissements de 3 kHz 33 VOIES
3400 - 3500	5480 - 5680	10 005 - 10 100	17 900 - 17 970
De 3401 à 3497 par accroissements de 3 kHz 33 VOIES	De 5481 à 5676 par accroissements de 3 kHz 5680*(R) et (OR) 67 VOIES	De 10 006 à 10 096 par accroissements de 3 kHz 10 099* 31 VOIES	De 17 901 à 17 967 par accroissements de 3 kHz 23 VOIES
4650 - 4700	6525 - 6685	11 275 - 11 400	
De 4651 à 4696 par accroissements de 3 kHz 16 VOIES	De 6526 à 6682 par accroissements de 3 kHz 53 VOIES	De 11 276 à 11 396 par accroissements de 3 kHz 41 VOIES	

* Des émissions de classe A3 et A3H peuvent également être utilisées.

MOD 27/17 "L'usage des ~~voies~~ fréquences d'onde porteuse (fréquences de référence) communes aux services (R) et (OR) ~~et dont les fréquences centrales sont 3 023,5~~ 3 023 et 5 680 kHz est autorisé dans le monde entier comme il est indiqué aux numéros 27/196 et 27/201. Nonobstant ces dispositions, la fréquence d'onde porteuse (fréquence de référence) 5 680 kHz peut également être utilisée dans les stations aéronautiques pour les communications avec des stations d'aéronef lorsque les autres fréquences des stations aéronautiques sont indisponibles ou inconnues. Cette utilisation est cependant limitée à des zones et soumise à des conditions telles qu'il ne puisse en résulter aucun brouillage nuisible aux autres communications autorisées du service mobile aéronautique."

Raison: Pour tenir compte des nouvelles fréquences d'onde porteuse déterminées par l'espacement de 3 kHz.

MOD 27/18 "Toutes les stations directement impliquées dans les opérations coordonnées de recherches et sauvetage qui utilisent les fréquences ~~3 023,5~~ 3 023 et 5 680 kHz ~~aux fins de recherche et de sauvetage et qui emploient la technique de la bande latérale unique~~ doivent transmettre ~~une onde porteuse d'un niveau suffisant pour que l'émission puisse être reçue à l'aide d'un récepteur à double bande latérale; elles doivent également être en mesure de recevoir des émissions à double bande latérale~~ uniquement dans la bande latérale supérieure." (Voir également la MOD 27/13).

Raison: Si l'on admet la possibilité de continuer à utiliser des émissions à double bande latérale sur les fréquences 3 023 et 5 680 kHz, il ne semble pas nécessaire de modifier le paragraphe 27/18. S'il est convenu cependant d'introduire l'utilisation de la technique de la bande latérale unique sur ces fréquences, le paragraphe 27/18 paraît devoir être modifié.

Notes aux paragraphes 27/17 et 27/18:

Il est nécessaire que la Conférence administrative mondiale de 1978 adopte une résolution analogue à la Résolution Aer-1 de l'UIT car les fréquences 3 023 kHz et 5 680 kHz sont communes aux services (R) et (OR). (Voir Résolution Aer-2 - (D).)

SUP 27/19

Raison: S'il est convenu de satisfaire aux besoins d'un équipement capable de fonctionner uniquement sur des fréquences qui sont des nombres entiers de kHz, il est possible de remplacer par 3 023 kHz la voie 3 023,5 kHz commune aux services (R) et (OR), et 27/19 ne serait plus nécessaire.

MOD 27/20 "L'Organisation de l'~~aviation~~ Aviation civile internationale (~~O.A.C.I.~~) (OACI) assure ~~dans une grande partie du monde~~ la coordination internationale des radiocommunications du Service mobile aéronautique (R). Il ~~convient~~ faut donc ~~le cas échéant, de~~ consulter cette Organisation, ~~en particulier~~ pour ~~utiliser en exploitation les~~ toute utilisation opérationnelle aéronautique internationale des fréquences prévues dans le Plan, notamment pour la coordination de l'utilisation opérationnelle des fréquences alloties en vue d'être utilisées sur le plan mondial. L'OACI assurera la coordination nécessaire en coopération avec l'IFRB en vue de faciliter l'application des procédures de notification et d'enregistrement décrites dans l'Article 9 du Règlement des radiocommunications."

Raison: A l'époque où ce paragraphe fut rédigé pour la première fois (1959), les Plans régionaux de Navigation aérienne de l'OACI (ANP) ne s'étendaient pas à toutes les régions du monde. Pour tenir compte de la coordination mondiale des communications du Service mobile aéronautique (R) réalisée par l'OACI, il est suggéré de modifier ce paragraphe.

NOC 27/21

NOC 27/22

MOD 27/23 "On a recours à la coordination décrite au numéro 27/20 lorsqu'il est opportun et souhaitable de le faire pour utiliser rationnellement les fréquences en question et surtout lorsque les procédures prévues au numéro 27/22 ne sont pas satisfaisantes."

Raison: Pour préciser l'intention.

B. Courbes indiquant les portées de brouillage

MOD 27/24 "Sur les calques à utiliser avec le présent appendice, des courbes indiquent, pour les différents ordres de grandeur de fréquences, la limite des distances minimales acceptables qui doivent séparer deux stations aéronautiques qui émettent sur la même fréquence et dont la puissance apparente rayonnée moyenne serait de 1 kW ~~(par exemple émissions de classes telles que A1, F1 ou F2 ou F2 et A3 ou A3H non modulées)~~ afin d'assurer, à la limite de portée utile de l'émission désirée de l'une des stations terrestres, un rapport signal utile/signal brouilleur de 15 db à bord d'un aéronef. On admet généralement que cette limite correspond à la frontière de la zone intéressée; la portée utile n'est pas indiquée sur les courbes."

Raison: Modification corrélative aux MOD 27/50 et MOD 27/51.

Note: Voir la Recommandation 5/2.

NOC 27/32

Note: Les études mentionnées au paragraphe 5.1.9 et dans la Recommandation 5/2 du rapport sur le point 5 de l'ordre du jour devraient également envisager des dispositions concernant la méthode d'utilisation de calques pour application à l'échelle mondiale.

C. Classes d'émission et puissance

NOC 27/49

MOD 27/50 "1.1 Téléphonie - modulation d'amplitude:

- double bande latérale	(A3)*
- ~~bande latérale unique, onde porteuse réduite~~	~~(A3A)~~
- bande latérale unique, onde porteuse complète	(A3H)*
- bande latérale unique, onde porteuse supprimée	(A3J)
- ~~deux bandes latérales indépendantes~~	~~(A3B)~~

*A3 et A3H ne doivent être utilisées que sur 3 023 kHz et 5 680 kHz et conformément au paragraphe 4.4 du projet de Résolution UIT Aer 2 - (A)."

Raison: Pour tenir compte du fait que le nouveau plan d'allotissement des fréquences sera fondé sur une exploitation avec bande latérale unique et onde porteuse supprimée et sur le rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR.

MOD 27/51 "1.2.1 Modulation d'amplitude:

- télégraphie sans modulation par une fréquence audible (manipulation par tout ou rien)	(A1)**
- ~~télégraphie par manipulation par tout ou rien d'une ou de plusieurs fréquences audibles de modulation ou manipulation par tout ou rien de l'émission modulée~~	~~(A2)~~
- télégraphie par manipulation par tout ou rien d'une ou de plusieurs fréquences audibles de modulation de fréquence ou manipulation par tout ou rien de l'émission modulée et y compris l'appel sélectif - bande latérale unique - onde porteuse complète	A2H
- ~~télégraphie harmonique multivoie, bande latérale unique, onde porteuse réduite~~	~~(A7A)~~
- ~~télégraphie harmonique multivoie, bande latérale unique, onde porteuse complète~~	~~(A7H)~~
- télégraphie harmonique multivoie - bande latérale unique - onde porteuse supprimée	A7J
- autres émissions telles que transmission automatique de données - bande latérale unique - onde porteuse supprimée	A9J"

MOD 27/52 "1.2.2 Modulation de fréquence:

- télégraphie par manipulation par déplacement de fréquence sans modulation par une fréquence audible, l'une des deux fréquences étant émise à un instant donné	(F1)**
- ~~télégraphie par manipulation par tout ou rien d'une fréquence audible de modulation de fréquence, ou par manipulation par tout ou rien d'une émission modulée en fréquence~~	~~(F2)~~

** A1 et F1 sont autorisées à condition qu'elles ne causent pas de brouillage nuisible aux classes d'émission A2H, A3J, A7J et A9J. De plus, les émissions A1 et F1 seront conformes aux dispositions des ADD 27/66A et ADD 27/66B et il faudra veiller à ne pas placer ces émissions sur les bords ou près des bords de la voie."

Raison: Pour tenir compte du fait que le nouveau plan d'allotissement des fréquences sera fondé sur une exploitation avec bande latérale unique et onde porteuse supprimée et du Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

SUP 27/53

Raison: Ce type d'émission n'est pas nécessaire.

MOD 27/54

"2. Puissance

2.1 Sauf indication contraire figurant à la Partie II du présent appendice, les puissances de crête fournies à la ligne d'alimentation de l'antenne ne dépassent pas les valeurs maximales indiquées dans le tableau ci-dessous; il est admis que les puissances apparentes rayonnées de crête correspondantes sont égales aux deux tiers de ces valeurs."

Classe d'émission	Stations	Puissance de crête maximale
A1 F1 ~~F2~~	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	~~1,5~~ kW 75 W
A3 A3H (taux de modulation 100%)	Stations ~~aéronautiques~~ Stations d'~~aéronef~~	6 kW 300 W
Autres émissions telles que A2 ~~A3A~~ ~~A3B~~ A3J ~~A4~~ ~~A7A~~ ~~A7B~~ A7J	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW ~~300~~ W

Remplacer ce tableau par le suivant:

Classe d'émission	Stations	Puissance de crête maximale
A2H, A3J, A7J, A9J (taux de modulation 100%)	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 400 W
A3* A3H* (taux de modulation 100%)	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 400 W
Autres émissions telles que A1, F1,	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	1,5 kW 75 W

* A3 et A3H ne doivent être utilisées que sur 3023 kHz et 5680 kHz et conformément au paragraphe 4.4 du projet de Résolution UIT Aer2 - (A).

Raison: Pour tenir compte de l'avis de la réunion. Voir aussi MOD 27/62.

MOD 27/55 "2.2 Il est admis que la puissance de crête maximale spécifiée dans le tableau ci-dessus pour les stations aéronautiques produira la puissance apparente rayonnée moyenne de 1 kW (pour les émissions de classes telles que A1 et F1 ~~ou F2 et A3 ou A3H non modulées~~) adoptée pour le tracé des courbes qui indiquent les portées de brouillage."

Raison: Pour concorder avec MOD 27/51 et MOD 27/52.

MOD 27/56 "2.3 Afin d'assurer des communications de qualité satisfaisante avec les aéronefs, les stations aéronautiques qui desservent les ZLAMP, les zones VOLMET et les zones mondiales peuvent utiliser des puissances plus élevées que les puissances maximales spécifiées au numéro 27/54. S'il en est ainsi, l'administration qui exerce sa juridiction sur la station aéronautique intéressée prend note de RR694 et fait en sorte dans chaque cas:"

Raison: Pour prendre des dispositions identiques pour les stations aéronautiques qui ont une fonction mondiale.

NOC 27/57 à 27/61

MOD 27/62 "2.4 Il est admis que la puissance des émetteurs d'aéronef peut, en pratique, dépasser les limites spécifiées au numéro 27/54. Cependant, l'utilisation, dans des cas exceptionnels, d'une puissance plus élevée (qui ne devrait pas dépasser 600 W P_p) ne doit pas créer de brouillage nuisible aux stations qui utilisent des fréquences conformément aux principes techniques sur lesquels le plan d'allotissement est fondé."

Raison: Pour tenir compte de l'avis de la réunion.

MOD 27/63

Onde porteuse	Niveau N (dB) de l'onde porteuse par rapport à la puissance de crête
Onde porteuse complète (par exemple ~~(A3H)~~ A2H)	0 > N > - 6
~~Onde porteuse réduite (A3A)~~	~~- 6 > N > - 26~~
Onde porteuse supprimée (par exemple A3J)	Stations d'aéronef - 26 > N Stations aéronautiques - 40 > N

Raison: Pour aligner les classes d'émission sur celles de la MOD 27/50 et de la MOD 27/51, et pour introduire des dispositions relatives à la suppression de la porteuse pour les stations aéronautiques, conformément aux dispositions de l'Annexe 10 de l'OACI et du rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR.

SUP 27/64

Raison: Pour tenir compte du fait que le nouveau plan d'allotissement sera fondé sur l'utilisation de la technique de la bande latérale unique.

MOD au sous-titre 3.3

"Tolérance applicable aux niveaux des émissions ~~à bande latérale unique~~ en dehors de la largeur de bande nécessaire."

Raison: Pour tenir compte de l'application à d'autres classes d'émission.

MOD 27/65 "3.3.1 Dans le cas d'une émission ~~à bande latérale unique (classes d'émission A3H, A3A~~, A2H, A3J, A7J ou A9J~~)~~, la puissance moyenne fournie sur une fréquence quelconque à la ligne d'alimentation de l'antenne d'une station aéronautique ou d'une station d'aéronef est inférieure à la puissance moyenne (Pm) de l'émetteur, de la quantité indiquée dans le tableau ci-dessous."

Raison: Pour aligner sur MOD 27/50 et MOD 27/51.

MOD 27/66 "3.3.2 Pour les types d'émetteur de station d'aéronef et pour les émetteurs de station aéronautique installés pour la première fois avant le 1er février 1983.

Ecart Δ par rapport à la fréquence assignée (kHz)	Affaiblissement minimum par rapport à Pm (dB)
$2 \leq \Delta < 6$	25
$6 \leq \Delta < 10$	35
$10 \leq \Delta$	Stations d'aéronef: 40 Stations aéronautiques: $43 + 10 \log_{10} Pm$ (W)*

* L'affaiblissement ne doit pas nécessairement dépasser 60 dB."

Raison: Pour tenir compte des équipements de bord utilisés actuellement et qui peuvent fonctionner de manière acceptable dans un milieu où les voies sont espacées de 3 kHz.

ADD 27/66A 3.3.3 Dans toutes les émissions de classe A2H, A3J, A7J ou A9J, la puissance de crête (P_p) fournie sur une fréquence quelconque à la ligne d'alimentation de l'antenne d'une station aéronautique ou d'une station d'aéronef est inférieure à la puissance P_p de l'émetteur, de la quantité indiquée dans le tableau ci-dessous.

Raison: Pour tenir compte des classes d'émission prescrites aux MOD 27/50 et 27/51, et pour exprimer la puissance sous forme de puissance de crête (P_p), afin d'assurer la cohérence des dispositions du Règlement des radiocommunications.

ADD 27/66B 3.3.4 Pour les émetteurs de station d'aéronef installés pour la première fois après le 1er février 1983 et pour les émetteurs de station aéronautique utilisés après le 1er février 1983:

Ecart Δ par rapport à la fréquence assignée (kHz)	Affaiblissement minimum par rapport à P_p (dB)
$1{,}5 \leq \Delta < 4{,}5$	30
$4{,}5 \leq \Delta < 7{,}5$	38
$7{,}5 \leq \Delta$	Stations d'aéronef: 43 Stations aéronautiques: $43 + 10 \log_{10} P_p$ (W)*

* L'affaiblissement ne doit pas nécessairement dépasser 60 dB.

Raison: Pour réduire la largeur de bande des émissions parasites, exprimer la puissance sous forme de puissance de crête (P_p), pour tenir compte du paragraphe 7.2.2 du Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR et pour préparer le retrait des émetteurs de station aéronautique qui ne peuvent pas fonctionner en respectant ce plan.

SUP 27/67 à 27/71 inclus.

Raison: Ne sont plus applicables.

MOD 27/72 "4.1 - ~~La fréquence assignée à une station qui fait~~ Dans le cas des émissions ~~radiotéléphoniques~~ à bande latérale unique, à l'exception des émissions de classe A2H, la fréquence assignée ~~doit être~~ sera supérieure de ~~1 500 Hz~~ 1 400 Hz à la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence).*

* Notes: 1. Les stations aéronautiques équipées du système d'appel sélectif indiqueront, dans la colonne "Renseignements supplémentaires" du Modèle de fiche (Voir Appendice 1 au Règlement des radiocommunications), la classe d'émission A2H.

2. Dans le cas des émissions de classe A1 et F1, la fréquence assignée sera choisie conformément aux dispositions de la note qui accompagne les MOD 27/51 et 27/52."

Raison: Pour définir la fréquence assignée, compte tenu des MOD 27/50, 27/51 et 27/66 et du Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR.

MOD 27/73 "4.2 ~~Les fréquences assignées aux stations~~ Les stations qui utilisent des émissions à double bande latérale (A3) ~~doivent être celles dont les valeurs figurent dans le Plan d'allotissement~~ fonctionneront avec une fréquence assignée de 3 023 kHz ou 5 680 kHz (voir 27/50)."

Raison: Pour tenir compte du fonctionnement en mode BLD sur 3 023 kHz et 5 680 kHz.

PARTIE II

Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) dans ses bandes exclusives entre 2 850 et 17 970 kHz

ADD Section 0
ADD Fréquences alloties pour utilisation mondiale

ADD 27/73A Les fréquences désignées pour le contrôle d'exploitation aéronautique sont destinées à être utilisées n'importe où dans le monde et à l'intérieur de n'importe quelle zone d'exploitation.

Note: Lorsqu'une zone opérationnelle s'étend entièrement à l'intérieur d'une ZLARN ou d'une subdivision de ZLARN, il convient d'utiliser, dans la mesure du possible, les fréquences alloties aux ZLARN et aux subdivisions de ZLARN.

Raison: Pour définir le but dans lequel ces fréquences peuvent être utilisées.

ARTICLE 1

Description des limites des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP)

NOC 27/80 ZLAMP - Caraïbes (ZLAMP-CAR)

NOC 27/81 ZLAMP - Caraïbes (ZLAMP-CAR)

NOC Allotissement de fréquences

MOD 27/82 ZLAMP - Centre Est Pacifique (ZLAMP-CEP)

Remanier comme suit la description des limites:

"A partir du point 50°N 122°W par les points 38°N 120°W, ~~32°N-117°W,~~ 15°N 110°W, 20°S 145°W, 20°S 152°W, ~~22°N-159°W~~, 30°N 165°W, jusqu'au point 50°N 122°W."

ADD Allotissement de fréquences: Une famille supplémentaire est nécessaire.

Raison: Conformément au principe selon lequel le monde entier devrait être couvert par des ZLAMP, les limites de la ZLAMP-CEP doivent être modifiées afin de couvrir les vides qui résultent de la modification de la plupart des ZLAMP adjacentes.

MOD 27/83 ZLAMP - Centre Ouest Pacifique (ZLAMP-CWP)

Remanier comme suit la description des limites:

"A partir du point 40°N 117°E par les points 25°N 155°W, 17°N 155°W, ~~10°N-160°E, 10°N-117°E, 23°N-114°E, 40°N-117°E, 25°N-155°W, jusqu'au point 17°N-155°W~~, 00° 165°W, 00° 170°E, 12°S 165°E, 12°S 136°E, 09°N 115°E, 22°N 115°E, jusqu'au point 40°N 117°E."

ADD Allotissement de fréquences: Une famille supplémentaire est nécessaire.

Raison: La limite sud doit être déplacée vers le sud afin de couvrir l'intervalle entre les ZLAMP SEA, SP et l'ancienne ZLAMP CWP.

MOD 27/84 ZLAMP-Europe (ZLAMP-EU)

Amender comme suit la désignation ZLAMP-~~EU~~ EUR.

Remanier comme suit la description des limites:

"Du point 33°N 12°W, par les points 54°N 12°W, 70°N 00°, 74°N 40°E, ~~40°N-40°E~~, 74°N 52°E, 60°N 52°E, 40°N 36°E, 29°N 35° 30'E, 32°N 13°E, jusqu'au point 33°N 12°W."

NOC Allotissement de fréquences

Raison: Pour utiliser la nomenclature OACI, la limite est doit être déplacée vers l'est de manière à inclure certains aérodromes de dégagement pour Moscou et Léningrad.

SUP 27/85 ZLAMP Extrême-Orient (ZLAMP-FE)

Raison: Modification de la configuration de la ZLAMP-SEA.

ADD 27/85 ZLAMP Océan Indien (ZLAMP-IO)

Description des limites:

A partir du pôle Sud par les points 30°S 26°E, 20°N 35°E, 30°N 60°E, 30°N 90°E, 30°S 120°E, 40°S 160°E jusqu'au pôle Sud.

ADD Allotissement de fréquences: Une famille est nécessaire.

Raison: Pour assurer la couverture des routes entre l'Australie et l'Asie d'une part, et l'Afrique d'autre part.

MOD 27/86 ZLAMP - Moyen-Orient (ZLAMP-ME)

Amender comme suit la désignation ZLAMP-~~ME~~ MID

Remanier comme suit la description des limites:

"Du point ~~50°N 80°E~~, 51°N 30°E, par les points ~~31°N 80°E, 29°N 85°E~~, ~~08°N 75°E~~, 57°N 37°E, 50°N 80°E, 44°N 94°E, 08°N 76°E, 22°N 56°E, 16°N 42°E, 30°N 30°E, ~~51°N 30°E, 57°N 37°E~~ jusqu'au point 51°N 30°E, ~~50°N 80°E~~."

NOC Allotissement de fréquences

Raison: Pour utiliser la nomenclature OACI. La limite est doit être déplacée vers l'est de manière à inclure Urumchi.

MOD 27/87 ZLAMP-Nord Atlantique (ZLAMP-NA)

Amender comme suit la désignation ZLAMP-~~NA~~ NAT

Remanier comme suit la description des limites:

"Du pôle Nord par les points ~~49°N 100°W~~, 60°N 135°W, 49°N 120°W, 49°N 74°W, 39°N 78°W, 18°N 66°W, 05°N 55°W, 16°N 26°W, 32°N 08°W, 44°N 02°E, 60°N 20°E, jusqu'au pôle Nord."

ADD Allotissement de fréquences: Trois familles supplémentaires sont nécessaires.

Raison: Pour utiliser la nomenclature OACI. La limite ouest doit être déplacée vers l'ouest afin d'inclure essentiellement l'ensemble du Canada.

SUP 27/88 à 93 inclus.

Raison: Compte tenu de la conclusion de ne pas diviser les ZLAMP en zones sectorielles.

MOD 27/94 ZLAMP-Nord Pacifique (ZLAMP-NP)

Remanier comme suit la description des limites:

"Du ~~point 50°N 166°E, par les points 75°N 150°W, 75°N 90°W, 55°N 110°W, 46°N 122°W, 50°N 170°W, 33°N 138°E, 52°N 132°E, jusqu'au point 50°N 166°E~~ pôle Nord par les points 60°N 135°W, 47°N 118°W, 30°N 165°W, 30°N 115°E, 41°N 116°E, 55°N 135°E jusqu'au pôle Nord."

ADD Allotissement de fréquences: Une famille supplémentaire est nécessaire.

Raison: La limite est doit être déplacée vers l'ouest afin d'exclure la majeure partie du Canada de la zone d'allotissement et la limite ouest doit être déplacée vers l'ouest afin d'inclure Pékin et Shanghai.

MOD 27/95 ZLAMP - Nord Sud Afrique-1 (ZLAMP-NSA-1)

Amender comme suit la désignation: ZLAMP-~~NSA-1~~ AFI.

Remanier comme suit la description des limites:

"~~Du point 05°N 03°W par les points 37°N 03°W, 37°-14°E, 00°-28°E, 11°S 28°E, 20°S 35°E, 31°S 35°E, 31°S 170°E, jusqu'au point 05°N 03°W.~~"

"Du point 40°N 35°W, par les points 37°N 03°W, 37°N 35°E, 30°N 35°E, 10°N 52°E, 22°S 60°E, 35°S 30°E, 35°S 16°E, 05°N 03°W, 05°N 35°W, jusqu'au point 40°N 35°W."

ADD Allotissement de fréquences: Une famille supplémentaire est nécessaire.

Raison: Pour utiliser la nomenclature OACI. Il a été convenu de réviser les MOD 27/95 et 27/96 afin de créer une nouvelle ZLAMP qui englobe essentiellement l'ensemble de l'Afrique. Lors de la création de la ZLAMP-AFI, il a été convenu que des parties des secteurs OACI AFI-3 et AFI-5 pourraient faire partie de la ZLAMP Océan Indien qu'il a été convenu de créer (voir ADD 27/85).

SUP 27/96 ZLAMP - Nord-Sud-Afrique-2 (ZLAMP-NSA-2)

Raison: Modification corrélative résultant de la MOD 27/95 ci-dessus.

SUP 27/97

Raison: Modification corrélative résultant de la MOD 27/95 ci-dessus.

MOD 27/98 ZLAMP - Sud Atlantique (ZLAMP-SA)

Amender comme suit la désignation: ZLAMP-~~SA~~ SAT

Remanier comme suit la description des limites:

"~~Du point 40°N 03°W, par les points 05°N 03°W, 20°S 20°W, 22°30'S 42°W, 15°S 50°W, 00° 38°W, 40°N 15°W jusqu'au point 40°N 03°W.~~"

"Du pôle Sud, par les points 30°S 75°W, 10°S 40°W, 00° 60°W, 20°N 60°W, 25°N 25°W, 41°N 15°W, 41°N 03°W, 15°N 03°W, 20°S 32°E jusqu'au pôle Sud."

ADD Allotissement de fréquences: Deux familles supplémentaires sont nécessaires.

Raison: Pour utiliser la nomenclature OACI. Les limites sont tracées de manière à permettre: des routes partant de l'Afrique à destination des Caraïbes et de l'Amérique du Sud; des routes entre l'Europe et la partie est de l'Amérique du Sud; des routes polaires entre l'Amérique du Sud et l'Australasie.

SUP 27/99

Raison: Modification corrélative résultant de la MOD 27/98 ci-dessus.

MOD 27/100 ZLAMP - Sud Amérique-1 (ZLAMP-SAM-1)

Amender comme suit la désignation: ZLAMP-SAM-~~1~~

Remanier comme suit la description des limites:

"~~Du point 36°S 73°W, par les points 00° 93°W, 15°N 106°W, 15°N 75°W, 05°N 75°W 20°S 50°W, 36°S 52°W, jusqu'au point 36°S 73°W.~~"

"Du pôle Sud, par les points 15°N 125°W, 15°N 60°W, 10°N 60°W, 05°S 30°W, 36°S 52°W jusqu'au pôle Sud."

NOC Allotissement de fréquences

Raison: Il a été convenu de réviser les MOD 27/100 et 27/101 afin de créer une nouvelle ZLAMP englobant tout le territoire de l'Amérique du Sud et afin d'étendre les limites ouest et sud de cette zone de manière à inclure les routes partant d'Amérique du Sud à destination du Pacifique sud.

SUP 27/101 ZLAMP - Sud Amérique-2 (ZLAMP-SAM-2)

Raison: Modification corrélative résultant de la MOD 27/100 ci-dessus.

MOD 27/102 ZLAMP - Sud-est asiatique (ZLAMP-SEA)

Remanier comme suit la description des limites:

"~~Du point 29°N 85°E, par les points 15°N 105°E, 00° 135°E, 00° 168°E, 35°S 150°E, 35°S 116°E, 08°N 75°E, jusqu'au point 29°N 85°E.~~"

"Du point 26°N 130°E, par les points 00° 130°E, 00° 135°E, 12°S 145°E, 12°S 160°E, 25°S 155°E, 40°S 150°E, 35°S 115°E, 18°N 62°E, 26°N 65°E, jusqu'au point 26°N 130°E."

MOD Allotissement de fréquences: Trois familles sont nécessaires.

Raison: Il était nécessaire d'élargir la ZLAMP-SEA existante. Compte tenu de la forte densité de circulation dans l'ensemble de la zone et des dimensions importantes de celle-ci, il a été décidé de remanier les limites envisagées de manière à créer deux ZLAMP distinctes.

MOD 27/103 ZLAMP-Sud Pacifique (ZLAMP-SP)

Remanier comme suit la description des limites:

"~~Du point 22°N 158°W, par les points 22°N 156°W, 00° 120°W, 40°S 120°W, 50°S 170°W, 50°S 145°W, 38°S 145°E, 00° 167°E, 00° 175°W, jusqu'au point 22°N 158°W.~~"

"Du pôle Sud par les points 38°S 145°E, 00° 167°E, 00° 175°W, 22°N 158°W, 22°N 156°W, 00° 120°W jusqu'au pôle Sud."

ADD Allotissement de fréquences: Une famille supplémentaire est nécessaire.

Raison: Les limites est et ouest sont prolongées vers le pôle Sud afin d'inclure les routes polaires partant des îles du Pacifique à destination de l'Afrique du Sud.

ADD 27/103A Ajouter la ZLAMP décrite dans l'alinéa 2) de la Recommandation 2/3 une fois que les Etats intéressés auront pris les mesures dont il est question à l'alinéa b).

ADD 27/103B Ajouter la ZLAMP-NCA une fois que les Etats intéressés auront pris les mesures dont il est question dans la Recommandation 2/5.

ARTICLE 3

Description des limites des zones d'allotissement et des zones de réception VOLMET

Zone VOLMET - AFRIQUE-OCEAN INDIEN (AFI-MET)

Il a été convenu que pour fournir un service VOLMET aux vols entre l'Amérique du Sud et l'Afrique du Sud et entre l'Afrique du Sud et l'Australie, les zones d'allotissement et de réception devraient être élargies et redéfinies par les nouvelles limites ci-après:

MOD 27/174 "La zone d'allotissement AFI-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 29°N 20°W, passe par les points 37°N 03°W, 37°N 36°E, 30°N 35°E, 10°N 52°E, 22°S 60°E, ~~30°S-34°E,-30°S-24°E,~~ 35°S 35°E, 35°S 15°E, 08°S 15°W, 12°N 20°W pour rejoindre le point 29°N 20°W."

MOD 27/175 "La zone de réception AFI-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 37°N 03°W, passe par les points 37°N 36°E, 30°N 35°E, 10°N 52°E, ~~22°S-60°E,-30°S-34°E,-30°S-24°E,-05°N-10°W,-10°S-40°W,~~ 10°N 100°E, le pôle Sud, 29°N 40°W, 29°N 20°W, pour rejoindre le point 37°N 03°W."

NOC Allotissement de fréquences

Zone VOLMET-ATLANTIQUE (AT-MET)

Il a été convenu de changer la désignation d'ATLANTIQUE (AT-MET) en NORD ATLANTIQUE (NAT-MET).

A la suite de la création des zones d'allotissement et de réception CARAIBES (CAR-MET) et AMERIQUE SUD (SAM-MET), il a été convenu que les zones d'allotissement et de réception seraient délimitées comme suit:

MOD 27/176 "La zone d'allotissement NAT-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 41°N 78°W, passe par les points 51°N 55°W, ~~10°S-43°W,-37°S-59°W,~~ 24°N 50°W, 24°N 74°W, pour rejoindre le point 41°N 78°W."

MOD 27/177 "La zone de réception NAT-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 24°N 97°W, passe par les points 24°N 85°W, 75°N 85°W, 75°N 20°W, ~~10°S-20°W,-46°S-52°W,-46°S-80°W,~~ 00° 20°W, 00° 95°W, pour rejoindre le point 24°N 97°W."

ADD Allotissement de fréquences: Une famille supplémentaire est nécessaire.

Zone VOLMET - EUROPE (EUR-MET)

Il a été convenu de remplacer la désignation d'EU-MET par EUR-MET.

Il a été convenu qu'aucun changement n'était nécessaire aux zones d'allotissement et de réception EUR-MET et les dispositions 27/178 et 27/179 restent donc inchangées.

ADD Allotissement de fréquences: En raison de l'impossibilité de fournir aux exploitants d'aéronefs, avec une seule des familles de fréquences actuelles, et dans le temps dont on dispose, les prévisions de région terminale et les observations de surface additionnelles dont ils ont besoin, il a été convenu qu'une famille supplémentaire était nécessaire.

Zone VOLMET - MOYEN-ORIENT (MID-MET)

Il a été convenu de remplacer la désignation de ME-MET par MID-MET.

Il a été convenu qu'il n'est pas nécessaire de remanier la délimitation de la zone d'allotissement MID-MET et, par conséquent, 27/180 demeure inchangé.

Il a été convenu de modifier la limite est de la zone de réception MID-MET afin d'inclure Urumchi, ce qui se traduit par le remaniement de la délimitation de la zone de réception MID-MET, comme suit:

MOD 27/181 "La zone de réception MID-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 50°N 80°E, passe par les points 50°N 90°E, ~~29°N-80°E,-27°N-85°E~~, 35°N 90°E, 27°N 85°E, 16°N 78°E, ~~15°N-42°E,-20°N-20°E,-40°N-20°E~~, 22°N 56°E, 16°N 42°E, 30°N 30°E, 51°N 30°E, 57°N 37°E, pour rejoindre le point 50°N 80°E."

ADD Allotissement de fréquences: Une famille de fréquences supplémentaire est nécessaire.

Zone VOLMET - PACIFIQUE (PAC-MET)

Il a été convenu de remanier la délimitation de la zone d'allotissement PAC-MET afin d'inclure l'Ile Christmas, Tahïti et la Nouvelle-Zélande, comme suit:

MOD 27/182 "La zone d'allotissement PAC-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 52°N 132°E, passe par les points 63°N 149°W, 38°N 120°W, ~~23°S-180°, 34°S-150°E~~, 50°S 120°W, 50°S 145°E, 28°S 145°E, 03°S 129°E, 22°N 112°E, pour rejoindre le point 52°N 132°E."

Il a été convenu de remanier comme suit la délimitation de la zone de réception PAC-MET:

MOD 27/183 "La zone de réception PAC-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 60°N 100°E, passe par le point 80°N 160°W, ~~75°N-90°W,-60°N-85°W, 20°N-120°W,-40°S-120°W,-50°S-170°W,-50°S-145°E,~~ le pôle Nord, le pôle Sud, le long du méridien 110°W, par les points 28°S 145°E, 03°S 129°N, 05°N 80°E, 40°N 80°E, pour rejoindre le point 60°N 100°E."

ADD Allotissement de fréquences: Une famille supplémentaire est nécessaire.

Zone VOLMET - ASIE DU SUD-EST (SEA-MET)

Pour répondre aux besoins des services Afrique du Sud - Australie et des vols internationaux dans la Région de l'Asie du Sud-Est, il a été convenu de remanier la délimitation de la zone d'allotissement et de réception SEA-MET, comme suit:

MOD 27/184 "La zone d'allotissement SEA-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point ~~29°N 86°E~~, 55°N 75°E, passe par les points 55°N 135°E, 45°N 135°E, 35°N 130°E, 10°N 130°E, 10°S 155°E, 35°S 155°E, 35°S 116°E, 08°N 75°E, 26°N 65°E, ~~15°N 105°E~~, pour rejoindre le point ~~29°N 86°E~~, 55°N 75°E."

MOD 27/185 "~~La zone de réception SEA-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 35°N 50°E, passe par les points 30°N 90°E, 10°N 180°, 40°S 180°, 48°S 170°E, 35°S 116°E, 08°N 75°E, 10°N 50°E, pour rejoindre le point 35°N 50°E.~~"

"La zone de réception SEA-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 55°N 50°E, passe par les points 55°N 180°, 50°S 180°, 50°S 70°E, 08°N 70°E, 08°N 50°E, pour rejoindre le point 55°N 50°E."

ADD Allotissement de fréquences: Deux familles supplémentaires sont nécessaires.

Zone VOLMET - CARAIBES (CAR-MET)

En rapport avec la réduction de la zone VOLMET AT-MET, maintenant désignée par les abréviations NAT-MET, et pour répondre à des besoins éventuels, la zone VOLMET des Caraïbes a été créée, avec des zones d'allotissement et de réception délimitées comme suit:

ADD 27/185A La zone d'allotissement CAR-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 30°N 110°W, passe par les points 30°N 75°W, 00° 50°W, le long de l'équateur jusqu'à 00° 80°W, pour rejoindre le point 30°N 110°W.

ADD 27/185B La zone de réception CAR-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 40°N 120°W, passe par les points 40°N 20°W, 25°S 20°W, 25°S 120°W, pour rejoindre le point 40°N 120°W.

ADD Allotissement de fréquences: Une famille de fréquences est nécessaire.

Zone VOLMET - SUD AMERIQUE (SAM-MET)

Afin de répondre à des besoins éventuels, la zone VOLMET Sud Amérique a été créée avec des zones d'allotissement et de réception délimitées comme suit:

ADD 27/185C La zone d'allotissement SAM-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 15°N 83°W, passe par les points 15°N 60°W, 05°S 35°W, 55°S 60°W, 55°S 83°W, pour rejoindre le point 15°N 83°W.

ADD 27/185D La zone de réception SAM-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 30°N 120°W, passe par les points 30°N 00°, le pôle Sud, pour rejoindre le point 30°N 120°W.

ADD Allotissement de fréquences: Une famille de fréquences est nécessaire.

Zone VOLMET - NORD CENTRE ASIE (NCA-MET)

Afin d'assurer la fourniture des renseignements météorologiques nécessaires aux vols au-dessus du territoire de l'Union soviétique, la zone VOLMET Nord et Centre Asie a été créée avec des zones d'allotissement et de réception délimitées comme suit:

ADD 27/185E La zone d'allotissement NCA-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 76°N 32°E, passe par les points 80°N 90°E, 75°N 168°W, 66°N 168°W, 48°N 160°E, 42°N 135°E, 50°N 130°E, 50°N 90°E, 35°N 70°E, 45°N 30°E, 60°N 20°E, pour rejoindre le point 76°N 32°E.

ADD 27/185F La zone de réception NCA-MET est délimitée par une ligne qui, partant du pôle Nord passe par les points 40°N 168°W, 30°N 140°E, 30°N 20°E, pour rejoindre le pôle Nord.

ADD Allotissement de fréquences: Deux familles de fréquences sont nécessaires.

Section II

Allotissement des fréquences au service mobile aéronautique (R)

ARTICLE I

MOD 27/186 Plan d'allotissement des fréquences par zones ~~(par ZLAMP, ZLARN, subdivision de ZLARN et zones VOLMET)~~

Raison: Pour indiquer que le titre englobe toutes les utilisations des fréquences qui figurent dans le Plan d'allotissement des fréquences.

NOC 27/187

MOD 27/188 La liste ci-après ne comprend pas les fréquences communes dans le monde entier aux services mobiles aéronautiques (R) et (OR), ~~3 023,5~~ 3 023 et 5 680 kHz, ~~ni les fréquences mondiales de 3 499, 6 526, 8 963, 10 093 et 13 256 kHz~~. L'allotissement de ces fréquences est indiqué dans l'Article 2.

Raison: Pour faire suite à l'inclusion des fréquences du contrôle d'exploitation aéronautique dans le nouveau tableau d'allotissement.

MOD 27/189 Note.- Le tableau devra comprendre des dispositions relatives aux fréquences du contrôle d'exploitation aéronautique.

ARTICLE 2

Plan d'allotissement de fréquences
(par ordre numérique)

MOD 27/192 "1. Classe des stations: FA.

Classes d'émission: voir les numéros ~~27/49---27/53~~ 27/49 - 27/52.

Puissance: à moins d'indications contraires figurant dans le Plan, la valeur des puissances des stations aéronautiques et des stations d'aéronefs est celle qui figure aux numéros 27/54 à 27/62.

Horaire: H24, à moins d'indications contraires."

Raison: Corrélatif aux propositions formulées par la réunion.

MOD 27/193 "2. Une fréquence allotie avec la mention "utilisation diurne" peut être utilisée pendant la période s'étendant de une heure après le lever du soleil jusqu'à une heure avant son coucher quand la même voie se trouve allotie dans le Plan à des ZLAMP, des ZLARN ou subdivisions de ZLARN, à des zones VOLMET ou au contrôle d'exploitation aéronautique qui reçoivent une protection complète pendant les vingt-quatre heures."

Raison: Pour introduire les voies alloties pour les besoins du contrôle d'exploitation aéronautique.

NOC 27/194

ADD 27/194A L'allotissement des fréquences pour les besoins du contrôle d'exploitation aéronautique est destiné à l'assignation de fréquences par les administrations en vue de desservir un ou plusieurs exploitants d'aéronefs qui exploitent des services en vertu d'une autorisation accordée par l'administration ou les administrations intéressées. Ces assignations ont pour objet de fournir des communications entre une station aéronautique appropriée et une station d'aéronef pour exercer un contrôle sur la régularité des vols.

Raison: Pour permettre les communications du contrôle d'exploitation (régularité des vols) entre une station d'aéronef et une station aéronautique qui lui est associée.

MOD 27/195 - 27/207, comme suit:

Ajouter 3 voies supplémentaires espacées de 3 kHz (voir MOD 27/16). Dans le tableau (pages (45) à (55)), il est recommandé de désigner comme il est indiqué ci-après les fréquences alloties pour utilisation mondiale:

Colonne 1 - (Ne s'applique qu'à l'anglais) "Frequency ~~ke/s~~ kHz" - ( )
Colonne 2 - "Zone d'emploi autorisé" - Mondiale
Colonne 3 - "Observations" - Contrôle d'exploitation aéronautique (AOC) Voir ADD 27/194A.

Raison: Pour indiquer clairement les fréquences alloties pour les communications mondiales du contrôle d'exploitation (régularité des vols) et les nouvelles voies rendues disponibles dans le nouveau plan.

MOD 27/196 et 27/201 "Dans le tableau, MOD la colonne 2 en ce qui concerne les numéros 27/196 et 27/201, comme suit:
Mondiale, (R) ou (OR).

Dans le tableau, MOD la colonne 3 en ce qui concerne les numéros 27/196 et 27/201, comme suit:

3) les modalités précises de l'utilisation de cette voie pour les fins susdites peuvent être établies par des ~~conférences aéronautiques~~ réunions régionales de navigation aérienne de l'OACI;

4) l'usage de cette fréquence est également autorisé pour établir des communications entre les stations du Service mobile aéronautique et les stations mobiles qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées air-sol, ainsi que les communications entre ces stations et les stations terrestres participantes."

Raison: Pour indiquer les utilisations du Service mobile aéronautique (R) et (OR) mondial et pour mieux expliquer l'objet de l'utilisation de ces fréquences aéronautiques par d'autres services mobiles.

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

APPENDICE D

RECAPITULATION DES PROPOSITIONS D'AMENDEMENT DU REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS DE L'UIT

(établie d'après les diverses recommandations de la Réunion, présentées ici par ordre numérique)

ARTICLE 5

Attribution des bandes de fréquences entre 10 kHz et 275 Ghz

MOD 201A

"Les fréquences 2 182 kHz, ~~3 023,5~~ 3 023 kHz, 5 680 kHz, 8 364 kHz, 121,5 MHz, 156,8 MHz et 243 MHz peuvent, de plus, être utilisées, conformément aux procédures en vigueur pour les services de radiocommunications de Terre, pour les opérations de recherches et de sauvetage des véhicules spatiaux habités.

Il en est de même pour les fréquences 10 003 kHz, 14 993 kHz et 19 993 kHz mais, pour chacune de celles-ci, les émissions doivent être limitées à une bande de ± 3 kHz de part et d'autre de la fréquence."

Raison: Corrélatif à l'Appendice 27 révisé pour mieux identifier les fréquences déterminées par le nouvel espacement entre fréquences.

MOD 205A

"Les fréquences à onde porteuse ~~3 023,5~~ 3 023 et 5 680 kHz peuvent, de plus, être utilisées par les stations du Service mobile maritime qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées dans les conditions spécifiées aux numéros 1326C et 1353B respectivement."

Raison: Corrélatif à l'Appendice 27 révisé pour mieux identifier les fréquences déterminées par le nouvel espacement entre fréquences.

ARTICLE 7

Dispositions spéciales relatives à certains services

Section II

Service mobile aéronautique

NOC 429

ADD 429A Communications du contrôle d'exploitation aéronautique

Les communications du contrôle d'exploitation aéronautique dans le Service mobile aéronautique (R) ont pour objet de permettre d'échanger des communications intéressant la régularité des vols.

ARTICLE 9

Notification et inscription dans le Fichier de référence international des fréquences des assignations de fréquence aux stations de radiocommunications de terre

NOC 486 à 589

Bandes de fréquences attribuées en exclusivité au Service mobile aéronautique (R) entre 2 850 kHz et 17 970 kHz.

MOD 590 "(2) Si la conclusion est favorable relativement aux numéros 554 à 557 la date ~~du 29 avril 1966~~ (de la signature à Genève, en 1978, de l'Accord de la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R)) sera inscrite dans la colonne 2a."

MOD 591 "(3) Si la conclusion est favorable relativement au numéro 558, la date ~~du 29 avril 1966~~ (de la signature à Genève, en 1978, de l'Accord de la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R)) sera inscrite dans la colonne 2b."

Raison: Pour fournir une procédure, jugée satisfaisante par le Comité, pour enregistrer les notifications dans le Fichier de référence international, conformément aux dates spécifiées dans la procédure finale.

ARTICLE 28

Conditions à remplir par les stations mobiles

Section II

Dispositions spéciales concernant la sécurité

MOD 969A

"(3) Les fréquences aéronautiques ~~3 023,5~~ 3 023 kHz et 5 680 kHz peuvent être utilisées par les stations mobiles pour la coordination des opérations de recherches et de sauvetage sur les lieux d'un incident, y compris pour les communications entre ces stations et les stations terrestres participantes, conformément à tout arrangement particulier régissant le Service mobile aéronautique (voir les numéros 1326C et 1353B)."

Raison: Corrélatif à l'Appendice 27 révisé pour que les fréquences désignées soient celles qui sont déterminées par le nouvel espacement entre fréquences et pour aligner sur les numéros 201A et 1326C.

ARTICLE 35

Emploi des fréquences en radiotéléphonie dans le service mobile maritime

Section II

Bandes comprises entre 1 605 et 4 000 kHz

C. Recherches et sauvetage

MOD 1326C

"3A La fréquence aéronautique ~~3 023,5~~ 3 023 kHz peut être utilisée pour établir des communications entre les stations mobiles qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées, ainsi que des communications entre ces stations et les stations terrestres participantes, ~~avec les fréquences porteuses, les classes d'émission et dans les conditions d'exploitation définies~~ conformément aux dispositions de l'Appendice 27 (révisé)."

Raison: Corrélatif à l'Appendice 27 révisé pour que les fréquences indiquées soient les fréquences déterminées par le nouvel espacement entre fréquences.

MOD 1353B

"15A. La fréquence aéronautique 5 680 kHz peut être utilisée pour établir des communications entre les stations mobiles qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées, ainsi que des communications entre ces stations et les stations terrestres participantes, ~~avec les fréquences porteuses, les classes d'émission et dans les conditions d'exploitation définies à~~ conformément aux dispositions de l'Appendice 27 (révisé)."

Raison: Pour aligner sur MOD 969A et MOD 1326C.

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

APPENDICE E

RECAPITULATION DES PROPOSITIONS D'AMENDEMENT DES RESOLUTIONS DU REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS DE L'UIT

(établie d'après les diverses recommandations de la réunion, présentées ici par ordre numérique)

SUP

RESOLUTION N° Aer 1

RELATIVE A L'EMPLOI DES FREQUENCES 3 023,5 ET 5 680 kHz COMMUNES AUX SERVICES MOBILES AERONAUTIQUES (R) ET (OR)

Raison: Cette résolution a été modifiée pour être mise à jour de la manière indiquée au paragraphe intitulé "ADD Résolution n° Aer 1 - (A)" ci-dessous:

ADD

RESOLUTION N° Aer 1 - (A)

RELATIVE A L'UTILISATION DES FREQUENCES 3 023 ET 5 680 kHz COMMUNES AUX SERVICES MOBILES AERONAUTIQUES (R) ET (OR)

La Conférence administrative mondiale des Radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

ayant noté

qu'en adoptant un nouveau Plan d'allotissement de fréquences dans l'Appendice 27 révisé, elle a décidé d'utiliser la fréquence 3 023 kHz, et non plus 3 023,5 kHz; et que, de plus, elle a amendé les dispositions régissant l'utilisation des fréquences 3 023 et 5 680 kHz,

considérant

1. qu'en raison de cette décision certaines anomalies existent maintenant dans les dispositions régissant l'utilisation des fréquences 3 023,5 et 5 680 kHz, qui sont stipulées à l'Appendice 26 au Règlement des radiocommunications de Genève (1959);

2. que la coordination des opérations de recherches et de sauvetage sur les lieux d'un sinistre serait améliorée si, au cours de ces opérations, l'utilisation des fréquences 3 023 et 5 680 kHz était étendue aux communications entre stations mobiles et stations terrestres qui y participent;

3. qu'il serait de l'intérêt général du Service mobile aéronautique (R) que les mêmes dispositions relatives à l'utilisation des fréquences 3 023 et 5 680 kHz soient appliquées dans le Service mobile aéronautique (R) et dans le Service mobile aéronautique (OR);

décide

d'inviter les administrations à appliquer dans le Service mobile aéronautique (OR), à partir de la date d'entrée en vigueur des Actes finals de la Conférence, les dispositions régissant l'utilisation de fréquences 3 023 et 5 680 kHz qui sont stipulées à l'Appendice 27 (MOD 27/196 et MOD 27/201).

Raison: Représente une mise à jour de la Résolution Aer 1, dont la suppression a été proposée.

SUP

RESOLUTION N° Aer 2

RELATIVE A L'UTILISATION DE FREQUENCES DES BANDES D'ONDES DECAMETRIQUES ATTRIBUEES EN EXCLUSIVITE AU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

Raison: Cette résolution a été modifiée pour être mise à jour, de la manière indiquée au paragraphe intitulé "ADD Résolution n° Aer 2 - (A)" ci-dessous:

ADD

RESOLUTION N° Aer 2 - (A)

RELATIVE A L'UTILISATION NON AUTORISEE DE FREQUENCES DANS LES BANDES ATTRIBUEES AU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

La Conférence administrative mondiale des Radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les observations de contrôle des émissions relatives à l'utilisation des fréquences des bandes attribuées en exclusivité au Service mobile aéronautique (R) entre 2 850 et 17 970 kHz montrent qu'un certain nombre de fréquences de ces bandes continuent à être utilisées par des stations de services autres que le Service mobile aéronautique (R), notamment par des stations de radiodiffusion de grande puissance dont certaines sont exploitées en contravention aux dispositions du numéro 422 du Règlement des radiocommunications;

b) que ces stations causent ainsi des brouillages nuisibles aux communications échangées dans ce service et qu'un très grand nombre d'émissions dont les sources n'ont pas pu être identifiées avec certitude ont été observées dans les bandes en question;

c) que les radiocommunications constituent le seul moyen de communication dont dispose le Service mobile aéronautique (R), qui est un service de sécurité;

considérant en particulier

d) qu'il est essentiel que les voies servant directement à assurer la sécurité et la régularité de l'exploitation aérienne soient exemptes de brouillages nuisibles, en raison de la nécessité absolue de sauvegarder la vie humaine et les biens;

décide de prier instamment les administrations

1. de bien vouloir faire en sorte que des stations appartenant à des services autres que le Service mobile aéronautique (R) s'abstiennent d'utiliser les fréquences situées dans les bandes du Service mobile aéronautique (R), sauf dans les conditions stipulées aux numéros 115 et 415;

2. de tout mettre en oeuvre pour identifier et localiser la source de toute émission non autorisée susceptible de causer des brouillages nuisibles au Service mobile aéronautique (R) et ainsi de mettre en danger ce service de sécurité et de communiquer à l'IFRB les renseignements obtenus;

3. de participer aux programmes de contrôle des émissions que l'IFRB pourra organiser en exécution des dispositions de la présente Résolution;

4. de demander à leurs gouvernements respectifs de promulguer toute législation qu'ils jugeront nécessaire pour interdire aux stations situées à bord d'aéronefs de contrevenir aux dispositions du numéro 422 du Règlement des Radiocommunications;

invite le Comité international d'Enregistrement des fréquences

1. à continuer d'organiser à intervalles réguliers des programmes de contrôle des émissions dans les bandes attribuées en exclusivité au Service mobile aéronautique (R) en vue d'éliminer les émissions des stations hors bande qui causent des brouillages nuisibles à ce service ou qui sont susceptibles de lui en causer;

2. à prendre les dispositions nécessaires en vue de l'élimination des émissions des stations hors bande qui causent des brouillages nuisibles au Service mobile aéronautique (R) ou qui sont susceptibles de lui en causer;

3. à rechercher, selon les besoins, la collaboration des administrations, d'une part pour identifier les sources des émissions hors bande en employant tous les moyens disponibles, d'autre part pour obtenir la cessation de ces émissions.

Raison: Représente une mise à jour de la Résolution n° Aer 2, dont la suppression a été proposée.

SUP

RESOLUTION N° Aer 3

RELATIVE A L'INTRODUCTION DE LA TECHNIQUE DE LA BANDE LATERALE UNIQUE DANS LES BANDES D'ONDES DECAMETRIQUES ATTRIBUEES AU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

Raison: Avec l'adoption d'un Plan d'allotissement de fréquences fondé sur les techniques de la bande latérale unique, cette résolution n'est plus applicable.

SUP

RESOLUTION N° Aer 4

RELATIVE A L'UTILISATION DES ONDES METRIQUES POUR LES COMMUNICATIONS DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

Raison: Cette résolution a été modifiée pour être mise à jour de la manière indiquée au paragraphe intitulé "ADD Résolution n° Aer 4 - (A)" ci-dessous.

ADD

RESOLUTION N° Aer 4 - (A)

RELATIVE A L'UTILISATION DES ONDES METRIQUES POUR LES COMMUNICATIONS DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

La Conférence administrative mondiale des Radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que, du point de vue aéronautique, les ondes métriques peuvent procurer des communications plus sûres et mieux protégées contre les parasites que les communications sur ondes décamétriques;

b) que, du point de vue technique ainsi que du point de vue de l'exploitation, l'utilisation des ondes métriques par l'aviation a fait des progrès notables;

c) que l'emploi des ondes métriques dans leurs diverses formes d'application pourrait entraîner une réduction sensible de l'utilisation des ondes décamétriques par le Service mobile aéronautique (R);

d) qu'en raison du développement du réseau général de télécommunications dans bien des régions du monde, les possibilités de desservir ces régions au moyen d'ondes métriques s'accroissent à un rythme rapide;

décide

qu'il convient que les administrations utilisent, dans toute la mesure du possible, des ondes métriques pour les besoins du Service mobile aéronautique (R).

Raison: Représente une mise à jour de la Résolution n° Aer 4, dont la suppression a été proposée.

SUP

RESOLUTION N° Aer 5

RELATIVE A L'UTILISATION DES ONDES METRIQUES POUR LA DIFFUSION DE RENSEIGNEMENTS METEOROLOGIQUES DANS LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

Raison: Cette résolution a été modifiée pour être mise à jour de la manière indiquée au paragraphe intitulé "ADD Résolution n° Aer 5 - (A)" ci-dessous:

ADD

RESOLUTION N° Aer 5 - (A)

RELATIVE A L'UTILISATION DES ONDES METRIQUES POUR LA DIFFUSION DE RENSEIGNEMENTS METEOROLOGIQUES DANS LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

La Conférence administrative mondiale des Radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les voies disponibles pour les communications du Service mobile aéronautique (R) dans les bandes de fréquences comprises entre 2 850 et 17 970 kHz sont en nombre limité;

b) que les besoins en fréquences pour les communications du Service mobile aéronautique (R) et pour la diffusion de renseignements météorologiques à destination des aéronefs en vol ne font que croître;

c) que les caractéristiques de propagation des ondes décamétriques rendent celles-ci indispensables aux besoins de l'aviation pour des communications à grande distance;

d) que, dans la Recommandation n° 13 de la Conférence internationale administrative des Radiocommunications aéronautiques de Genève (1949) et dans la Résolution n° 14 MOD (Voir le rapport sur le point 3, première page de l'Appendice D) de la Conférence administrative ordinaire des Radiocommunications de Genève (1959), les administrations ont été invitées instamment à "assurer l'utilisation aussi large que possible des ondes métriques afin de diminuer le trafic dans les bandes d'ondes décamétriques du Service mobile aéronautique (R)";

e) que la présente Conférence a adopté une résolution demandant aux administrations d'utiliser, dans toute la mesure du possible, des ondes métriques pour acheminer leurs communications du Service mobile aéronautique (R);

f) que l'aviation a accompli des progrès techniques appréciables qui ont permis d'étendre la portée utile des ondes métriques utilisées pour les communications du Service mobile aéronautique (R);

g) que cette extension peut être de nature à répondre en partie aux besoins sans cesse croissants en matière de diffusion de renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol;

décide

qu'il convient que les administrations utilisent, dans toute la mesure du possible, les ondes métriques pour la diffusion de renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol.

Raison: Représente une mise à jour de la Résolution n° Aer 5 dont la suppression a été proposée.

SUP

RESOLUTION N° Aer 6

RELATIVE AU TRAITEMENT DES FICHES DE NOTIFICATION CONCERNANT LES ASSIGNATIONS DE FREQUENCES AUX STATIONS AERONAUTIQUES DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R) DANS LES BANDES ATTRIBUEES EN EXCLUSIVITE A CE SERVICE ENTRE 2 850 ET 17 970 kHz

Raison: Cette résolution, dont le texte a été remanié, figure en tant que Résolution n° Aer 6 - (A). Il y a donc lieu de la supprimer.

ADD

RESOLUTION N° Aer 6 - (A)

RELATIVE AU TRAITEMENT DES FICHES DE NOTIFICATION CONCERNANT LES ASSIGNATIONS DE FREQUENCE AUX STATIONS AERONAUTIQUES DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R) DANS LES BANDES ATTRIBUEES EN EXCLUSIVITE A CE SERVICE ENTRE 2 850 ET 17 970 kHz

La Conférence administrative mondiale des Radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les Actes finals de la présente Conférence entreront en vigueur le 1er avril 1979;

b) que le nouveau Plan d'allotissement de fréquences contenu dans l'Appendice 27 révisé entrera en vigueur le 1er février 1983, à 00.01 TMG;

c) que certaines administrations peuvent désirer mettre en application certaines dispositions du Plan révisé d'allotissement de fréquences avant la date spécifiée pour son entrée en vigueur dans les cas où des brouillages nuisibles ne seront pas ainsi causés au service assuré par les stations fonctionnant conformément au Plan actuel d'allotissement de fréquences;

d) qu'il est, en conséquence, nécessaire de prévoir une procédure intérimaire pour faciliter le passage du Plan actuel au nouveau Plan d'allotissement de fréquences;

décide

1. que pendant la période qui s'écoulera entre la date d'entrée en vigueur des Actes finals et la date d'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences:

1.1 les dispositions des numéros 553 à 558 du Règlement des radiocommunications continueront d'être appliquées au cours de l'examen des fiches de notification concernant les assignations de fréquences aux stations aéronautiques du Service mobile aéronautique (R) dans les bandes attribuées en exclusivité à ce service entre 2 850 et 17 970 kHz;

1.2 toutes ces assignations seront inscrites dans le Fichier de référence international des fréquences conformément aux conclusions formulées par l'IFRB;

1.3 la date à inscrire dans la colonne 2a ou dans la colonne 2b du Fichier de référence sera déterminée comme suit:

a) si la conclusion est favorable relativement aux numéros 554 et 557, la date du 29 avril 1966 sera inscrite dans la colonne 2a;

b) si la conclusion est favorable relativement au numéro 558, la date du 29 avril 1966 sera inscrite dans la colonne 2b;

c) pour toutes les autres assignations (y compris celles qui pourraient être conformes au Plan révisé d'allotissement de fréquences, mais non au Plan actuel), la date à inscrire dans la colonne 2b sera la date à laquelle l'IFRB aura reçu la fiche de notification;

1.4 toute assignation conforme au Plan révisé d'allotissement de fréquences sera spécifiée comme telle au moyen d'un symbole convenable que l'IFRB insérera dans la colonne "observations" du Fichier de référence;

2. qu'à la date d'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences, l'IFRB examinera les assignations de fréquences aux stations aéronautiques du Service mobile aéronautique (R) inscrites dans le Fichier de référence international des fréquences dans les bandes attribuées en exclusivité à ce service entre 2 850 et 17 970 kHz, du point de vue de leur conformité au nouveau Plan d'allotissement de fréquences, en suivant à cet effet les parties pertinentes de la procédure décrite aux numéros 553 à 559 du Règlement des radiocommunications et il inscrira en regard de ces assignations, dans la colonne 2a ou la colonne 2b du Fichier de référence international des fréquences, une date déterminée comme suit:

2.1 pour les assignations avec émission en double bande latérale (A3) dont il est question au paragraphe 4.4 de la Résolution Aer 7 et qui sont déjà inscrites au Fichier de référence à la date d'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences, cette date continuera d'être celle qui est inscrite dans la colonne 2a ou dans la colonne 2b, selon le cas, jusqu'au 1er février 1983. Une date figurant dans la colonne 2a pour une assignation de fréquence utilisant la double bande latérale (A3), comme il est indiqué au paragraphe 4.4 du projet de Résolution Aer - 7, sera transférée dans la colonne 2b le 2 février 1983. Le 1er janvier 1987, l'IFRB examinera les inscriptions et, en consultation avec les administrations intéressées annulera les inscriptions qui ne seront plus en usage, en conservant les autres pour information seulement, sans date dans la colonne 2b;

2.2 si la conclusion est favorable relativement aux numéros 554 à 557, (la date de signature de l'Accord CAMRA (Genève, 1978)) sera inscrite dans la colonne 2a;

2.3 si la conclusion est favorable relativement au numéro 558, (la date de la signature de l'Accord CAMRA (Genève, 1978)) sera inscrite dans la colonne 2b;

2.4 pour toutes les autres assignations, (la date du LENDEMAIN de la date de la signature de l'Accord CAMRA (Genève, 1978)) sera inscrite dans la colonne 2b;

3. qu'à la date d'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences, les allotissements qui figurent dans ce Plan remplaceront, dans le Fichier de référence international des fréquences, les allotissements qui figurent dans le Plan actuel;

invite

les administrations à notifier dès que possible à l'IFRB l'annulation des assignations de fréquences dont l'utilisation sera abandonnée par suite de la mise en service des allotissements du nouveau Plan d'allotissement de fréquences.

Raison: Avec la révision de l'Appendice 27, il faudra trouver le moyen d'assurer que les fiches de notification communiquées au Comité international d'enregistrement des fréquences (IFRB) au titre du Plan révisé d'allotissement des fréquences ne soient pas en conflit avec les fiches de notification communiquées aux termes du Plan en vigueur. De plus, une procédure intérimaire est nécessaire pour faciliter le passage du Plan de 1966 à celui de 1978 (R).

ADD

RESOLUTION N° Aer 6 - (B)

RELATIVE A LA MISE EN OEUVRE DU PLAN D'ALLOTISSEMENT DE FREQUENCES DANS LES BANDES D'ONDES DECAMETRIQUES ATTRIBUEES EXCLUSIVEMENT AU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R) ENTRE 2 850 ET 17 970 kHz

La Conférence administrative mondiale des Radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les bandes attribuées exclusivement (entre 2 850 et 17 970 kHz) au Service mobile aéronautique (R) par la Conférence administrative des Radiocommunications de Genève (1969) ont été modifiées par la Conférence administrative extraordinaire des Radiocommunications de Genève (1966);

b) que la Conférence de 1966 a institué des procédures destinées à être appliquées par les administrations en ce qui concerne la mise en oeuvre des modifications;

c) que les dispositions nécessaires ont été prises pour que l'IFRB mette ces procédures à exécution;

reconnaissant

d) que le Service mobile aéronautique (R) est un service de sécurité;

e) que la présente Conférence a apporté de nouvelles modifications aux dites bandes afin de tenir compte des techniques BLU;

f) qu'il est nécessaire que toutes les administrations mettent en oeuvre les modifications apportées à la présente conférence, en vue d'éviter les brouillages nuisibles aux services assurés par des stations qui fonctionnent conformément au Règlement des radiocommunications;

décide

1. que les assignations qui existent dans le Fichier de référence à la date du 1er février 1983 et qui ne sont pas conformes, à cette date, aux décisions de la présente Conférence seront traitées comme suit:

1.1 l'IFRB fera parvenir aux administrations intéressées, dans les 30 jours qui suivront le 1er février 1983, des extraits pertinents du Fichier de référence, en les informant que, conformément aux termes de la présente résolution, les assignations en cause doivent être transférées aux bandes appropriées dans un délai de 180 jours après la date d'expédition desdits extraits;

1.2 si une administration ne notifie pas ce transfert à l'IFRB dans le délai prescrit, l'inscription originale sera maintenue dans le Fichier de référence, sans indication de date dans la colonne 2 et avec une observation appropriée dans la colonne des observations. Les administrations seront informées de cette mesure;

2. que, si une administration le désire, l'IFRB lui accordera toute l'aide nécessaire. Ce faisant, l'IFRB appliquera les dispositions des numéros 629 à 633 du Règlement des radiocommunications.

Raison: Pour permettre le transfert des assignations hors-bande du Fichier de référence dans les bandes de hautes fréquences attribuées exclusivement au Service mobile aéronautique (R).

SUP

RESOLUTION N° 13

RELATIVE A L'ELABORATION DE PLANS D'ALLOTISSEMENT REVISES DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE

Note: La Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT (1978) n'aura pas compétence pour adresser cette résolution étant donné l'intérêt qu'elle présente pour le service (OR) mais la résolution n'est plus nécessaire en ce qui concerne le service (R).

MOD

RESOLUTION N° 14

RELATIVE A L'UTILISATION DES FREQUENCES DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

La Conférence administrative mondiale des Radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) qu'elle a profondément modifié le Plan précédent d'allotissement des fréquences élaboré pour l'utilisation des ondes décamétriques par le Service mobile aéronautique (R) (Appendice 27 aux Règlements des radiocommunications, Genève, édition de 1968);

b) que le trafic aérien est sujet à des changements continuels;

c) que ces changements doivent être pris en considération par les administrations intéressées, mais

d) qu'en cherchant à satisfaire les nouveaux besoins en communications, il convient de ne prendre aucune décision de nature à empêcher ou à compromettre l'utilisation coordonnée des ondes décamétriques du Service mobile aéronautique (R) telle qu'elle est prévue dans le Plan;

e) que les familles d'ondes décamétriques alloties aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP), aux zones des lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN), ainsi qu'aux subdivisions de ces zones et aux zones VOLMET, ont été choisies en tenant compte des conditions de propagation qui permettent le choix des fréquences qui conviennent le mieux aux distances considérées;

f) qu'il est essentiel de répartir le trafic aussi uniformément que possible entre les fréquences ~~du même ordre de grandeur;~~ disponibles;

g) qu'il convient de prendre des mesures pour que l'ordre de grandeur des fréquences utilisées soit correct;

h) que des fréquences ont été allotiés pour utilisation mondiale

décide

que les administrations prendront, à titre individuel ou en collaboration, les mesures nécessaires afin:

1. d'assurer l'utilisation aussi large que possible des ondes métriques afin de diminuer le trafic dans les bandes d'ondes décamétriques du Service mobile aéronautique (R);

2. d'utiliser autant que possible des antennes ayant une directivité et un rendement appropriés, afin de réduire au minimum les risques de brouillage mutuel à l'intérieur d'une zone ou entre plusieurs zones;

3. de coordonner l'utilisation des familles de fréquences nécessaires pour un tronçon de ligne déterminé, conformément aux principes techniques exposés dans l'Appendice 27 et, en tenant compte des données disponibles sur les conditions de propagation, afin que les fréquences qui conviennent le mieux soient utilisées pour la liaison entre le sol et un aéronef situé à une distance donnée de la station aéronautique qui assure le service sur le tronçon de ligne considéré;

4. d'améliorer les techniques et les procédures d'exploitation et d'utiliser le matériel qui permettra d'obtenir le rendement le plus élevé possible des communications air-sol sur ondes décamétriques;

5. de rassembler des données techniques précises sur le fonctionnement de leurs systèmes de communication sur ondes décamétriques, notamment des données ayant une influence sur les normes techniques et d'exploitation afin de faciliter le futur examen du Plan.

Raison: Pour mentionner aussi les zones VOLMET et les communications aéronautiques du contrôle d'exploitation.

ADD

RESOLUTION N° Aer 7

RELATIVE A LA MISE EN OEUVRE DU NOUVEL ARRANGEMENT DES BANDES D'ONDES DECAMETRIQUES ATTRIBUEES EN EXCLUSIVITE AU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R) ENTRE 2 850 ET 17 970 kHz

La Conférence administrative mondiale des Radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que chacune des bandes d'ondes décamétriques attribuées en exclusivité au Service mobile aéronautique (R) par la Conférence administrative des Radiocommunications de Genève (1959), et modifiées par la Conférence administrative extraordinaire des Radiocommunications de Genève (1966), a été à nouveau modifiée par la présente Conférence pour permettre l'application des techniques BLU;

b) qu'un très grand nombre de stations d'aéronefs et de stations aéronautiques seront transférées des fréquences actuelles aux nouvelles fréquences et voies désignées par la présente conférence;

c) que les changements d'assignation des fréquences devraient être effectués dès que possible afin que les avantages qu'offrent les nouvelles voies désignées par la présente Conférence puissent se matérialiser dès que possible;

d) que le transfert des assignations devrait être réalisé en perturbant le moins possible le service rendu par chaque station;

e) que le transfert des assignations devrait être réalisé de manière à éviter le brouillage nuisible entre les stations intéressées pendant la période de mise en oeuvre;

f) que les Actes finals de la présente Conférence entreront en vigueur le ler avril 1979;

g) que le nouveau Plan d'allotissement de fréquences de l'Appendice 27 entrera en vigueur le ler février 1983;

reconnaissant

a) que le Service mobile aéronautique (R) est un service de sécurité;

b) que certaines fréquences ont été alloties pour usage mondial;

décide

1. que la mise en oeuvre des décisions de la présente Conférence relatives aux nouveaux arrangements des bandes d'ondes décamétriques attribuées au Service mobile aéronautique (R) devrait se dérouler de manière ordonnée pour le transfert des services actuels des anciennes aux nouvelles assignations et pour l'introduction de nouveaux services;

2. que, pendant la période qui s'écoulera entre la date d'entrée en vigueur des Actes finals de la présente Conférence (ler avril 1979) et la date d'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement des fréquences qui figure dans l'Appendice 27 révisé (ler février 1983), le passage à la technique de la bande latérale unique s'effectuera conformément aux dispositions ci-après:

2.1 la fréquence porteusé (fréquence de référence) de la voie à bande latérale unique située dans la partie supérieure de l'ancienne voie à double bande latérale sera la même que la fréquence de référence (porteuse) de cette voie;

2.2 la fréquence porteuse (fréquence de référence) de la voie à bande latérale unique située dans la partie inférieure de l'ancienne voie à double bande latérale sera inférieure de 3 kHz à la fréquence porteuse (fréquence de référence) de cette voie;

2.3 avant le 1er février 1983, les stations aéronautiques et les stations d'aéronef dotées d'un équipement à bande latérale unique peuvent utiliser soit l'une ou l'autre des moitiés de l'ancienne voie à double bande latérale (la fréquence porteuse (fréquence de référence) à bande latérale unique étant celle qui est indiquée en 2.1 et 2.2 ci-dessus), soit une voie du nouveau plan de fréquences, à condition de ne pas causer de brouillage aux utilisateurs déjà existants des voies du plan actuel. L'utilisation opérationnelle des voies en question sera coordonnée avec l'Organisation de l'Aviation civile internationale conformément au numéro (MOD) 27/20 de l'Appendice 27 (révisé) au Règlement des radiocommunications;

3. que, le 1er février 1983, les fréquences indiquées à l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications seront remplacées par les fréquences indiquées à la Section II, Article 1, de l'Appendice 27 révisé;

4. que, sauf dispositions contraires contenues dans les Actes finals de la présente Conférence, les stations radiotéléphoniques du Service mobile aéronautique (R) qui fonctionnent dans les bandes comprises entre 2 850 et 17 970 kHz rempliront les conditions suivantes:

4.1 à partir du 1er avril 1979, aucune installation de nouveaux appareils à double bande latérale ne sera autorisée dans les stations d'aéronefs; les administrations s'efforceront cependant de mettre fin à l'installation d'appareils à double bande latérale le plus tôt possible avant le 1er avril 1979;

4.2 à partir du 1er avril 1979, aucune installation de nouveaux appareils à double bande latérale ne sera autorisée dans les stations aéronautiques; les stations aéronautiques devront pouvoir commencer le plus tôt possible à utiliser des appareils à bande latérale unique; de plus, elles devront cesser de faire des émissions à double bande latérale dans les délais les plus brefs et, en tout cas, le 1er février 1983 au plus tard;

4.3 jusqu'au 1er février 1983, les stations aéronautiques et les stations d'aéronef dotées d'appareils à bande latérale unique devront également être équipées de façon à pouvoir faire, lorsque cela sera nécessaire, des émissions de la classe A3H compatibles avec l'emploi de récepteurs à double bande latérale;

4.4 à partir du 1er février 1983, seules seront autorisées les classes d'émission A2H, A3J, A7J et A9J. Toutefois, l'exploitation en double bande latérale pourra être continuée dans des cas exceptionnels pour l'usage national jusqu'au 1er février 1987, à condition que les brouillages nuisibles qui pourraient être causés au Service mobile aéronautique international (R) dans le mode bande latérale unique puissent être résolus par application de l'Article 15 du Règlement des radiocommunications de l'UIT, notamment RR 667 et RR 674. Les administrations qui ont besoin de cette extension de l'application intégrale de la bande latérale unique sont, néanmoins, instamment priées de cesser l'exploitation en double bande latérale dès que possible.

Raison: Avec l'Appendice 27 révisé, il est nécessaire d'assurer un passage ordonné au nouveau plan.

APPENDICE F

RECAPITULATION DES PROPOSITIONS D'AMENDEMENT
DES RECOMMANDATIONS DU REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS DE L'UIT

(établie d'après les diverses recommandations de la réunion,
présentées ici par ordre numérique)

SUP

RECOMMANDATION N° Aer 1

RELATIVE A LA MISE AU POINT DE METHODES QUI CONTRIBUERONT A REDUIRE L'ENCOMBREMENT DES BANDES D'ONDES DECAMETRIQUES ATTRIBUEES AU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

Raison: Cette recommandation a été modifiée pour être mise à jour de la manière indiquée au titre "ADD Recommandation n° Aer 1 - (A)" ci-dessous:

ADD

RECOMMANDATION N° Aer 1 - (A)

RELATIVE A LA MISE AU POINT DE METHODES QUI CONTRIBUERONT A REDUIRE L'ENCOMBREMENT DES BANDES D'ONDES DECAMETRIQUES ATTRIBUEES AU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

La Conférence administrative mondiale des Radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que plusieurs administrations travaillent activement à mettre au point des techniques de télécommunications dont l'utilisation, si elle était plus répandue dans le Service mobile aéronautique (R), contribuerait à réduire l'encombrement des bandes d'ondes décamétriques attribuées à ce service; parmi ces techniques, il y a lieu de signaler l'usage de stations à ondes métriques avec télécommande, d'émissions de grande puissance sur ondes métriques avec antennes à effet directif, de radiocommunications spatiales et de transmissions automatiques de données;

b) qu'il serait utile aux autres administrations de prendre connaissance de ces techniques afin d'en étudier l'application à leurs liaisons du Service mobile aéronautique (R);

c) que l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) travaille activement à coordonner la mise au point opérationnelle;

invite

les administrations qui travaillent à la mise au point de ces techniques à informer périodiquement l'IFRB des progrès accomplis;

prie

l'IFRB de communiquer périodiquement les renseignements qu'il aura ainsi reçus aux administrations ainsi qu'à l'OACI.

Raison: Représente une mise à jour de la Recommandation n° Aer 1, dont la suppression a été proposée.

ADD

RECOMMANDATION N° Aer 3

RELATIVE A L'ETUDE DE LA POSSIBILITE PRATIQUE DE CREER DE NOUVELLES BANDES D'ONDES DECAMETRIQUES A ATTRIBUER EN EXCLUSIVITE AU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

La Conférence administrative mondiale des Radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les bandes d'ondes décamétriques attribuées exclusivement au Service mobile aéronautique (R) sont actuellement d'un ordre de grandeur en MHz, qui convient pour répondre à tous les besoins des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales et des zones des lignes aériennes régionales et nationales, telles qu'elles sont définies à l'Appendice 27 aux Règlements des radiocommunications;

b) que les exploitants d'aéronefs ont besoin de communiquer avec leurs aéronefs sur de longues distances, au-delà des limites des zones de passages des lignes aériennes mondiales principales et des zones des lignes aériennes régionales et nationales, telles qu'elles sont définies à l'Appendice 27 aux Règlements des radiocommunications;

c) que les fréquences d'un ordre de grandeur supérieur (20-24 MHz) nécessaires pour assurer des communications sur de telles distances ne sont pas attribuées exclusivement au Service mobile aéronautique (R);

recommande

que les administrations étudient ce problème et tiennent compte de la nécessité d'augmenter les attributions exclusives au Service mobile aéronautique (R) dans la région du spectre comprise entre 20 et 24 MHz lorsqu'elles prépareront leurs propositions à l'intention de la prochaine Conférence administrative mondiale des Radiocommunications compétente.

Raison: La possibilité d'utiliser dans le Service mobile aéronautique (R) des fréquences supérieures de l'ordre de 20-24 MHz devrait être étudiée par la prochaine Conférence administrative mondiale des Radiocommunications aéronautiques.

DECLARATIONS DE L'UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

Les représentants de l'UIT approuvent, en principe, la teneur du rapport de la Réunion Télécommunications à l'échelon Division de l'OACI (Montréal, septembre 1976), mais ils estiment que ce rapport contient beaucoup de détails qui devront être étudiés par l'IFRB et qui appelleront aussi un examen attentif de la part des administrations membres de l'Union internationale des Télécommunications, lorsque celles-ci élaboreront leurs propositions à l'intention de la prochaine Conférence administrative mondiale des Radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) (Genève, 1978), dans le cadre des buts de l'Union et d'autres dispositions de la Convention internationale des Télécommunications, ainsi que du Règlement des radiocommunications qui y est joint en annexe.

- FIN -

PUBLICATIONS TECHNIQUES DE L'OACI

Le résumé ci-après précise le caractère des diverses séries de publications techniques de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et décrit, en termes généraux, la teneur de ces publications. Il n'est pas fait mention des publications spéciales qui ne font pas partie d'une série: Catalogue des cartes aéronautiques *ou* Tableaux météorologiques pour la navigation aérienne internationale, *par exemple.*

Les **Normes et Pratiques recommandées internationales** sont adoptées par le Conseil en vertu des dispositions des Articles 54, 37 et 90 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, et constituent les Annexes à la Convention. Sont classées comme normes internationales les spécifications dont l'application uniforme par les Etats contractants est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale; les spécifications dont l'application uniforme est reconnue souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale sont classées comme pratiques recommandées. La connaissance de toute différence entre les règlements ou usages d'un Etat et les dispositions d'une norme internationale est essentielle à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale. Aux termes de l'Article 38 de la Convention, un Etat qui ne se conforme pas aux dispositions d'une norme internationale est tenu de notifier toute différence au Conseil de l'OACI. La connaissance des différences par rapport aux pratiques recommandées peut aussi présenter de l'importance pour la sécurité de la navigation aérienne; bien que la Convention n'impose pas d'obligation à cet égard, le Conseil a invité les Etats contractants à notifier ces différences en plus des différences par rapport aux normes internationales.

Les **Procédures pour les Services de Navigation aérienne** (PANS) sont approuvées par le Conseil pour être mises en application dans le monde entier. Elles comprennent surtout des procédures d'exploitation qui ne paraissent pas avoir atteint un stade de maturité suffisant pour être adoptées comme normes et pratiques recommandées internationales, ainsi que des dispositions présentant un caractère plus définitif, mais trop détaillées pour être incorporées à une Annexe, ou susceptibles d'être amendées fréquemment, et pour lesquelles la méthode prévue dans la Convention serait inutilement compliquée.

Les **Procédures complémentaires régionales** (SUPPS) ont un caractère analogue à celui des procédures pour les services de navigation aérienne, car elles ont été aussi approuvées par le Conseil, mais elles ne sont applicables que dans certaines régions. Elles sont établies sous forme de recueil, car certaines d'entre elles s'appliquent à des régions qui se chevauchent, ou sont communes à plusieurs régions.

Les publications ci-après sont établies sous l'autorité du Secrétaire général, conformément aux principes approuvés par le Conseil.

Les **Manuels techniques** donnent des indications et renseignements qui développent les dispositions des normes, pratiques recommandées et procédures internationales; ils sont destinés à faciliter la mise en application de ces dispositions.

Les **Plans de Navigation aérienne** présentent sous une forme concise les plans OACI de mise en oeuvre des installations et services destinés à la navigation aérienne internationale dans les diverses régions de navigation aérienne de l'OACI. Ils sont établis, par décision du Secrétaire général, d'après les recommandations des réunions régionales de navigation aérienne et les décisions du Conseil au sujet de ces recommandations. Les plans sont amendés périodiquement pour tenir compte des changements survenus dans les installations et services nécessaires et de l'état d'avancement de la mise en application.

Les **Circulaires** permettent de communiquer aux Etats contractants des renseignements pouvant les intéresser dans le cadre de diverses spécialités. Elles comprennent des études sur des questions techniques.

PRIX: 7 dollars É.-U.
(ou l'équivalent en d'autres devises)
© OACI 1977 – 2/77, F/P1/750

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)
1978
(Genève, ~~1977~~)

Document N° 22-F
21 avril 1977
Original : français

SEANCE PLENIERE

France

PROPOSITION RELATIVE AUX TRAVAUX DE LA CONFERENCE

F/22/1 L'Administration française fait siennes les propositions préparées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, dans sa réunion du 8 au 24 septembre 1976 à MONTREAL, et figurant dans le rapport approuvé par cette réunion (Doc.9187,COM/76), page 6-49 (1ère partie.Dispositions générales) à page 6-90 incluse, de l'édition en langue française de ce document, à l'exception de la proposition relative au numéro 27/20 figurant à la page 6-53.

Pour ce numéro la proposition de l'Administration française est la suivante :

F/22/2 MOD 27/20 "L'Organisation de l'~~aviation~~ Aviation civile internationale (~~O.A.C.I.~~) (OACI) assure ~~dans une grande partie du monde~~ la coordination internationale des radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) intéressant la sécurité de la navigation aérienne. Il ~~convient~~ faut donc ~~le cas échéant~~, de consulter cette Organisation, ~~en particulier~~ pour utiliser en exploitation les fréquences prévues dans le Plan".

MOTIFS :

1°) Modifications rédactionnelles

2°) Pour tenir compte de l'extension du Plan à de nouvelles régions de navigation

3°) Pour tenir compte d'une nouvelle utilisation de certaines fréquences du Plan pour les communications du contrôle d'exploitation aéronautique.

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)
1978
(Genève, ~~1977~~)

Document N° 23-F
21 avril 1977
Original : français

SEANCE PLENIERE

France

PROPOSITION RELATIVE AUX TRAVAUX DE LA CONFERENCE

NOC 27/104
NOC 27/109
NOC 27/125
NOC 27/137
NOC 27/144
NOC 27/150
NOC 27/159
NOC 27/160

F/23/1

MOD 27/143 Subdivision de la zone 9B

La limite Est doit être déplacée de 170° W à 157° W.

MOTIFS :

Pour toutes les zones où elle est directement intéressée, la France ne désire voir apporter aucune modification aux limites des ZLARN visées aux numéros susmentionnés sauf en ce qui concerne la ZLARN 9B.

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R) 1978 (Genève, ~~1977~~)

Document N° 24-F
21 avril 1977
Original : français

SEANCE PLENIERE

France

PROPOSITION RELATIVE AUX TRAVAUX DE LA CONFERENCE

APPENDICE 3

Mar Mar2

Tableau des tolérances de fréquence *

(voir l'article 12)

Bandes de fréquences (limite inférieure exclue, limite supérieure incluse) et catégories de stations	Tolérances applicables jusqu'au 1er janvier 1966 * aux émetteurs actuellement en service et à ceux qui seront mis en service avant le 1er janvier 1964	Tolérances applicables aux nouveaux émetteurs installés à partir du 1er janvier 1964 et à tous les émetteurs à partir du 1er janvier 1966 *
* 1er janvier 1970 pour toutes les tolérances marquées d'un astérisque		
Bande : **De 1 605 à 4 000 kHz**		
1. *Stations fixes :*		
— d'une puissance inférieure ou égale à 200 W	100	100
— d'une puissance supérieure à 200 W	50	50
F/24/1 MOD 2. *Stations terrestres :*		
— d'une puissance inférieure ou égale à 200 W	100	100 *h) l)* r)
— d'une puissance supérieure à 200 W	50	50 *h) l)* r)
3. *Stations mobiles :*		
a) stations de navire	200	200 *l) k)*
b) stations d'engin de sauvetage	—	300
b A) radiobalises de localisation des sinistres	—	300
F/24/2 MOD c) stations d'aéronef	300*	100* r)
d) stations mobiles terrestres	200	200
4. *Stations de radiorepérage :*		
— d'une puissance inférieure ou égale à 200 W	100	100
— d'une puissance supérieure à 200 W	50	50
5. *Stations de radiodiffusion*	50	20

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Bandes de fréquences (limite inférieure exclue, limite supérieure incluse) et catégories de stations	Tolérances applicables jusqu'au 1er janvier 1966 * aux émetteurs actuellement en service et à ceux qui seront mis en service avant le 1er janvier 1964	Tolérances applicables aux nouveaux émetteurs installés à partir du 1er janvier 1964 et à tous les émetteurs à partir du 1er janvier 1966 *
	* 1er janvier 1970 pour toutes les tolérances marquées d'un astérisque	
Bande : De 4 à 29,7 MHz		
F/24/3 b) stations aéronautiques :		
- d'une puissance inférieure ou égale à 500 W	100	100 r)
d'une puissance supérieure à 500 W	50	50 r)
c) stations de base :		
- d'une puissance inférieure ou égale à 500 W	100	100
– d'une puissance supérieure à 500 W	50	50
MOD 3. *Stations mobiles :*		
a) stations de navire :		
1) émissions de classe A1	200	50 *p) q)*
2) émissions de classe autre que A1 :	50	50 *j) k)*
- d'une puissance inférieure ou égale à 50 W	50 *c)*	50 *c) i) k)*
– d'une puissance supérieure à 50 W	50	50 *i) k)*
F/24/4 b) stations d'engin de sauvetage	200	200
c) stations d'aéronef	200*	100* r)
d) stations mobiles terrestres	200	200
4. *Stations de radiodiffusion*	30	15

Note de bas de page de l'Appendice 3

ADD r) Pour les stations d'émission fonctionnant dans le Service mobile aéronautique (R) en bande latérale unique, la tolérance est :

1) stations aéronautiques : 10 Hz
2) stations d'aéronef :
   a) installées à bord d'aéronefs à grande vitesse (supérieure à 400 km/heure) : 20 Hz
   b) installées à bord d'aéronefs dont la vitesse est égale ou inférieure à 400 km/heure : 40 Hz.

MOTIFS : Pour tenir compte d'un besoin de stabilité accru dans les seuls cas où l'effet DOPPLER, dans les communications air-sol, le justifie.

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)
1978
(Genève, ~~1977~~)

Document N° 25-F
26 avril 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

Etats-Unis d'Amérique

METHODE SUGGEREE POUR ASSURER LE PASSAGE A L'UTILISATION UNIVERSELLE DE LA BANDE LATERALE UNIQUE DANS LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

1. GENERALITES

1.1 Les Etats-Unis sont d'avis qu'il serait possible de réaliser le passage à l'exploitation avec bande latérale unique, espacement de fréquence de 3 kHz - sur la base de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications, tel qu'il sera révisé par la présente Conférence - avec un minimum de perturbation des allotissements existants. De plus, il serait possible de dégager les voies nécessaires dans le cadre même de l'actuel Appendice 27 et de l'Appendice 27 révisé, avant la mise en vigueur de ce dernier.

1.2 Le présent document contient des suggestions pour l'obtention de nouveaux allotissements à faire figurer dans l'Appendice 27 révisé; on y trouvera aussi la description d'une méthode par laquelle de nouvelles voies pourraient être utilisées pendant la période transitoire d'application de l'actuel Appendice 27 et de l'Appendice 27 révisé. Le document ne traite pas des changements éventuels de la délimitation des ZLAMP ZLARN et VOLMET existantes, ni l'établissement de nouvelles zones.

2. ETAPE DE TRANSITION INITIALE

2.1 Dès maintenant, sans perturber les allotissements de fréquences contenus dans l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications, il est possible de dégager de nouvelles familles de fréquences dans la bande des ondes décamétriques, pour des zones autres que celles dans lesquelles il existe déjà des allotissements. On peut y parvenir par un emploi judicieux de l'une quelconque des demi-voies correspondant à certaines fréquences partagées entre ZLAMP et ZLARN. Les voies ainsi obtenues sont caractérisées par les mêmes paramètres que ceux utilisés pour allotir les voies d'origine, c'est-à-dire : séparation géographique et caractéristiques de propagation assurant un brouillage minimal pour les usagers actuels. Par exemple, en utilisant les demi-voies inférieures, il est possible d'affecter des familles de fréquences supplémentaires à certaines zones d'allotissement :

REGION	FAMILLES ACTUELLES	FAMILLES SUPPLEMENTAIRES	TOTAL	DATE PREVISIBLE DE SATURATION
NA	5*)	1	6	1981
CEP	2	2	4	1985

*) y compris EUM "B"

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

2.2 On trouvera plus loin d'autres possibilités de partage avec les allotissements de l'Appendice 27 actuellement en vigueur.

3. PERIODE TRANSITOIRE ET MISE EN APPLICATION FINALE

3.1 Avant la mise en application obligatoire du plan fondé sur un espacement de fréquence de 3 kHz pour l'utilisation de la bande latérale unique, conformément à l'Appendice 27, et pendant la période durant laquelle l'exploitation sera autorisée aussi bien en double bande latérale qu'en bande latérale unique, il conviendrait d'appliquer la méthode suivante pour réaliser l'exploitation en bande latérale unique, sous réserve d'accords entre les administrations intéressées.

3.2 En considérant les paramètres utilisés pour l'allotissement des voies d'origine, c'est-à-dire : séparation géographique et caractéristiques de propagation, on se reportera au système avec séparation de fréquence de 3 kHz, indiqué plus loin, dans lequel on trouvera :

a) les allotissements actuels, conformes à l'Appendice 27 en vigueur, qui demeureront sans modification (NOC) dans le nouveau plan;

b) les fréquences pour lesquelles il faut prévoir un déplacement d'un ou deux kHz par rapport à l'allotissement initial, pour obtenir les voies qui deviendront disponibles dans le plan fondé sur une séparation de 3 kHz.

3.3 Les voies inférieures des allotissements actuels peuvent continuer à être utilisées (Etape de transition initiale) mais des voies espacées de 3 kHz peuvent également être choisies, pour autant que les paramètres susmentionnés soient dûment appliqués. A cet égard, les nouvelles voies espacées de 3 kHz devront être utilisées sous réserve de ne pas causer de brouillages aux fréquences allotiés actuellement en vertu de l'Appendice 27 en vigueur.

3.4 Le plan final et les allotissements seront établis sur la base d'un espacement de 3 kHz, selon un système de progression indiqué dans l'Annexe 2, dans laquelle on trouvera les allotissements actuels non modifiés et les allotissements déplacés vers le haut ou vers le bas, d'une valeur ne dépassant pas 2 kHz.

3.5 Les voies additionnelles ainsi obtenues pourront ensuite être utilisées pour satisfaire les nouveaux besoins du service mobile aéronautique (R).

3.6 Récapitulation :

Par ce système, on rend disponible un certain nombre de voies supplémentaires :

USA/25/1 2850-3025 kHz, 33 voies supplémentaires

3400-3500 kHz, 18 voies supplémentaires

4650-4700 kHz, 10 voies supplémentaires

5450-5480 (Région 2), 5 voies supplémentaires, plus une voie A1 : 5478 kHz, mondiale

5480-5680 kHz, 38 voies supplémentaires

6525-6685 kHz, 30 voies supplémentaires

8815-8965 kHz, 28 voies supplémentaires plus une voie A1 : 8963 kHz mondiale

10005-10100 kHz, 18 voies supplémentaires plus une voie A1 : 10099 kHz mondiale

11275-11400 kHz, 26 voies supplémentaires plus une voie A1 : 11399 kHz mondiale

13260-13360 kHz, 19 plus élévation de 13356 à 13357 kHz (1 kHz) pour la voie mondiale, soit au total 20 voies

17900-17970 kHz, 15 voies supplémentaires

USA/25/2 Dans l'Appendice 27 actuel, les fréquences mondiales (6526, 10 093, 13 356 kHz) sont à la disposition de n'importe quel pays. Les fréquences disponibles pour l'utilisation de la voie inférieure en bande latérale unique sont énumérées ci-après, compte tenu de la séparation géographique et des conditions de propagation considérées pour les fréquences partagées ZLAMP/ZLARN, dans l'Appendice 27.

NP	NA-2	NA-3	EU	ME	CEP	CWP	SP	CAR	SAM-1	SAM-2	SA	NSA-1	NSA-2	FE	SEA
8882	4696	5645			2868	2889	8882	5645			6582	5484	2896	5589	2875
8910	5519				2931	2910	8938				6631		2931	5638	2931
8959	5554	6666			5484	2931	10009				10009		5484	6561	4675
10009	5589				5610	4689	11343				10049		5568	8854	4696
10049	8826				5645	5484	11367				13296		8889	13320	5519
11343	10009				6680	5568									5582
11367	10017				8840	5582									5589
	10049				8882	5610									5638
	11327				8910	6540									8847
	11367				8959	6624									10009
	13280				10009	6680									10049
					11327	8938									11343
					11367	10009									11367
		EUM B			13328	10017									13320
		3467			13352	10049									13352
		5554				11327									
		6568				11367									
		8931				13264									
		11303													

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
2851		
2854 NOC	ZLARN: 2B, 3B, 3C, 4A, 10C, 13C	Dans 2B, utilisation seulement au nord de 40° Nord et à l'est de 60° Est. Voie commune à 2B, 3B et 3C.
2857		
~~2861~~ 2860	ZLARN: 1E, 3A, 6E, 9B, 9C, 10A, 12D, 13H	Voie commune à 9B et 9C.
2863		
2866		
~~2868~~ 2869	ZLAMP: FE, NA-1, NA-2 ZLARN: 2B, 7A, 7B, 7C, 7D, 13D	Voie commune à NA-1 et NA-2. Dans 2B, utilisation diurne. Voie commune à 7A, 7B, 7C et 7D.
2872		
2875 NOC	ZLAMP: SA ZLARN: 2A, 2B, 3A, 10A, 12C	SA: utilisation seulement au sud de 30° Nord. Voie commune à 2A, 2B et 3A. Dans 10A, utilisation diurne.
2878		
~~2882~~ 2881	ZLARN: 2A, 2C, 3C, 10E, 13J	Voie commune à 2A, 2C et 3C.
2884		
2887		
~~2889~~ 2890	ZLAMP: SAM-1 ZLARN: 6B, 10C VOLMET: EU-MET	Dans EU-MET, utilisation seulement au nord de 50° Nord.
2893		
2896 NOC	ZLAMP: CWP ZLARN: 1D, 10B, 13K	
2899		
~~2903~~ 2902	ZLARN: 2A, 2C, 3B, 10D, 13J	Voie commune à 2A, 2C et 3B.
2905		

Bande 2850-3025 kHz (suite)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
2908		
~~2910~~ 2911	ZLAMP: EU, NP, SAM-2 ZLARN: 6A	Voie commune à EU et 6A.
2914		
2917 NOC	ZLARN: 2C, 3C, 7E, 9D, 10B, 13E, 13F	Voie commune à 2C et 3C. Voie commune à 13E et 13F.
2920		
~~2924~~ 2923	ZLARN: 2B, 2C, 3A, 4B, 6C, 10A, 10E, 13D	Voie commune à 2B, 2C et 3A.
2926		
2929		
~~2931~~ 2932	ZLAMP: NA-2, NA-3 ZLARN: 3B, 6A, 6E, 13I	Voie commune à NA-2 et NA-3. Voie commune à 6A et 6E.
2935		
2938 NOC	ZLARN: 2B, 2C, 3B, 9D, 10E, 13G	Voie commune à 2B, 2C et 3B.
2941		
~~2945~~ 2944	ZLAMP: NA-2, SP ZLARN: 6A, 13K	
2947		
2950		
~~2952~~ 2953	ZLAMP: CAR ZLARN: 2B, 2C, 6B, 13F	Voie commune à 2B et 2C. Dans 6B, utilisation seulement à l'est de 125° Est.
2956		
2959 NOC	ZLARN: 2C, 3B, 9B, 12E, 12F, 12G, 12H	Voie commune à 2C et 3B. Voie commune à 12E, 12F, 12G et 12H.
2962		

Bande 2850-3025 kHz (suite)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
~~2966~~ 2965	ZLAMP: CAR, NSA-2 ZLARN: 3B, 5B, 13H	CAR: utilisation étendue jusqu'au point milieu de la ligne aérienne reliant Mexico à Tahiti.
2968		
2971		
~~2973~~ 2974	ZLARN: 2A, 6F, 9C, 9D, 10B, 13J	Voie commune à 9C et 9D.
2977		
2980 NOC	ZLARN: 2B, 12G, 13G VOLMET: EU-MET, PAC-MET	Dans 2B, utilisation diurne. Dans 12G, puissance moyenne limitée à 500 W la nuit. Dans 12G, protection de nuit: 12 db.
2983		
~~2987~~ 2986	ZLAMP: FE, NA-2, SEA ZLARN: 2C, 10A, 13C	Voie commune à FE et SEA. Dans 2C, utilisation diurne. Dans 10A, utilisation seulement à l'est de 180°.
2989		
2992		
~~2994~~ 2995	ZLARN: 1C, 3C, 13G	
2998		
3001 NOC	ZLARN: 6F VOLMET: AT-MET ME-MET	Dans 6F, utilisation seulement à l'est de 120° Est.
3004		
~~3008~~ 3007	ZLARN: 2A, 2C, 3C, 9B, 9D, 10D, 13G	Voie commune à 2A, 2C et 3C. Voie commune à 9B et 9D.
3010		
3013		
~~3015~~ 3016	ZLARN: 6C, 10B, 12E, 12F, 12G, 12H	Voie commune à 12E, 12F, 12G et 12H.
3019		

Bande 2850-3025 kHz (fin)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
USA/25/4 **27/196** ~~3023,5~~ 3023	Mondiale R & OR	Usage autorisé dans le monde entier: 1. dans les stations d'aéronef pour: *a)* les contrôles d'approche et d'aérodrome; *b)* les communications avec les stations aéronautiques lorsque les autres fréquences de ces stations sont indisponibles ou inconnues; 2. dans les stations aéronautiques, pour les contrôles d'approche et d'aérodrome sous les réserves suivantes: *a)* avec une puissance moyenne limitée à une valeur au plus égale à 20 watts dans le circuit d'antenne; *b)* dans chaque cas, on doit étudier tout spécialement le type d'antenne à utiliser pour éviter les brouillages nuisibles; *c)* la puissance des stations aéronautiques qui utilisent cette fréquence dans les conditions ci-dessus peut être augmentée jusqu'à la valeur nécessaire pour satisfaire certains besoins d'exploitation, sous réserve de coordination entre les administrations directement intéressées et celles dont les services peuvent être défavorablement influencés; 3. les modalités précises de l'utilisation de cette voie pour les fins susdites peuvent être établies par des conférences aéronautiques régionales; 4. l'usage de cette fréquence est également autorisé pour établir des communications entre les stations mobiles qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées, ainsi que les communications entre ces stations et les stations terrestres participantes; 5. cette voie peut être utilisée pour des émissions de classe A1 ou A3 conformément à des accords particuliers. Elle ne doit pas être fractionnée.

Bande 3400-3500 kHz

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
USA/25/5 **27/197** 3401		
~~3404~~ NOC	ZLAMP: ME ZLARN: 3B, 9A, 12C	
3407		
~~3411~~ 3410	ZLAMP: NSA-1 ZLARN: 3A, 6A, 6D, 6E, 10A, 13D	Dans 3A, utilisation diurne. Dans 6A, puissance moyenne réduite à 250 W la nuit. Dans 6E, utilisation seulement à l'ouest de 82°30' Est et puissance moyenne réduite à 250 W la nuit.
3413		
3416		
~~3418~~ 3419	ZLARN: 1D, 2C, 6B, 9A, 10B, 13J	Dans 1D, utilisation seulement à l'est de 21° Est. Dans 6B, utilisation seulement à l'est de 120° Est.
3422		

Bande 3400-3500 kHz (suite)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
3425 NOC	ZLARN: 2A, 2B, 2C, 3C, 7E, 9B, 9C, 10D, 12E, 12F, 12G, 12H, 13H	Voie commune 2A, 2B, 2C et 3C. Voie commune à 9B et 9C. Voie commune à 12E, 12F, 12G et 12H.
3428		
~~3432~~ 3431	ZLAMP: SA ZLARN: 3A, 10B, 10D VOLMET: SEA-MET	SA: utilisation étendue jusqu'à Buenos Aires. Dans 3A, puissance moyenne réduite à 250 W la nuit.
3434		
3437		
~~3439~~ 3440	ZLARN: 2A, 2B, 2C, 3A, 6C, 10D, 13F	Voie commune à 2A, 2B, 2C et 3A.
3443		
3446 NOC	ZLAMP: ME ZLARN: 9B, 9C, 10A, 12E, 12F, 12G, 12H	Voie commune à 9B et 9C. Voie commune à 12E, 12F, 12G et 12H.
3449		
~~3453~~ 3452	ZLARN: 1B, 1C, 3C, 5A, 9A, 10B, 12C	En ce qui concerne 1B et 1C, voie commune à utiliser seulement dans la région de la mer du Nord.
3455		
3458		
~~3460~~ 3461	ZLARN: 2A, 2B, 2C, 6B, 9B, 9C, 10E, 12C, 13K	Voie commune à 2A, 2B et 2C. Dans 6B, utilisation seulement à l'est de 120° Est. Voie commune à 9B et 9C.
3464		
3467 NOC	ZLAMP: CEP, EU ZLARN: 6E, 9D, 12F	Dans 9D, utilisation seulement à l'ouest de 160° Est.
3470		
~~3474~~ 3473	ZLARN: 1C, 2C, 3C, 6D, 10C, 13C	Voie commune à 1C et 2C. Dans 3C, utilisation diurne.
3476		
3479		

Bande 3400-3500 kHz (fin)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
~~3481~~ 3482	ZLAMP: NSA-2 ZLARN: 3A, 6F, 9D, 10A, 13K	NSA-2: utilisation étendue jusqu'à l'Australie occidentale via les îles Cocos. Voie commune à 6F et à l'extension de NSA-2. Dans 6F, utilisation seulement au sud de 25° Nord et puissance moyenne réduite à 250 W la nuit. Dans 9D, utilisation seulement à l'est de 160° Est.
3485		
3488 NOC	ZLARN: 2B, 6D, 10D, 13E VOLMET: AFI-MET	Dans AFI-MET, utilisation seulement à l'ouest de 10° Est et au sud de 20° Nord.
3491		
~~3495~~ 3494	ZLARN: 2A, 2C, 3B, 6D, 10D, 10E, 13D VOLMET: AFI-MET	Voie commune à 2A et 2C. Voie commune à 10D et 10E. Dans AFI-MET, utilisation seulement au sud de l'Equateur.
~~3499~~ 3497	Mondiale	A1 seulement.

USA/25/6 **27,198**

Bande 4650–4700 kHz

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
3651		
4654 NOC	ZLARN: 1E, 2B, 2C, 3C, 10B, 13E, 13F	Dans 1E, utilisation diurne. Voie commune à 2B, 2C et 3C. Voie commune à 13E et 13F.
4657		
~~4661~~ 4660	ZLARN: 2A, 2B, 2C, 3A, 3B, 3C, 9D, 10D, 12C, 13K	Voie commune à 2A, 2B, 2C, 3A, 3B et 3C.
4663		
4666		
~~4668~~ 4669	ZLARN: 1D, 2B, 6D, 10A, 13G	Dans 2B, utilisation diurne.
4672		
4675 NOC	ZLAMP: CWP ZLARN: 2C, 3A, 7E, 10D, 10E, 13J	Dans 3A, utilisation diurne. Voie commune à 10D et 10E.

Bande 4650-4700 kHz (fin)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
4678		
~~4682~~ 4681	ZLARN: 3C, 5B, 5C, 5D, 9D, 10B, 10E, 13J	Dans 3C, utilisation diurne. Voie commune à 5B, 5C et 5D.
4684		
4687		
~~4689~~ 4690	ZLAMP: EU ZLARN: 3B, 6D, 10C, 12C	Dans 3B et 10C, utilisation diurne.
4693		
4696 NOC	ZLAMP: SAM-1 ZLARN: 2A, 2B, 2C, 3C, 10A	Voie commune à 2A, 2B, 2C et 3C. Dans 10A, utilisation diurne.
4699	Mondiale	Al seulement

USA/25/7 **27.199**

Bande 5450-5480 kHz

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
5451		
5454 NOC	ZLARN: 10A, 10E, 12C, 13D	
5457		
~~5461~~ 5460	ZLARN: 10B, 12D, 13J	
5463		
5466		
5469 NOC	ZLARN: 10B, 13D	
5472		
~~5477~~ 5475	ZLARN: 10D, 12G, 13H	
5478	Mondiale	Al seulement

USA/25/8 **27 200** **Bande 5480–5680 kHz**

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
5481		
~~5484~~ NOC	ZLAMP: CAR ZLARN: 2B, 3B	Voie commune à 2B et 3B.
5487		
~~5491~~ 5490	ZLARN: 2C, 6B, 7E, 10B, 12F, 13G	
5493		
5496		
~~5498~~ 5499	ZLARN: 2B, 3C, 7, 9B, 9C, 9D, 10C, 13H	Voie commune à 2B et 3C. Voie commune à 9B, 9C et 9D.
5502		
5505 NOC	ZLAMP: CWP, NSA-2 ZLARN: 10E, 13K	Dans 10E, utilisation seulement à l'est de 60° Ouest et puissance moyenne limitée à 250 W.
5508		
~~5512~~ 5511	ZLARN: 2A, 6A, 10C, 12G	
5514		
5517		
~~5519~~ 5520	ZLAMP: NSA-1 VOLMET: PAC-MET	
5523		
5526 NOC	ZLARN: 3C, 5A, 6D, 9B, 9C, 9D, 10B, 13J	Voie commune à 9B, 9C et 9D.
5529		
~~5533~~ 5532	ZLARN: 3B, 6D, 12C VOLMET: EU-MET	
5535		

Bande 5480-5680 kHz (suite)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
5538		
~~5540~~ 5541	ZLARN: 2B, 3B, 10D, 13C	Voie commune à 2B et 3B.
5544		
5547 NOC	ZLARN: 2C, 6A, 6E, 10A, 13H	Voie commune à 6A et 6E.
5550		
~~5554~~ 5553	ZLAMP: CEP, EU ZLARN: 3C	Dans 3C, utilisation diurne.
5556		
5559		
~~5561~~ 5562	ZLARN: 10D VOLMET: ME-MET	
5565		
5568 NOC	ZLAMP: CAR ZLARN: 1D, 2A, 3C, 6A	CAR: utilisation étendue jusqu'au point milieu de la ligne aérienne reliant Mexico à Tahiti. Dans 1D, utilisation diurne. Voie commune à 2A et 3C.
5571		
~~5575~~ 5574	ZLARN: 3B, 10C, 12E VOLMET: EU-MET	
5577		
5580		
~~5582~~ 5583	ZLAMP: SAM-2 ZLARN: 2C, 6A	
5586		
5589 NOC	ZLAMP: NP ZLARN: 2C, 12F, 12H	Voie commune à 12F et 12H.
5592		

Bande 5480-5680 kHz (suite)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
~~5596~~ 5595	ZLARN: 2A, 2B, 2C, 6D, 10D, 13K	Voie commune à 2A, 2B et 2C.
5598		
5601		
~~5603~~ 5604	ZLAMP: CEP, ME	
5607		
5610 NOC	ZLAMP: NA-2, NA-3 ZLARN: 6B	Voie commune à NA-2 et NA-3. Dans 6B, utilisation seulement à l'est de 100° Est.
5613		
~~5617~~ 5616	ZLARN: 2C, 6E, 10D, 12C, 13C	
5619		
5622		
~~5624~~ 5625	ZLAMP: FE, NA-1, NA-2	Voie commune à NA-1 et NA-2.
5628		
5631 NOC	ZLARN: 2C, 3A, 6B, 10A, 10E, 12E, 12F	Voie commune à 2C et 3A. Dans 6B, utilisation seulement à l'est de 100°Est et au sud de 40° Nord. Voie commune à 12E et 12F.
5634		
~~5638~~ 5637	ZLAMP: NA-2, SP ZLARN: 2B	Dans 2B, utilisation diurne.
5640		
5643		
~~5645~~ 5646	ZLAMP: FE ZLARN: 1B, 1C, 2B, 10D	En ce qui concerne 1B et 1C, voie commune à utiliser seulement dans la région de la mer du Nord. Dans 2B, utilisation diurne.
5649		

Bande 5480-5680 kHz (fin)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
5652 NOC	ZLARN: 2C, 6D VOLMET: AT-MET	Dans 2C, utilisation diurne.
5655		
~~5659~~ 5658	ZLARN: 1C, 3A, 5B, 5C, 5D, 6C, 10B, 13I	Voie commune à 5B, 5C et 5D.
5661		
5664		
~~5666~~ 5667	ZLARN: 2A, 2B, 2C, 9B, 9C, 10D, 12C, 13F	Voie commune à 2A, 2B et 2C. Voie commune à 9B et 9C.
5670		
5673 NOC	ZLAMP: NA-2, SEA	
5676		
5680 NOC	Mondiale (R & OR)	Usage autorisé dans le monde entier: 1. dans les stations d'aéronef pour: *a)* les contrôles d'approche et d'aérodrome; *b)* les communications avec les stations aéronautiques lorsque les autres fréquences de ces stations sont indisponibles ou inconnues; 2. dans les stations aéronautiques, pour les contrôles d'approche et d'aérodrome sous les réserves suivantes: *a)* avec une puissance moyenne limitée à une valeur au plus égale à 20 watts dans le circuit d'antenne; *b)* dans chaque cas, on doit étudier tout spécialement le type d'antenne à utiliser pour éviter les brouillages nuisibles; *c)* la puissance des stations aéronautiques qui utilisent cette fréquence dans les conditions ci-dessus peut être augmentée jusqu'à la valeur nécessaire pour satisfaire certains besoins d'exploitation, sous réserve de coordination entre les administrations directement intéressées et celles dont les services peuvent être défavorablement influencés; 3. les modalités précises de l'utilisation de cette voie pour les fins susdites peuvent être établies par des conférences aéronautiques régionales; 4. l'usage de cette fréquence est également autorisé pour établir des communications entre les stations mobiles qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées, ainsi que les communications entre ces stations et les stations terrestres participantes; 5. cette voie peut être utilisée pour des émissions de classe A1 ou A3 conformément à des accords particuliers. Elle ne doit pas être fractionnée.

USA/25/9 **27/201**

USA/25/10 **27.202** **Bande 6525-6685 kHz**

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
6526 NOC	Mondiale	A1, A3A, A3H et A3J seulement.
6529		
~~6533~~ 6532	ZLARN: 1C, 2B, 3B, 6E, 9B, 9C, 10C, 12E, 12F, 12H	Voie commune à 9B et 9C.
6535		
6538		
~~6540~~ 6541	ZLAMP: CAR, NSA-2 ZLARN: 2A, 6B, 9B	
6544		
6547 NOC	ZLARN: 1E, 3A, 5B, 5C, 5D, 12C, 13J	Voie commune à 5B, 5C et 5D.
6550		
~~6554~~ 6553	ZLARN: 2C, 6C, 10D, 13G	
6556		
6559		
~~6561~~ 6562	ZLAMP: CAR, NSA-2 ZLARN: 2A, 9D	CAR: utilisation étendue jusqu'au point milieu de la ligne aérienne reliant Mexico à Tahiti. NSA-2: utilisation étendue jusqu'à l'Australie occidentale via les îles Cocos.
6565		
6568 NOC	ZLAMP: EU W/CAR ZLARN: 6F, 10A, 13J	
6571		
~~6575~~ 6574	ZLARN: 2A, 6B, 9B, 12D VOLMET: AFI-MET	
6577		
6580		

Bande 6525-6685 kHz (suite)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
~~6582~~ 6583	ZLAMP: EU ZLARN: 6F, 10C, 13J	
6586		
6589 NOC	ZLARN: 2A, 2B, 3A, 3B, 4B, 6D, 12C	Voie commune à 2A, 2B, 3A et 3B.
6592		
~~6596~~ 6595	ZLARN: 10B, 12G VOLMET: ME-MET	
6598		
6601		
~~6603~~ 6604	ZLARN: 2B, 2C, 3C, 7E, 12C, 13C	Voie commune à 2B, 2C et 3C.
6607		
6610 NOC	ZLAMP: SA ZLARN: 2A, 5A, 9A, 10D VOLMET: PAC-MET	Dans PAC-MET, utilisation seulement au nord de 30° Nord et à l'ouest de 160° Est.
6613		
~~6617~~ 6616	ZLARN: 2C, 3A, 6C, 6D, 10A, 13D VOLMET: AFI-MET	Dans AFI-MET, utilisation seulement au sud de l'Equateur. Voie commune à 2C et 3A. Voie commune à 6C et 6D.
6619		
6622		
~~6624~~ 6625	ZLAMP: ME ZLARN: 3B, 10C, 13F	
6628		
6631 NOC	ZLAMP: CWP ZLARN: 1D, 3A, 10E, 13K	
6634		
~~6638~~ 6637	ZLARN: 2B, 4A, 4B, 9A, 10C, 13D	Voie commune à 4A et 4B.

Bande 6525–6685 kHz (fin)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
6640		
6643		
~~6645~~ 6646	ZLARN: 2B, 2C, 5D, 9B, 10B, 13G	Voie commune à 2B et 2C.
6649		
6652 NOC	ZLARN: 2C, 3C, 9A, 12C, 13C	Voie commune à 2C et 3C.
6655		
~~6659~~ 6658	ZLARN: 2C, 3B, 6D, 10D, 13K	
6661		
6664		
~~6666~~ 6667	ZLAMP: SAM-1 ZLARN: 2C, 3C, 9B, 10D	Voie commune à 2C et 3C.
6670		
6673 NOC	ZLARN: 2B, 3A, 6F, 10C, 12F	Voie commune à 2B et 3A. Dans 6F, utilisation seulement à l'est de 120° Est et au sud de 43° Nord.
6676		
~~6680~~ 6679	ZLAMP: SA ZLARN: 3A, 10D VOLMET: SEA-MET	SA: utilisation étendue jusqu'à Buenos Aires.
6682		

USA/25/11 **27/203** **Bande 8815-8965 kHz**

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
8816		
8819 NOC	ZLARN: 3B, 6C, 13C VOLMET: ME-MET	Dans 3B, utilisation seulement à l'est de 140° Est.
8822		
~~**8826**~~ 8825	ZLAMP: NSA-1, SAM-1 ZLARN: 3B, 6D, 9D, 10C	Dans 3B, utilisation seulement à l'est de 130° Est.
8828		
8831		
~~**8833**~~ 8834	ZLARN: 3B, 6C, 6D, 13K VOLMET: EU-MET	Dans 3B, utilisation seulement au nord de 50° Nord. Voie commune à 6C et 6D.
8837		
8840 NOC	ZLAMP: CAR, FE ZLARN: 2A, 2C, 3A, 7A, 7B, 7C, 7D, 9D, 13H	CAR: utilisation étendue jusqu'au point milieu de la ligne aérienne reliant Mexico à Tahiti. Voie commune à 2A, 2C et 3A. Voie commune à 7A, 7B, 7C et 7D.
8843		
~~**8847**~~ 8846	ZLAMP: ME, SAM-2, SP ZLARN: 3B	Dans 3B, utilisation seulement à l'est de 140° Est.
8849		
8852		
~~**8854**~~ 8855	ZLAMP: CWP, NA-2 ZLARN: 5B, 13K	
8858		
8861 NOC	ZLARN: 2A, 2B, 2C, 3A, 3B, 3C, 5D, 6D, 10E, 12C, 12F, 13F	Voie commune à 2A, 2B, 2C, 3A, 3B et 3C. Dans 6D, utilisation seulement au sud de 10° Nord. Dans 12F, utilisation seulement au nord de 04° Nord et puissance moyenne réduite à 300 W.
8864		
~~**8868**~~ 8867	ZLAMP: FE, SEA ZLARN: 2A, 3A, 10A VOLMET: AT-MET	Voie commune à FE et SEA. Voie commune à 2A et 3A. Dans 3A, utilisation seulement au nord de 60° Nord.
8870		
8873		

Bande 8815-8965 kHz (suite)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
~~8875~~ 8876	ZLAMP: CEP, EU ZLARN: 3B, 6D, 7E, 12E, 12F	Dans 3B, utilisation seulement à l'est de 120 Est. Voie commune à 12E et 12F.
8879		
8882 NOC	ZLAMP: SA, SEA ZLARN: 3A, 3B	SA: utilisation étendue jusqu'à Buenos Aires. L'utilisation de la fréquence 8882 kHz est autorisée en Inde et au Pakistan au-delà des limites de SEA. Dans 3A, utilisation seulement au nord de 60° Nord. Voie commune à 3A et 3B.
8885		
~~8889~~ 8888	ZLAMP: NA-2 ZLARN: 3B, 6A, 6E, 9B, 9D, 13J	Voie commune à 6A et 6E. Voie commune à 9B et 9D.
8891		
8894		
~~8895~~ 8897	ZLARN: 3B, 3C, 4A, 5A, 5B, 5C, 9B, 9C, 10B, 13F	Voie commune à 3B et 3C. Voie commune à 4A, 5A, 5B et 5C. Voie commune à 9B et 9C.
8900		
8903 NOC	ZLARN: 2A, 2C, 10E, 13G VOLMET: PAC-MET	Voie commune à 2A et 2C.
8906		
~~8910~~ 8909	ZLAMP: NA-1, NA-2 ZLARN: 3B, 3C, 9B, 9C, 13D	Voie commune à NA-1 et NA-2. Voie commune à 3B et 3C. Voie commune à 9B et 9C.
8912		
8915		
~~8917~~ 8918	ZLARN: 2A, 2B, 2C, 3A, 6E, 9B, 9C, 10A, 13D	Voie commune à 2A, 2B, 2C et 3A. Dans 2C, utilisation seulement à l'ouest de 40° Est. Voie commune à 9B et 9C.
8921		
8924 NOC	ZLARN: 4B, 6A, 9B, 9C, 10A, 12D, 13I	Voie commune à 9B et 9C.
8927		
~~8931~~ 8930	ZLAMP: CEP, EU ZLARN: 3B, 6D, 9D, 13J	Dans 3B, utilisation seulement à l'ouest de 180°. Dans 9D, utilisation seulement à l'ouest de 160° Est.

Bande 8815–8965 kHz (fin)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
8933		
8936		
~~8938~~ 8939	ZLAMP: NP ZLARN: 1C, 6A, 9A, 12E, 12F, 13H	Voie commune à 12E et 12F.
8942		
~~8945~~ NOC	ZLAMP: NA-2, NA-3 ZLARN: 3B, 3C, 6C, 13E, 13F	Voie commune à NA-2 et NA-3. Dans 3B et 3C, utilisation seulement au nord de 50° Nord Voie commune à 3B et 3C. Voie commune à 13E et 13F.
8948		
~~8952~~ 8951	ZLARN: 1D, 6B, 9A, 9C, 9D, 10B, 13G	Voie commune à 9A, 9C et 9D.
8954		
~~8959~~ 8957	ZLAMP: CAR, NSA-2 ZLARN: 3A, 6D, 9C, 9D	Dans 3A, utilisation seulement à l'est de 80° Est. Voie commune à 9C et 9D.
8960		
~~8963~~	Mondiale	A1 seulement.

USA/25/12 **27/204**

Bande 10 005–10 100 kHz

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
10 006		
~~10 009~~ NOC	ZLAMP: ME ZLARN: 13J	
10 012		
10 015		
~~10 017~~ 10 018	ZLAMP: CAR ZLARN: 2A, 2C VOLMET: SEA-MET	CAR: utilisation étendue jusqu'au point milieu de la ligne aérienne reliant Mexico à Tahiti. Voie commune à 2A et 2C avec utilisation d'antennes à effet directif assurant la protection de SEA-MET.
10 021		

Bande 10 005-10 100 kHz (suite)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
~~10 025~~ 10 024	ZLAMP: NSA-2 ZLARN: 3B, 3C, 12C, 13G	NSA-2: utilisation étendue jusqu'à l'Australie occidentale via les îles Cocos. Voie commune à 3B et 3C.
10 027		
10 030		
10 033 NOC	ZLARN: 2, 3, 13D	Voie commune à 2 et 3.
10 036		
10 039		
~~10 041~~ 10 042	ZLARN: 2, 7, 10, 13G	
10 045		
~~10 049~~ 10 048	ZLAMP: SA ZLARN: 2A, 6	SA: utilisation étendue jusqu'à Buenos Aires.
10 051		
10 054		
10 057 NOC	ZLARN: 2, 10, 13J	
10 060		
10 063		
~~10 065~~ 10 066	ZLARN: 1B, 1C, 1E, 6A, 6F, 13D	Voie commune à 1B, 1C et 1E. Voie commune à 6A et 6F.
10 069		
~~10 073~~ 10 072	ZLARN: 3, 12C VOLMET: AFI-MET	Dans AFI-MET, utilisation seulement au sud de l'Equateur.
10 075		
10 078		

Bande 10 005-10 100 kHz (fin)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
10 081 NOC	ZLARN: 1D, 4A, 6F, 13G	Voie commune à 1D et 4A.
10 084		
10 087		
~~10 039~~ 10 090	ZLARN: 2, 3, 12C, 13K	Voie commune à 2 et 3.
10 093 NOC	Mondiale	A1, A3A, A3H et A3J seulement.
10 096		
10 099	Mondiale	A1

USA/25/13 **27/205**

Bande 11 275-11 400 kHz

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
11 276		
11 279 NOC	VOL.MET: AFI-MET, PAC-MET	Dans PAC-MET, utilisation seulement au nord de 30° Nord et à l'ouest de 160° Est.
11 282		
11 285		
~~11 287~~ 11 288	ZLARN: 2, 13H	
11 291		
~~11 295~~ 11 294	ZLARN: 5, 10, 13C	
11 297		
11 300		

Bande 11 275-11 400 kHz (suite)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
11 303 NOC	**ZLAMP: CWP, EU**	
11 306		
11 309		
~~11 311~~ 11 312	**ZLARN: 6, 10B, 10C, 10D, 10E**	**Voie commune à 10B, 10C, 10D et 10E.**
11 315		
~~11 319~~ 11 318	**ZLARN: 2, 9A, 9B, 9D, 10, 13H**	**Voie commune à 9A, 9B et 9D.**
11 321		
11 324		
11 327 NOC	**ZLAMP: SAM-2** **ZLARN: 3**	
11 330		
11 333		
~~11 335~~ 11 336	**ZLARN: 2, 7, 9**	
11 339		
~~11 343~~ 11 342	**ZLAMP: CAR, SAM-1** **VOLMET: ME-MET**	**Voie commune à CAR et SAM-1.**
11 345		
11 348		
11 351 NOC	**ZLARN: 2, 12**	
11 354		
11 357		

Bande 11 275-11 400 kHz (fin)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
~~11 359~~ 11 360	ZLARN: 1, 6D, 10, 13F	
11 363		
~~11 367~~ 11 366	ZLAMP: CAR ZLARN: 2	
11 369		
11 372		
11 375 NOC	ZLARN: 3, 4	
11 378		
11 381		
~~11 383~~ 11 384	ZLARN: 2, 9, 10	
11 387		
~~11 391~~ 11 390	ZLARN: 3 VOLMET: EU-MET	Dans 3, utilisation seulement à l'est de 90° Est.
11 393		
11 396		
11 399	Mondiale	A1

USA/25/14 **27/206** **Bande 13 260–13 360 kHz**

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
13 261		
13 264 NOC	ZLAMP: NP ZLARN: 7A, 7B, 7C, 7D	Voie commune à 7A, 7B, 7C et 7D.
13 267		
13 270		
~~13 273~~ 13 273	ZLARN: 3 VOLMET: AT-MET	
13 276		

Bande 13 260-13 360 kHz (suite)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
~~13 280~~ 13 279	ZLAMP: NSA-2 ZLARN: 6F, 10, 13	
13 282		
13 285		
13 288 NOC	ZLAMP: FE, NA-2, SEA	Voie commune à FE et SEA. L'utilisation de la fréquence 13 288 kHz est autorisée en Inde et au Pakistan au-delà des limites de SEA, sous réserve que la protection voulue soit assurée dans les azimuts compris entre 300° et 340°, à partir du Nord vrai dans le sens des aiguilles d'une montre.
13 291		
13 294		
~~13 296~~ 13 297	ZLAMP: CWP ZLARN: 1	
13 300		
~~13 304~~ 13 303	ZLAMP: NSA-1, SP	
13 306		
13 309		
13 312 NOC	ZLAMP: FE ZLARN: 13H VOLMET: EU-MET	
13 315		
13 318		
~~13 330~~ 13 321	ZLAMP: CAR, SAM-2 ZLARN: 2, 6C	Voie commune à CAR et SAM-2.
13 324		
~~13 328~~ 13 327	ZLAMP: NA-1, NA-2, NA-3 ZLARN: 6	Voie commune à NA-1, NA-2 et NA-3.
13 330		

Bande 13 260-13 360 kHz (fin)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
13 333		
13 336 NOC	ZLAMP: CEP, ME, NSA-2	NSA-2: utilisation étendue jusqu'à l'Australie occidentale via les îles Cocos. Voie commune à ME et NSA-2.
13 339		
13 342		
~~13 344~~ 13 345	ZLAMP: SA VOLMET: PAC-MET	
13 348		
~~13 353~~ 13 351	ZLAMP: NA-2 ZLARN: 6	
13 354		
~~13 266~~ 13 357	Mondiale	* ~~A1, A3A,~~ A3H et A3J seulement.

USA/25/15 **27/207**

Bande 17 900-17 970 kHz

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
17 901		
17 904		
17 907		
~~17 909~~ 17 910	ZLAMP: CWP, NP VOLMET: AFI-MET	Voie commune à CWP et NP. Dans AFI-MET, utilisation seulement au sud de l'Equateur.
17 913		
~~17 917~~ 17 916	ZLAMP: CAR, ME, SAM-1, SAM-2	Voie commune à CAR, SAM-1 et SAM-2. CAR: utilisation étendue jusqu'au point milieu de la ligne aérienne reliant Mexico à Tahiti.
17 919		
17 922		
17 925 NOC	ZLAMP: CEP, NSA-2	NSA-2: utilisation étendue jusqu'à l'Australie occidentale via les îles Cocos.

Bande 17 900-17 970 kHz (fin)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
17 928		
17 931		
~~17 933~~ 17 934	ZLARN: 4, 5, 9B, 9C, 9D	Voie commune à 4 et 5. Voie commune à 9B, 9C et 9D.
17 937		
~~17 941~~ 17 940	ZLAMP: EU, NA-1, NA-2, NA-3 ZLARN: 3	Voie commune à EU, NA-1, NA-2 et NA-3. Dans 3, utilisation seulement à l'est de 100° Est.
17 943		
17 946		
17 949 NOC	ZLAMP: NSA-1, SA, SP	Voie commune à NSA-1 et SA.
17 952		
17 955		
17 957 17 958	ZLARN: 2, 3, 13	Voie commune à 2 et 3.
17 961		
~~17 965~~ 17 964	ZLAMP: FE, SEA	Voie commune à FE et SEA.
17 967		

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)
1978
(Genève, ~~1977~~)

Document N° 26-F
26 avril 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

Etats-Unis d'Amérique

BESOINS EN ALLOTISSEMENTS "MONDIAUX" DE FREQUENCES POUR LES COMMUNICATIONS DU CONTROLE D'EXPLOITATION AERONAUTIQUE A GRANDE DISTANCE [1]

Historique

1. La Réunion Télécommunications à l'échelon Division de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) - réunion préparatoire à la Conférence administrative mondiale des radiocommunications du service mobile aéronautique (R) de l'UIT - qui s'est tenue à Montréal en 1976, a adopté la Recommandation 3/6 invitant instamment les administrations et les organisations internationales à étudier et à mettre au point une méthode de détermination du nombre des fréquences à allotir dans le monde entier pour le contrôle d'exploitation aéronautique.

2. Le présent document constitue un supplément d'information aux propositions que les Etats-Unis ont présentées à la Conférence. Il concerne les paragraphes 3.4.8.4, 3.4.8.5 et 3.4.8.6 du rapport de la réunion OACI Télécommunications à l'échelon Division 1 bis) et utilise des données fournies par les membres du groupe d'études OACI sur la gestion des fréquences.

Introduction

3. La méthode fondamentale décrite ici pour déterminer le trafic des communications et, par conséquent, les besoins en fréquences, est considérée comme valable potentiellement pour l'ensemble d'un service de cette nature (service aéronautique) mais, dans cette étude, elle n'a été appliquée qu'aux communications du contrôle d'exploitation aéronautique à grande distance.

Nature et ampleur des besoins

4. Le service requis doit permettre l'établissement de communications directes entre des responsables nommément désignés d'un exploitant et les aéronefs de celui-ci évoluant n'importe où dans le monde.

---

1) Voir ADD 429A, propositions des Etats-Unis (Doc. N° 4)

1 bis) Doc. N° 21.

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

5. Il faut un jeu de 6 fréquences comprises entre 3 et 17/21 MHz pour assurer le service 24 heures par jour, quelles que soient les conditions de propagation.

6. L'appendice A donne une vue d'ensemble des opérations des compagnies aériennes qui utilisent actuellement ou sont susceptibles d'utiliser des allotissements mondiaux; ces données constituent une base à partir de laquelle on peut déterminer, par extrapolation, les besoins de tous les usagers. En se référant aux matrices, on obtient une estimation de :

i) la répartition des sièges des exploitants par région,

ii) l'étendue géographique, par région, de la structure des lignes actuellement desservies par les exploitations aériennes internationales.

7. L'appendice A a été établi à partir de données concernant les compagnies aériennes internationales, mais il donne un aperçu des besoins pour les communications du contrôle d'exploitation, aussi longtemps que l'appendice 27(Rév.) restera en vigueur.

Stations aéronautiques

8. Il existe actuellement quelque 46 stations aéronautiques en fonctionnement et sept à l'état de projet. Elles se situent en Afrique (14), en Asie (3), en Europe (8), au Proche-Orient (7), en Amérique du Nord (6), en Amérique du Sud (8).

9. Il faut s'attendre à une extension de leur répartition pendant la période au cours de laquelle l'appendice 27(Rév.) demeurera en vigueur. Il est à prévoir, par ailleurs, qu'on encouragera l'utilisation des installations en partage pour que la répartition ultérieure des stations ne soit pas nécessairement fondée sur l'usage exclusif.[2)]

10. Le tableau ci-après (Tableau 1) a été établi d'après des informations détaillées sur le parc des aéronefs équipés pour communiquer en ondes décamétriques, exploités actuellement par les compagnies aériennes internationales qui assurent des vols réguliers (voir l'appendice B).

11. Nombre (N) d'aéronefs équipés pour communiquer en ondes décamétriques actuellement exploités par les compagnies aériennes dont le siège est situé dans les régions suivantes :

TABLEAU 1

Région	N
EUM	516
NAM	626
SEA	159
SAM	127
MID	121
AFI	133
CAR	54
PAC	108
TOTAL	1.844

2) Rapport OACI, Télécommunications à l'échelon Division, paragraphe 6.3.5.

Besoins de communications

12. Les conceptions et politiques en matière d'exercice du contrôle d'exploitation diffèrent, parfois même elles s'opposent radicalement. Certains exploitants sont liés par des clauses normatives émanant de leur Etat d'immatriculation; d'autres, qui ne sont pas soumis aux mêmes contraintes, doivent néanmoins satisfaire aux exigences découlant du Chapitre 4 de l'Annexe 6 à la Convention de Chicago 3). Il en résulte des différences marquées entre les exploitants dans la façon de pratiquer le contrôle d'exploitation, différences qui influent directement sur les besoins en communications. Quoi qu'il en soit, les stations aéronautiques qui assurent ce contrôle devront toujours répondre aux besoins de toutes les catégories d'usagers (voir le paragraphe 9).

13. Pour les besoins de cette étude, il a donc fallu utiliser les paramètres suivants qui, en eux-mêmes, sont valables dans tous les cas mais qui, avec les valeurs qui leur ont été attribuées, reflètent la pratique actuelle des compagnies :

N = nombre d'aéronefs

C = nombre de contacts par aéronef et par jour

T = temps moyen de transmission par contact, en minutes

N x C x T = temps moyen de transmission par jour.

a) C a été fixé à 2,0 contacts par jour, d'après les données inscrites dans les journaux des stations aéronautiques.

b) T a été fixé à 3,0 minutes, d'après les mesures effectuées.

Par conséquent : 6 N est le temps total moyen de transmission par jour, en minutes, pour un parc de N aéronefs.

14. Le trafic a connu normalement des taux de croissance annuels de 10 à 40 % après la mise en place du service des communications du contrôle d'exploitation aéronautique à grande distance. Cette augmentation s'est produite alors que la capacité du parc aérien demeurait presque constante. Toutefois, en se fondant sur les prévisions actuelles, on a décidé de tabler sur une croissance annuelle globale continue de 4,75 %.

Ce chiffre se décompose ainsi :

i) 2,25 % d'augmentation du parc aérien

ii) 2,5 % d'augmentation du trafic des communications.

Ce taux correspond à une croissance de 319 % sur 25 ans ($1{,}0475^{25} = 3{,}19$).

A partir du Tableau 1 et de ce qui précède, on a établi le temps total moyen de transmission par jour (T_D) et par région (Tableau 2) :

---

3) OACI Annexe 6, Chapitre 4, paragraphe 4.2.

TABLEAU 2

Région	T_D (minutes/jour)	
	1975	2000*)
EUM	3096	9876
NAM	3756	11982
SEA	954	3043
SAM	762	2431
MID	726	2316
AFI	798	2546
CAR	324	1034
PAC	648	2067

15. L'expérience de l'exploitation des stations aéronautiques en Amérique du Nord a permis d'établir (Tableau 3) la répartition en pourcentage du trafic total par sous-bande (voir à l'appendice D l'origine des données).

TABLEAU 3

Pourcentage du trafic total par sous-bande

Sous-bande (MHz)	% du trafic total							
	EUM	NAM	SEA	SAM	MID	AFI	CAR	PAC
2,8 - 3,5		14						
4,6 - 6,6		28						
8,8 - 11,3		32						
13		12						
17/21		14						

16. En raison de la variation journalière des conditions de propagation, le temps pendant lequel une fréquence donnée est la fréquence optimale pour une voie et une distance déterminées est bien loin d'atteindre 24 heures par jour. Pour la planification, on a utilisé en se fondant sur l'appendice E, un temps moyen d'utilisation de 10 heures par jour et par sous-bande, quelles que soient les conditions de propagation. Un facteur d'occupation de 0,4 a été adopté pour la fréquence de travail optimale compatible avec une file d'attente acceptable. On arrive donc, pour chaque fréquence, à un temps de transmission de 4 heures par jour (240 minutes/jour). A partir des Tableaux 2 et 3 on obtient le Tableau 4 puis le Tableau 5 par application du facteur d'occupation.

*) Valeurs 1975 x 3,19.

TABLEAU 4

Prévisions pour l'an 2000

Distribution du temps de transmission (minutes/jour) par sous-bande

Sous-bande	EUM	NAM	SEA	SAM	MID	AFI	CAR	PAC
2,8 - 3,5		1677						
4,6 - 6,6		3355						
8,8 - 11,3		3834						
13		1438						
17/21		1677						

TABLEAU 5

Prévisions pour l'an 2000

Nombre de voies dans chaque sous-bande, pour un facteur d'occupation de 0,4

Sous-bande	EUM	NAM	SEA	SAM	MID	AFI	CAR	PAC
2,8 - 3,5		7						
4,6 - 6,6		14						
8,8 - 11,3		16						
13		6						
17/21		7						

Les besoins ci-dessus définis sont ceux des exploitants de compagnies aériennes régulières; il faut en outre tenir compte d'autres besoins et de la nécessité de communications distinctes pour le contrôle d'exploitation. Dans ces besoins entrent les communications destinées aux aéronefs appartenant à des sociétés, aux essais et aux inspections en vol, aux secours en cas de sinistre et aux aéronefs qui participent à des programmes spéciaux d'observation de phénomènes météorologiques importants. Pour la région NAM, il faut donc disposer de voies dans les sous-bandes suivantes (Tableau 6) en plus de celles qui sont indiquées au Tableau 5; ces voies ont été déterminées selon la méthode décrite plus haut (voir l'appendice F).

Sous-bande	Voies
2,8 - 3,5	4
4,6 - 6,6	5
8,8 - 11,3	4
13	2
17/21	3

Les besoins totaux pour la région NAM deviennent :

TABLEAU 6

Sous-bande	EUM	NAM	SEA	SAM	MID	AFI	CAR	PAC
2,8 - 3,5		11						
4,6 - 6,6		19						
8,8 - 11,3		20						
13		8						
17/21		10						

17. La méthodologie employée pour la région NAM s'applique aussi aux autres régions. Celles-ci peuvent déterminer, à l'aide de la méthode ci-dessus, le nombre de fréquences requises dans chaque sous-bande pour assurer le trafic de communications prévu.

18. La Réunion Télécommunications à l'échelon Division de l'OACI a reconnu que, si les assignations étaient faites à titre exclusif, le spectre disponible ne permettrait pas de loger le total des fréquences nécessaires pour répondre aux besoins des ZLAMP, ZLARN et des zones VOLMET ainsi qu'à ceux du contrôle d'exploitation. En revanche, l'application d'un facteur de partage permettrait peut-être de satisfaire à tous les besoins et on a proposé, en se fondant sur les allotissements actuels de l'appendice 27, un facteur de partage de 2,6. Encore faut-il que l'absence de méthodologie officielle pour le calcul des besoins ne conduise pas à une situation telle que l'application de ce facteur provisoire de partage ne permette plus de répondre aux besoins exprimés. En pareil cas, il faudrait examiner les priorités relatives des diverses catégories de zones d'allotissement. Tout en estimant que les débats ont été utiles, les participants n'ont pu parvenir à déterminer une méthodologie généralement acceptable (Rapport de la Réunion Télécommunications à l'échelon Division, 1976 : paragraphe 3.3.2 jusqu'à 3.3.2.6).

19. Etant donné les conditions de partage imposées par la propagation et la séparation dans le temps, il ne semble pas déraisonnable d'appliquer un facteur de partage de 2,6 aux fréquences inférieures ou égales à 13 MHz. En appliquant ce facteur au total des besoins en voies du Tableau 6, calculé pour toutes les régions, on peut déterminer le nombre total de fréquences discrètes à allotir dans les sous-bandes allant jusqu'à 13 MHz.

20. Aux fréquences supérieures à 13 MHz, les conditions de propagation posent de plus grands problèmes de partage. Le partage n'est donc plus souhaitable, mais, en raison du caractère limité du spectre, il paraît utopique d'envisager des attributions exclusives. Pour répondre à tous les besoins, on pourra en conséquence être amené à admettre un certain degré de partage. A ces fréquences, un facteur de partage inférieur à 2,6 paraît hautement souhaitable.

Appendices : A à F

A P P E N D I C E A

DISTRIBUTION DES COMPAGNIES AERIENNES PAR REGION

Les matrices ci-jointes indiquent pour chaque région (par exemple, EUM) le nombre de compagnies aériennes dont le siège est situé dans cette région (par exemple, EUM 24) et le nombre de ces compagnies dont l'exploitation s'étend à d'autres régions inscrites dans les matrices, par exemple : sur 24 compagnies ayant leur siège dans la région EUM, 17 fonctionnent également dans la région MID, 13 dans la région SEA, 17 dans la région NAM, etc.

Au présent appendice est jointe une liste des symboles désignant les compagnies aériennes; elle est tirée du Guide officiel des compagnies aériennes (édition de février 1977).

A P É N D I C E A

DISTRIBUCION DE AERONAVES, POR REGIONES

En las matrices adjuntas se indica para cada Región (por ejemplo, EUM) el número de empresas de transporte aéreo con bases nacionales situadas en esa Región (por ejemplo, EUM 24) y el número de ellas cuyas operaciones actualmente se extienden a las otras Regiones identificadas en la matriz, es decir, de 24 empresas con base en EUM, 17 explotan servicios aéreos a MID, 13 a SEA, 17 a NAM, etc.

También se incluye una lista para facilitar la identificación de los códigos de las empresas de transporte aéreo, tomados de la edición de febrero de 1977 de la "Official Airline Guide" (Guía oficial de líneas aéreas).

EUM (*516)

EUM	MID	SEA	NAM
24 AF AY AZ BA BR CY EI FI IB JU KL LH LO MA OA OK OS SK SN SR SU TK TP UT	17 AF AZ BA BR CY JU KL LH LO MA OA OK OS SK SN SR TK	13 AF AZ BA KL LH OA OK OS SK SN SR SU UT	17 AF AY AZ BA EI IB KL LH LO OA AK SK SN SR SU TP UT
AFI	**CAR**	**PAC**	**SAM**
18 AF AZ BA BR IB JU KL KM LO MA OA OK SK SN SR SU TP UT	10 AF BA IB KL OA OK SK SN SR SU	6 AZ BA KL LH OA UT	12 AF AZ BA BR IB KL OA SK SN SR SU TP

NAM (*626)

EUM	MID	SEA	NAM
6 AC CP NA PA SB TW	3 PA SB TW	5 CP FT NW SB TW	15 AA AC BN CP CO DL DA FT NA NW PA SB TW UA WA
AFI	**CAR**	**PAC**	**SAM**
3 PA SB TW	11 AA AC BN CP DL EA NA PA SB UA WA	9 AA BN CP CO NW PA SB TW UA	5 BN CP DL PA SB

SEA (*159)

EUM	MID	SEA	NAM
12 AE AI CA FG GA MH PK PR SQ TG VG	7 AI CA FG MH PK PR TG	14 AE AI CA CX FG GA KE MH PK PR SQ TG VG	5 AI KE PK PR VG
AFI	**CAR**	**PAC**	**SAM**
2 MH PK	1 JL	9 AI CA CX KE MH PR SQ TG VG	

SAM (*127)

EUM	MID	SEA	NAM
6 AR AV LA RG VA VP	4 AV EU LA VA	1 RG	8 AR AV EU LA PL RG VA VP
AFI	**CAR**	**PAC**	**SAM**
2 RG UC	4 AR EU RG VP	1 LA	11 AR AV EU LA PL QD RG SC UC VA VP

* nombre d'aéronefs équipés de stations à ondes décamétriques et basés dans la région NAM.

* número de aeronaves provistas de equipos de ondas decamétricas con base en la Región.

MID (*121)

EUM	MID	SEA	NAM
10 AI IR KU LY ME MS RB RJ SV TL	10 IA IR KU LY ME MS RB RJ SV TL	9 IA IR KU ME MS RB RJ SV TL	2 LY TL
AFI	**CAR**	**PAC**	**SAM**
6 LY ME MS RB RJ SV	1 LY		1 RJ

AFI (*133)

EUM	MID	SEA	NAM
16 AH AT EC ET GH LN MY QC QM QZ RK SA SD TU UY WT	9 AT EC ET GH LN QM SD TU WT	3 EC ET GH	4 AT RK SA WT
AFI	**CAR**	**PAC**	**SAM**
17 AH AT DT EC ET GH LN MY QC QM QZ RK SA SD TU UY WT	1 WT	1 SA	2 AT SA

CAR (*54)

EUM	MID	SEA	NAM
4 AM BW CU JM	3 AM CU OP		5 AM BW CU JM OP
AFI	**CAR**	**PAC**	**SAM**
	5 AM BW CU JM OP		3 AM CU OP

PAC (*108)

EUM	MID	SEA	NAM
3 JL QF TE	3 JL QF TE	3 JL QF TE	3 JL QF TE
AFI	**CAR**	**PAC**	**SAM**
1 QF		3 JL QF TE	

CÓDIGO CODE	EMPRESA DE TRANSPORTE AEREO COMPAGNIE AERIENNE
AA	American Airlines
AC	Air Canada
AE	Air Ceylon
AF	Air France
AH	Air Algerie
AI	Air India
AL	Allegheny Airlines
AM	Aeromexico
AN	Ansett Airlines of Australia
AO	Aviaco
AQ	Air Anglia Ltd.
AR	Aerolineas Argentinas
AS	Alaska Airlines
AT	Royal Air Maroc
AU	Austral Lineas Aereas S.A.
AV	Avianca
AW	Air Niger
AY	Finnair
AZ	Alitalia
BA	British Airways (Overseas Div.)
BD	British Midland Airways
BE	British Airways (European Div.)
BG	Bangladesh Biman
BI	Royal Brunei Airlines
BJ	Bakhtar Afghan Airlines
BM	Aero Transporti Italiani
BN	Braniff International Airways
BO	Bouraq Indonesia Airlines
BP	Air Botswana Pty. Ltd.
BQ	Business Jets Pty. Ltd.
BR	British Caledonian Airways
BU	Braathens S.A.F.E. Airtransport
BW	B.W.I.A. International
BZ	British Airways (Regional Div.)
CA	CAAC
CE	Central Australian Airways Pty. Ltd.
CF	Faucett
CI	China Airlines
CK	Connair Pty. Ltd.
CM	COPA
CO	Continental Airlines (Air Micronesia)
CP	CP Air
CU	Cubana Airlines
CX	Cathay Pacific Airways
CY	Cyprus Airways

CÓDIGO CODE	EMPRESA DE TRANSPORTE AEREO COMPAGNIE AERIENNE
DA	Dan-Air Services, Ltd.
DJ	Air Djibouti
DL	Delta Air Lines, Inc.
DO	Dominicana De Aviacion
DR	Advance Airlines
DS	Air Senegal
DT	Taag Angola Airlines
DW	DLT Luftverkehrsgesellschaft Ostfriesische Lufttransport GMBH
DX	Danair
DY	Alyemda, Democratic Yemen Airlines
DZ	Douglas Airways Pty. Ltd.
EA	Eastern Air Lines
EC	East African Airways
EF	Far Eastern Air Transport Corp.
EG	Japan Asia Airways Co., Ltd.
EI	Aerlingus (Irish)-Aerlinte Eireann (IN)
EK	Masling Commuter Services Pty. Ltd.
EO	Europ Air-Air Aquitaine
EP	Tropic Air Services Pty. Ltd.
EQ	Tame C.A.
ET	Ethiopian Airlines
EU	Empresa Ecuatoriana De Aviacion
EW	East-West Airlines
EY	Europe Aero Service
FG	Ariana Afghan Airlines
FI	Flugfelag-Icelandair
FJ	Air Pacific
FL	Frontier Airlines
FU	Air Littoral
GA	Garuda Indonesian Airways
GB	Air Inter Gabon
BC	Linacongo
GD	Air North Ltd.
GF	Gulf Air
GH	Ghana Airways
GJ	Ansett Airlines of South Australia
GL	Greenlandair
GN	Air Gabon
GP	Hadag Air Seebaederflug Ombh & Co.
GR	Aurigny Air Services Ltd.
GT	Gibraltar Airways
GU	Aviateca
GV	Talair Pty. Ltd.
GX	Great Lakes Airline, Ltd.
GY	Guyana Airways

CÓDIGO CODE	EMPRESA DE TRANSPORTE AEREO COMPAGNIE AERIENNE
HA	Hawaiian Airlines
HB	Air Melanesiae
HH	Somali Airlines
HM	Air Mahe Ltd.
HN	NLM-Dutch Airlines
HS	Hooker Air Service, Ltd.
HT	Air Tchad
HZ	Henebery Aviation Co.
IA	Iraqi Airways
IB	Iberia
IC	Indian Airlines
IE	Solomon Islands Airways Ltd,
IF	Interflug
IG	Alisarda
IH	Itavia
IJ	Touraine Air Transport
IN	Aerlinte Eireann - Aer Lingus (El)
IO	Air Paris
IP	Executive Airlines
IQ	Caribbean Airways
IR	Iran National Airlines
IS	Luxavia
IT	Air Inter
IV	Lineas Aereas Guinea Ecuatorial
IW	International Air Bahama
IY	Yemen Airways Corp.
IZ	Arkia-Israel Inland Airlines Ltd.
JD	Toa Domestic Airlines Co., Ltd.
JH	Nordeste-Linhas Aereas Regionais S.A.
JL	Japan Air Lines Co. Ltd.
JM	Air Jamaica (1968) Ltd.
JP	Inex Adria Airways
JR	Pleuger Flugdienst
JU	Yugoslav Airlines -JAT
JV	Pilbara Air Services
JX	Bougair
JY	Intra Airways Ltd.
KD	Kendell Airlines
KE	Korean Air Lines
KH	Cook Island Airways
KI	Time Air Ltd.
KL	KLM-Royal Dutch Airlines
KM	Air Malta Co. Ltd.-Air Malta
KR	Air-Air
KU	Kuwait Airways

CÓDIGO CODE	EMPRESA DE TRANSPORTE AEREO COMPAGNIE AERIENNE
LA	Lan Chile
LB	Lloyd Aereo Boliviano
LC	Loganair, Ltd.
LE	Air Lowveld(Pty.) Ltd.
LF	Linjeflyg
LG	Luxair-Luxembourg Airlines
LH	Lufthansa German Airlines
LJ	Sierra Leone Airways
LL	Icelandic Airlines
LM	ALM-Dutch Antillean Airlines
LN	Libyan Arab Airlines
LO	LOT-Polish Airlines
LP	Air Alpes
LR	Lacsa
LU	Saeta
LV	LAV-Linea Aeropostal Venezolana
LW	Baron Air AB
LX	Air Languedoc
LY	El Al Israel Airlines
LZ	Bulgarian Airlines Balkan
MA	Malev-Hungarian Airlines
MC	Emric Air Services (Pty.) Ltd.
MD	Air Madagascar
ME	Middle East Airlines-Airliban
MH	Malaysian Airline System
MK	Air Mauritius
MM	Sociedad Aeronautica Medellin
MN	Commercial Airways Ltd. (COMAIR)
MR	Air Mauritanie
MS	Egyptair
MT	Macknight Airlines
MU	Misrair
MV	Macrobertson-Miller Airline Services
MW	Maya Airways
MX	Mexicana de Aviacion
MY	Air Mali
MZ	Merpati Nusantara Airlines
NA	National Airlines
NC	North Central Airlines
ND	Nordair
NH	All Nippon
NI	Lanica
NJ	Namakwaland Lugdiens
NL	Air Liberia, Inc.
NM	Mt. Cook Airlines
NO	North Coast Airlines
NU	Southwest Airlines Co., Inc.
NV	Nantes Aviation
NW	Northwest Orient Airlines, Inc.
NY	New York Airways
NZ	New Zealand National Airways

CÓDIGO	EMPRESA DE TRANSPORTE AEREO
CODE	COMPAGNIE AERIENNE
OA	Olympic Airways
OB	Opal Air Pty. Ltd.
OD	Aerocondor
OI	Transportes Aereos Nacionales Ltda.-Tana
OJ	Margate Air Services
OK	Czechoslovak Airlines
OL	OLT-Ostfriesische Lufttransport Bmbh
OM	Air Mongol
ON	Air Nauru
OP	Air Panama Internacional
OR	Air Comores
OS	Austrian Airlines
OZ	Ozark Airlines
PA	Pan American World Airways
PB	Air Burundi
PC	Fiji Air
PH	Polynesian Airlines
PI	Piedmont Aviation
PK	Pakistan International
PL	Aeroperu
PO	Aeropelican Intercity Commuter Air Services Pty. Ltd.
PR	Philippine Airlines
PU	Pluna
PV	Eastern Provincial Airways, Ltd.
PW	Pacific Western Airlines
PX	Air Niugini
PY	Surinam Airways
PZ	LAP-Lineas Aereas Paraguayas
QB	Quebecair Inc.
QC	Air Zaire
QD	Transbrasil S/A Linhas Aereas
QE	Air Tahiti
QF	Qantas Airways Ltd.
QM	Air Malawi
QN	Bush Pilots Airways
QP	Caspair Ltd.
QQ	Aerovias Quisqueyana
QZ	Zambia Airways
RA	Royal Nepal Airlines
RB	Syrian Arab Airlines
RE	Aer Arann Teo.
RF	Air Samoa Ltd.
RG	Varig, S.A.
RH	Air Rhodesia
RJ	Alia-Royal Jordanian Airlines
RK	Air Afrique
RN	Royal Air Inter
RO	TAROM-Romanian Air Transport
RS	Aeropesca
RW	Hughes Airwest

CÓDIGO	EMPRESA DE TRANSPORTE AEREO
CODE	COMPAGNIE AERIENNE
SA	South African Airways
SC	Cruzeiro
SD	Sudan Airways
SH	Sahsa-Servicio Aereo de Honduras, S.A.
SI	Skyway Airlines Pty. Ltd.
SK	SAS-Scandinavian Airlines
SL	RIO-SUL
SN	Sabena-Belgian Airlines
SO	Southern Airways
SP	SATA
SQ	Singapore Airlines
SR	Swissair
SU	Aeroflot Soviet Airlines
SV	Saudi Arabian Airlines
SW	Suidwes Lugdiens
SY	Air Alsace
TA	TACA International
TE	Air New Zealand Ltd.
TG	Thai Airways International
TH	Thai Airways Co.
TI	Texas International Airlines, Inc
TK	Turk Hava Yllari
TM	Deta
TN	Trans-Australia Airlines
TP	TAP
TU	Tunis Air
TW	Trans World Airlines
TX	Transportes Aereos Nacionales
TY	Air Caledonie
TZ	Transair Limited
UA	United Airlines
UB	Burma Airways Corp.
UC	Ladeco-Linea Del Cobre
UE	United Air
UG	Norfolk Island Airlines
UI	Flugfelag Nordurlands H.F.
UK	British Island Airways, Ltd.
UL	Lansa Airlines of Honduras
UN	New England Aviation Pty. Ltd.
UP	Bahamasair (OIA)
UT	UTA-Union de Transports Aeriens
UY	Cameroon Airlines
UZ	Air Rouergue

CÓDIGO CODE	EMPRESA DE TRANSPORTE AEREO COMPAGNIE AERIENNE
VA	Viasa
VC	TAC (Transportes Aereos Del Cesar)
VE	Avensa
VF	British Air Ferries Ltd.
VG	Air Siam
VH	Air Volta
VK	Panga Airways Ltd.
VP	Vasp
VT	Air Polynesie
VU	Air Ivoire
VX	Aces
WA	Western Airlines
WB	San (Servicios Aereos Nacionales S.A.)
WC	Wien Air Alaska, Inc.
WF	Wideroes Flyveselskap
WG	ALAG-Alpine Luft Transport A.G.
WK	Westkuestenflug
WT	Nigeria Airways Ltd.
WU	Avia Air Lines
WW	Trans-West
WX	Ansett Airlines of New South Wales
WZ	Swazi Air Ltd.
XY	Munz Northern Airlines, Inc.
XZ	Air Tasmania Pty. Ltd.
YK	Cyprus Turkish Airways
YP	Pagas Airlines
YT	Civil Flying Services
ZI	Lucas Air Transport
ZL	Hazelton Air Services Pty. Ltd.
ZT	Satena
ZV	Air Midwest

A P P E N D I C E B

PARC D'AERONEFS A EQUIPES DE STATIONS A ONDES DECAMETRIQUES

A P É N D I C E B

FLOTA DE AERONAVES PROVISTAS DE EQUIPOS DE ONDAS DECAMÉTRICAS

EUR		NAM		SEA		SAM		MID		AFI		CAR		PAC	
AF	70	AA	40	AE	2	AR	22	IA	8	AH	15	AM	23	JL	76
AY	5	AC	56	AI	14	AV	16	IR	18	AT	9	BW	10	QF	20
AZ	34	BN	22	CA	15	EU	4	KU		DT	6	CU	9	TE	12
BA	60	CP	16	CX	16	LA	10	LY	14	EC	7	JM	10		108
BR	11	CO	22	FG	3	PL	3	ME	22	ET	5	OP	2		
CY	2	DL	33	GA	13	QD	8	MS	11	GH	1		54		
EI	5	EA	54	KE	27	RG	36	RB	11	LN	7				
FI		FT	20	MH	11	SC	19	RJ	7	MY	2				
IB	46	NA	4	PK	16	UC	1	SV	22	QC	7				
JU	9	NW	26	PR	9	VA	8	TL	8	QM	3				
KL	34	PA	155	SQ	17	VP			121	QZ	5				
LH	76	SB	21	TG	11		127	excl. KU		RK	10				
LO	23	TW	81	VG	5					SA	25				
MA	15	UA	61		159					SD	9				
OA	23	WA	15							TU	11				
OS(12xDC9)			626							UY	3				
SK	19									WT	8				
SN	18										133				
SR	18														
SU															
TK	11														
TP	24														
UT	13														
	516														
excl. OS															
SU															

Capacité totale du parc aérien (valeur approximative) - 1 844
(à l'exclusion de : OS SU KU FI VP)

Flota total aproximada - 1. 844
(excl. OS SU KU FI VP)

APPENDICE C

DUREE DES CONTACTS

1. Les communications du contrôle d'exploitation aéronautique n'assurent pas seulement les échanges air-sol courants (comptes rendus de position en route, réserves de carburant, heure d'arrivée prévue au point de destination, comptes rendus périodiques sur l'état de fonctionnement de la cellule, des moteurs, des systèmes aéroportés, etc, destinés à faciliter la maintenance des aéronefs et leur remise en état à l'arrivée); elles servent aussi aux échanges de messages exceptionnels qui, de par leur nature même, durent plus longtemps que les autres.

2. Le rapport entre les communications de routine et les communications exceptionnelles varie de façon significative selon les compagnies et traduit des différences de conception et de politiques en matière de contrôle d'exploitation.

3. Une grande compagnie aérienne possédant une vaste expérience des communications du contrôle d'exploitation à grande distance a calculé, en se fondant sur les registres de communications et des échantillons représentatifs de contacts, que le temps moyen de transmission requis pour un échange de renseignements avec un aéronef est de 3,25 minutes.

4. D'après ce qui précède, il semble raisonnable de se fonder sur une durée moyenne de 3 minutes pour établir les plans d'un service de cette nature, compte tenu de son évolution probable pendant la période au cours de laquelle l'Appendice 27(Rév.) demeurera en vigueur.

A P P E N D I C E D

DISTRIBUTION PAR SOUS-BANDE DU TRAFIC DES COMPAGNIES AERIENNES

A P É N D I C E D

DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO POR SUB-BANDA

	1976	
		%
3 - 3.6	37,988	14
4 - 6.6	77,342	28
8 - 11.3	86,635	32
13	33,889	12
17/21	37,441	14
	273,295	100

Statistiques établies à partir du trafic enregistré en 1976 par les stations aéronautiques des Etats-Unis d'Amérique

Estas estadísticas se han elaborado de acuerdo con los registros de tráfico de 1976, de las estaciones aeronáuticas de los Estados Unidos

A P P E N D I C E E

EXTRAIT DU DOCUMENT N° 6/76-F

CYCLE D'ETUDES DE L'IFRB

Septembre 1976

Limites de l'utilisation de fréquence de travail pour les différentes catégories des liaisons

On peut donc constater que l'utilisation d'une fréquence de travail d'une liaison donnée en une heure déterminée est doublement limitée par rapport à la MUF médiane. La cote supérieure en sera la MUF médiane normalisée elle-même, ou la FOT. Ceci dépend, en général, de la nature du service assuré. La MUF médiane, comme fréquence de travail maximale permet d'établir une communication avec au moins 50 % probabilité de réflexion sur l'ionosphère, tandis que si on limite la fréquence de travail par la FOT, cette probabilité augmentera jusqu'à au moins 90 %. La cote inférieure de l'utilisation de la fréquence peut être fixée, en général, comme 0,6 fois la MUF médiane, à l'exception des liaisons dont les caractéristiques sont sensibles aux effets de la propagation par trajets multiples.

Le temps d'utilisation d'une fréquence déterminée ou la gamme des fréquences de travail utilisable à une heure donnée peut varier selon les limites choisies, comme le montrent les Figures 4a et 4b.

Les limites dépendent de la qualité exigée du service assuré. Les liaisons radioélectriques peuvent être classées en deux catégories, selon qu'elles exigent

1) une fiabilité élevée, ou seulement

2) une fiabilité moyenne.

Pour la première catégorie, il faut prévoir une plus grande continuité du trafic (probabilité de communication au moins pendant 90 % des jours d'un mois). A ce groupe appartiennent les liaisons utilisées pour la transmission de données, la télégraphie automatique, le fac-similé, la téléphonie multivoie avec renvoi sur le réseau téléphonique public et les liaisons exploitées pour assurer la sauvegarde de la vie humaine, qui doivent être disponibles à tout moment bien que, en général, elles n'écoulent pas un trafic ininterrompu.

A la différence des liaisons de la première catégorie, il existe un grand nombre de liaisons qui ne sauraient être considérées comme exigeant la fiabilité maximale. Ce sont des liaisons à fiabilité moyenne avec une probablité de communication au moins pendant 50 % des jours d'un mois. Dans cette catégorie entrent, en général, les liaisons radiotéléphoniques sans renvoi sur le réseau téléphonique public et celles dont les matériels d'émission et de réception ne sont pas capables d'assurer le maximum de

continuité. Dans ce deuxième cas, où la continuité du trafic n'est pas un facteur du premier ordre, le temps d'utilisation des fréquences de travail sera limité par la courbe de la MUF médiane normalisée (points 1 et 1' sur la Figure 4) qui assure la probabilité de réflexion pendant au moins 50 % des jours d'un mois.

Les fréquences de travail et le temps d'utilisation de chaque fréquence des liaisons de la première catégorie seront, par contre, déterminés à l'aide de la courbe de la FOT (points 2 et 2') qui permet une plus grande probabilité de communication (au moins 90 % des jours d'un mois).

Tenant compte des effets de la propagation par trajets multiples, on peut établir une autre distinction entre

a) les liaisons dont le type de transmission n'est pas très sensible aux effets de la propagation par trajets multiples, et

b) les liaisons dont le type de transmission est sensible aux effets de la propagation par trajets multiples.

Au premier groupe appartiennent la téléphonie (avec ou sans renvoi sur le réseau téléphonique public), la télégraphie à réception auditive (et la télégraphie à réception automatique avec appareils spécialement conçus pour pallier les effets des trajets multiples). Dans le deuxième groupe, nous classons la télégraphie à réception automatique (sauf le cas prévu dans le premier groupe), le fac-similé, la phototélégraphie et les émissions complexes.

Cette distinction détermine la limite inférieure de l'utilisation d'une fréquence (voir Figure 4), Pour le groupe a) cette limite pourrait être fixée à 0,6 fois la MUF médiane (point 4 sur la Figure 4), tandis que pour les types de transmission appartenant au groupe b) la limite est calculée à l'aide de la Figure 3, selon le retard admissible et la longueur de la liaison (voir points 3 et 3' sur la Figure 4).

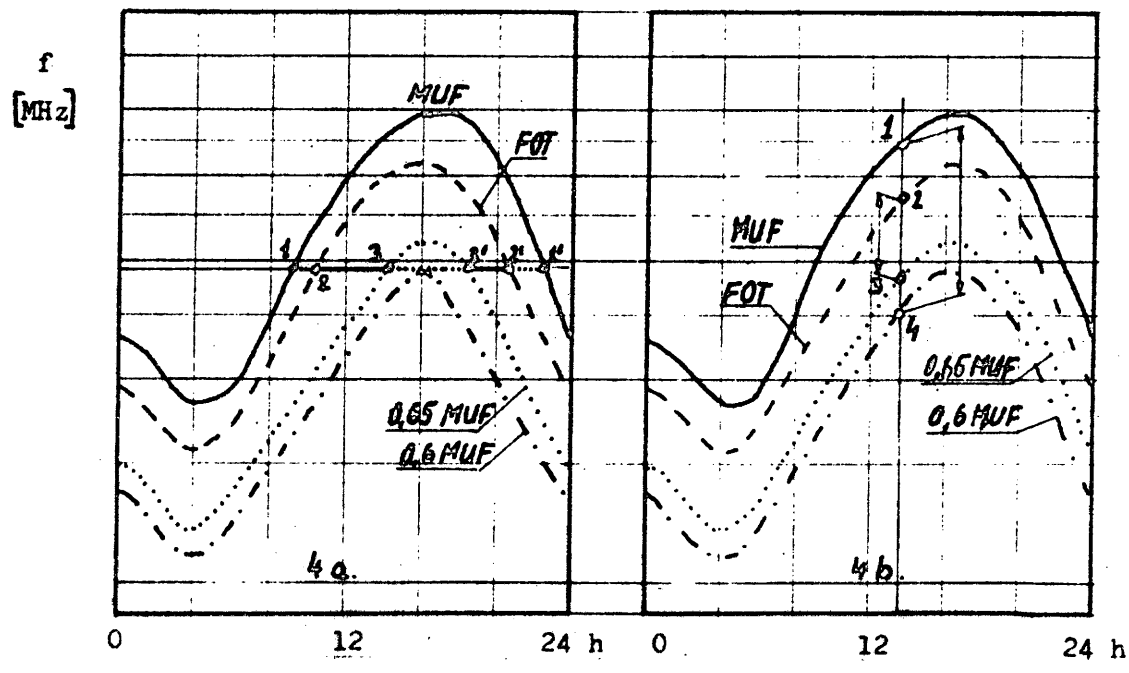


Figure 4 - Limites des fréquences utilisables

A P P E N D I C E F

BESOINS EN FREQUENCES DES UTILISATEURS AUTRES QUE LES COMPAGNIES AERIENNES INTERNATIONALES REGULIERES

En plus des compagnies aériennes internationales régulières de la région NAM dont il est question à l'Appendice A, les exploitants d'aéronefs suivants possèdent, comme indiqué, des appareils basés dans la région NAM et équipés de stations à ondes décamétriques :

Transporteurs aériens complémentaires et autres

Airlift International	7
Capitol International	13
Evergreen International	4
McCulloch International	11
Overseas International	15
Trans International	11
World Airways	9
Administrations des Etats-Unis (Chambre de commerce, ERDA, FAA, NASA)	59
Constructeurs d'aéronefs	43
Aéronefs appartenant à des sociétés ou à des particuliers	45
	217

Distribution du trafic par sous-bande

Sous-bande	Nombre de contacts	%
2,8 - 3,5	36.310	22
4,6 - 6,6	45.252	28
8,8 - 11,3	36.169	22
13	18.847	11
17/21	27.265	17
	163.843	100

Prévisions pour l'an 2000

Sous-bande	Distribution du temps de transmission (minutes/jour) par sous-bande NAM
2,8 - 3,5	914
4,6 - 6,6	1163
8,8 - 11,3	914
13	457
17/21	706

Dans les sous-bandes, les voies ci-dessous sont donc nécessaires aux communications du contrôle d'exploitation à grande distance des exploitants d'aéronefs précédemment mentionnés.

Sous-bande	Voies
2,8 - 3,5	4
4,6 - 6,6	5
8,8 - 11,3	4
13	2
17/21	3

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)
1978
(Genève, ~~1977~~)

Document N° 27-F
26 avril 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

Etats-Unis d'Amérique

SERVICE MONDIAL DE CONTROLE D'EXPLOITATION

1. Historique

1.1 L'Annexe 6 (Normes et pratiques recommandées internationales - Exploitation technique des aéronefs) à la Convention relative à l'aviation civile internationale définit comme suit le contrôle d'exploitation : exercice du droit de faire entreprendre, poursuivre, dérouter ou terminer un vol; selon la même annexe, l'exploitant ou son représentant désigné est responsable du contrôle d'exploitation.

1.2 L'accroissement des dimensions et de la portée des aéronefs commerciaux, les vols à haute altitude et dans de mauvaises conditions météorologiques, un trafic toujours plus dense et une compétition toujours plus intense ont mis en lumière l'importance croissante du contrôle d'exploitation.

1.3 Au début de l'aviation commerciale, l'exploitant était chargé des plans opérationnels et exerçait tout le contrôle alors possible par l'intermédiaire de ses représentants locaux dans les aérogares principales; ces représentants agissaient à leur tour de concert avec les agents appropriés en matière de contrôle de la circulation aérienne et de météorologie. Etant donné les limitations de dimensions, de portée et d'altitude des aéronefs, les opérations dépendaient en grande mesure des conditions météorologiques. Le contrôle était en outre limité par les possibilités réduites de communications de point à point et par le manque d'aides à la navigation aérienne; il appartenait pour beaucoup au pilote commandant de bord de décider d'entreprendre, d'effectuer ou d'interrompre un vol.

1.4 La circulation aérienne était beaucoup moins intense qu'aujourd'hui et le contrôleur de la circulation aérienne pouvait surveiller les aéronefs au départ ou à l'approche de l'aérodrome dont il était responsable, en prêtant attention à chaque aéronef et en informant l'exploitant ou son représentant du mouvement aérien. Cette méthode d'exploitation présentait pourtant de nombreux inconvénients : elle n'était pas sûre et entraînait souvent des retards coûteux pour l'exploitant et gênants pour les passagers. Il était de plus en plus manifeste que les décisions de dernière minute étaient à éviter si l'on voulait que l'exploitation - tout en étant rentable - fournisse des services de qualité raisonnable.

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

1.5 Etant donné la demande de meilleurs services et le perfectionnement des installations et services aéronautiques, les exploitants cherchèrent à améliorer la planification pour rendre le service plus régulier et augmenter la qualité de l'information échangée entre les départements de la compagnie aérienne. Ils ont souvent constaté qu'attendre du pilote commandant de bord les décisions relatives à la possibilité des opérations n'était pas la meilleure solution. Par ailleurs, quand un aéronef était en vol, le pilote ne disposait pas toujours, au poste de pilotage, des renseignements suffisants pour évaluer un changement de situation. Les choses se sont encore compliquées avec la venue d'éronefs plus rapides et plus complexes qui demandent au pilote de se concentrer sur la technique de pilotage.

1.6 Les facteurs à considérer étaient d'autant plus nombreux que les opérations devenaient plus fréquentes et plus complexes. Finalement, il devint impossible au pilote commandant de bord d'étudier seul les divers facteurs à considérer avant et pendant un vol; en conséquence, du personnel qualifié fut conduit à donner du sol des avis au pilote en vol. Ce système a accru l'efficacité de l'exploitation, en soulageant le pilote d'un lourd fardeau et en lui permettant de consulter, pour décider de questions cruciales, un personnel disposant de toutes les données relatives à un vol et qui pouvait de plus analyser et surveiller constamment l'ensemble des opérations dont ce vol n'était qu'un élément. Le travail en équipe du pilote, à qui incombe finalement la sécurité de l'aéronef, et du personnel au sol qui a une plus large vue de l'exploitation aérienne, a grandement contribué à la sécurité et à la régularité des vols. Ajoutons que l'amélioration des communications air-sol a permis au personnel au sol de relayer aux aéronefs en vol des renseignements parvenus après le décollage, rendant ainsi plus efficace l'assistance en vol.

1.7 Dans le monde entier, on en est donc arrivé au principe du partage des avis et des responsabilités entre le pilote et le personnel au sol - l'ampleur de la coopération dépendant de nombreux facteurs (importance de l'exploitation, services et installations disponibles, système d'exploitation établi par la compagnie aérienne, etc.). C'est à l'exploitant, quelle que soit l'ampleur de sa compagnie, qu'incombent principalement la sécurité et l'efficacité des vols. Le corollaire est que l'exploitant a le droit de diriger les opérations de la manière qu'il juge la meilleure, sous réserve de se conformer aux lois et règlements de l'Etat d'immatriculation de ses aéronefs et de ceux des autres Etats dans lesquels fonctionne sa compagnie. Les facteurs dont doit tenir compte l'exploitant sont notamment l'utilisation des aéronefs et des équipages techniques, la complexité et la densité du trafic aérien, l'hébergement et la sécurité des passagers, la nécessité d'une planification préalable, l'évolution des opérations, la portée géographique des vols, la perturbation illégale des opérations aériennes, la maintenance en vol et les avis médicaux.

2. Besoin du contrôle d'exploitation à grande distance

2.1 Aujourd'hui, les communications de contrôle d'exploitation sont considérées comme des communications du service mobile aéronautique (R) relatives à la régularité des vols. La possibilité de telles communications, non ouvertes au public, est une condition préalable à remplir par les exploitants pour pouvoir exercer le droit de faire entreprendre, poursuivre, détourner ou terminer un vol. Alors que les exploitants jugent - dans ce contexte - le terme "régularité des vols" parfaitement acceptable et très utile pour distinguer ces communications des communications relatives à la "sécurité des vols",

quand on parle du contrôle de la circulation aérienne, ce terme prend un sens plus étendu et on considère que le contrôle d'exploitation s'exerce au moyen de communications, non ouvertes au public, assurant l'exploitaiton sûre, efficace et économique des aéronefs. D'où la nécessité d'un service capable d'assurer des liaisons téléphoniques directes entre les agents désignés par les exploitants et les aéronefs, où que ceux-ci se trouvent dans le monde.

2.2 L'image est maintenant assez claire. Le contrôle d'exploitation est un besoin reconnu par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et les demandes régionales indiquent qu'il faut permettre aux exploitants d'exercer ce contrôle. De nombreuses administrations ont fourni ou autorisé tous les moyens possibles d'un tel contrôle, sauf pour les communications à grande distance : seuls quelques exploitants ont en effet la possibilité de communiquer avec leurs aéronefs au-delà de la portée des installations en ondes métriques. Aujourd'hui, le seul moyen de communiquer avec un aéronef situé au-delà de la "portée optique" des émissions en ondes métriques est de recourir aux fréquences comprises entre 3 et 30 MHz. Or, pour les ondes décamétriques et les communications à grande distance, les services radioélectriques se font une telle concurrence que l'aviation civile internationale ne dispose que d'une portion limitée du spectre des ondes décamétriques. Pour répondre aux besoins de l'aviation civile, les fréquences disponibles ont été alloties aux zones géographiques définies dans l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications. Au départ, le monde est réparti en zones géographiques précisément délimitées, appelées zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP). A chaque ZLAMP sont alloties des fréquences à assigner, conformément aux plans régionaux de l'OACI, aux stations au sol comprises dans cette ZLAMP. Les aéronefs en vol dans une ZLAMP sont donc assurés de pouvoir communiquer avec toute station au sol qui dessert cette zone. Cette méthode fonctionne bien et rejoint les principes de l'OACI, consistant à définir les zones de responsabilité du contrôle de la circulation aérienne. Néanmoins, la demande mondiale de fréquences est si grande et les allotissements à chaque ZLAMP si nombreux qu'il faut répéter ces allotissements dans d'autres parties du monde, soit pour d'autres ZLAMP, soit pour des zones plus restreintes de passage des lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN). C'est pourquoi, alors que les plans ont été établis pour éviter, dans toute ZLAMP ou ZLARN, des brouillages causés par une autre zone, ces brouillages risquent de se produire lorsque les aéronefs sortent de la zone protégée. Cela pose un problème pour le contrôle d'exploitation, qui doit permettre à l'exploitant de communiquer avec ses aéronefs alors même que la station au sol de contrôle d'exploitation est très éloignée de la zone dans laquelle volent les aéronefs.

2.3 Pour les motifs ci-après : les réseaux radiotéléphoniques en ondes décamétriques actuels, exploités conformément aux pratiques recommandées par l'OACI, ne peuvent pas toujours assurer des liaisons de contrôle d'exploitation à grande distance :

1) les fréquences qu'utilisent ces réseaux sont alloties à des zones géographiques déterminées (ZLAMP et ZLARN); elles ne peuvent donc être utilisées pour des liaisons entre les exploitants et leurs aéronefs dans le monde entier;

2) chaque station faisant partie d'un réseau n'échange normalement de communications avec les aéronefs que dans une zone géographique définie (région d'information de vol/région de contrôle océanique), généralement moins étendue qu'une ZLAMP ou une ZLARN;

3) le mode et les méthodes d'exploitation, les fréquences employées et la charge de trafic dépendent des services de la circulation aérienne couverts par une région d'information de vol, c'est-à-dire par des distances ne dépassant habituellement pas 1.000 milles marins;

4) les fréquences supérieures à 19 MHz ne sont pas employées, ce qui limite, dans certaines conditions de propagation, les possibilités de liaison à très grande distance;

5) le relais de point à point des messages qui doivent être délivrés au-delà des limites définies des ZLAMP/ZLARN dépend du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA). En conséquence, les liaisons directes entre un exploitant et ses aéronefs sont exclues, ou sont admises avec un rang inférieur de priorité, moyennant des arrangements conclus entre les administrations intéressées au sujet des communications par fil sur le secteur public. Il peut en résulter un retard inadmissible, voire la non-remise des messages, ce qui nuit à la fiabilité des opérations aéronautiques.

2.4 Un nouveau besoin commun aux exploitants est maintenant manifeste : pouvoir communiquer avec leurs aéronefs en vue d'un contrôle d'exploitation dépassant l'infrastructure existante, principalement destinée aux services de la circulation aérienne. Compte tenu de la situation actuelle du service mobile aéronautique (R) et des allotissements de fréquence aux ZLAMP et aux ZLARN, ces fréquences sont trop peu nombreuses pour permettre, comme dans le cas des navires océaniques, d'établir à tout moment dans le monde entier des liaisons à grande distance entre les exploitants et leurs aéronefs. La Conférence administrative mondiale des radiocommunications du service mobile aéronautique (R) de 1978 révisera sans doute l'Appendice 27 de l'UIT pour mettre de nouvelles voies à la disposition dudit service; ces voies s'obtiendront en réduisant l'espacement des voies actuelles et en imposant l'introduction de la bande latérale unique. On pourra ainsi obtenir des voies supplémentaires et répondre aux besoins accrus des ZLAMP, des ZLARN et des VOLMET, ainsi que du contrôle d'exploitation.

3. Future conception du controle d'exploitation

3.1 A l'heure actuelle, environ 44 stations de contrôle d'exploitation établies au sol sont en service; de nombreuses autres doivent l'être dans un proche avenir. Si l'on mise sur les résultats de la Conférence aéronautique de 1978, on peut penser que de nombreuses stations aéronautiques privées pourront, moyennant la décision des différentes administrations, permettre aux sièges des compagnies aériennes de communiquer avec leurs aéronefs, où qu'ils se trouvent dans le monde. Ces stations aéronautiques privées fourniraient des services de contrôle d'exploitation à un ou plusieurs exploitants; elles seraient géographiquement centralisées et on ne compterait normalement pas plus d'une station aéronautique de contrôle d'exploitation par administration, sauf pour une zone telle qu'il faut plusieurs stations afin d'assurer un service fiable.

3.2 Bien que le service mondial du contrôle d'exploitation ait pour but de permettre à un exploitant de communiquer avec ses aéronefs en n'importe quel point du monde, au-delà des limites des zones existantes de passage des lignes aériennes mondiales, les fréquences alloties à ce service doivent nécessairement être partagées au maximum entre les stations aéronautiques qui assurent ce service. On peut y parvenir par partage dans le temps entre zones géographiques différentes et par partage des mêmes familles de fréquences ou des mêmes fréquences à l'intérieur d'une zone géographique donnée, selon la charge des voies et la distribution du trafic aérien des compagnies aériennes intéressées.

L'utilisation opérationnelle des fréquences concernées, conformément à la pratique suivie par le passé pour le service mobile aéronautique (R) à ondes décamétriques, demandera une coordination avec l'OACI, ainsi que le prévoit le numéro MOD 27/20 de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications (voir les propositions des Etats-Unis contenues dans le Document N° 4).

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)
1978
(Genève, ~~1977~~)

Document N° 28-F
13 mai 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

Note du Secrétaire général

ELABORATION D'UN PROGRAMME D'ORDINATEUR

J'ai l'honneur de transmettre à la Conférence l'exemplaire ci-joint du document N° 211 de la Commission d'études 8 du CCIR.

M. MILI
Secrétaire général

Annexe : 1

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

ANNEXE

Documents
Commissions d'études du CCIR
Période 1974 - 1978

Doc. 8/211-F
20 avril 1977

Reçu : 20 avril 1977

SECRETARIAT DU CCIR

(Texte original : anglais)

Note du Directeur

Au cours de la réunion spéciale qu'a tenue la Commission d'études 8 du CCIR en vue de préparer les bases techniques de la Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour le service mobile aéronautique (R), il a été décidé que le Secrétariat du CCIR étudierait la possibilité d'élaborer un programme d'ordinateur pour le calcul des voies exemptes de produits d'intermodulation du 3ème ordre.

L'Administration suisse a mis à notre disposition un programme d'ordinateur* et un catalogue de voies exemptes de produits d'intermodulation.

Ce programme d'ordinateur a été adapté par le Secrétariat du CCIR aux fins d'utilisation par l'ordinateur de l'UIT et le catalogue a été développé. Avec l'assentiment du Rapporteur principal de la Commission d'études 8, ce programme d'ordinateur a été transmis à l'IFRB afin que le Comité en fasse usage dans son travail préparatoire et au cours du stade de planification de la CAMR AER (R), 1978.

* Rapport de recherche N° F 31.1096 de l'Entreprise suisse des PTT. Calcul des séries de canaux exempts d'intermodulation du 3ème ordre et de leurs spectres perturbateurs pour les radiotéléphones mobiles (en langue allemande)

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

1978
(Genève, ~~1977~~)

Document N° 29-F
13 juin 1977
Original : russe

SEANCE PLENIERE

Union des Républiques Socialistes Soviétiques

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

Le Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R), adopté en 1966 et entré en vigueur en avril 1970, était fondé sur les demandes exprimées dans la gamme des ondes décamétriques et sur l'état de la technique des radiocommunications à l'époque où le Plan a été établi.

Depuis cette époque, l'aviation civile a considérablement progressé dans bien des parties du monde et la densité de la circulation aérienne sur les routes aériennes, nationales ou internationales, s'est en conséquence grandement accrue. Le besoin de voies radioélectriques supplémentaires est, ces dernières années, devenu manifeste, y compris pour l'émission et la réception des signaux météorologiques nécessaires à la commande des vols à grande distance.

Par ailleurs, le progrès de la technologie radioélectrique permet maintenant d'imposer au service mobile aéronautique (R) des conditions plus strictes qu'auparavant pour rendre plus efficace l'utilisation du spectre des fréquences tout en augmentant la portée et la fiabilité des communications afin d'accroître la sécurité de la navigation aérienne.

Revoir le Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) en se fondant sur l'application de la technique de la bande latérale unique permettrait de multiplier au moins par deux le nombre des fréquences disponibles.

On trouvera ci-après les principales propositions de l'Administration des télécommunications de l'URSS au sujet du remaniement de l'actuel Appendice 27.

URS/29/1 1. Modification des ZLAMP, ZLARN et Zones VOLMET

Depuis l'adoption de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications, la structure des routes nationales ou internationales que suivent les avions de l'Aéroflot et d'autres compagnies aériennes a beaucoup changé, ce à quoi s'ajoute l'ouverture de nouveaux aéroports.

Compte tenu de ces changements, l'Administration de l'URSS propose :

1.1 d'étendre vers l'est la ZLAMP-EU;

1.2 d'étendre vers l'est la ZLAMP-ME;

1.3 d'étendre vers l'ouest la ZLAMP-NP;

1.4 de créer une nouvelle zone, la ZLAMP-CEA, pour les vols internationaux dans la partie centrale de l'Asie orientale;

1.5 de créer une nouvelle zone, la ZLAMP-NCA (Asie du Nord et Asie centrale) pour les vols internationaux au-dessus du territoire de l'Union soviétique;

1.6 de ne pas modifier les limites des ZLARN-2 et 3, ni celles des subdivisions de zone 2A, 2B, 2C, 3A, 3B et 3C qui couvrent le territoire de l'Union soviétique;

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

1.7 de définir d'une façon plus satisfaisante la zone ME-MET afin de pouvoir obtenir les données météorologiques nécessaires aux vols internationaux au-dessus du Moyen-Orient et de l'Asie centrale;

1.8 de définir d'une façon plus satisfaisante les limites des zones d'émission et de réception SEA-MET afin d'améliorer le service de données météorologiques destiné aux vols internationaux dans la région du sud-est asiatique;

1.9 de créer une nouvelle zone d'émission et de réception, la zone NCA-MET (Asie septentrionale et Asie centrale), afin de pouvoir fournir des données météorologiques aux équipages techniques des avions qui survolent le territoire de l'Union soviétique au cours de vols internationaux.

Les propositions détaillées présentées par l'Administration des télécommunications de l'URSS au sujet des limites de ces zones se trouvent dans l'Annexe 1 (voir les numéros 27/84, 27/85, 27/93A, 27/94, 27/102, 27/102A, 27/110-27/117, 27/181, 27/181A, 27/181B, 27/184 et 27/185).

URS/29/2 2. Méthode de détermination des besoins de fréquences

La modification des limites de zones existantes, la création de nouvelles zones et l'augmentation constante du trafic de l'aviation civile sur les routes aériennes nationales et internationales entraînent de nouveaux besoins de fréquences pour assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité des vols.

De l'avis de l'Administration des télécommunications de l'URSS, la méthode suivie par la CAMR-66 pour déterminer les besoins de fréquences et planifier les allotissements de manière à établir l'actuel Appendice 27 au Règlement des radiocommunications était suffisamment objective. Rappelons que cette méthode consiste à fonder les calculs sur la durée totale des vols de tous les avions passant par toutes les routes (des ZLAMP et des ZLARN) comprises dans les limites des zones intéressées, en appliquant un coefficient de croissance prospective de la circulation aérienne dans les zones en question. Les évaluations du nombre nécessaire de fréquences de la gamme des ondes décamétriques, effectuées depuis 1964 en suivant cette méthode, montrent une concordance tout à fait satisfaisante entre les données calculées et les besoins réels de l'exploitation.

URS/29/3 3. Besoins de fréquences pour les ZLAMP, ZLARN et zones VOLMET

L'Annexe 2 indique les besoins de fréquences pour les ZLAMP (EUR, MID, NP, CEA, NCA), les ZLARN (2A, 2B, 2C, 3A, 3B, 3C) et les zones VOLMET (EUR-MET, MID-MET, PAC-MET, SEA-MET, NCA-MET), calculés en suivant la méthode utilisée par la CAMR-66. Les calculs sont fondés sur les données relatives à une semaine représentative, en août 1975 (du dimanche 15 août 1977 à 0001 heure TMG au samedi 21 août 1975 à 2400 heures TMG) dans les voies alloties à l'URSS.

Le nombre des fréquences pour les ZLARN-2 et 3 et pour le contrôle d'exploitation des vols a été déterminé en partant d'une analyse de la circulation aérienne sur de longues routes et du besoin réel de communications à grande distance en ondes décamétriques pour les avions qui suivent ces routes.

URS/29/4 4. Caractéristiques des équipements à bande latérale unique

La demande croissante de voies radioélectriques pour le service mobile aéronautique (R) rend indispensable l'emploi de la technique de la bande latérale unique en radiotéléphonie, ainsi que l'amélioration des paramètres d'émission et de réception des appareils radioélectriques pour pouvoir réduire l'espacement entre voies adjacentes.

Pour diminuer cet espacement, il faut prévoir dans les nouveaux émetteurs à bande latérale unique une bande de fréquences acoustiques entre 300 et 2 700 Hz et réduire les rayonnements non essentiels et hors bande aux niveaux suivants :

- 30 dB pour les écarts allant de 1,5 à 4,5 kHz par rapport à la fréquence assignée,

- 38 dB pour les écarts allant de 4,5 à 7,5 kHz par rapport à la fréquence assignée.

Pour les écarts dépassant 7,5 kHz, l'affaiblissement des rayonnements non essentiels devra être de -43 dB + 10 log P (W) pour une puissance d'émission inférieure à 50 W et de 60 dB pour une puissance d'émission supérieure à 50 W.

L'Administration de l'URSS estime que les émetteurs à bande latérale unique du service mobile aéronautique (R) doivent pouvoir faire, outre les émissions de la classe fondamentale A3J, des émissions appartenant aux classes suivantes :

- A3H, pendant la période de transition au Plan de l'Appendice 27 MOD et sur les fréquences utilisées aux fins de recherches et de sauvetage, 3 023 (3 023,5) kHz et 5 680 kHz;

- A3A, pour les avions supersoniques;

- A2H, pour les systèmes d'appel sélectif et, si l'administration le désire, des émissions des classes A1, F1, A7J et A9J pour la télégraphie et la transmission de données.

Si l'on considère l'introduction de la technique de la bande latérale unique, jointe à la possibilité d'utiliser d'autres classes d'émission (F1, par exemple) dans les voies de l'Appendice 27, il conviendrait, aux fins d'exploitation et d'inscription des stations radioélectriques, d'indiquer dans les tableaux de fréquences de l'Appendice 27 révisé à la fois la fréquence nominale de l'onde porteuse (fréquence de référence) et la fréquence assignée, distante de 1 400 Hz de celle de l'onde porteuse dans le cas du système de la bande latérale unique.

URS/29/5 5. Procédure de révision du Plan d'allotissement de fréquences

Le passage à une nouvelle grille de fréquences, avec espacement des voies moindre que les 7 ou 8 kHz actuellement spécifiés dans l'Appendice 27, entraînera nécessairement la modification des fréquences nominales du tableau du numéro 27/16 en même temps que le transfert de toutes les stations du service mobile aéronautique (R) sur de nouvelles voies. Pour maintenir l'utilisation des voies de l'actuel Appendice 27, fruit de l'exploitation par les différents usagers, ainsi que pour simplifier l'établissement d'un nouveau Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R), l'Administration de l'URSS est d'avis d'appliquer la procédure de révision ci-après décrite :

URS/29/6 5.1 établir une grille de fréquences composée de différentes parties appropriées aux bandes de fréquences, avec espacement des voies de 6 kHz, en conservant dans chaque bande la fréquence nominale de l'onde porteuse de la première voie (fréquence inférieure);

URS/29/7 5.2 transférer les allotissements contenus dans le Plan actuel (numéros 27/195 - 27/207) sur les nouvelles fréquences nominales en décalant tous ces allotissements vers le bas, c'est-à-dire vers les fréquences inférieures de chaque bande. Pour assurer la fiabilité des communications pendant la période de transition, le passage aux nouvelles fréquences nominales ne s'effectuerait cependant pas simultanément dans toutes les bandes de fréquences;

URS/29/8 5.3 stipuler qu'à la fin de la période de transition, tous les allotissements mentionnés au point 5.2 devront avoir été transférés au système de la bande latérale unique, en utilisant la bande latérale supérieure;

URS/29/9 5.4 prévoir la création de voies supplémentaires à bande latérale unique :

5.4.1 avec une fréquence de l'onde porteuse inférieure de 3 kHz à celle de l'onde porteuse de la voie mentionnée au point 5.1;

5.4.2 formées, avec un espacement de 3 kHz, dans les bandes libérées de l'exploitation avec double bande latérale par la réduction à 6 kHz de l'espacement des voies de l'actuel Appendice 27;

5.4.3 constituées dans la bande 21 960 - 22 000 kHz.

Les voies mentionnées aux points 5.4.2 et 5.4.3 continueront à pouvoir être utilisées pendant la période de transition après les opérations mentionnées au point 5.2, c'est-à-dire jusqu'à la date de mise en vigueur du nouvel Appendice 27 (pour illustration, voir l'Annexe 3 - Etapes de la modification du Tableau des fréquences dans la bande 17 900 - 17 970 kHz);

URS/29/10 5.5 allotir les fréquences des voies supplémentaires à bande latérale unique aux zones nouvellement créées, définir les fréquences nominales pour le service du contrôle de la circulation aérienne et allotir des fréquences supplémentaires aux zones existantes;

URS/29/11 5.6 si cela est nécessaire, allotir des fréquences additionnelles aux zones dans les voies mentionnées au point 5.2, compte tenu des dispositions de la Section II.B de l'Appendice 27;

URS/29/12 5.6.1 puisque les données théoriques et expérimentales ont montré la possibilité d'un rapport de protection signal/bruit de 15 dB pour la classe d'émission A3J adoptée par la CAMR-66, il serait souhaitable de retenir les contours approuvés par cette Conférence à titre de base technique de la planification des allotissements de fréquence.

URS/29/13 6. Révision du texte de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications

L'examen du Plan d'allotissement de fréquences montre la nécessité d'apporter un certain nombre d'amendements à l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications. Il convient notamment d'inclure dans ledit appendice une définition de l'expression "communications pour la commande des vols dans le service aéronautique".

On trouvera des propositions précises et détaillées dans l'Annexe 1 (voir les numéros 27/8A, 27/9, 27/9A, 27/16, 27/50, 27/50.1, 27/188, 27/190, 27/194).

Annexes : 3

A N N E X E 1

AMENDEMENTS ET ADJONCTIONS A APPORTER A L'APPENDICE 27 AU REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS

URS/29/14 ADD 27/8A

Les communications destinées à la commande des vols dans le service aéronautique sont les communications utilisées dans le service mobile aéronautique (R) pour toutes les opérations de commande de vol, du décollage à l'atterrissage.

URS/29/15 MOD 27/9

Une famille de fréquences du service mobile aéronautique (R) est un groupe de 2 à 5 fréquences choisies dans différentes bandes du service mobile aéronautique (R), destiné à l'établissement de communications entre les stations d'aéronef et les stations aéronautiques correspondantes dans les limites d'une zone d'exploitation définie (voir les numéros 27/189 - 27/207).

URS/29/16 ADD 9A

Une "voie commune" est une voie allotie en commun à plusieurs zones sans tenir compte des conditions de brouillage réciproque et son emploi fait l'objet d'un accord entre les administrations intéressées.

Note : transfert du numéro 27/194 dans la section des définitions.

URS/29/17 MOD 27/16

On trouvera dans le tableau ci-après la liste des fréquences des ondes porteuses (fréquences de référence) et des fréquences assignées alloties dans les bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R), sur la base des espacements entre fréquences spécifiés au numéro 27/10 :

URS/29/18 MOD 27/50

1.1 Téléphonie - modulation d'amplitude :

- double bande latérale (A3)[1)]
- bande latérale unique, onde porteuse réduite (A3A)
- bande latérale unique, onde porteuse complète (A3H)[1)]
- bande latérale unique, onde porteuse supprimée (A3J)
- ~~deux bandes latérales indépendantes (A3B)~~

URS/29/19 ADD 27/50.1

1) Les émissions des classes A3 et A3H ne peuvent être utilisées que sur les fréquences 3 023 (3 023,5) kHz et 5 680 kHz, ainsi que sur les voies de travail des ZLARN, jusqu'au 1er février 1987 à des fins nationales et à condition de ne pas causer de brouillage nuisible à l'exploitation des voies des ZLAMP.

URS/29/20 MOD 27/84

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales - EUROPE (ZLAMP-~~EU~~ EUR)

Du point 33°N 12°W, par les points 54°N 12°W, 70°N 00°, 74°N 40°E, ~~40°N-40°E~~, 74°N 52°E, 60°N 52°E, 40°N 36°E, 29°N 35°30'E, 32°N 13°E, jusqu'au point 33°N 12°W.

URS/29/21 SUP 27/85

URS/29/22 ADD 27/93A

Zone de passage des lignes mondiales principales - NORD DE L'ASIE CENTRALE (ZLAMP-NCA)

Du pôle Nord, par les points 75°N 10°E, 60°N 25°E, 30°N 25°E, 30°N 73°E, 37°N 73°E, 49°N 85°E, 42°N 97°E, 42°N 110°E, 30°N 135°E, 65°N 170°E, jusqu'au pôle Nord.

URS/29/23 MOD 27/94

Zone de passage des lignes mondiales principales - NORD PACIFIQUE (ZLAMP-NP)

Du pôle Nord, par les points 60°N 135°W, 47°N 118°W, 30°N 165°W, 30°N 115°E, 41°N 116°E, 55°N 135°E, jusqu'au pôle Nord.

URS/29/24 ADD 27/102A

Zone de passage des lignes mondiales principales - CENTRE DE L'ASIE ORIENTALE (SLAMP-CEA)

Du point 55°N 124°E, par les points 37°N 145°E, 26°N 130°E, 0°130°E, 0°80°E, 18°N 62°E, 37°N 67°E, 55°N 80°E, jusqu'au point 55°N 124°E.

NOC 27/110 - 27/117

URS/29/25 MOD 27/181

Zone VOLMET - MOYEN ORIENT

La zone de réception ~~ME~~ MID-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 50°N 80°E, passe par les points ~~29°N-80°E~~ 50°N 90°E, 35°N 90°E, 27°N 85°E, 16°N 78°E, 22°N 56°E, 16°N 42°E, 30°N 30°E, ~~15°N-42°E, 20°N-20°E, 40°N-20°E,~~ 51°N 30°E, 57°N 37°E, pour rejoindre le point 50°N 80°E

URS/29/26 ADD 27/181A

Zone VOLMET - NORD DE L'ASIE CENTRALE

La zone NCA-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 76°N 32°E, passe par les points 80°N 90°E, 75°N 168°W, 66°N 168°W, 48°N 160°E, 42°N 135°E, 50°N 130°E, 50°N 90°E, 35°N 70°E, 45°N 30°E, 60°N 20°E, pour rejoindre le point 76°N 32°E.

URS/29/27 ADD 27/181B

La zone de réception NCA-MET est délimitée par une ligne qui, partant du pôle Nord, passe par les points 40°N 168°W, 30°N 140°E, 30°N 20°E, pour rejoindre le pôle Nord.

URS/29/28 MOD 27/184

Zone VOLMET - SUD-EST ASIATIQUE (SEA-MET)

La zone d'allotissement SEA-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point ~~29°N-86°E~~ 55°N 75°E, passe par les points ~~15°N-105°E~~ 55°N 135°E, 45°N 135°E, 35°N 155°E, 10°N 130°E, 10°S 155°E, 35°S 155°E, 35°S 116°E, 8°N 75°E, 26°N 65°E, pour rejoindre le point 55°N 75°E.

URS/29/29 MOD 27/185

La zone de réception SEA-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point ~~35°N-50°E~~ 55°N 50°E, passe par les points 55°N 180°, 50°S 180°, 50°S 70°E, 8°N 70°E, 8°N 50°E, pour rejoindre le point 55°N 50°E.

URS/29/30 MOD 27/188

Le Plan suivant d'allotissement de fréquences par zones ne comprend pas les fréquences alloties sur une base mondiale (voir les numéros 27/190 et 27/195-27/207).

URS/29/31 ADD 27/190

La liste des fréquences alloties sur une base mondiale est donnée ci-après.

URS/29/32 SUP 27/194

ANNEXE 2

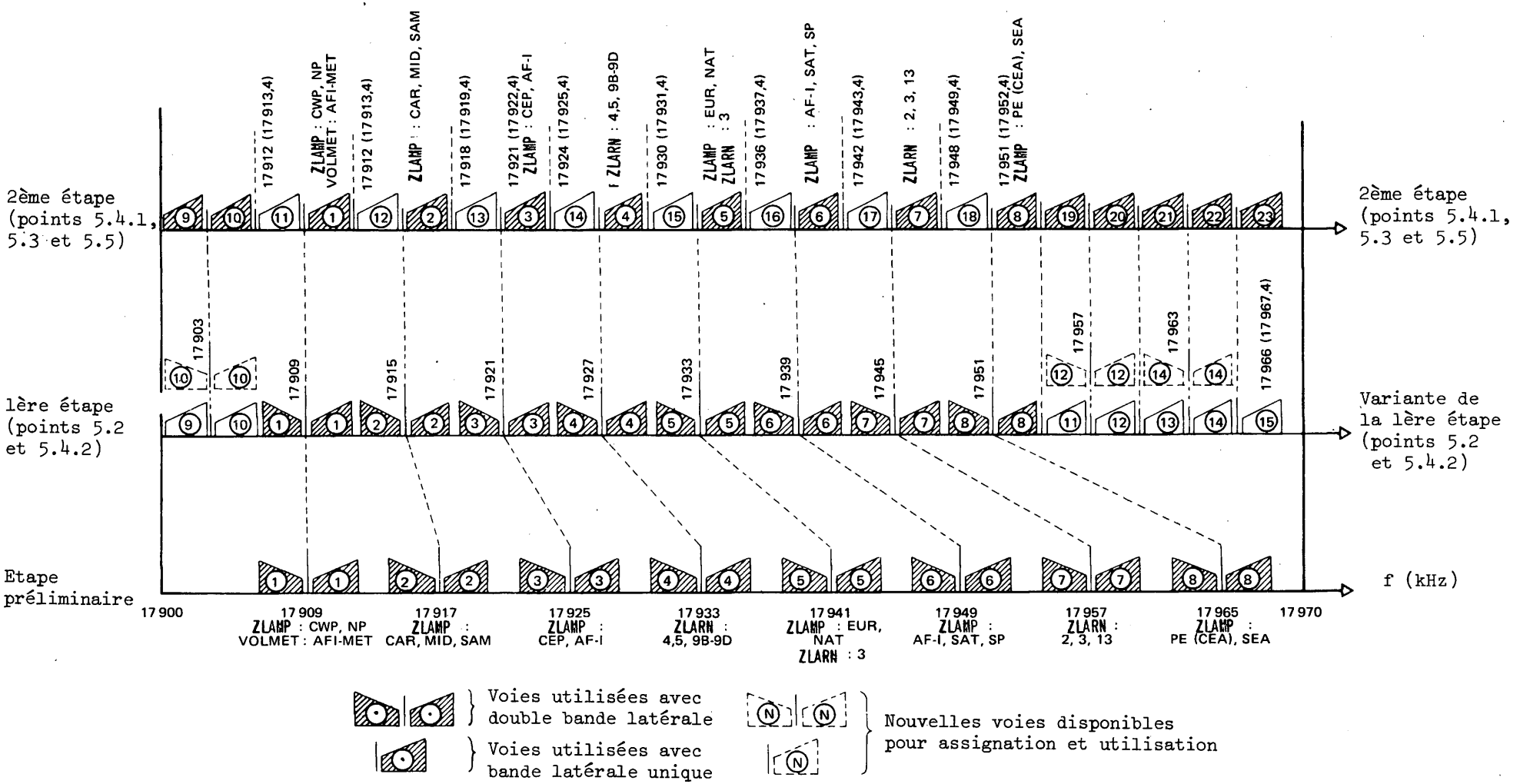
BESOINS DE VOIES RADIOELECTRIQUES POUR LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

DANS LES ZLAMP, ZLARN ET ZONES VOLMET

Bande de fréquences (MHz)	3.0		3.5		4.7		5.6		6.6		9.0		10		11.3		13.3		18.0		22.0		Total	
Nombre de voies Area	Utilisées selon le Plan de l'Appendice 27	Fréquences additionnelles	Utilisées selon le Plan de l'Appendice 27	Fréquences additionnelles	Utilisées selon le Plan de l'Appendice 27	Fréquences additionnelles	Utilisées selon le Plan de l'Appendice 27	Fréquences additionnelles	Utilisées selon le Plan de l'Appendice 27	Fréquences additionnelles	Utilisées selon le Plan de l'Appendice 27	Fréquences additionnelles	Utilisées selon le Plan de l'Appendice 27	Fréquences additionnelles	Utilisées selon le Plan de l'Appendice 27	Fréquences additionnelles	Utilisées selon le Plan de l'Appendice 27	Fréquences additionnelles	Utilisées selon le Plan de l'Appendice 27	Fréquences additionnelles	Utilisées selon le Plan de l'Appendice 27	Fréquences additionnelles	Utilisées selon le Plan de l'Appendice 27	Fréquences additionnelles
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
2A	5	10	4	7	2	8	4	8	5	8	5	2	2	1									27	44
2B	7	4	4	4	4	3	7	6	6	6	2	1											30	24
2C	9	8	6	3	4	4	9	2	7	5	4		1	1									40	23
2													4		6		1	1	1				12	1
3A	3	8	4	4	2	2	2	7	6	6	6	1											23	28
3B	6	10	2	5	2	4	4	10	4	6	12	1	1	1									31	37
3C	5	10	3	5	4	4	4	8	3	8	4	1	1	2									24	38
3													3		3	1	1		2			1	9	2
OPN (contrôle de la circulation aérienne)				1				2		3		2		1		3		3		3		2		20
ZLAMP - EUR	1		1		1		1		2		2				1				1				10	
ZLAMP - MID			2				1		1		1		1				1		1				8	
ZLAMP - CEA		2		1				2		1		2		1		1		2		1				13
ZLAMP - NP	1					1	1			2	1					1	1		1				5	4
ZLAMP - NCA		1		2				1		3		2		1		1		1		1		1		12
EUR - MET	2			1		1	2				1	1			1	1	1						7	4
MID - MET	2			1			1		1	2	1	2			1	1							6	6
PAC - MET	1					1	1		1	1	1				1	1	1	1					6	4
SEA - MET		1	1	1				1	1	2		2	1			1							3	7
NCA - MET				1		1		2		1		1				1		1						8

ANNEXE 3

PROGRAMME DE MODIFICATION DU TABLEAU DES FREQUENCES DANS LA BANDE 17 900 - 17 970 kHz



UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)
1978
(Genève, ~~1977~~)

Document N° 30-F
15 août 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

République fédérale d'Allemagne

DEMANDES DE FREQUENCES

Voir annexe.

Annexe : 1

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

ANNEXE

D/30/1

DEMANDES DE FREQUENCES

Bande de fréquences (kHz)	Demandes de fréquences pour les communications ZLARN		Observations (y compris les fréquences en service pour le "contrôle d'exploitation à grande distance" et les zones d'exploitation)
	Nombre de fréquences utilisées Allotissements de l'Appendice 27	Nombre de fréquences requises dans l'Appendice 27 révisé	
1. 2850-3025	-	-	ZLARN 1/1B : besoins inchangés
2. 3400-3500	2	2	1 fréq. pour SIV national, 1 fréq. pour CE zone EUR
3. 4650-4700	-	2	pour CE dans zone EUR
4. 5450-5480 (Rég. 2)	-	-	
5. 5480-5680	4	1	pour SIV national
6. 6525-6685	3	2	pour CE ZLAMP EUR, NAT, MID, AFI et ZLARN 2B et 3A
7. 8815-8965	2	-	
8. 10005-10100	4	1	pour CE dans le monde entier
9. 11275-11400	4	-	
10. 13260-13360	3	1	pour CE dans le monde entier
11. 17900-17970	2	1	pour CE dans le monde entier

Demandes de fréquences pour les ZLAMP et les zones VOLMET

ZLAMP-EUR et zone VOLMET EUR-MET : besoins de fréquences inchangés
ZLAMP-NAT : demande de trois familles de fréquences supplémentaires
Zone VOLMET NAT-MET : demande d'une famille de fréquences supplémentaire

(Les abréviations ci-dessus utilisées sont conformes aux abréviations proposées dans les Doc. 6 et 7)

UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)
1978
(Genève, ~~1977~~)

Document N° 31-F
16 septembre 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

Australie

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

Tolérances de fréquence

1. Introduction

1.1 Il convient de modifier les tolérances actuellement spécifiées dans l'Appendice 3 au Règlement des radiocommunications pour les bandes d'ondes décamétriques du service mobile aéronautique (R) afin de tenir compte des conditions requises par l'utilisation de la bande latérale unique (BLU). En effet, ces tolérances qui doivent être au maximum de $10/10^5$ ne permettent pas l'exploitation efficace d'un service à BLU. Avec des tolérances aussi larges, les dérives de fréquence peuvent être de nature à provoquer une sérieuse diminution de l'intelligibilité. La tolérance devrait être fixée à $\pm$ 75 Hz pour les stations d'aéronefs et à $\pm$ 10 Hz pour les stations aéronautiques, ces valeurs n'entraînant qu'une légère dégradation de l'intelligibilité, et laissant aux administrations nationales le maximum de souplesse dans le choix des tolérances correspondant le mieux à leurs conditions. Si les circonstances imposent des tolérances plus strictes, elles pourront être fixées par l'organisme responsable. C'est cette méthode qui a été appliquée dans l'Annexe 10 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, où les tolérances admises pour les stations internationales d'aéronef sont de $\pm$ 20 Hz et celles applicables aux stations aéronautiques de $\pm$ 10 Hz.

1.2 On trouvera à l'Appendice 3 la modification qu'il est proposé d'apporter au Règlement des radiocommunications pour y incorporer la proposition ci-dessus.

2. Examen de la question

2.1 De façon générale, ce sont les opérateurs de l'aviation générale qui bénéficieront des avantages offerts par une tolérance nationale de $\pm$ 75 Hz. Compte tenu de cette tolérance et du caractère des opérations effectuées par l'aviation générale, la dérive de fréquence maximale demeurera inférieure à 100 Hz. Si l'on compare l'intelligibilité aux courbes de la dérive de fréquence figurant dans le Rapport 590 du CCIR, on constate qu'un décalage de fréquence de 100 Hz correspond, dans le cas le plus défavorable, à une perte de 1 dB dans le système.

2.1.1 Pour une tolérance de $\pm$ 75 Hz, on aura une erreur maximale de 97 Hz dans laquelle les tolérances seront réparties comme suit :

75 Hz = tolérance admise pour l'équipement de l'aéronef
10 Hz = tolérance admise pour l'équipement au sol
12 Hz = effet Doppler.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

2.1.2 Le décalage de fréquence maximal dû à l'effet Doppler n'est que de 12 Hz du fait que les aéronefs volent à moins de 1.100 km/heure et que, lorsqu'ils se trouvent à l'intérieur des frontières nationales, ils n'utilisent pas de bandes de fréquences supérieures à la bande des 11 MHz. En réalité, les fréquences allouées aux ZLARN sont rarement supérieures aux fréquences de la bande précitée.

2.2 C'est dans le domaine de la maintenance des installations qu'une tolérance de fréquence plus large (± 75 Hz) offrira aux opérateurs de l'aviation générale le moyen de réaliser des économies. Avec cette tolérance, il ne sera pas nécessaire en effet de procéder souvent à des opérations de maintenance afin de compenser les erreurs de fréquence inhérentes aux émetteurs-récepteurs.

Les facteurs principaux qui exercent une influence sur la stabilité de fréquence sont les suivants :

a) dérive à long terme

b) stabilité à court terme

c) précision du réglage initial.

Lorsque, en raison de l'effet conjugué de ces imprécisions, la fréquence dépasse la tolérance admise, il devient nécessaire de procéder à un nouveau réglage de l'émetteur-récepteur. Nous allons étudier plus en détail l'influence des facteurs mentionnés ci-dessus et faire une estimation de la période de maintenance requise.

2.2.1 La stabilité à long terme d'un oscillateur à quartz dépend en grande partie du vieillissement du quartz. La stabilité maximale que peuvent garantir les constructeurs de ces appareils pour les quartz soudés à froid est de 2×10^{-6} par an [1], à condition toutefois que les quartz aient subi un traitement de vieillissement accéléré. Dans la bande des 11 MHz, ce vieillissement peut entraîner un décalage de fréquence maximal de + 23 Hz par an.

2.2.2 Les problèmes posés par la stabilité à court terme des oscillateurs à quartz sont connus de tous et ne seront pas examinés ici en détail. Pour un émetteur-récepteur d'aéronef à BLU, la stabilité à court terme est généralement de l'ordre de 5×10^{-7}.

2.2.3 Les erreurs du réglage initial peuvent être dues soit à un manque d'expérience dans ce domaine, soit à un équipement d'essai trop peu précis.

2.2.3.1 La précision de cet équipement est en rapport direct avec la précision de mise en service initiale. Une tolérance de fréquence rigoureuse nécessitera probablement une précision de réglage initial de ± 2 Hz. Pour atteindre cet objectif, la précision de l'équipement d'essai doit être de l'ordre de ± 0,2 Hz. Cette précision serait donc de 2×10^{-8} pour le réglage sur une fréquence de 11 MHz. Pour réaliser une précision de cet ordre, l'équipement d'essai doit être de la qualité d'un étalon de fréquence au rubidium. A titre d'exemple, on peut citer l'étalon de fréquence au rubidium d'un modèle Hewlett Packard 506A dont le prix est de 8.910 dollars des Etats-Unis.

2.2.3.2 Avec une tolérance de ± 75 Hz, on pourrait admettre à l'origine une erreur de ± 10 Hz. Eu égard à cette erreur, la précision requise de l'équipement d'essai serait de 1×10^{-7} à 11 MHz. On peut généralement obtenir une telle précision à partir d'émissions de fréquences étalon (WWV), même en tenant compte du décalage de fréquence du signal causé par l'ionosphère. Ce signal peut être utilisé pour étalonner des appareils destinés à des essais de caractère général. A titre d'exemple, on peut citer le compteur modèle Hewlett Packard HP 5328A, dont le prix est de 1.430 dollars des Etats-Unis.

2.2.3.3 Les facteurs intervenant dans l'expérience requise pour régler un émetteur-récepteur sur la fréquence centrale exacte sont nombreux et il n'est pas possible de les formuler en termes quantitatifs, mais ils constituent un élément qui peut avoir des conséquences notables.

2.2.3.4 Le diagramme de l'Appendice 1 montre le rapport existant entre la tolérance de fréquence et la période de maintenance nécessaire pour garantir que l'équipement fonctionnera constamment dans les limites de la tolérance fixée (on a supposé que le vieillissement du quartz était de 2×10^{-6} par an).

2.2.3.5 Prenons l'exemple d'un émetteur-récepteur fonctionnant dans une gamme de fréquences maximale de 12 MHz et dont la tolérance de fréquence à court terme est de 5×10^{-7}. Cet appareil pourrait fonctionner hors des limites d'une tolérance de ± 20 Hz six mois environ après le réglage initial. La raison en est qu'à 12 MHz, on compte 6 Hz de tolérance pour la stabilité de fréquence à court terme et 2 Hz pour l'erreur se produisant lors de la mise en service initiale, de sorte qu'il reste 12 Hz pour le vieillissement à long terme du quartz. Pour 23 Hz par an, cela peut se produire en 6 mois.

2.2.3.6 Si la tolérance est de ± 75 Hz, la période s'écoulant avant que l'émetteur-récepteur puisse fonctionner hors des limites de tolérance peut atteindre 30 mois. Cela implique à l'origine une tolérance de ± 10 Hz.

2.3 D'après l'expérience de l'Australie, les émetteurs-récepteurs à ondes décamétriques utilisés par les aéronefs de l'aviation générale font habituellement l'objet d'une révision générale à intervalles compris entre 1 année et demie et 2 ans. Si on adopte par exemple une tolérance de ± 20 Hz, les périodes de maintenance devront obligatoirement se répéter tous les 6 mois pour que l'on soit assuré que les émetteurs-récepteurs fonctionnent bien conformément aux dispositions du Règlement des radiocommunications.

L'Appendice 2 montre le rapport entre la tolérance de fréquence et les frais de maintenance d'un récepteur dans un avion léger.

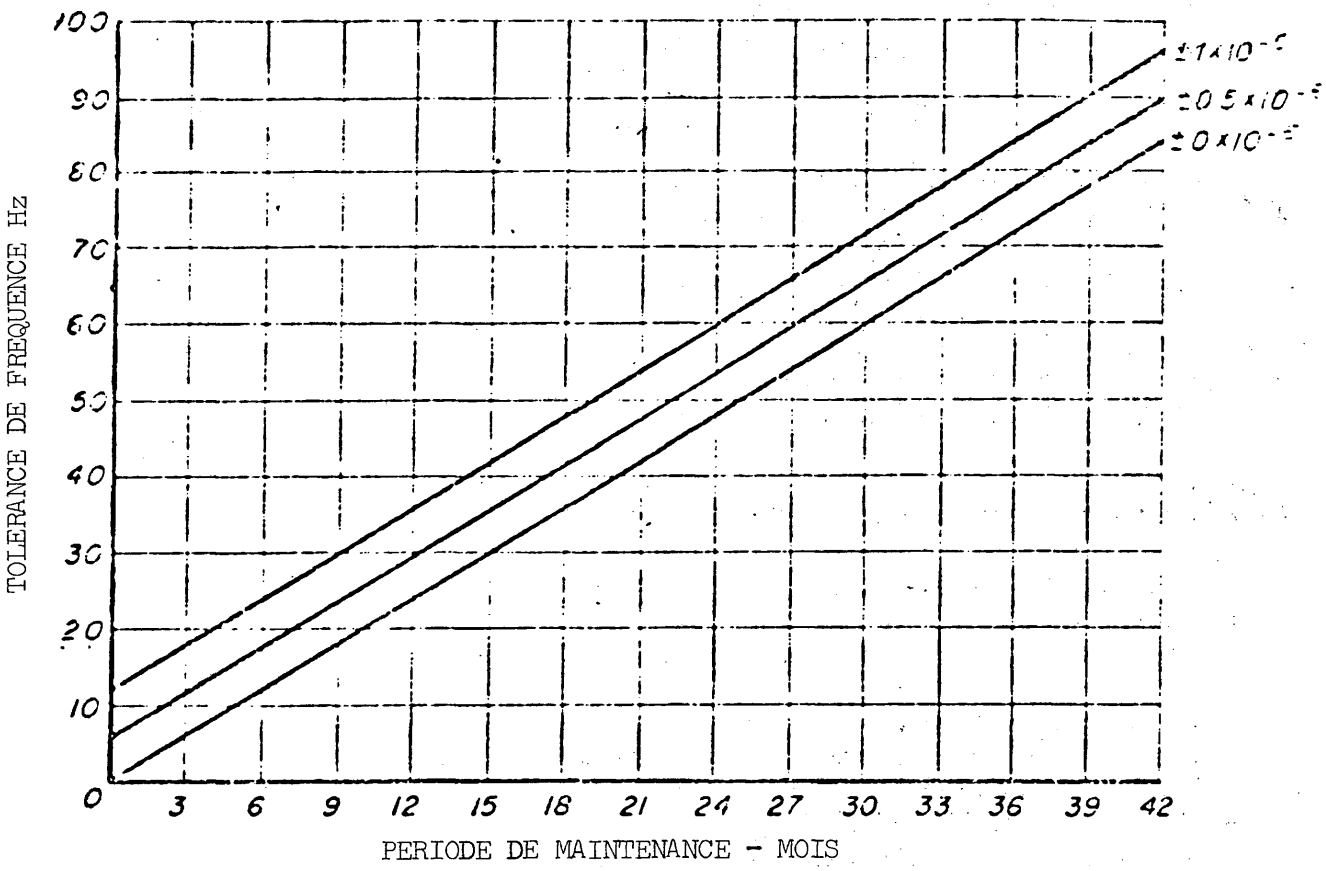
REFERENCE

Projet de Rapport [Décembre 1976] — Commission électrotechnique internationale, Commission technique N° 49 (Secrétariat) 101, appareils piézoélectriques pour le contrôle et le choix des fréquences

Appendices : 3

A P P E N D I C E 1

DIAGRAMME DES TOLERANCES DE FREQUENCE PAR RAPPORT AUX PERIODES DE MAINTENANCE POUR DIVERSES STABILITES A COURT TERME DES OSCILLATEURS

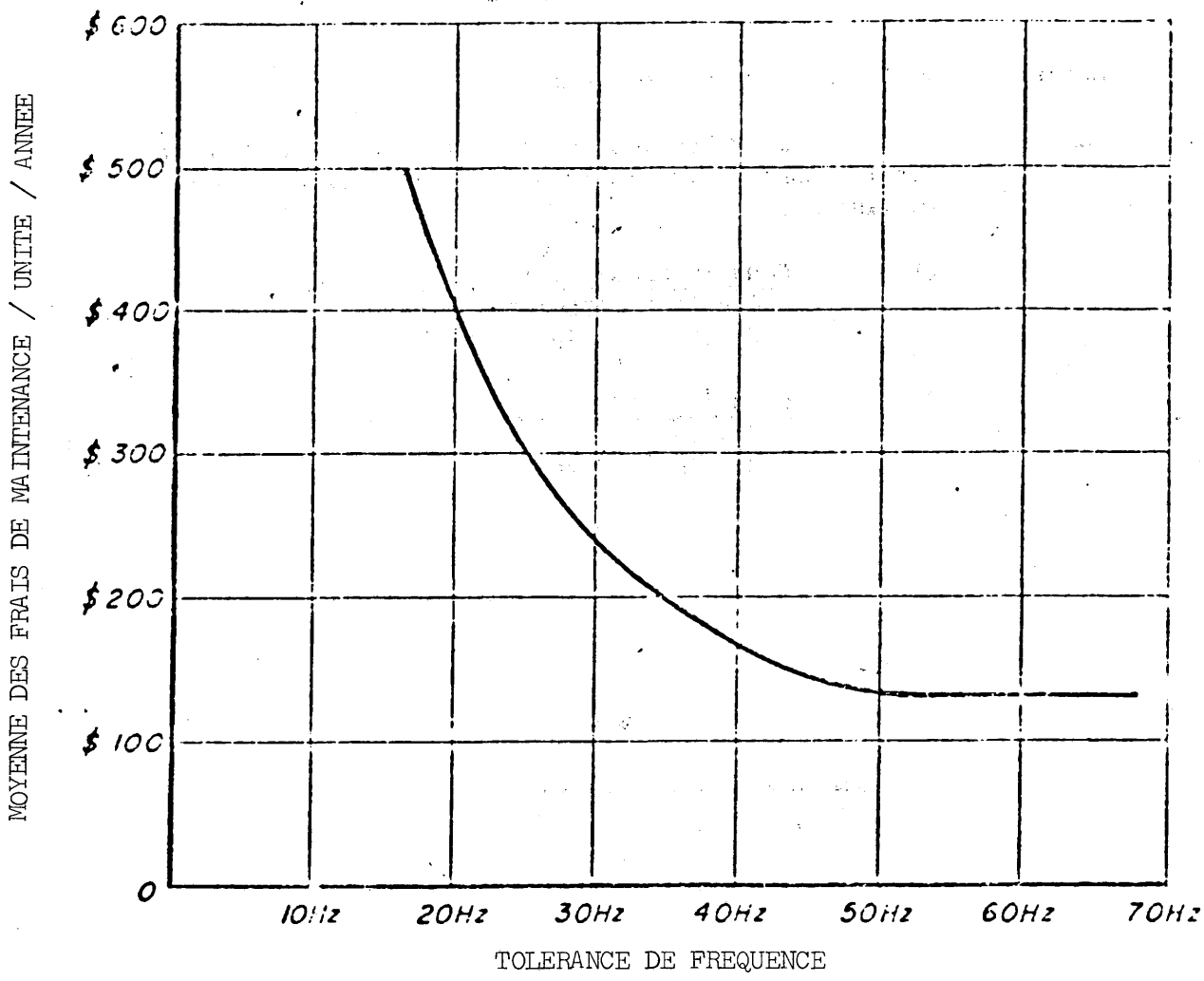


Notes : 1. La limite supérieure de fréquence de l'émetteur-récepteur est de 12 MHz.

2. On suppose que le vieillissement du quartz est de 2×10^{-6} par an.

A P P E N D I C E 2

DIAGRAMME DES FRAIS DE MAINTENANCE PAR RAPPORT A LA TOLERANCE DE FREQUENCE



Notes : 1. On suppose que l'émetteur-récepteur est soumis à des opérations de maintenance une fois tous les deux ans pour des raisons autres que la nécessité de ramener la fréquence dans les limites de la tolérance.

2. La stabilité à court terme de l'émetteur-récepteur est de 5×10^{-7}.

A P P E N D I C E 3

APPENDICE 3 AU REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS

Notes relatives au Tableau des tolérances de fréquence

Ajouter la nouvelle note suivante après la note q) :

AUS/31/1 ADD

r) Pour les émetteurs à bande latérale unique du service mobile aéronautique (R), les tolérances sont les suivantes :

1) Dans la bande de 1 605 à 4 000 kHz

Stations aéronautiques	± 10 Hz
Stations d'aéronef	± 75 Hz

2) Dans la bande de 4 à 29,7 MHz

Stations aéronautiques	± 10 Hz
Stations d'aéronef	+ 75 Hz

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)
1978
(Genève, ~~1977~~)

Document N° 32-F
16 septembre 1977
Original : anglais

POINT 2.1.1

SEANCE PLENIERE

Australie

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

APPENDICE 27 - PLAN D'ALLOTISSEMENT DE FREQUENCES
POUR LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

Description des limites des zones et subdivisions de zones des lignes aériennes régionales et nationales

Note : Le présent document de travail diffère à deux égards de celui qui a été approuvé à la Réunion Division Télécommunications à l'échelon de l'OACI, qui a eu lieu du 8 au 24 septembre 1976 à Montréal, document de travail reproduit dans le Rapport approuvé à cette réunion (document 9187, COM/76), à savoir :

i) il est suggéré de créer une nouvelle ZLARN-14 pour répondre aux besoins de l'Australie plutôt que de se borner à réviser les subdivisions de la ZLARN-9;

ii) quelques-unes des limites des subdivisions de zones suggérées ont été modifiées de façon à correspondre avec plus de précision aux besoins de l'Australie.

AUS/32/1 MOD 27/141

Zone des lignes aériennes régionales et nationales - 9 (ZLARN-9)

Cette zone est délimitée par une ligne qui, partant du Pôle Sud, suit le méridien ~~110°E~~ 160°E jusqu'au point ~~10°S 110°E~~ 27°S 160°E; de là elle passe par les points 19°S 153°E, 10°S 145°E, 10°S 141°E, 00° 141°E, 00° 160°E, 03° 30'N 160°E, 03° 30'N 120°W, pour rejoindre le Pôle Sud en suivant le méridien 120°W.

Motifs : Les services régionaux entre l'Australie et les Etats voisins sont assurés, dans l'ensemble, par des aéronefs de grande capacité de type international utilisant des fréquences réservées aux ZLAMP pour éviter la possibilité que des aéronefs, navigant sur la même ligne communiquent sur des familles de fréquences différentes. Il n'est donc pas nécessaire que l'Australie ait des ZLARN communes avec les Etats voisins. Cette proposition de modification supprime la zone intéressant l'Australie dans la ZLARN-9.

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

AUS/32/2 SUP 27/142 Subdivision de zone 9A

Motifs : Modification découlant de la MOD 27/141 ci-dessus (AUS/32/1).

AUS/32/3 MOD 27/143 Subdivision de zone 9B

Les limites sud et ouest situées entre les points 27°S 160°E et 10°S 141°E devraient être modifiées de façon à passer par les points 27°S 160°E, 19°S 153°E, 10°S 145°E, 10°S 141°E.

Motifs : Modification découlant de la MOD 27/141 ci-dessus.

AUS/32/4 MOD 27/145 Subdivision de zone 9D

La limite ouest devrait être déplacée de 139°E à 160°E.

Motifs : Modification découlant de la MOD 27/141 ci-dessus. (AUS/32/1).

AUS/32/5 ADD 27/173A Zone des lignes aériennes régionales et nationales-14 (ZLARN-14)

Cette zone est délimitée par une ligne qui, partant du Pôle Sud, suit le méridien 110°E jusqu'au point 10°S 110°E; de là, elle passe par les points 10°S 145°E, 19°S 153°E, 27°S 160°E, pour rejoindre le Pôle Sud en suivant le méridien 160°E.

Motifs : Les services régionaux entre l'Australie et les Etats voisins sont assurés, dans l'ensemble, par des aéronefs de grande capacité de type international utilisant des fréquences réservées aux ZLAMP pour éviter la possibilité que des aéronefs navigant sur la même ligne communiquent sur des familles de fréquences différentes. Il n'est donc pas nécessaire que l'Australie ait des ZLARN communes avec les Etats voisins. Cette proposition de modification tend à créer une nouvelle zone des lignes aériennes régionales et nationales - 14 (ZLARN-14).

AUS/32/6 ADD 27/173B Subdivision de zone 14A

Cette zone est délimitée par une ligne qui, partant du Pôle Sud, suit le méridien 110°E jusqu'au point 19°S 110°E; de là, elle passe par les points 19°S 118°E, 24°S 120°E, 24°S 131°E, pour rejoindre le Pôle Sud en suivant le méridien 131°E.

Motifs : La création d'un certain nombre de subdivisions plus petites dans une ZLARN offre de plus grandes possibilités de partage entre zones d'allotissement sans augmenter le nombre de voies nécessaires pour écouler l'ensemble du trafic.

AUS/32/7 ADD 27/173C

Subdivision de zone 14B

La ligne délimitant cette subdivision est définie par les points 19°S 110°E, 10°S 110°E, 10°S 131°E, 24°S 131°E, 24°S 120°E, 19°S 118°E, 19°S 110°E.

Motifs : La création d'un certain nombre de subdivisions plus petites dans une ZLARN offre de plus grandes possibilités de partage entre zones d'allotissement sans augmenter le nombre de voies nécessaires pour écouler l'ensemble du trafic.

AUS/32/8 ADD 27/173D

Subdivision de zone 14C

La ligne délimitant cette subdivision est définie par les points 24°S 131°E, 10°S 131°E, 10°S 139°E, 24°S 139°E, 24°S 131°E.

Motifs : La création d'un certain nombre de subdivisions plus petites dans une ZLARN offre de plus grandes possibilités de partage entre zones d'allotissement sans augmenter le nombre de voies nécessaires pour écouler l'ensemble du trafic.

AUS/32/9 ADD 27/173E

Subdivision de zone 14D

Cette zone est délimitée par une ligne qui, partant du Pôle Sud suit le méridien 131°E jusqu'au point 24°S 131°E; de là, elle passe par les points 24°S 139°E, 27°S 139°E, 27°S 142°E, 34°S 142°E, 34°S 139°E, pour rejoindre le Pôle Sud en suivant le méridien 139°E.

Motifs : La création d'un certain nombre de subdivisions plus petites dans une ZLARN offre de plus grandes possibilités de partage entre zones d'allotissement sans augmenter le nombre de voies nécessaires pour écouler l'ensemble du trafic.

AUS/32/10 ADD 27/173F

Subdivision de zone 14E

La ligne délimitant cette zone part du point 24°S 139°E, suit le méridien 139°E jusqu'à 10°S, passe par les points 10°S 145°E, 19°S 153°E pour rejoindre le point 24°S 139°E.

Motifs : La création d'un certain nombre de subdivisions plus petites dans une ZLARN offre de plus grandes possibilités de partage entre zones d'allotissement sans augmenter le nombre de voies nécessaires pour écouler l'ensemble du trafic.

AUS/32/11 ADD 27/173G Subdivision de zone 14F

La ligne délimitant cette zone part du point 27°S 139°E, suit le méridien 139°E jusqu'à 24°S, passe par les points 19°S 153°E, 27°S 160°E pour rejoindre le point 27°S 139°E.

Motifs : La création d'un certain nombre de subdivisions plus petites dans une ZLARN offre de plus grandes possibilités de partage entre zones d'allotissement sans augmenter le nombre de voies nécessaires pour écouler l'ensemble du trafic.

AUS/32/12 ADD 27/173H Subdivision de zone 14G

La ligne délimitant cette subdivision part du Pôle Sud, suit le méridien 139°E jusqu'à 34°S, passe par les points 34°S 142°E, 27°S 142°E, 27°S 160°E et rejoint le Pôle Sud en suivant le méridien 160°E.

Motifs : La création d'un certain nombre de subdivisions plus petites dans une ZLARN offre de plus grandes possibilités de partage entre zones d'allotissement sans augmenter le nombre de voies nécessaires pour écouler l'ensemble du trafic.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 33-F
4 octobre 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

Maurice

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

MAU/33/1 Exception faite des points indiqués ci-dessous, le Gouvernement de Maurice approuve les propositions de modifications de l'Appendice 27 du Règlement des radiocommunications et des autres dispositions de ce Règlement qui régissent le service mobile aéronautique (R), qui figurent dans le Rapport de réunion Communications à l'échelon Division, OACI, septembre 1976, lequel reflète les vues exprimées dans le Rapport de la Commission d'études 8 du CCIR.

MAU/33/2 A. En ce qui concerne la modification proposée de l'Appendice 27, Partie II, section I, article 1, création de nouvelles ZLAMP (Add. 27/85) pour couvrir les routes entre l'Australie, l'Asie et l'Afrique, Maurice propose la désignation de ZLAMP INC au lieu de ZLAMP IO proposée par l'OACI.

MAU/33/3 MOD 27/137 Sous-zone 7D

B. De la frontière entre la Tanzanie et le Mozambique sur le Lac Nyasa, au sud le long de la frontière occidentale du Mozambique jusqu'à la côte orientale de l'Afrique, puis par les points 27°S 33°E, 40°S 33°E, ~~40°S-60°E~~, 40°S 65°E, ~~11°S-60°E~~, 11°S 65°E à 11°S 41°E. Puis le long de la frontière septentrionale du Mozambique vers le Lac Nyasa.

Motif : Reculer la limite orientale de la sous-zone 7D de façon à inclure l'Ile Rodrigues dans cette sous-zone, ce qui permettrait à Maurice d'utiliser les allotissements de la sous-zone 7D pour ses vols intérieurs vers Rodrigues.

MAU/33/4 Remarque: Maurice a besoin d'une fréquence dans la bande des 4,7 MHz en plus de celles alloties actuellement à la sous-zone 7D. La Conférence souhaitera peut-être proposer à cet effet, une modification des limites de la sous-zone 8A.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 34(Rév.1)-F
8 février 1978
Original : anglais

COMMISSION 5

Suisse

PROPOSITION RELATIVE AUX TRAVAUX DE LA CONFERENCE

A l'occasion de la révision de l'appendice 27 du Règlement des radiocommunications conformément au point 2.1.1 de son ordre du jour, la conférence devrait :

SUI/34/1 1. établir les nouveaux Plans d'allotissement pour les besoins du service mobile aéronautique (R), à savoir pour les ZLAMP, ZLARN et VOLMET en utilisant intégralement la technique de la bande latérale unique.

2. à la suite du doublement du nombre de voies disponibles à l'intérieur des bandes,

SUI/34/2 2.1 prévoir des voies destinées au service mondial de contrôle d'exploitation à grande distance;

SUI/34/3 2.2 réserver autant que possible une partie de chaque bande en vue de la mise en oeuvre future d'un service mobile aéronautique de correspondance publique avec les aéronefs,

(voir le projet de Résolution en annexe).

SUI/34/4 3. La conférence pourrait prendre comme base de discussion le Rapport document 9187, COM/76 de l'OACI, dont nous approuvons les grandes lignes.

Annexe : 1

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

ANNEXE

PROJET DE RESOLUTION

relative à l'introduction future d'un service mobile aéronautique de correspondance publique avec les aéronefs

SUI/34/5 La Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour le service mobile aéronautique (R), Genève 1978

considérant

a) que l'emploi des ondes métriques, dans leurs diverses formes d'application, pourrait entraîner une réduction sensible de l'utilisation des ondes décamétriques par le service mobile aéronautique (R);

b) que la Résolution N° 14 (1959) demande aux administrations de prendre les dispositions nécessaires afin de développer au maximum l'utilisation des ondes métriques et de réduire ainsi l'utilisation des ondes décamétriques par le service mobile aéronautique (R);

c) que le désir a été exprimé de pouvoir établir des liaisons de correspondance publique à grande distance avec les aéronefs, en utilisant les ondes décamétriques;

d) que les dispositions du numéro 432 du Règlement des radiocommunications prévoient la possibilité d'utiliser les bandes de fréquences attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique pour la correspondance publique, moyennant une planification appropriée,

décide

1. que les administrations doivent déterminer leurs besoins futurs en fréquences afin de pouvoir assurer un service de correspondance publique à longue distance avec les aéronefs,

2. qu'en formulant leurs propositions, les administrations devront tenir compte de l'utilisation de plus en plus répandue des ondes métriques et de la réduction correspondante d'utilisation des ondes décamétriques dans le service mobile aéronautique (R),

demande au Secrétaire général

d'attirer l'attention de la Conférence administrative mondiale des radiocommunications de 1979 sur la présente résolution.

Motifs : L'introduction de la technique de la bande latérale unique et le doublement des voies qui en découle devraient permettre l'utilisation de certaines voies pour des applications supplémentaires dans le cadre du service mobile aéronautique, à savoir:

- pour le service de contrôle d'exploitation
- pour le service mobile aéronautique de correspondance publique futur.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 34-F
4 octobre 1977
Original : français

SEANCE PLENIERE

Suisse

PROPOSITION RELATIVE AUX TRAVAUX DE LA CONFERENCE

En révisant l'Appendice 27 du RR conformément au point 2.1.1 de l'ordre du jour, la conférence devrait:

SUI/34/1 1. Etablir les nouveaux plans d'allotissement pour les besoins du service mobile aéronautique (R), à savoir pour les ZLAMP, ZLARN et VOLMET en utilisant intégralement la technique de la bande latérale unique.

2. A la suite du dédoublement du nombre de canaux disponible à l'intérieur des bandes,

SUI/34/2 2.1 - prévoir des canaux destinés au service mondial de contrôle d'exploitation à grande distance;

SUI/34/3 2.2 - retenir dans la mesure du possible une partie de chaque bande pour l'introduction future d'un service mobile aéronautique de correspondance publique avec les aéronefs,

(voir projet de Résolution en annexe).

SUI/34/4 3. Comme base des discussions, la conférence pourrait se référer essentiellement sur le Rapport Doc. 9187, COM/76 de l'OACI, auquel nous nous associons en général.

Annexe : 1

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ANNEXE

SUI/34/5

PROJET DE RESOLUTION

relative à l'introduction future d'un service mobile aéronautique de correspondance publique avec les aéronefs

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour le service mobile aéronautique (R), Genève 1978

considérant

a) que l'emploi des ondes métriques, dans leurs diverses formes d'application, pourrait entraîner une réduction sensible de l'utilisation des ondes décamétriques par le service mobile aéronautique (R);

b) que le désir a été exprimé de pouvoir établir des liaisons de correspondance publique à grande distance avec les aéronefs, en utilisant les ondes décamétriques;

c) que les parties du spectres attribuées actuellement au service mobile aéronautique (R) et qui ne sont plus nécessaires pour ce service, par suite de la révision de l'APP 27 du RR, pourront se prêter à une introduction de la correspondance publique avec les aéronefs, sans avoir recours aux fréquences d'autres services,

décide

d'inviter la Conférence administrative mondiale des radiocommunications, 1979, à retenir les parties du spectre qui ne sont plus utilisées pour le service mobile aéronautique (R) au profit d'autres applications dans le service mobile aéronautique tel q'un service futur de correspondance publique avec les aéronefs.

Motifs: L'introduction de la technique de la bande latérale unique et du dédoublement des canaux qui en découle devrait permettre l'utilisation de certains canaux pour des applications supplémentaires dans le cadre du service mobile aéronautique, à savoir

- au service de contrôle d'exploitation
- au service mobile aéronautique de correspondance publique futur.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 35-F
10 octobre 1977
Original : français

COMMISSION DE
CONTROLE BUDGETAIRE

Note du Secrétaire général

BUDGET DE LA CONFERENCE

On trouvera en annexe au présent document, pour information de la Commission de contrôle budgétaire, le budget de la Conférence, tel qu'il a été approuvé par le Conseil d'administration de l'Union au cours de ses 30e (1975) et 32e (1977) sessions.

Il est souligné que les dépenses prévues pour la Conférence font partie du budget ordinaire de l'Union et qu'elles sont couvertes par les contributions annuelles des Membres de l'Union, pour 1976 en ce qui concerne les travaux préparatoires, et pour 1978 pour ce qui a trait à la Conférence proprement dite.

Par contre, conformément aux dispositions des numéros 547 et 548 de la Convention internationale des télécommunications, Malaga-Torremolinos 1973, les exploitations privées reconnues et les organisations internationales qui participent aux travaux de la Conférence sont appelées à contribuer aux dépenses de celle-ci, à l'exception toutefois des organisations internationales qui sont exonérées de contribution en application de la Résolution N° 574 du Conseil d'administration.

M. MILI
Secrétaire général

Annexe : 1

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

A N N E X E

CONFERENCE ADMINISTRATIVE MONDIALE DES RADIOCOMMUNICATIONS POUR LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

	Budget 1976 Travaux préparatoires	Budget 1978 Conférence
Dépenses de personnel des réunions		
Traitements et dépenses connexes	162.000	520.000
Frais de déplacement	9.000	86.000
Assurances	4.000	11.000
	175.000	617.000
Dépenses de locaux et matériel		
Locaux, mobilier, machines	-	283.000
Ordinateur	-	5.000
Production de documents	140.000	60.000
Fournitures et frais de bureau	-	15.000
Affranchissements	35.000	10.000
Installations techniques	-	3.000
Divers et imprévus	-	5.000
	175.000	381.000
Autres dépenses		
Actes finals	-	75.000
Total	350.000	1.073.000

Total général 1.423.000

Partie 1 - Travaux préparatoires prévus au budget de l'année 1976

1.1 traitements et dépenses connexes du personnel surnuméraire

- secrétariat exécutif	8.600	
- Département du personnel	3.300	
- renfort pour l'IFRB	18.000	
- traduction	76.400	
- dactylographie	34.200	
- reproduction	17.700	
- distribution	3.800	
		162.000
- frais de déplacement pour le personnel non-local		9.000
- assurances		4.000
total 1.1		175.000

1.2	production des documents préparatoires		
	- documents préparatoires	47.000	
	- rapport du CCIR	73.000	
	- travaux de l'IFRB	20.000	
			140.000
1.3	frais d'affranchissement pour l'envoi de la documentation aux participants		35.000
		total 1.2	175.000
	Total des crédits inscrits au budget de 1976 au titre des travaux préparatoires pour la conférence		350.000

Partie 2 - Conférence proprement dite inscrite au budget de l'année 1978

2.1 dépenses de personnel

Le personnel de renfort suivant est prévu pour les travaux de la conférence :

		Personnes	Jours	Francs suisses
2.1.1	Traitements et dépenses connexes du personnel de renfort			
	Interprétation (français, anglais, espagnol, russe, chinois, arabe)	51	1.340	520.000
2.1.2	Frais de déplacement			86.000
2.1.3	Assurances (assurances accidents, maladie, etc.)			11.000
			Total 2.1	617.000

2.2 Dépenses de locaux et de matériel

2.2.1 Locaux, mobilier, machines

Il est prévu de louer le Centre international de conférences de Genève mais sans la grande salle, selon le détail suivant :

- le prix de location prévu porte sur 26 jours de réunion plus 2 jours d'installation avant l'ouverture de la conférence et 2 jours d'évacuation après sa clôture, soit au total 30 jours de location au prix journalier de 8.600 fr.s.	258.000
- frais de maintenance des installations d'interprétation simultanée	10.000
- nettoyage	6.000
- surveillance durant les nuits et les fins de semaines	4.000
	278.000
On prévoit également qu'il faudra louer des machines à écrire, à photocopier, etc., pour lesquelles il est proposé un crédit de	5.000
	283.000

2.2.2 Ordinateur

Il paraît indiqué de prévoir une provision pour le temps supplémentaire d'utilisation de l'ordinateur de l'UIT qui pourra s'avérer nécessaire pour l'exécution de travaux à l'intention de la conférence aéronautique. Le crédit proposé à ce titre s'élève à 5.000

2.2.3 Production de documents

Il a été prévu que la majeure partie de la documentation sera produite en 1977 pour pouvoir être distribuée en temps utile aux participants et des crédits ont été inscrits à cet effet au budget de 1976 et transférés au compte des exercices clos de cette année pour rester disponibles jusqu'à fin 1977.

En conséquence, on ne prévoit au budget de 1978 que le crédit nécessaire aux dépenses se rapportant à la documentation qui sera produite durant la réunion proprement dite (procès-verbaux, ordres du jour, par exemple) 60.000

2.2.4 Fournitures et frais généraux de bureau

Les prévisions budgétaires comprennent :

- des fournitures et du matériel de bureau	10.000
- des frais de transports locaux et de déménagement internes	5.000
	15.000

2.2.5 Affranchissements, téléphone, télégraphe

Il est proposé de prévoir à ce titre les crédits suivants :

- frais d'affranchissement	6.000
- taxes téléphoniques	3.000
- taxes télégraphiques	1.000
	10.000

2.2.6 Matériel technique

La location du CICG comprend l'utilisation des installations techniques pour l'interprétation simultanée, des télex, etc., équipant le bâtiment. Il convient cependant de prévoir une provision pour des frais complémentaires (bandes magnétiques par exemple) 3.000

2.2.7 Divers et imprévus

Il est proposé de prévoir à ce titre un crédit de 5.000

Total 2.2 381.000

2.3 Autres dépenses

2.3.1 Actes finals de la conférence

On estime que le nouvel Appendice 27 au Règlement des radiocommunications comprendra 120 pages pour chacune des langues française, anglaise et espagnole qui seront produites par les ateliers de l'Union. Les cartes et les graphiques annexés devront par contre être établis par des imprimeries extérieures. La composition des textes, des cartes et des graphiques qui constitueront les Actes finals soumis à la signature des délégations sera reprise pour la production de l'édition de vente des Actes finals. En application des dispositions de l'Annexe 2, paragraphe 20, du Règlement financier, il appartiendra à la séance plénière de la conférence de déterminer la part des frais de composition qui seront supportés respectivement par le budget de la conférence et par le budget annexe des publications. En se fondant sur l'expérience des conférences antérieures, il est proposé de prévoir une répartition de 1/3 à la charge du budget de la conférence et de 2/3 à la charge du budget annexe des publications.

Sur cette base, les crédits à prévoir au budget de la conférence au titre des Actes finals se présentent comme suit :

- quote-part d'un tiers des frais de composition	15.000
- papier	5.000
- tirage et apprêt	15.000
- fournitures	3.000
- travaux exécutés à l'extérieur	12.000
	50.000
- traduction en langue chinoise	12.500
- traduction en langue russe	12.500
Total 2.3	75.000
Total des crédits inscrits au budget de 1978 au titre des dépenses de la conférence proprement dite	1.073.000

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 36-F
20 octobre 1977
Original : français

COMMISSION DE
CONTROLE BUDGETAIRE

Note du Secrétaire général

CONTRIBUTIONS DES EXPLOITATIONS PRIVEES RECONNUES ET DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES NON EXONEREES

Conformément aux dispositions du numéro 554 de l'Article 79 de la Convention internationale des télécommunications, Malaga-Torremolinos 1973,

> ..."le montant de l'unité contributive aux dépenses d'une conférence administrative des exploitations privées reconnues qui y participent aux termes du numéro 338 et des organisations internationales qui y participent, est fixé en divisant le montant total du budget de la conférence en question par le nombre total d'unités versées par les Membres au titre de leur contribution aux dépenses de l'Union. Les contributions sont considérées comme une recette de l'Union. Elles portent intérêt à partir du soixantième jour qui suit l'envoi des factures, aux taux fixés au numéro 546."

Le montant total du budget de la Conférence aéronautique, y compris une quote-part des services communs, est de 1.876.000.- fr.s. et le nombre total d'unités contributives des Membres de 426 unités, de sorte que le montant de l'unité contributive pour les exploitations privées reconnues et les organisations internationales non exonérées en vertu des dispositions de la Résolution N° 574 du Conseil d'administration est de 4.400.- francs suisses.

Un état des exploitations privées reconnues et des organisations internationales non exonérées participant aux travaux de la conférence, avec l'indication du nombre d'unités de contribution choisi, sera publié ultérieurement.

M. MILI

Secrétaire général

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 37-F
20 octobre 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

Danemark

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

On trouvera ci-après les propositions du Danemark concernant les modifications à apporter aux limites de la ZLARN 1, subdivisions de zone 1B et 1C, telles que définies dans l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications :

DNK/37/1 MOD 27/106 — Subdivision de zone 1B

Modifier la dernière phrase pour lire : "... Elle gagne ensuite les points 56°N 03°E, 59°N 02°E, 62°N 01°E, pour rejoindre enfin le Pôle Nord en suivant le méridien 01°."

DNK/37/2 MOD 27/107 — Subdivision de zone 1C

Modifier la première phrase pour lire : "Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du Pôle Nord, rejoint le point 62°N 01°E en longeant le méridien 01°, après quoi cette ligne passe par les points 59°N 02°E, 56°N 03°E et 55°N 04°E."

A la suite d'une coordination réussie avec l'Administration canadienne, nous proposons de créer une nouvelle subdivision de zone 10F à l'intérieur des limites de la FIR Sondrestrom, au Groenland, avec la délimitation suivante :

DNK/37/3 ADD 27/150A — Subdivision de zone 10F

La ligne délimitant cette subdivision part du Pôle Nord et passe par les points 82°N 30°E, 82°N 00°, 73°N 00°, 73°N 20°W, 70°N 20°W, 63°30'N 39°W, 58°30'N 43°W, 58°30'N 50°W, 63°30'N 55°44'W, 65°30'N 58°39'W, 74°N 68°18'W, 76°N 76°W, 78°N 75°W, 82°N 60°W, et revient à son point de départ au Pôle Nord.

DNK/37/4 — D'autre part, on trouvera en annexes les besoins de fréquences de l'Administration danoise pour les ZLARN et pour le contrôle d'exploitation à grande distance; ces demandes ont été présentées à l'IFRB au titre des travaux préparatoires pour la Conférence.

L'Administration danoise n'a pas d'autres besoins de fréquences pour les ZLAMP et les zones VOLMET, en dehors de ceux qui figurent déjà dans le Fichier de référence international des fréquences.

Annexes : 2

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

ANNEXE 1

DNK/37/4-1

Annexe 2 à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386

1 DNK Administration	2 DNK Symbole désignant le pays	**Formulaire à utiliser pour communiquer les besoins de fréquences pour le service mobile aéronautique (R)** [4] (Voir le paragraphe 5 de la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386)	3 ____ Référence N°	4 ____ Date

Nombre d'allotissements demandés pour son introduction dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications						
5	6	7	8	9	10	11
Bande de fréquences (kHz)	ZLAMP	ZLARN	Subdivision de ZLARN	Zone VOLMET	Contrôle d'exploitation à grande distance	Remarques [3]
De – à	Symbole ZLAMP [1]	Symbole ZLARN [1]	lc Symbole subdivision de ZLARN [1]	Symbole zone VOLMET [1]	Mondial Symbole(s) [2]	
2 850 – 3 025					1	Famille commune
3 400 – 3 500			2		1	pour DNK, NOR et S
4 650 – 4 700			1		1	
5 450 – 5 480 (Rég. 2)						
5 480 – 5 680			2		1	
6 525 – 6 685					1	
8 815 – 8 965					1	
10 005 – 10 100					1	
11 275 – 11 400					1	
13 260 – 13 360					1	
17 900 – 17 970					1 + 1 22 MHz	+ 1 23 MHz

1) Inscrire dans chaque cas le symbole utilisé dans l'appendice 27 pour désigner la zone ou la subdivision de zone (dans le cas d'une subdivision de ZLARN) pour laquelle l'allotissement est demandé et le nombre d'allotissements demandés dans chaque bande de fréquences. Lorsque le pays ou la zone géographique (définis par un symbole désignant un pays) s'étend sur ou se trouve dans plus d'une zone aéronautique (ZLAMP, ZLARN, subdivision de ZLARN et/ou zone VOLMET), le nombre des fréquences demandées pour chacune des zones ou subdivisions de zone supplémentaires sera inscrit sur des formulaires distincts. Par exemple, l'administration d'un pays dont le territoire s'étend sur deux ZLAMP, cinq subdivisions de ZLARN et deux zones VOLMET, utilisera deux formulaires pour indiquer ses besoins pour les deux ZLAMP, pour deux des cinq subdivisions de ZLARN et pour les deux zones VOLMET; elle utilisera trois formulaires supplémentaires pour les trois autres subdivisions de ZLARN.

2) En cas de demandes pour le contrôle d'exploitation à grande distance, prière d'indiquer la zone (au moyen du ou des symboles utilisés dans l'appendice 27 pour désigner les ZLAMP) avec laquelle on envisage d'établir des communications.

3) Cette colonne est réservée aux renseignements qu'une administration peut souhaiter communiquer en plus des renseignements inscrits dans les colonnes 6 à 10. Utiliser au besoin une feuille de papier distincte.

4) Ce formulaire est à retourner dès que possible au Président du Comité international d'enregistrement des fréquences, Union internationale des télécommunications, 1211 Genève 20, Suisse. Il devra parvenir à cette adresse le *30 septembre 1977 au plus tard*.

ANNEXE 2

Annexe 2 à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386

DNK/37/4-2

1 DNK Administration	2 GRL Symbole désignant le pays	**Formulaire à utiliser pour communiquer les besoins de fréquences pour le service mobile aéronautique (R)** [4] (Voir le paragraphe 5 de la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386)	3 ____ Référence N°	4 ____ Date

Nombre d'allotissements demandés pour son introduction dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications						
5	6	7	8	9	10	11
Bande de fréquences (kHz)	ZLAMP	ZLARN	Subdivision de ZLARN	Zone VOLMET	Contrôle d'exploitation à grande distance	Remarques [3]
De – à	Symbole ZLAMP [1]	Symbole ZLARN [1]	10F Symbole subdivision de ZLARN [1]	Symbole zone VOLMET [1]	NA 1-2 Symbole(s) [2]	
2 850 – 3 025			1		1	
3 400 – 3 500			1		1	
4 650 – 4 700			1		1	
5 450 – 5 480 (Rég. 2)			1		1	
5 480 – 5 680			1		1	
6 525 – 6 685			1		1	
8 815 – 8 965			1			
10 005 – 10 100						
11 275 – 11 400						
13 260 – 13 360						
17 900 – 17 970						

1) Inscrire dans chaque cas le symbole utilisé dans l'appendice 27 pour désigner la zone ou la subdivision de zone (dans le cas d'une subdivision de ZLARN) pour laquelle l'allotissement est demandé et le nombre d'allotissements demandés dans chaque bande de fréquences. Lorsque le pays ou la zone géographique (définis par un symbole désignant un pays) s'étend sur ou se trouve dans plus d'une zone aéronautique (ZLAMP, ZLARN, subdivision de ZLARN et/ou zone VOLMET), le nombre des fréquences demandées pour chacune des zones ou subdivisions de zone supplémentaires sera inscrit sur des formulaires distincts. Par exemple, l'administration d'un pays dont le territoire s'étend sur deux ZLAMP, cinq subdivisions de ZLARN et deux zones VOLMET, utilisera deux formulaires pour indiquer ses besoins pour les deux ZLAMP, pour deux des cinq subdivisions de ZLARN et pour les deux zones VOLMET; elle utilisera trois formulaires supplémentaires pour les trois autres subdivisions de ZLARN.

2) En cas de demandes pour le contrôle d'exploitation à grande distance, prière d'indiquer la zone (au moyen du ou des symboles utilisés dans l'appendice 27 pour désigner les ZLAMP) avec laquelle on envisage d'établir des communications.

3) Cette colonne est réservée aux renseignements qu'une administration peut souhaiter communiquer en plus des renseignements inscrits dans les colonnes 6 à 10. Utiliser au besoin une feuille de papier distincte.

4) Ce formulaire est à retourner dès que possible au Président du Comité international d'enregistrement des fréquences, Union internationale des télécommunications, 1211 Genève 20, Suisse. Il devra parvenir à cette adresse le *30 septembre 1977 au plus tard*.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 38-F
31 octobre 1977
Original : français

SEANCE PLENIERE

Note du Secrétaire général

CONVOCATION DE LA CONFERENCE

Résumé : Dans le présent document, il est fait mention des mesures prises par la Conférence de plénipotentiaires (Malaga-Torremolinos, 1973) ainsi que par le Conseil d'administration en vue de la convocation de la Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour le service mobile aéronautique (R). Ce document est publié pour information; la Conférence désirera probablement en prendre note.

1. La Conférence de plénipotentiaires (Malaga-Torremolinos, 1973) a approuvé le principe de la convocation d'une Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour le service mobile aéronautique (R) lorsqu'un nombre suffisant de demandes des administrations des Membres de l'Union à ce sujet, aurait été reçu.

2. Le Conseil d'administration

2.1 A sa 29e session (1974), le Conseil a examiné les demandes émanant de quatre pays Membres de l'UIT pour la convocation de la Conférence. Il a pris connaissance, également, d'une lettre du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) relative à cette question. Enfin, le Conseil a chargé le Secrétaire général de l'Union de demander aux pays Membres de lui faire connaître leurs vues à ce sujet;

2.2 A sa 30e session (1975), le Conseil a examiné le rapport du Secrétaire général sur l'enquête dont il est question sous 2.1 et, après consultation des Membres de l'Union, a adopté la Résolution N° 763 (voir Document N° 1 de la Conférence) par laquelle il fut décidé de convoquer la Conférence à Genève le 7 mars 1977 pour une durée maximale de quatre semaines;

2.3 A sa 31e session (1976), le Conseil, après avoir examiné le budget et compte tenu des difficultés financières, a proposé aux Membres de reporter la Conférence au 6 février 1978 pour une durée maximale de quatre semaines. Cette proposition fut approuvée par les Membres de l'Union.

M. MILI

Secrétaire général

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 39-F
31 octobre 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

Etats-Unis d'Amérique

BESOINS EN ZLARN

USA/39/1 1. On trouvera en annexe les renseignements relatifs aux besoins en fréquences des Etats-Unis pour les ZLARN. A ce propos, nous donnons les précisions suivantes :

a) un résumé distinct (Annexes 1 à 6) est fourni pour chaque ZLARN dans laquelle les Etats-Unis ont besoin de fréquences;

b) les besoins concernant les bandes 5 450-5 480 kHz et 5 480-5 680 kHz ont été groupés;

c) étant donné que les fréquences servant dans le monde entier au contrôle d'exploitation à grande distance ne sont pas utilisées dans une seule ZLARN et ne peuvent pas non plus être désignées exclusivement sur la base des ZLAMP, elles font l'objet d'une seconde énumération distincte (Annexe 7);

d) les besoins en fréquences pour le contrôle d'exploitation à grande distance sont accompagnés de l'indication des fréquences actuellement utilisées à cette fin.

USA/39/2 2. En ce qui concerne les ZLAMP et les zones VOLMET, les besoins indiqués ne sont pas des besoins propres aux Etats-Unis; ils sont communs à d'autres utilisateurs des mêmes familles de fréquences. Les Etats-Unis appuient, d'une manière générale, les recommandations formulées en 1976 par la réunion de la Division des communications de l'OACI, tendant à pourvoir collectivement aux besoins de toutes les administrations utilisatrices, en ce qui concerne les ZLAMP et les zones VOLMET.

---

3. Les Etats-Unis considèrent qu'au titre des travaux préparatoires de la Conférence, il serait utile que les annexes ci-jointes soient distribuées comme document de conférence , à une date aussi rapprochée que possible.

Annexes : 7

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ANNEXE 1

Annexe 2 à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386

1 USA Administration	2 USA Symbole désignant le pays	**Formulaire à utiliser pour communiquer les besoins de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) 4)** (Voir le paragraphe 5 de la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386)	3 _____ Référence N°	4 30/9/77 Date

Nombre d'allotissements demandés pour son introduction dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications						
5	6	7	8	9	10	11
Bande de fréquences (kHz)	ZLAMP	ZLARN	Subdivision de ZLARN	Zone VOLMET	Contrôle d'exploitation à grande distance	Remarques 3)
De – à	Symbole ZLAMP 1)	Symbole ZLARN 1)	Symbole subdivision de ZLARN 1)	Symbole zone VOLMET 1)	Symbole(s) 2)	
2 850 – 3 025		6				
3 400 – 3 500		8				
4 650 – 4 700		6				
5 450 – 5 480 (Rég. 2)		*				* Groupé avec 5480 – 5680
5 480 – 5 680		9				
6 525 – 6 685		7				
8 815 – 8 965		3				
10 005 – 10 100		1				
11 275 – 11 400		2				
13 260 – 13 360		1				
17 900 – 17 970		2				

1) Inscrire dans chaque cas le symbole utilisé dans l'appendice 27 pour désigner la zone ou la subdivision de zone (dans le cas d'une subdivision de ZLARN) pour laquelle l'allotissement est demandé et le nombre d'allotissements demandés dans chaque bande de fréquences. Lorsque le pays ou la zone géographique (définis par un symbole désignant un pays) s'étend sur ou se trouve dans plus d'une zone aéronautique (ZLAMP, ZLARN, subdivision de ZLARN et/ou zone VOLMET), le nombre des fréquences demandées pour chacune des zones ou subdivisions de zone supplémentaires sera inscrit sur des formulaires distincts. Par exemple, l'administration d'un pays dont le territoire s'étend sur deux ZLAMP, cinq subdivisions de ZLARN et deux zones VOLMET, utilisera deux formulaires pour indiquer ses besoins pour les deux ZLAMP, pour deux des cinq subdivisions de ZLARN et pour les deux zones VOLMET; elle utilisera trois formulaires supplémentaires pour les trois autres subdivisions de ZLARN.

2) En cas de demandes pour le contrôle d'exploitation à grande distance, prière d'indiquer la zone (au moyen du ou des symboles utilisés dans l'appendice 27 pour désigner les ZLAMP) avec laquelle on envisage d'établir des communications.

3) Cette colonne est réservée aux renseignements qu'une administration peut souhaiter communiquer en plus des renseignements inscrits dans les colonnes 6 à 10. Utiliser au besoin une feuille de papier distincte.

4) Ce formulaire est à retourner dès que possible au Président du Comité international d'enregistrement des fréquences, Union internationale des télécommunications, 1211 Genève 20, Suisse. Il devra parvenir à cette adresse le *30 septembre 1977 au plus tard*.

ANNEXE 2

Annexe 2 à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386

Case 2 : CAR, GUM, MRA, MRL, WAK

1 USA Administration	2 Voir ci-dessus Symbole désignant le pays

Formulaire à utiliser pour communiquer les besoins de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) [4]

(Voir le paragraphe 5 de la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386)

3 _____ Référence N°	4 30/9/77 Date

Nombre d'allotissements demandés pour son introduction dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications						
5	6	7	8	9	10	11
Bande de fréquences (kHz)	ZLAMP	ZLARN	Subdivision de ZLARN	Zone VOLMET	Contrôle d'exploitation à grande distance	Remarques [3]
De – à	Symbole ZLAMP [1]	Symbole ZLARN [1]	6C Symbole subdivision de ZLARN [1]	Symbole zone VOLMET [1]	Symbole(s) [2]	
2 850 – 3 025						
3 400 – 3 500			1			
4 650 – 4 700						
5 450 – 5 480 (Rég. 2)						
5 480 – 5 680			1			
6 525 – 6 685						
8 815 – 8 965			1			
10 005 – 10 100						
11 275 – 11 400			1			
13 260 – 13 360						
17 900 – 17 970						

1) Inscrire dans chaque cas le symbole utilisé dans l'appendice 27 pour désigner la zone ou la subdivision de zone (dans le cas d'une subdivision de ZLARN) pour laquelle l'allotissement est demandé et le nombre d'allotissements demandés dans chaque bande de fréquences. Lorsque le pays ou la zone géographique (définis par un symbole désignant un pays) s'étend sur ou se trouve dans plus d'une zone aéronautique (ZLAMP, ZLARN, subdivision de ZLARN et/ou zone VOLMET), le nombre des fréquences demandées pour chacune des zones ou subdivisions de zone supplémentaires sera inscrit sur des formulaires distincts. Par exemple, l'administration d'un pays dont le territoire s'étend sur deux ZLAMP, cinq subdivisions de ZLARN et deux zones VOLMET, utilisera deux formulaires pour indiquer ses besoins pour les deux ZLAMP, pour deux des cinq subdivisions de ZLARN et pour les deux zones VOLMET; elle utilisera trois formulaires supplémentaires pour les trois autres subdivisions de ZLARN.

2) En cas de demandes pour le contrôle d'exploitation à grande distance, prière d'indiquer la zone (au moyen du ou des symboles utilisés dans l'appendice 27 pour désigner les ZLAMP) avec laquelle on envisage d'établir des communications.

3) Cette colonne est réservée aux renseignements qu'une administration peut souhaiter communiquer en plus des renseignements inscrits dans les colonnes 6 à 10. Utiliser au besoin une feuille de papier distincte.

4) Ce formulaire est à retourner dès que possible au Président du Comité international d'enregistrement des fréquences, Union internationale des télécommunications, 1211 Genève 20, Suisse. Il devra parvenir à cette adresse le *30 septembre 1977 au plus tard*.

ANNEXE 3

Annexe 2 à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386

1 USA Administration	2 SMA PHX HWL Symbole désignant le pays

Formulaire à utiliser pour communiquer les besoins de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) 4)

(Voir le paragraphe 5 de la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386)

3 ____ Référence N°	4 30/9/77 Date

Nombre d'allotissements demandés pour son introduction dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications						
5	6	7	8	9	10	11
Bande de fréquences (kHz)	ZLAMP	ZLARN	Subdivision de ZLARN	Zone VOLMET	Contrôle d'exploitation à grande distance	Remarques 3)
De – à	Symbole ZLAMP 1)	Symbole ZLARN 1)	Symbole subdivision de ZLARN 1)	Symbole zone VOLMET 1)	Symbole(s) 2)	
2 850 – 3 025						
3 400 – 3 500			1			
4 650 – 4 700						
5 450 – 5 480 (Rég. 2)						
5 480 – 5 680			1			
6 525 – 6 685						
8 815 – 8 965						
10 005 – 10 100						
11 275 – 11 400						
13 260 – 13 360						
17 900 – 17 970						

1) Inscrire dans chaque cas le symbole utilisé dans l'appendice 27 pour désigner la zone ou la subdivision de zone (dans le cas d'une subdivision de ZLARN) pour laquelle l'allotissement est demandé et le nombre d'allotissements demandés dans chaque bande de fréquences. Lorsque le pays ou la zone géographique (définis par un symbole désignant un pays) s'étend sur ou se trouve dans plus d'une zone aéronautique (ZLAMP, ZLARN, subdivision de ZLARN et/ou zone VOLMET), le nombre des fréquences demandées pour chacune des zones ou subdivisions de zone supplémentaires sera inscrit sur des formulaires distincts. Par exemple, l'administration d'un pays dont le territoire s'étend sur deux ZLAMP, cinq subdivisions de ZLARN et deux zones VOLMET, utilisera deux formulaires pour indiquer ses besoins pour les deux ZLAMP, pour deux des cinq subdivisions de ZLARN et pour les deux zones VOLMET; elle utilisera trois formulaires supplémentaires pour les trois autres subdivisions de ZLARN.

2) En cas de demandes pour le contrôle d'exploitation à grande distance, prière d'indiquer la zone (au moyen du ou des symboles utilisés dans l'appendice 27 pour désigner les ZLAMP) avec laquelle on envisage d'établir des communications.

3) Cette colonne est réservée aux renseignements qu'une administration peut souhaiter communiquer en plus des renseignements inscrits dans les colonnes 6 à 10. Utiliser au besoin une feuille de papier distincte.

4) Ce formulaire est à retourner dès que possible au Président du Comité international d'enregistrement des fréquences, Union internationale des télécommunications, 1211 Genève 20, Suisse. Il devra parvenir à cette adresse le *30 septembre 1977 au plus tard*.

ANNEXE 4

Annexe 2 à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386

1 USA Administration	2 ALS Symbole désignant le pays

Formulaire à utiliser pour communiquer les besoins de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) 4)

(Voir le paragraphe 5 de la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386)

3 _____ Référence N°	4 30/9/77 Date

Nombre d'allotissements demandés pour son introduction dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications						
5	6	7	8	9	10	11
Bande de fréquences (kHz)	ZLAMP	ZLARN	Subdivision de ZLARN	Zone VOLMET	Contrôle d'exploitation à grande distance	Remarques 3)
De – à	Symbole ZLAMP 1)	Symbole ZLARN 1)	10A Symbole subdivision de ZLARN 1)	Symbole zone VOLMET 1)	Symbole(s) 2)	
2 850 – 3 025			6			
3 400 – 3 500			5			
4 650 – 4 700			3			
5 450 – 5 480 (Rég. 2)			*			* Groupé avec 5480 – 5680
5 480 – 5 680			6			
6 525 – 6 685			6			
8 815 – 8 965			4			
10 005 – 10 100			2			
11 275 – 11 400			3			
13 260 – 13 360						
17 900 – 17 970						

1) Inscrire dans chaque cas le symbole utilisé dans l'appendice 27 pour désigner la zone ou la subdivision de zone (dans le cas d'une subdivision de ZLARN) pour laquelle l'allotissement est demandé et le nombre d'allotissements demandés dans chaque bande de fréquences. Lorsque le pays ou la zone géographique (définis par un symbole désignant un pays) s'étend sur ou se trouve dans plus d'une zone aéronautique (ZLAMP, ZLARN, subdivision de ZLARN et/ou zone VOLMET), le nombre des fréquences demandées pour chacune des zones ou subdivisions de zone supplémentaires sera inscrit sur des formulaires distincts. Par exemple, l'administration d'un pays dont le territoire s'étend sur deux ZLAMP, cinq subdivisions de ZLARN et deux zones VOLMET, utilisera deux formulaires pour indiquer ses besoins pour les deux ZLAMP, pour deux des cinq subdivisions de ZLARN et pour les deux zones VOLMET; elle utilisera trois formulaires supplémentaires pour les trois autres subdivisions de ZLARN.

2) En cas de demandes pour le contrôle d'exploitation à grande distance, prière d'indiquer la zone (au moyen du ou des symboles utilisés dans l'appendice 27 pour désigner les ZLAMP) avec laquelle on envisage d'établir des communications.

3) Cette colonne est réservée aux renseignements qu'une administration peut souhaiter communiquer en plus des renseignements inscrits dans les colonnes 6 à 10. Utiliser au besoin une feuille de papier distincte.

4) Ce formulaire est à retourner dès que possible au Président du Comité international d'enregistrement des fréquences, Union internationale des télécommunications, 1211 Genève 20, Suisse. Il devra parvenir à cette adresse le *30 septembre 1977 au plus tard*.

ANNEXE 5

Annexe 2 à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386

1 USA Administration	2 HWA, MDW, JON, PLM Symbole désignant le pays	**Formulaire à utiliser pour communiquer les besoins de fréquences pour le service mobile aéronautique (R)** [4] (Voir le paragraphe 5 de la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386)	3 Référence N°	4 30/9/77 Date

Nombre d'allotissements demandés pour son introduction dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications						
5	6	7	8	9	10	11
Bande de fréquences (kHz)	ZLAMP	ZLARN	Subdivision de ZLARN	Zone VOLMET	Contrôle d'exploitation à grande distance	Remarques [3]
De – à	Symbole ZLAMP [1]	Symbole ZLARN [1]	12A Symbole subdivision de ZLARN [1]	Symbole zone VOLMET [1]	Symbole(s) [2]	
2 850 – 3 025			1			
3 400 – 3 500			1			
4 650 – 4 700			1			
5 450 – 5 480 (Rég. 2)			*			* Groupé avec 5480 – 5680
5 480 – 5 680			1			
6 525 – 6 685						
8 815 – 8 965						
10 005 – 10 100						
11 275 – 11 400						
13 260 – 13 360						
17 900 – 17 970						

1) Inscrire dans chaque cas le symbole utilisé dans l'appendice 27 pour désigner la zone ou la subdivision de zone (dans le cas d'une subdivision de ZLARN) pour laquelle l'allotissement est demandé et le nombre d'allotissements demandés dans chaque bande de fréquences. Lorsque le pays ou la zone géographique (définis par un symbole désignant un pays) s'étend sur ou se trouve dans plus d'une zone aéronautique (ZLAMP, ZLARN, subdivision de ZLARN et/ou zone VOLMET), le nombre des fréquences demandées pour chacune des zones ou subdivisions de zone supplémentaires sera inscrit sur des formulaires distincts. Par exemple, l'administration d'un pays dont le territoire s'étend sur deux ZLAMP, cinq subdivisions de ZLARN et deux zones VOLMET, utilisera deux formulaires pour indiquer ses besoins pour les deux ZLAMP, pour deux des cinq subdivisions de ZLARN et pour les deux zones VOLMET; elle utilisera trois formulaires supplémentaires pour les trois autres subdivisions de ZLARN.

2) En cas de demandes pour le contrôle d'exploitation à grande distance, prière d'indiquer la zone (au moyen du ou des symboles utilisés dans l'appendice 27 pour désigner les ZLAMP) avec laquelle on envisage d'établir des communications.

3) Cette colonne est réservée aux renseignements qu'une administration peut souhaiter communiquer en plus des renseignements inscrits dans les colonnes 6 à 10. Utiliser au besoin une feuille de papier distincte.

4) Ce formulaire est à retourner dès que possible au Président du Comité international d'enregistrement des fréquences, Union internationale des télécommunications, 1211 Genève 20, Suisse. Il devra parvenir à cette adresse le *30 septembre 1977 au plus tard*.

ANNEXE 6

Annexe 2 à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386

1 USA Administration	2 PTR, SWN, VIR Symbole désignant le pays	**Formulaire à utiliser pour communiquer les besoins de fréquences pour le service mobile aéronautique (R)** [4] (Voir le paragraphe 5 de la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386)	3 ____ Référence N°	4 30/9/77 Date

Nombre d'allotissements demandés pour son introduction dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications						
5	6	7	8	9	10	11
Bande de fréquences (kHz)	ZLAMP	ZLARN	Subdivision de ZLARN	Zone VOLMET	Contrôle d'exploitation à grande distance	Remarques [3]
De – à	Symbole ZLAMP [1]	Symbole ZLARN [1]	12D Symbole subdivision de ZLARN [1]	Symbole zone VOLMET [1]	Symbole(s) [2]	
2 850 – 3 025			1			
3 400 – 3 500						
4 650 – 4 700						
5 450 – 5 480 (Rég. 2)			*			* Groupé avec 5480 – 5680
5 480 – 5 680			1			
6 525 – 6 685			1			
8 815 – 8 965			1			
10 005 – 10 100						
11 275 – 11 400						
13 260 – 13 360						
17 900 – 17 970						

1) Inscrire dans chaque cas le symbole utilisé dans l'appendice 27 pour désigner la zone ou la subdivision de zone (dans le cas d'une subdivision de ZLARN) pour laquelle l'allotissement est demandé et le nombre d'allotissements demandés dans chaque bande de fréquences. Lorsque le pays ou la zone géographique (définis par un symbole désignant un pays) s'étend sur ou se trouve dans plus d'une zone aéronautique (ZLAMP, ZLARN, subdivision de ZLARN et/ou zone VOLMET), le nombre des fréquences demandées pour chacune des zones ou subdivisions de zone supplémentaires sera inscrit sur des formulaires distincts. Par exemple, l'administration d'un pays dont le territoire s'étend sur deux ZLAMP, cinq subdivisions de ZLARN et deux zones VOLMET, utilisera deux formulaires pour indiquer ses besoins pour les deux ZLAMP, pour deux des cinq subdivisions de ZLARN et pour les deux zones VOLMET; elle utilisera trois formulaires supplémentaires pour les trois autres subdivisions de ZLARN.

2) En cas de demandes pour le contrôle d'exploitation à grande distance, prière d'indiquer la zone (au moyen du ou des symboles utilisés dans l'appendice 27 pour désigner les ZLAMP) avec laquelle on envisage d'établir des communications.

3) Cette colonne est réservée aux renseignements qu'une administration peut souhaiter communiquer en plus des renseignements inscrits dans les colonnes 6 à 10. Utiliser au besoin une feuille de papier distincte.

4) Ce formulaire est à retourner dès que possible au Président du Comité international d'enregistrement des fréquences, Union internationale des télécommunications, 1211 Genève 20, Suisse. Il devra parvenir à cette adresse le *30 septembre 1977 au plus tard*.

Case 2 : USA,HWA,PTR;PLM,SMA,ALS,GUM, PHX,WAK,MDW,MRL,MRA,CAR,HWL, JON, VIR, SWN.

ANNEXE 7

Annexe 2 à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386

1 USA Administration	2 Voir ci-dessus Symbole désignant le pays

Formulaire à utiliser pour communiquer les besoins de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) 4)

(Voir le paragraphe 5 de la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386)

3 _____ Référence N°	4 30/9/77 Date

Nombre d'allotissements demandés pour son introduction dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications

5	6	7	8	9	10	11
Bande de fréquences (kHz)	ZLAMP	ZLARN	Subdivision de ZLARN	Zone VOLMET	Contrôle d'exploitation à grande distance	Remarques 3)
De – à	Symbole ZLAMP 1)	Symbole ZLARN 1)	Symbole subdivision de ZLARN 1)	Symbole zone VOLMET 1)	Symbole(s) 2)	
2 850 – 3 025					3	Voir proposition USA/4/39 (ADD 27/73A)
3 400 – 3 500					6	
4 650 – 4 700					3	"
5 450 – 5 480 (Rég. 2)					–	"
5 480 – 5 680					6	"
6 525 – 6 685					8	"
8 815 – 8 965					4	"
10 005 – 10 100					8	"
11 275 – 11 400					6	"
13 260 – 13 360					6	"
17 900 – 17 970					8	"

1) Inscrire dans chaque cas le symbole utilisé dans l'appendice 27 pour désigner la zone ou la subdivision de zone (dans le cas d'une subdivision de ZLARN) pour laquelle l'allotissement est demandé et le nombre d'allotissements demandés dans chaque bande de fréquences. Lorsque le pays ou la zone géographique (définis par un symbole désignant un pays) s'étend sur ou se trouve dans plus d'une zone aéronautique (ZLAMP, ZLARN, subdivision de ZLARN et/ou zone VOLMET), le nombre des fréquences demandées pour chacune des zones ou subdivisions de zone supplémentaires sera inscrit sur des formulaires distincts. Par exemple, l'administration d'un pays dont le territoire s'étend sur deux ZLAMP, cinq subdivisions de ZLARN et deux zones VOLMET, utilisera deux formulaires pour indiquer ses besoins pour les deux ZLAMP, pour deux des cinq subdivisions de ZLARN et pour les deux zones VOLMET; elle utilisera trois formulaires supplémentaires pour les trois autres subdivisions de ZLARN.

2) En cas de demandes pour le contrôle d'exploitation à grande distance, prière d'indiquer la zone (au moyen du ou des symboles utilisés dans l'appendice 27 pour désigner les ZLAMP) avec laquelle on envisage d'établir des communications.

3) Cette colonne est réservée aux renseignements qu'une administration peut souhaiter communiquer en plus des renseignements inscrits dans les colonnes 6 à 10. Utiliser au besoin une feuille de papier distincte.

4) Ce formulaire est à retourner dès que possible au Président du Comité international d'enregistrement des fréquences, Union internationale des télécommunications, 1211 Genève 20, Suisse. Il devra parvenir à cette adresse le *30 septembre 1977 au plus tard*.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Addendum N° 1 au
Document N° 40-F
30 janvier 1978
Original : français

SEANCE PLENIERE

Note du Secrétaire général

ADMISSION D'ORGANISATIONS INTERNATIONALES

1. Depuis la publication du Document N° 40, l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) a exprimé son désir de participer en qualité d'observateur à la Conférence.

2. L'Administration des télécommunications du Sénégal confirme que l'ASECNA est une organisation internationale qui jouit d'un statut d'observateur auprès de l'OACI et OMM.

3. Il convient donc d'ajouter le nom de cette organisation à la liste des noms publiés en annexe au Document N° 40.

M. MILI
Secrétaire général

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 40-F
2 novembre 1977
Original : français

SEANCE PLENIERE

Note du Secrétaire général

NOTIFICATIONS AUX ORGANISATIONS INTERNATIONALES

1. En accord avec le Conseil d'administration et selon le Numéro 330 de la Convention, des notifications relatives à la convocation de la Conférence ont été envoyées à celles des organisations internationales qui paraissaient susceptibles de s'intéresser aux travaux de la Conférence.

2. Des demandes formelles d'admission à la Conférence ont été reçues des organisations énumérées en annexe.

3. En application des dispositions du Numéro 332 de la Convention, la Conférence est invitée à décider si ces organisations doivent être admises.

M. MILI
Secrétaire général

Annexe : 1

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

A N N E X E

ORGANISATIONS INTERNATIONALES QUI ONT DEMANDE L'ADMISSION A LA CONFERENCE

Association du transport aérien international (IATA)*)

Union internationale des radio-amateurs*)

---

*) Exonérées de toute contribution aux dépenses des conférences auxquelles elles pourraient participer (Résolution N° 574 du Conseil d'administration).

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 41-F
31 janvier 1978
Original : français

SEANCE PLENIERE

Note du Secrétaire général

INVITATIONS A LA CONFERENCE

1. Membres de l'Union

1.1 Le 5 mars 1976, des invitations ont été adressées à l'ensemble des Membres de l'Union (sauf à la République Sudafricaine).

1.2 Après l'adhésion de

- Angola (République Populaire d')
- Cap-Vert (République du)
- Djibouti (République de)
- Saint-Marin (République de)
- Sao Tomé-et-Principe (République Démocratique de)
- Surinam (République du)

des invitations ont été envoyées à ces nouveaux Membres.

1.3 On trouvera annexé au présent document un résumé des réponses reçues à ces invitations à la date du présent document.

2. Exploitations privées reconnues

2.1 Les lettres d'invitation précisaient que les Membres de l'Union pourraient transmettre cette invitation aux exploitations privées reconnues par eux.

2.2 A ce jour, aucune exploitation privée n'a annoncé sa participation.

3. Nations Unies et Institutions spécialisées des Nations Unies

3.1 Les organisations suivantes ont été invitées :

- Nations Unies
- Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)
- Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI)
- Organisation internationale du travail (OIT)
- Organisation météorologique mondiale (OMM)

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

3.2 A ce jour,

- l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)
- l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI)

ont accepté l'invitation.

4. Organisations régionales dont il est fait mention à l'article 32 de la Convention

4.1 Conformément aux dispositions du Numéro 335 de la Convention, une invitation a été envoyée aux organisations régionales suivantes :

- Conferencia Interamericana de Telecomunicaciones (CITEL)
- Union africaine des postes et télécommunications (UAPT)
- Union arabe des télécommunications (ATU)

4.2 A ce jour, aucune de ces organisations n'a accepté l'invitation.

M. MILI
Secrétaire général

Annexe : 1

A N N E X E

PARTICIPATION A LA CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

Pays	Oui	Non
Afghanistan (République d')	X	
Albanie (République Populaire Socialiste d')		
Algérie (République Algérienne Démocratique et Populaire)	X	
Allemagne (République fédérale d')	X	
Angola (République Populaire d')	X	
Arabie Saoudite (Royaume de l')	X	
Argentine (République)	X	
Australie	X	
Autriche		X
Bahamas (Commonwealth des)	X	
Bahreïn (Etat de)		X
Bangladesh (République Populaire du)	X	
Barbade	X	
Belgique	X	
Benin (République Populaire du)	X	
Biélorussie (République Socialiste Soviétique de)		
Birmanie (République Socialiste de l'Union de)		X
Bolivie (République de)	X	
Botswana (République de)		X
Brésil (République Fédérative du)	X	
Bulgarie (République Populaire de)	X	
Burundi (République du)		

Pays	Oui	Non
Cameroun (République Unie du)	X	
Canada	X	
Cap-Vert (République du)	X	
Centrafricain (Empire)	X	
Chili	X	
Chine (République Populaire de)	X	
Chypre (République de)		X
Cité du Vatican (Etat de la)		X
Colombie (République de)	X	
Comores (Etat des)	X	
Congo (République Populaire du)	X	
Corée (République de)	X	
Costa Rica		X
Côte d'Ivoire (République de)	X	
Cuba	X	
Danemark	X	
Djibouti (République de)		
Dominicaine (République)		
Egypte (République Arabe d')	X	
El Salvador (République de)		
Emirats Arabes Unis	X	
Equateur	X	
Espagne	X	
Etats-Unis d'Amérique	X	
Ethiopie	X	
Fidji	X	
Finlande	X	

Pays	Oui	Non
France	X	
Gabonaise (République)	X	
Gambie (République de)		X
Ghana	X	
Grèce	X	
Guatemala (République du)	X	
Guinée (République de)	X	
Guinée-Bissau (République de)		
Guinée Equatoriale (République de la)		
Guyane		
Haïti (République d')	X	
Haute-Volta (République de)	X	
Honduras (République de)		
Hongroise (République Populaire)	X	
Inde (République de l')	X	
Indonésie (République d')	X	
Iran	X	
Iraq (République d')	X	
Irlande	X	
Islande		X
Israël (Etat d')		
Italie	X	
Jamaïque	X	
Japon	X	
Jordanie (Royaume Hachémite de)		

Pays	Oui	Non
Kampuchea Démocratique		
Kenya (République du)	X	
Koweït (Etat de)	X	
Lao (République Démocratique Populaire)		
Lesotho (Royaume de)		
Liban		
Libéria (République du)	X	
Libye (Jamahiriya Arabe Libyenne Populaire Socialiste)	X	
Liechtenstein (Principauté de)		X
Luxembourg		X
Madagascar (République Démocratique de)	X	
Malaisie	X	
Malawi		
Maldives (République des)		X
Mali (République du)		
Malte (République de)		X
Maroc (Royaume du)	X	
Maurice	X	
Mauritanie (République Islamique de)	X	
Mexique	X	
Monaco	X	
Mongolie (République Populaire de)		
Mozambique (République Populaire du)	X	
Nauru (République de)		X
Népal		

Pays	Oui	Non
Nicaragua		
Niger (République du)	X	
Nigeria (République Fédérale de)	X	
Norvège	X	
Nouvelle-Zélande	X	
Oman (Sultanat d')		X
Ouganda (République de l')	X	
Pakistan (République Islamique du)	X	
Panama (République de)	X	
Papua-Nouvelle-Guinée	X	
Paraguay (République du)	X	
Pays-Bas (Royaume des)	X	
Pérou		X
Philippines (République des)	X	
Pologne (République Populaire de)	X	
Portugal	X	
Qatar (Etat du)	X	
République Arabe Syrienne		
République Démocratique Allemande	X	
République Populaire Démocratique de Corée	X	
République Socialiste Soviétique d'Ukraine	X	
Roumanie (République Socialiste de)	X	
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	X	
Rwandaise (République)		X
Saint-Marin (République de)		

Pays	Oui	Non
Sao Tomé-et-Principe (République Démocratique de)	X	
Sénégal (République du)	X	
Sierra Leone	X	
Singapour (République de)	X	
Somalie (République Démocratique)		
Soudan (République Démocratique du)		
Sri Lanka (Ceylan) (République de)		
Suède	X	
Suisse (Confédération)	X	
Surinam (République du)	X	
Swaziland (Royaume du)		X
Tanzanie (République Unie de)	X	
Tchad (République du)	X	
Tchécoslovaque (République Socialiste)	X	
Thaïlande	X	
Togolaise (République)	X	
Tonga (Royaume des)		X
Trinité et Tobago		X
Tunisie	X	
Turquie	X	
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	X	
Uruguay (République Orientale de l')	X	
Venezuela (République de)	X	

Pays	Oui	Non
Viet Nam (République Socialiste du)		
Yémen (République Arabe du)	X	
Yémen (République Démocratique Populaire du)	X	
Yougoslavie (République Socialiste Fédérative de)	X	
Zaïre (République du)	X	
Zambie (République de)		X

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 42-F
4 novembre 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

Commonwealth d'Australie

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

AUS/42/1 Le document ci-joint, qui traite des problèmes de brouillage dans les voies adjacentes, est soumis à l'examen de la Conférence.

Ce document a été présenté également à la Commission d'études 8 du CCIR.

Annexe : 1

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

A N N E X E

PROJET DE NOUVEAU RAPPORT

CRITERES DE PROTECTION DANS LA VOIE ADJACENTE POUR LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R) EN ONDES DECAMETRIQUES

1. Introduction

1.1 Pour une bonne gestion des fréquences, il faut tenir compte des brouillages qui peuvent se produire dans les voies adjacentes, lorsqu'on procède à l'allotissement et à l'assignation des fréquences. Le présent Rapport traite des méthodes à appliquer pour spécifier des critères de protection dans la voie adjacente, dans le cadre d'un système de répartition des voies avec espacement de 3 kHz, pour des émissions BLU. Si ce point était négligé, l'utilité de tout plan d'allotissement de fréquences pourrait s'en trouver compromise. Il s'agit par conséquent d'établir certaines règles d'application générale qui permettent de formuler un nouveau plan d'allotissement de fréquences. Ces règles pourraient être fondées sur l'espacement géographique nécessaire entre stations fonctionnant dans des voies adjacentes.

2. Critères techniques

2.1 On peut appliquer deux méthodes pour établir des critères de protection dans la voie adjacente :

a) fixer des rapports signal/protection contre le brouillage, à partir desquels on pourrait calculer l'espacement géographique; ou

b) établir un critère de niveau de brouillage qui ne dégrade pas sensiblement le rapport signal/bruit du signal utile dans le récepteur.

C'est cette dernière méthode qui a été choisie dans le présent Rapport. On suppose que le niveau minimum utilisable des signaux était déterminé par le bruit atmosphérique. On évalue des niveaux de bruit atmosphérique, et on calcule l'espacement géographique en se fondant sur l'hypothèse que le brouillage dans la voie adjacente est tout juste égal à ce bruit. Il pourrait en résulter une dégradation de 3 dB du rapport signal utile/bruit.

2.2 Dans cette étude, on a admis que les caractéristiques de réponse parasite des émetteurs au sol et des émetteurs aéroportés constitueront le facteur déterminant de l'apparition d'un brouillage dans la voie adjacente. Cela se justifie en raison de la sélectivité des récepteurs dans la voie adjacente, qui peut être rendue très supérieure aux caractéristiques de réponse parasite des émetteurs. On a supposé que le rayonnement dans la voie adjacente était inférieur de 30 dB à la puissance apparente rayonnée (OACI 1976).

3. Cas de brouillage nécessitant une protection

3.1 Il peut y avoir brouillage lorsqu'une station aéroportée ou au sol reçoit un signal utile se propageant par l'onde ionosphérique, et lorsqu'un signal de la voie adjacente, provenant d'une station au sol ou d'un aéronef proche, peut se propager par l'onde directe ou en espace libre. On n'a pas considéré le brouillage se propageant par l'onde ionosphérique car l'affaiblissement serait le même dans la voie utile et dans la voie brouilleuse. Les caractéristiques des émetteurs respectifs permettent d'obtenir une

protection de 30 dB. Il peut certes se présenter des cas de cette nature, mais il est vraisemblable que les critères de protection élaborés sur la base de la propagation par l'onde directe seront plus rigoureux.

3.2 Il existe quatre possibilités de brouillage par l'onde directe :

i) d'aéronef à aéronef;

ii) d'une station au sol à un aéronef;

iii) d'un aéronef à une station au sol;

iv) d'une station au sol à une station au sol.

Etant donné la puissance plus grande qu'utilisent les stations au sol, les distances de propagation par l'onde directe, dans le cas ii) ci-dessus, seront plus grandes que celles relatives à la propagation dans le cas iii). En outre, l'altitude à laquelle se trouve l'aéronef dans le cas ii) donnera une plus grande distance de propagation de l'onde directe que dans le cas iv), c'est-à-dire celui de la propagation entre deux stations au sol. C'est pourquoi on n'a pas considéré ici les cas iii) et iv).

4. Choix de niveaux de bruit appropriés

4.1 Le Rapport 322 du CCIR, qui donne la répartition mondiale des niveaux de bruit, mentionne des variations importantes en fonction de la saison, de l'heure et des régions géographiques. Etant donné que le service mobile aéronautique (R) est un service de sécurité, on peut faire valoir qu'il convient d'assurer la protection des signaux minimums susceptibles d'être reçus et, en conséquence, de choisir des niveaux de bruit minimums pour les différentes bandes de fréquences intéressantes. Toutefois, dans certaines régions et notamment au-dessus de grandes étendues de terres émergées, il arrive fréquemment que les niveaux de bruit soient élevés. Aux hautes latitudes notamment, ils tombent rarement, sinon jamais, jusqu'aux valeurs relevées ailleurs dans le monde. Il semble donc opportun de rechercher des valeurs de compromis. L'Appendice 1 au présent document donne les valeurs du niveau de bruit, obtenues sur la base des isolignes; ces valeurs paraissent raisonnables pour assurer une protection suffisante dans une grande partie du monde. Il convient de noter que ces chiffres procèdent de choix quelque peu arbitraires. Certes, les zones où le niveau de bruit est inférieur aux valeurs choisies pourraient recevoir des signaux plus faibles et auraient une protection insuffisante; inversement, les zones où le bruit est plus élevé nécessiteraient des signaux plus puissants pour un rapport signal/bruit donné dans la voie utile, ce qui donnerait dans la voie adjacente, une protection plus grande que nécessaire. Malgré ces restrictions, il est intéressant de poursuivre les calculs pour avoir une idée de l'ordre de grandeur de l'espacement géographique nécessaire pour assurer la protection voulue.

4.2 Les isolignes du Rapport 322 du CCIR donnent les niveaux de bruit médians, Fam, en dB au-dessus de KTB, pour une largeur de bande de 1 Hz, à 1 MHz. Le Rapport 322 contient également des courbes permettant d'extrapoler ces valeurs pour d'autres fréquences. Aux fins de la présente étude, on a choisi trois fréquences qui sont caractéristiques du service mobile aéronautique (R), à savoir 3 MHz, 7 MHz et 15 MHz. Les isolignes d'été et d'hiver ont été examinées pour toutes les tranches de temps.

5. Calcul des distances de protection

5.1 La méthode appliquée pour obtenir une estimation de la distance de protection nécessaire consiste à calculer l'affaiblissement sur le trajet entre l'émetteur brouilleur

et le récepteur brouillé, qui reçoit un signal de niveau égal au niveau du bruit atmosphérique, et à convertir cet affaiblissement en une distance.

Affaiblissement sur le trajet = puissance rayonnée (dBW) - puissance reçue (dBW) (= bruit atmosphérique).

5.2 P.i.r.e. rayonnée

Pour calculer la p.i.r.e. moyenne dans la voie adjacente, il faut tenir compte des éléments ci-après :

a) affaiblissement dans la voie adjacente; -30 dB

b) rapport puissance moyenne/puissance de crête (en présence d'un certain traitement des signaux vocaux); - 6 dB

c) le fait que l'OACI recommande pour la puissance apparente rayonnée une valeur égale aux deux tiers de la puissance maximale disponible à l'entrée de la ligne de transmission de l'antenne (OACI 1976); - 1,8 dB

d) on suppose que le gain d'antenne est, dans chaque cas, de 2 dBi par rapport à une antenne isotrope.

Avec ces hypothèses, la p.i.r.e. dans la voie adjacente a pour valeur :

pour l'émetteur au sol : + 2 dBW

pour l'émetteur aéroporté : -10 dBW.

5.3 Puissance du signal brouilleur reçu

Les valeurs maximales des signaux brouilleurs considérés dans le présent document sont les valeurs Fam indiquées dans l'Appendice 1. La formule de conversion de ces Fam ent dBW est la suivante :

$$dBW = Fam + 10 \log B(Hz) - 204$$

B = largeur de la voie.

5.4 Affaiblissement sur le trajet

Les valeurs de l'affaiblissement sur le trajet, calculées au moyen de ces paramètres, sont indiquées dans l'Appendice 1.

5.5 Cas i) : brouillage d'aéronef à aéronef

Supposons que les deux aéronefs se trouvent à une altitude de 12.000 mètres.

On peut admettre que c'est la propagation en espace libre qui prédominera entre les aéronefs lorsque le trajet sera dégagé dans une proportion d'au moins 0,6 fresnel. Au-delà de ce point, l'affaiblissement de l'onde directe sur le trajet augmentera rapidement avec la distance. Intuitivement, on peut dire que la propagation par l'onde directe doit être très faible au-delà de la visibilité directe. L'Appendice 1 donne les résultats d'un calcul théorique de la distance qui doit séparer des aéronefs pour que ceux-ci se trouvent au-delà de la portée du brouillage. Les distance indiquées dans la dernière colonne de l'Appendice 1 ont été calculées sur la base de la théorie de la Terre régulière pour la prévision des affaiblissements dus à la diffraction / K. Bullington, mai 1957 /.

Après étude des distances de brouillage indiquées dans l'Appendice 1, on peut raisonnablement admettre que la distance de brouillage, pour toutes les fréquences, est égale à la distance de visibilité directe, qui est de 900 km.

5.6 Cas ii) : Brouillage entre station au sol et station d'aéronef

Hypothèse : l'aéronef se trouve à une altitude de 12.000 mètres; la propagation se fait par l'onde de sol; polarisation verticale au-dessus d'un sol de bonne qualité.

Le CCIR n'a malheureusement pas encore publié les courbes de propagation de l'onde de sol pour des antennes en altitude; on a donc utilisé des données publiées par les Bell Telephone Laboratories en 1944 [2]. Les distances obtenues à partir de ces courbes sont indiquées dans l'Appendice 1.

L'utilisation de la polarisation verticale est généralement limitée aux ZLAMP, aux zones de réception VOLMET et LDOCC. Les distances étant plus courtes dans les ZLARN, on y utilise le plus souvent la polarisation horizontale. La propagation de l'onde de sol avec polarisation horizontale a une portée beaucoup plus courte qu'avec polarisation verticale; la portée de brouillage est donc plus petite.

Etant donné que les portées de brouillage sont plus courtes dans le sens sol-aéronef, la forme de brouillage la plus gênante est celle du cas i), c'est-à-dire d'aéronef à aéronef.

6. Discussion des résultats

Le raisonnement ci-dessus a été fait sur la base de valeurs moyennes de bruit, lequel varie sensiblement en fonction du temps, de la saison et de la situation géographique, mais il est possible de dégager certaines indications assez nettes. Dans le cas du brouillage d'aéronef à aéronef, on peut raisonnablement supposer que les voies adjacentes devraient être séparées d'au moins 900 km pour toutes les fréquences. C'est le cas le plus critique, et celui qui pourrait devenir le plus déterminant. Si l'on choisissait les valeurs moyennes de bruit les plus élevées comme base de la protection nécessaire, les distances de protection d'aéronef à aéronef seraient les suivantes :

	3 MHz	7 MHz	15 MHz
Hiver	320 km	750 km	1.500 km
Eté	110 km	460 km	1.900 km

Comme indiqué précédemment, on ne peut pas retenir les distances dépassant la visibilité directe. Toutefois, le choix des valeurs maximales pour le bruit implique des signaux utiles très forts nécessaires pour l'exploitation du service, ce qui n'est pas corroboré par l'expérience. Au demeurant, des critères de protection établis sur cette base ne permettraient pas d'obtenir la protection dans de vastes régions du monde.

7. Conclusions

7.1 Sur la base de ce qui précède, il apparaît évident que des voies adjacentes ne devraient pas être alloties à une zone géographique quelle qu'elle soit; il serait également préférable de ne pas les allotir à des zones géographiques adjacentes.

7.2 Théoriquement, il conviendrait d'adopter comme critère une portée de brouillage de 900 km pour l'espacement géographique de voies adjacentes dans toutes les bandes de fréquences, à l'intérieur des ZLAMP et des ZLARN, et entre celles-ci.

7.3 Pour voir quelle serait l'influence de ce critère sur le plan d'allotissement des fréquences, on l'a appliqué à la subdivision de ZLARN 9B, dans le tableau de l'actuel Appendice 27. Quelques variantes du critère ont également été étudiées :

a) le critère défini au paragraphe 7.2;

b) principe du non-allotissement de voies adjacentes dans des zones géographiques adjacentes (y compris les ZLAMP et les ZLARN);

c) principe du non-allotissement de voies adjacentes dans des ZLARN adjacentes seulement (sans tenir compte des ZLAMP);

d) principes du non-allotissement de voies adjacentes dans la même ZLARN, sans tenir compte des ZLARN adjacentes.

Il s'est révélé impossible d'appliquer les critères a), b) et c) ci-dessus si l'on voulait conserver le nombre actuel de voies dans la subdivision de ZLARN 9B. Toutefois, si l'on appliquait le critère moins strict énoncé en b) ci-dessus, toutes les bandes pourraient contenir les voies nécessaires, à l'exception de la bande des 9 MHz. (Note : Dans l'actuel Appendice 27, des voies adjacentes ont été alloties uniquement dans les bandes des 6,6 et 9 MHz - Subdivision de ZLARN 9B).

7.4 Si l'on veut appliquer strictement l'un quelconque des critères précités dans le nouveau plan d'allotissement avec BLU, il faudra spécifier un "facteur moindre de partage des fréquences" plus petit que celui de l'Appendice 27. Il est évident que, si le total des besoins supplémentaires de fréquences des administrations augmente de la même quantité que le nombre des voies disponibles, il ne serait pas possible de satisfaire au critère dans toutes les bandes de fréquences.

7.5 S'il est vrai que l'application du moins strict des critères énoncés ci-dessus créerait des difficultés pour l'établissement d'un nouveau tableau d'allotissement des fréquences, l'Administration australienne estime toutefois que le problème ne saurait être ignoré. Les attributions de voies adjacentes qui existent déjà dans le plan d'allotissement actuel ont causé des difficultés pour la gestion des fréquences de la ZLARN 9.

Déjà, de nombreux intérêts entrent en concurrence dans le spectre radioélectrique en ondes décamétriques; il ne sera probablement pas possible de mettre à disposition des fréquences supplémentaires pour résoudre les problèmes relatifs aux voies adjacentes dans les bandes attribuées au service mobile aéronautique (R).

La solution proposée consiste à appliquer le critère d) ci-dessus chaque fois que ce sera possible dans l'élaboration du nouveau plan de fréquences. Dans les bandes de fréquence où l'on ne pourra éviter l'attribution de voies adjacentes, il faudra tolérer la dégradation de la qualité de service qui en résultera. Cette manière de voir, si elle est adoptée, permettra de réduire au minimum les cas de brouillage dans la voie adjacente.

Références bibliographiques

(1) Radio Propagation Fundamentals, par Kenneth Bullington
The Bell System Technical Journal, mai 1957.

(2) NDRC Div. 15. Propagation Curves, Issue 3, Report 966-6C, octobre 1944, Bell Telephone Laboratories US. Department of Commerce, N° PB-14326.

(3) CCIR, Rapport 322.

Appendice : 1

Appendice 1

PERIODE DU BRUIT	BRUIT RAPPORT 322 DU CCIR Fam	BRUIT RAPPORT 322 DU CCIR dBW dans une largeur de bande de 3 kHz	AFFAIBLISSEMENT MINIMAL DE PROPAGATION D'AERONEF A AERONEF, § 5.5 dB	DISTANCE SOL - AERONEF, § 5.6 km	DISTANCE D'AERONEF A AERONEF, § 5.5, km
Hiver, de jour (800-1600) 3 MHz	40	-129	119	640	960
Hiver, de jour (800-1600) 7 MHz	33	-136	126	560	960
Hiver, de jour (800-1600) 15 MHz	31	-138	128	450	900
Hiver, de nuit (600-0800) 3 MHz	49	-120	110	560	860
Hiver, de nuit (600-0800) 7 MHz	39	-130	120	510	880
Hiver, de nuit (600-0800) 15 MHz	26,5	-142,5	133	510	910
Eté, de jour (0400-2000) 3 MHz	32	-139	129	720	1000
Eté, de jour (0400-2000) 7 MHz	40,5	-128,5	119	500	880
Eté, de jour (0400-2000) 15 MHz	31	-138	128	450	900
Eté, de nuit (2000-0400) 3 MHz	66	-103	93	340	670
Eté, de nuit (2000-0400) 7 MHz	55	-114	104	340	860
Eté, de nuit (2000-0400) 15 MHz	32	-137	127	430	900

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 43-F
10 novembre 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

Royaume-Uni

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

TABLE DES MATIERES

		Page
PARTIE I	INTRODUCTION	2
PARTIE II	OBJECTIFS DE LA CONFERENCE	2
PARTIE III	PROPOSITION D'AMENDEMENT DE L'APPENDICE 27	4
	Partie I Section I	4
	Partie I Section II	4
	Partie II Section I	14
	Partie II Section II	15
PARTIE IV	PROPOSITION D'AMENDEMENT DU REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS	17
	Article 5	17
	Article 9	18
	Article 28	18
	Article 35	18
PARTIE V	PROPOSITIONS CONCERNANT LES RESOLUTIONS	19
	Résolution N° 13	19
	Résolution N° 14	19
	Résolution N° Aer1	19
	Résolution N° Aer2	20
	Résolution N° Aer2 - (A)	20
	Résolution N° Aer2 - (B)	22
	Résolution N° Aer2 - (C)	23
	Résolution N° Aer2 - (D)	24
	Résolution N° Aer2 - (E)	25
	Résolution N° Aer3	26
	Résolution N° Aer4	26
	Résolution N° Aer5	26
	Résolution N° Aer6	27
PARTIE VI	PROPOSITIONS CONCERNANT LES RECOMMANDATIONS	27
	Recommandation N° Aer1	27
	Recommandation N° Aer2 - (A)	27

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

PARTIE I - INTRODUCTION

Le Royaume-Uni a toujours soutenu qu'une Conférence administrative mondiale des radiocommunications était nécessaire pour le service mobile aéronautique (R). Dans l'établissement des propositions, nous avons tenu compte des points suivants :

a) l'ordre du jour approuvé par le Conseil d'administration de l'UIT, notamment en ce qui concerne la nécessité de réviser, sur la base de l'exploitation BLU, le plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) (Appendice 27 au Règlement des radiocommunications), et de répondre aux besoins de ce service en utilisant une portion de spectre aussi limitée que possible;

b) les instructions du Secrétaire général de l'UIT au Directeur du CCIR, en vue de préparer les bases techniques à étudier pour une révision de la Partie I de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications;

c) l'invitation du Secrétaire général de l'UIT à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), pour fournir les renseignements nécessaires afin d'aider les administrations à faire une évaluation précise des besoins en matière de fréquences des bandes d'ondes décamétriques pour la révision de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications.

Dans l'établissement de propositions spécifiques pour l'amendement de l'Appendice 27 et du Règlement des radiocommunications, nous avons tenu compte :

a) du Rapport de la Commission d'études 8 du CCIR à la Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour le service mobile aéronautique (R), 1978 (réunion spéciale tenue à Genève du 22 au 26 mars 1976),

b) du Rapport de la Réunion Télécommunications à l'échelon Division, préparatoire à la Conférence administrative mondiale des radiocommunications du service mobile aéronautique (R) de l'UIT, Montréal, 8-24 septembre 1976.

PARTIE II - OBJECTIFS DE LA CONFERENCE

Le Royaume-Uni considère que les objectifs de la conférence sont les suivants :

a) établir une version révisée de l'Appendice 27, sur la base de l'utilisation de la bande latérale unique (A3J) pour les transmissions de téléphonie dans le service mobile aéronautique (R),

b) prendre des dispositions additionnelles pour l'appel sélectif (A2H) et A7J/A9J,

c) prévoir des dispositions pour l'utilisation des classes d'émission A1, A3, et F1, en respectant certaines limites,

d) réviser les limites des Zones de passage des lignes aériennes mondiales principales, des Zones et subdivisions de zones des lignes aériennes régionales et nationales, des Zones d'allotissement VOLMET et des Zones de réception VOLMET,

e) réviser et mettre à jour le plan d'allotissement de fréquences pour les Zones de passage des lignes aériennes mondiales principales, compte tenu notamment de l'évolution des besoins d'exploitation,

f) réviser et mettre à jour le plan d'allotissement de fréquences pour les Zones et subdivisions de zones des lignes aériennes régionales et nationales, compte tenu de l'évolution des besoins d'exploitation, et en prenant en considération toute la documentation disponible concernant la promulgation en vue de l'utilisation,

g) réviser et mettre à jour le plan d'allotissement de fréquences pour les Zones d'allotissement VOLMET et les Zones de réception VOLMET,

h) accroître de la quantité minimale nécessaire le nombre des fréquences mondiales devant servir principalement aux opérations à effectuer pour assurer la régularité des vols, et pour lesquelles les fréquences alloties aux ZLARN et aux subdivisions de ZLARN ne conviennent pas,

i) déterminer la date à laquelle le nouveau plan d'allotissement de fréquences entrera en vigueur,

j) étudier la mesure dans laquelle les bandes de fréquences attribuées au service mobile maritime (R) sont utilisées par d'autres services, et examiner les brouillages nuisibles qui en résultent.

Le Royaume-Uni considère en outre qu'une condition indispensable à la réalisation des objectifs précités est de satisfaire les besoins d'exploitation du service mobile aéronautique (R) en utilisant une portion de spectre aussi limitée que possible, conformément au mandat de la Conférence. Nous pensons que, dans l'accomplissement de cette tâche, la Conférence devra avoir recours aux mesures qui conduiront à la réalisation de cet objectif fondamental, en particulier dans la formulation du nouveau plan d'allotissement qui devra prendre en considération les points suivants :

a) déterminer complètement les jeux de fréquences nécessaires pour répondre à chaque besoin d'exploitation particulier, en tenant compte pleinement de la couverture pouvant être obtenue avec les communications en ondes métriques, et en réduisant au strict minimum le jeu de fréquences requis pour toute la durée d'un cycle d'activité solaire;

b) dans les cas où il apparaîtra que plusieurs familles de fréquences sont nécessaires pour répondre à un besoin d'exploitation, il faudra prendre pleinement en considération la possibilité de partager, entre plusieurs familles, les fréquences basses et les fréquences élevées qui peuvent être utilisées seulement pendant la durée de conditions de propagation appropriées;

c) dans l'établissement du plan d'allotissement pour chaque sous-bande, pour répondre aux besoins d'exploitation avec le nombre minimum de fréquences et en tirant parti de toutes les possibilités de partage admissibles, il conviendra de réserver toutes fréquences non alloties, comme en décidera la Conférence, pour l'un ou l'autre des bords de la sous-bande considérée;

d) concernant les deux sous-bandes les plus basses, il conviendra d'accorder la préférence à l'utilisation de la sous-bande supérieure, dans les cas où l'une ou l'autre de ces bandes répondent au besoin d'exploitation.

PROPOSITIONS

Moyennant quoi, on trouvera ci-après les propositions du Royaume-Uni.

PARTIE III - PROPOSITIONS D'AMENDEMENT DE L'APPENDICE 27

Note 1 : Les paragraphes qui suivent sont numérotés comme dans l'appendice 27. On a utilisé les abréviations ci-après :

ADD - adjonction d'un nouveau paragraphe

MOD - modification d'un paragraphe existant

SUP - suppression d'un paragraphe existant

NOC - paragraphe conservé sans changement

Note 2 : Les mots soulignés correspondent à du texte nouveau; les mots ~~biffés~~ correspondent à du texte supprimé.

PARTIE I

Dispositions générales

Section I. Définitions

NOC 27/1 à 27/8 inclusivement

G/43/1 MOD 27/9

Une famille de fréquences du service mobile aéronautique (R) ~~est un groupe de~~ contient au minimum deux fréquences choisies dans différentes bandes du service mobile aéronautique (R); elle est destinée à l'établissement de communications entre les stations d' aéronefs ~~en vol~~ et les stations aéronautiques correspondantes quelles que soient les heures, ~~et les distances~~ à l'intérieur de la zone d'utilisation autorisée (voir numéros 27/189 à 27/207).

Motifs : Préciser la définition et l'aligner avec celle qui est donnée au numéro 33 du Règlement des radiocommunications.

Section II. Principes techniques et d'exploitation appliqués pour l'établissement du Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R)

G/43/2 MOD titre

A. ~~Détermination de la largeur des voies~~

A. Caractéristiques des voies

Motifs : Clarification

G/43/3 MOD 27/10

~~Les~~ Un espacements ~~entre~~ de fréquences ~~qu'indique le tableau suivant suffisent~~ de 3 kHz entre les fréquences des ondes porteuses (fréquences de référence) suffit pour permettre l'emploi de systèmes de communication qui utilisent les classes d'émission dont il est question aux numéros 27/49 à ~~27/53~~ 27/52 dans les bandes de fréquences entre 2 850 kHz et 17 970 kHz attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R). Les fréquences des ondes porteuses (fréquences de référence) des voies indiquées dans le Plan sont des multiples entiers de 1 kHz.

Motifs : Il est proposé que l'équipement soit réalisé pour pouvoir fonctionner sur des multiples entiers de 1 kHz, afin d'éviter les inconvénients d'ordre économique et d'exploitation que l'on pourrait rencontrer si les fréquences des voies étaient des multiples d'une fréquence inférieure à 1 kHz. Par ailleurs, le tableau qui figure actuellement dans l'appendice 27 est inutile, puisque la répartition des voies est fondée sur un espacement de 3 kHz dans toutes les bandes.

G/43/4 MOD 27/11

a) ~~On suppose que~~ Pour les émissions radiotéléphoniques, les fréquences ~~de modulation~~ audibles ont pour limites ~~supérieure~~ 300 et ~~3000~~ 2 700 Hz; ~~et que~~ pour les autres classes d'émission autorisées, la largeur de bande occupée ne dépasse pas ~~celle~~ la limite supérieure des émissions de classe ~~A3~~ A3J.

Toutefois, la spécification de ces limites n'implique aucune restriction quant à leur extension, en ce qui concerne les émissions autres que celles de la classe A3J, à condition que les limites relatives aux émissions non désirées soient respectées (voir les numéros 27/66A et 27/66B).

Note : Pour les types d'émetteur de station d'aéronef installés avant le 1er février 1983, les fréquences audibles sont limitées à 3 000 Hz.

Motifs : Définir une largeur de bande de fréquences audibles nécessaire pour l'utilisation de la classe d'émission A3J et compatible avec un espacement de voies de 3 kHz; permettre la mise en oeuvre d'autres classes d'émission permises. (Voir le Rapport de la réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR - 5. Largeur de bande nécessaire).

G/43/5 ADD 27/11A

En raison du brouillage pouvant se manifester, une voie donnée ne doit pas être utilisée dans la même zone d'allotissement pour la radiotéléphonie et la transmission de données.

Motifs : Conséquence du Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR. (2. Classes d'émission).

G/43/6 MOD 27/12

b) Afin d'éviter les brouillages nuisibles susceptibles de résulter de l'emploi simultané d'une même voie pour des émissions de classes différentes, l'utilisation pour les diverses classes d'émission autres que A3J et A2H des voies indiquées au numéro 27/16 ~~telles qu'elles résultent du tableau précédent (numéro 27/10)~~ fera l'objet d'accords particuliers entre les administrations intéressées et celles dont les services sont susceptibles d'être affectés. ~~aucune priorité de principe n'étant accordée à une classe d'émission déterminée.~~

Motifs : Compatibilité avec l'exploitation à bande latérale unique.

G/43/7 SUP 27/13

Motifs : Ne s'applique plus.

G/43/8 MOD 27/14

d) ~~Pour satisfaire des besoins particuliers, on pourra grouper des voies adjacentes qui résultent du tableau précédent (numéro 27/10), sous réserve que les administrations intéressées concluent des accords particuliers.~~ Afin d'éviter un brouillage possible, des fréquences adjacentes, dans la liste des fréquences du numéro 27/16, ne doivent pas être allouées à une même ZLAMP, une même zone VOLMET ou une même ZLARN, ou à des ZLAMP, des zones VOLMET ou des ZLARN contiguës, dans les cas où un problème particulier de possibilité de brouillage pourrait se poser.

Motifs : Affaiblissement limité de l'énergie des bandes latérales dans des voies adjacentes, indiqué dans MOD 66A.

G/43/9 SUP 27/15

Motifs : Inutile. Tous les accords particuliers nécessaires sont déjà prévus dans MOD 27/12.

G/43/10 MOD 27/16 On trouvera dans le tableau ci-après la liste des fréquences des ondes porteuses (fréquences de référence) à allotir dans les bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R), sur la base des espacements entre fréquences spécifiés au numéro 27/10.

2 850 - 3 025	5 450 - 5 480	8 815 - 8 965	13 260 - 13 360
2 851 à 3 019 par échelons de 3 kHz 3 023*(R) et (OR) 58 voies	Région 2 5 451 à 5 475 par échelons de 3 kHz 9 voies	8 816 à 8 960 par échelons de 3 kHz 49 voies	13 261 à 13 357 par échelons de 3 kHz 33 voies
3 400 - 3 500	5 480 - 5 680	10 005 - 10 100	17 900 - 17 970
3 400 à 3 497 par échelons de 3 kHz 33 voies	5 481 à 5 676 par échelons de 3 kHz 5 680*(R) et (OR) 67 voies	10 006 à 10 096 par échelons de 3 kHz 31 voies	17 901 à 17 967 par échelons de 3 kHz 23 voies
4 650 - 4 700	6 525 - 6 685	11 275 - 11 400	
4 651 à 4 696 par échelons de 3 kHz 16 voies	6 526 à 6 682 par échelons de 3 kHz 53 voies	11 276 à 11 396 par échelons de 3 kHz 41 voies	

* On peut aussi faire des émissions des classes A3 et A3H

Motifs : Indiquer clairement que les fréquences indiquées dans le Plan d'allotissement sont des fréquences porteuses; remplacer le tableau existant par un nouveau tableau faisant apparaître un espacement de fréquence de 3 kHz; prévoir la protection en bordure de bande.

Note : Le tableau est donné à titre d'illustration seulement. Le définitif sera présenté sous la même forme que le tableau actuel de l'Appendice 27; il indiquera chaque fréquence d'onde porteuse (fréquence de référence). Le tableau définitif indiquera également les voies qui se trouvent au voisinage des bords de la bande et qui ont une largeur inférieure à 3 kHz.

G/43/11 MOD 27/17 L'usage des ~~voies~~ fréquences d'ondes porteuses (fréquences de référence) 3 023 et 5 680 kHz communes aux services (R) et (OR) ~~et dont les fréquences centrales sont 3 023,5 et 5 680 kHz~~ est autorisé ~~dans le monde entier~~ comme il est indiqué aux numéros 27/196 et 27/201. ~~Nonobstant ces dispositions, la fréquence 5 680 kHz peut également être utilisée dans les stations aéronautiques pour les communications avec des stations d'aéronef lorsque les autres fréquences des stations aéronautiques sont indisponibles ou inconnues. Cette utilisation est cependant limitée à des zones et soumise à des conditions telles qu'il ne puisse en résulter aucun brouillage nuisible aux autres communications autorisées du service mobile aéronautique.~~

Motifs : Faire état des nouvelles fréquences porteuses déterminées par un espacement de fréquence de 3 kHz et supprimer le texte apparaissant par ailleurs.

G/43/12 MOD 27/18 Toutes les stations qui participent directement à des opérations coordonnées de recherche et de sauvetage et qui utilisent les fréquences ~~3 023,5~~ 3 023 et 5 680 kHz ~~aux fins de recherche et de sauvetage et qui emploient la technique de la bande latérale unique~~ doivent émettre ~~une onde porteuse d'un niveau suffisant pour que l'émission puisse être reçue à l'aide d'un récepteur à double bande latérale; elles doivent également être en mesure de recevoir des émissions à double bande latérale~~ uniquement avec bande latérale unique supérieure (voir aussi le numéro 27/73).

Motifs : Si l'on accepte que les émissions à double bande latérale continuent sur 3 023 et 5 680 kHz, il apparaît inutile de modifier le numéro 27/18. En revanche, si la Conférence décide que l'exploitation à bande latérale unique doit être introduite sur ces fréquences, il est nécessaire de modifier ce numéro comme indiqué ci-dessus.

Note concernant 27/17 et 27/18 :

La Conférence aéronautique de Genève 1978 devra adopter une résolution analogue à la Résolution N° Aer1, étant donné que les fréquences 3 023 et 5 680 kHz sont communes aux services (R) et (OR) (Voir la Résolution N° Aer2 - (C)).

G/43/13 SUP 27/19

Motifs : Si l'on décide de mettre en oeuvre des équipements capables de fonctionner seulement sur des multiples entiers de 1 kHz, la voie 3 023,5 kHz commune aux services (R) et (OR) peut être remplacée par 3 023 kHz, et le numéro 27/19 devient inutile.

G/43/14 MOD 27/20

L'Organisation de l'aviation civile internationale (~~O.A.C.I.~~) (OACI) assure ~~dans une grande partie du monde~~ la coordination internationale des radiocommunications du service mobile aéronautique (R) avec l'exploitation aéronautique. ~~Il convient donc, le cas échéant, de consulter~~ Cette Organisation ~~en particulier pour utiliser~~ doit donc être consultée pour toute utilisation, en exploitation ~~les~~ aéronautique internationale, des fréquences prévues dans le Plan, y compris pour coordonner l'utilisation, en exploitation, des fréquences allouées à l'échelon mondial.

Motifs : A l'époque où le numéro 27/20 a été rédigé (1959), les Plans régionaux de navigation aérienne (ANP) de l'OACI ne couvraient pas toutes les régions du monde. La modification ci-dessus est proposée pour tenir compte de la coordination mondiale des radiocommunications assurée par l'OACI pour le service mobile aéronautique (R).

NOC 27/21

NOC 27/22

G/43/15 MOD 27/23

On a recours à la coordination décrite au numéro 27/20 lorsqu'il est opportun et souhaitable de le faire pour utiliser rationnellement les fréquences en question, et notamment dans les cas où les procédures spécifiées au numéro 27/22 ne sont pas satisfaisantes.

Motifs : Mieux préciser l'idée.

B. Courbes indiquant les portées de brouillage

G/43/16 MOD du titre 1. ~~Définition des courbes~~ Généralités

G/43/17 SUP 27/24

G/43/18 ADD 27/24A

1.1 (a) Portée utile - En raison de certains facteurs comme la puissance de l'émetteur, la perte de propagation, le niveau de bruit, etc., il existe une certaine limite en ce qui a trait aux distances auxquelles on peut établir des communications fiables entre une station aéronautique et une station d'aéronef. Cette distance limite s'appelle la portée utile.

(b) Portée de brouillage - Il s'agit de la distance de séparation minimale qui assure un rapport de protection de 15 dB entre le signal désiré d'une station d'aéronef et le signal provenant d'une station aéronautique brouilleuse qui émet sur la même fréquence. La portée de brouillage a été calculée pour les fréquences qui sont indiquées dans le tableau, dans des conditions de propagation diurne et nocturne, pour une activité solaire médiane et pour une puissance apparente rayonnée moyenne de 1 kW pour la station aéronautique.

(c) Distance de répétition - Il s'agit de la distance à laquelle on peut partager une fréquence et qui équivaut à la somme de la portée utile et de la portée de brouillage dans la direction considérée.

(d) Calques - Les calques utilisés dans le présent appendice indiquent, pour les fréquences mentionnées, la portée de brouillage entre une station aéronautique susceptible de causer du brouillage et une station d'aéronef fonctionnant à la limite de sa portée utile. On admet normalement qu'il s'agit de la limite de la zone considérée, la plus proche de la station aéronautique susceptible de causer un brouillage.

Motifs : Définir les termes "portée de service", "portée de brouillage" et "distance de répétition", afin d'expliquer l'utilisation des calques; remplacer le numéro 27/24.

1.2 Le tableau ci-après donne les valeurs des portées de service, des portées de brouillage et des distances de répétition correspondant aux plans d'allotissement pour le service mobile aéronautique (R).

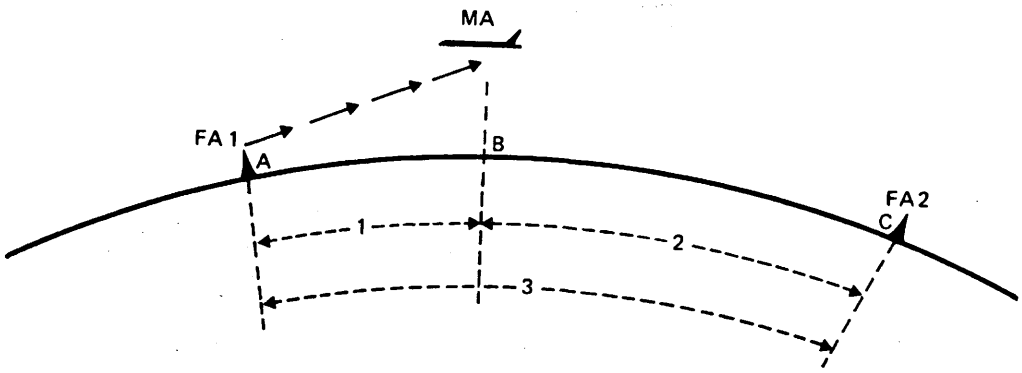
Bande de fréquences MHz	Portée de service km		Portée de brouillage km		Distance de répétition km	
	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit
3	100	500	700	3500	800	4000
3·5	100	800	700	3500	800	4300
4·7	350	1400	1200	5500	1550	6900
5·6	450	1800	1500	6500	1950	8300
6·6	650	2200	1900	8000	2550	10200
9	1000	3400	3800	11000	4800	14400
10	1250	–	5500	–	6750	–
11·3	1500	–	6000	–	7500	–
13·3	1900	–	7700	–	9600	–
18·0	2600	–	10000	–	12600	–

Motifs : Donner des valeurs typiques des portées de service, des portées de brouillage et des distances de répétition, de jour et de nuit.

NOC 27/25 à 27/33 inclusivement.

G/43/19 MOD 27/34 5.3 Placer le centre du calque (c'est-à-dire l'intersection de l'axe de symétrie et de l'axe horizontal) sur la ligne qui délimite la zone ~~ou sur le lieu géographique de~~ l'émetteur au point le plus rapproché de l'émetteur susceptible de causer du brouillage, ou au lieu géographique de l'émetteur susceptible de causer du brouillage. Noter la latitude ~~de ce point~~ du point choisi et ~~prendre~~ utiliser la courbe correspondante.

Motifs : Préciser le libellé de la disposition existante.



FA1 = station aéronautique en communication avec la station d'aéronef MA

FA2 = station aéronautique en communication avec des stations d'aéronef autres que la station MA

MA = station d'aéronef en communication avec la station aéronautique FA1

1 = portée utile AB

2 = portée de brouillage CB

3 = distance de répétition AC

Figure 1

Portée utile, portée de brouillage, distance de répétition

Motifs : Illustrer les termes définis dans ADD 27/24A.

NOC 27/35 à 27/48 inclusivement.

C. Classes d'émission et puissance

NOC 27/49

G/43/20 MOD 27/50 1.1 Téléphonie - modulation d'amplitude :

- double bande latérale (A3)*
- ~~bande latérale unique, onde porteuse réduite~~ ~~(A3A)~~
- bande latérale unique, onde porteuse complète (A3H)*
- bande latérale unique, onde porteuse supprimée (A3J)
- ~~deux bandes latérales indépendantes~~ ~~(A3B)~~

* Les émissions A3 et A3H sont à utiliser uniquement sur 3 023 kHz et 5 680 kHz.

Motifs : Conséquence du fait que le nouveau Plan d'allotissement sera établi sur la base de l'exploitation à bande latérale unique avec porteuse supprimée; conséquence du Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR. (2. Classes d'émission).

G/43/21 MOD 27/51 1.2.1 Modulation d'amplitude :

- télégraphie sans modulation par une fréquence audible (manipulation par tout ou rien) (A1)**
- ~~télégraphie par manipulation par tout ou rien d'une ou de plusieurs fréquences audibles de modulation ou manipulation par tout ou rien de l'émission modulée~~ ~~(A2)~~

- télégraphie par manipulation par tout ou rien d'une ou de plusieurs fréquences audibles de modulation ou par manipulation par tout ou rien de l'émission modulée, y compris l'appel sélectif - bande latérale unique - porteuse complète A2H

- ~~télégraphie harmonique multivoie, bande latérale unique, onde porteuse réduite~~ ~~(A7A)~~
- ~~télégraphie harmonique multivoie, bande latérale unique, onde porteuse complète~~ ~~(A7H)~~
- télégraphie harmonique multivoie, bande latérale unique, onde porteuse supprimée (A7J)
- autres émissions telles que la transmission automatique de données - bande latérale unique - porteuse supprimée A9J

G/43/22 MOD 27/52 1.2.2 Modulation de fréquence :

- télégraphie par manipulation par déplacement de fréquence sans modulation par une fréquence audible, l'une des deux fréquences étant émise à un instant donné (F1)**
- ~~télégraphie par manipulation par tout ou rien d'une fréquence audible de modulation de fréquence, ou par manipulation par tout ou rien d'une émission modulée en fréquence~~ ~~(F2)~~

** Les classes d'émission A1 et F1 sont permises à condition qu'elles ne causent pas de brouillages nuisibles aux émissions des classes A2H, A3J, A7J et A9J. Par ailleurs, les émissions des classes A1 et F1 doivent être conformes aux dispositions des numéros ADD 27/66A et ADD 27/66B et il faut prendre soin de ne pas placer ces émissions aux limites de la voie ou près de ces limites.

Motifs : Conséquence du fait que le nouveau Plan d'allotissement sera établi sur la base de l'exploitation à bande latérale unique avec porteuse supprimée; conséquence du Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR (2. Classes d'émission).

G/43/23 SUP 27/53 Motifs : Ce type d'émission n'est plus nécessaire.

2. Puissance

G/43/24 MOD 27/54 2.1 Sauf indication contraire figurant à la partie II du présent appendice, les puissances de crête fournies à la ligne d'alimentation de l'antenne ne dépassent pas les valeurs maximales indiquées dans le tableau ci-dessous; il est admis que les puissances apparentes rayonnées de crête correspondantes sont égales aux deux tiers de ces valeurs.

Classe d'émission	Stations	Puissance de crête maximale
A1 F1 F2	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	1,5 kW 75 W
A3 A3H (taux de modulation 100 %)	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 300 W
Autres émissions telles que A2 A3A A3B A3J A4 A7A A7H A7J	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 300 W

Remplacer par le tableau suivant :

Classe d'émission	Stations	Puissance de crête maximale
A2H, A3J, A7J, A9J (taux de modulation 100 %)	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 400 W
A3* A3H* (taux de modulation 100 %)	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 400 W
Autres émissions telles que A1, F1	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 75 W

"* Les émissions des classes A3 et A3H doivent être utilisées seulement sur 3 023 kHz et 5 680 kHz."

Motifs : Conséquence du Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR (3. Limites de puissance).

G/43/25 MOD 27/55 2.2 Il est admis que la puissance de crête maximale spécifiée dans le tableau ci-dessus pour les stations aéronautiques produira la puissance apparente rayonnée moyenne de 1 kW (pour des émissions de classes telles que A1 et F1 ~~ou F2 et A3 ou A3H non modulées~~) adoptée pour le tracé des courbes qui indiquent les portées de brouillage.

Motifs : Compatibilité avec MOD 27/51 et MOD 27/52.

G/43/26 MOD 27/56 2.3 Afin d'assurer des communications de qualité satisfaisante avec les aéronefs, les stations aéronautiques qui desservent les ZLAMP, ~~ou~~ les zones VOLMET et les zones mondiales peuvent utiliser des puissances plus élevées que les puissances maximales spécifiées au numéro 27/54. S'il en est ainsi, l'administration qui exerce sa juridiction sur la station aéronautique intéressée prend note des dispositions du numéro 694 du Règlement des radiocommunications et fait en sorte ~~dans chaque cas~~ :

Motifs : Appliquer ces dispositions aux stations aéronautiques qui ont une desserte mondiale.

NOC 27/57 à 27/62 inclusivement

G/43/27 MOD 27/63 3.1 Définition du niveau de l'onde porteuse :

Onde porteuse	Niveau N (dB) de l'onde porteuse par rapport à la puissance de crête
Onde porteuse complète ~~(A3H)~~ (par exemple A2H)	0 > N > - 6
~~Onde porteuse réduite (A3A)~~	~~-6 > N > -26~~
Onde porteuse supprimée (par exemple A3J)	Stations d'aéronef -26 > N Stations aéronautiques -40 > N

Motifs : Aligner les désignations des émissions avec MOD 27/50 et MOD 27/51, et mentionner la suppression de l'onde porteuse pour les stations aéronautiques conformément aux indications contenues dans le Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR (8.1 Niveau de la porteuse supprimée).

G/43/28 SUP/27/64

Motifs : Tenir compte du fait que le nouveau Plan d'allotissement sera établi sur la base de l'exploitation à bande latérale unique.

G/43/29 MOD du sous-titre 3.3 Tolérance applicable aux niveaux des émissions ~~à bande latérale unique~~ en dehors de la largeur de bande nécessaire.

Motifs : Pour indiquer que ces dispositions s'appliquent à d'autres classes d'émission.

G/43/30 MOD 27/65 3.3.1 Dans le cas d'une émission ~~à bande latérale unique~~ (des classes A2H, ~~d'émission A3H A3A et~~ A3J), A7J ou A9J, la puissance moyenne fournie sur une fréquence quelconque à la ligne d'alimentation de l'antenne d'une station aéronautique ou d'une station d'aéronef est inférieure à la puissance moyenne (Pm) de l'émetteur, de la quantité indiquée dans le tableau ci-dessous.

Motifs : Alignement avec MOD 27/50 et MOD 27/51.

G/43/31 MOD 27/66 3.3.2 Pour les types d'émetteur de stations d'aéronef et pour les émetteurs de stations aéronautiques installés avant le 1er février 1983.

Ecart Δ par rapport à la fréquence assignée (kHz)	Affaiblissement minimum par rapport à Pm (dB)
$2 \leqslant \Delta < 6$	25
$6 \leqslant \Delta < 10$	35
$10 \leqslant \Delta$	Stations d'aéronef : 40 Stations aéronautiques : $43 + 10 \log_{10} P_m$ (W) *

* Il n'est pas nécessaire que l'affaiblissement dépasse 60 dB

Motifs : Pour tenir compte des équipements aéroportés utilisés actuellement qui peuvent fonctionner avec un espacement de voies de 3 kHz.

G/43/32 ADD 27/66A 3.3.3 Dans le cas des classes d'émission A2H, A3J ou A7J, la puissance de crête (Pc) fournie sur une fréquence quelconque à la ligne de l'alimentation d'une station aéronautique ou d'une station d'aéronef est inférieure à la puissance de crête (P_c) de l'émetteur, de la quantité indiquée dans le tableau ci-dessous.

Motifs : Indiquer les classes d'émission mentionnées dans MOD 27/50 et MOD 27/51, et exprimer le niveau de puissance en puissance de crête (P_c), par souci de cohérence avec le texte du Règlement des radiocommunications.

G/43/33 ADD 27/66B 3.3.4 Pour les émetteurs de stations d'aéronef installés après le 1er février 1983 et pour les émetteurs de station aéronautique utilisés après le 1er février 1983.

Ecart Δ par rapport à la fréquence assignée (kHz)	Affaiblissement minimum par rapport à P_c (dB)
$1,5 \leq \Delta < 4,5$	30
$4,5 \leq \Delta < 7,5$	38
$4,5 \leq \Delta$	Stations d'aéronef 43 Stations aéronautiques $43 + 10 \log_{10} Pp$ (Watts) *

* il n'est pas nécessaire que l'affaiblissement dépasse 60 dB

Motifs : Réduire la largeur de bande des émissions non désirées, exprimer le niveau de puissance en puissance de crête (P_c), tenir compte des indications contenues dans le Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR, paragraphe 7.2.2, enfin prévoir la cessation de l'emploi des émetteurs de station aéronautique qui ne pourraient pas fonctionner dans le cadre de ce Plan.

G/43/34 SUP 27/67 à 27/71 inclusivement

Motifs : Ne s'appliquent plus

G/43/35 MOD 27/72 4.1 ~~La fréquence assignée à une station qui fait~~ Dans le cas des émissions ~~radiotéléphoniques~~ à bande latérale unique, à l'exception des émissions de classe A2H, la fréquence assignée ~~doit être~~ sera supérieure de ~~1500 Hz~~ 1400 Hz à la fréquence de l'onde porteuse (fréquence porteuse).*

*Notes: 1. Les stations aéronautiques équipées du système d'appel sélectif indiqueront dans la colonne "Renseignements supplémentaires" du Modèle de fiche (Voir Appendice 1 au Règlement des radiocommunications), la classe d'émission A2H.

2. Pour les classes d'émission A1 et F1, la fréquence assignée est choisie conformément aux dispositions du renvoi relatif à MOD 27/51 et MOD 27/52.

Motifs : Définir la fréquence assignée en tenant compte du MOD 27/50, MOD 27/51, MOD 27/66 et du Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR (8.2 Fréquence assignée).

G/43/36 MOD 27/73

4.2 ~~Les~~ La fréquences assignées aux stations qui utilisent des émissions à double bande latérale (A3) ~~doivent~~ doit être ~~celles dont les valeurs figurent dans le Plan d'allotissement~~. 3 023 kHz ou 5 680 kHz (voir le numéro 27/50).

Motifs : Tenir compte de l'exploitation à double bande latérale sur 3 023 kHz et 5 680 kHz.

PARTIE II

PLAN D'ALLOTISSEMENT DE FREQUENCES POUR LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R) DANS SES BANDES EXCLUSIVES ENTRE 2 850 ET 17 970 kHz

Section I

ARTICLE 1

Description des limites des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP)

Sera déterminé par la Conférence, compte tenu du Rapport de la Réunion Télécommunications de l'OACI à l'échelon Division, préparatoire à la Conférence administrative mondiale des radiocommunications du service mobile aéronautique (R) de l'UIT (Montréal, 8-24 septembre 1976).

ARTICLE 2

Description des limites des zones et subdivisions de zones des lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN)

G/43/37 MOD 27/106

Subdivision de zone 1B

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du Pôle Nord et suivant le méridien 15°W, passe par les points suivants : 72°N 15°W, 65°N 26°W, 60°N 26°W, 60°N 13°W et 50°N 13°W, puis se dirige vers l'est en passant par les eaux territoriales entre les îles anglo-normandes et la côte française qu'elle rejoint au méridien 03°W pour longer ensuite la frontière Nord-Est de la France avec la Belgique, le Luxembourg et la République Fédérale d'Allemagne; de là le long de la frontière Suisse-République Fédérale d'Allemagne et République Fédérale d'Allemagne-Autriche. Elle longe ensuite la frontière entre la Tchécoslovaquie et la République Fédérale d'Allemagne, puis longe la ligne qui sépare la République Fédérale d'Allemagne et l'Allemagne de l'Est, en direction de la mer Baltique, puis se dirige vers l'ouest en longeant la côte de la République Fédérale d'Allemagne jusqu'à la frontière entre la République Fédérale d'Allemagne et le Danemark; elle longe ensuite cette frontière jusqu'à la mer du Nord et de là, le long du parallèle 55°N, gagne le point 55°N 04°E; de là, elle passe par les points 56°N 03°E, 59°N 02°E et 62°N 01°E, pour ensuite rejoindre, le long du méridien ~~04°E~~ 01°E, le Pôle Nord.

Motifs : Faire en sorte que la limite entre les subdivisions de ZLARN 1B et 1C soit conforme aux accords existants.

G/43/38 MOD 27/107 Subdivision de zone 1C

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du Pôle Nord et suivant le méridien 01°E, passe par les points suivants : 62°N 01°E, 59°N 02°E, 56°N 03°E et ~~passe-par-le-point~~ 55°N 04°E, pour longer ensuite le parallèle 55°N en direction de l'est puis de la frontière séparant le Danemark et la République Fédérale d'Allemagne, jusqu'à la mer Baltique. Elle suit alors la côte de la République Fédérale d'Allemagne le long de la mer Baltique jusqu'à la ligne entre la République Fédérale d'Allemagne et l'Allemagne de l'Est; elle longe ensuite cette ligne en touchant les frontières occidentales de la Tchécoslovaquie et de l'Autriche, de la Suisse et de l'Autriche, pour se diriger ensuite vers l'est en longeant les frontières méridionales de l'Autriche et de la Hongrie; de là, le long de la frontière entre la Hongrie et la Roumanie, puis le long de la frontière de l'URSS, avec la Hongrie, la Tchécoslovaquie et la Pologne jusqu'à la côte de la mer Baltique. Ensuite elle longe la côte soviétique de la mer Baltique et la suit jusqu'à la frontière finno-soviétique pour enfin rejoindre le Pôle Nord en passant par le point 70°N 32°E.

Motifs : Conséquence de MOD 27/106.

ARTICLE 3

Description des limites des zones d'allotissement
et des zones de réception VOLMET

Sera déterminé par la Conférence, compte tenu du Rapport de la Réunion Télécommunications de l'OACI à l'échelon Division, préparatoire à la Conférence administrative mondiale des radiocommunications du service mobile aéronautique (R) de l'UIT (Montréal, 8-24 septembre 1976).

Section II

Allotissement des fréquences au service mobile aéronautique (R)

ARTICLE 1

G/43/39 MOD 27/186 Plan d'allotissement de fréquences par zones
(~~par-ZLAMP,-subdivisions-de-ZLARN-et-zones-VOLMET~~)

Motifs : Expliquer que le titre couvre tous les utilisateurs des fréquences dans le Plan d'allotissement de fréquences.

G/43/40 MOD 27/188 b) la liste suivante ne comprend ~~ni~~ pas les fréquences communes dans le monde entier aux services mobiles aéronautiques (R) et (OR), ~~3-023,5~~ 3 023 et 5 680 kHz, ~~ni-les-fréquences-mondiales 3-499,-6-526,-8-963,-10-093-et-13-356-kHz~~. L'allotissement de ces fréquences est indiqué à l'article 2.

Motifs : Conséquence de l'introduction de fréquences mondiales dans le nouveau tableau d'allotissement.

G/43/41 MOD 27/189 Tableau révisé (sera déterminé par la Conférence).

Motifs : Alignement avec 27/195 à 27/207 inclusivement.

ARTICLE 2

Plan d'allotissement de fréquences

G/43/42 MOD 27/192 1. Classe des stations : FA

Classe d'émission : voir les numéros 27/49 à ~~27/53~~ 27/52.

Puissance : à moins d'indications contraires figurant dans le Plan, la valeur des puissances des stations aéronautiques et des stations d'aéronefs est celle qui figure aux numéros 27/54 à 27/62.

Horaire : H24, à moins d'indications contraires.

Motifs : Conséquence de SUP 27/53

G/43/43 MOD 27/193 2. Une fréquence allotie avec la mention "utilisation diurne" peut être utilisée pendant la période s'étendant de une heure après le lever du soleil jusqu'à une heure avant son coucher quand la même voie se trouve allotie dans le Plan à des ZLAMP, des ZLARN ou subdivisions de ZLARN ou des zones VOLMET qui reçoivent une protection complète pendant les vingt-quatre heures, ou s'il s'agit d'une voie à utilisation mondiale qui reçoit la même protection.

Motifs : Ajouter les voies alloties pour une utilisation mondiale.

NOC 27/194

G/43/44 ADD 27/194A L'allotissement de fréquences pour utilisation mondiale, sauf pour les fréquences 3 023 kHz et 5 680 kHz, est destiné à des assignations qui seront faites par les administrations au bénéfice d'un ou de plusieurs organismes d'exploitation d'aéronefs opérant en vertu d'une autorisation accordée par la (les) administration(s) concernées. Ces assignations ont pour objet d'assurer des communications entre une station aéronautique appropriée et une station d'aéronef pour exercer l'autorité nécessaire en ce qui concerne la régularité des vols.

Motifs : Définir le but de l'utilisation de ces fréquences.

G/43/45 ADD 27/194B Les fréquences désignées pour l'utilisation mondiale dans le Plan d'allotissement de fréquences sont destinées à être utilisées dans toute partie du monde et à l'intérieur de toute zone d'exploitation qui n'est pas entièrement contenue dans les limites d'une ZLARN ou d'une subdivision de ZLARN.

Motifs : Définir les zones dans lesquelles ces fréquences peuvent être utilisées.

G/43/46 MOD 27/196 et 27/201 Dans le tableau MOD Colonne 2 en ce qui concerne 27/196 et 27/201, pour lire : mondiale, (R) et (OR).

Dans le tableau MOD Colonne 3 pour 27/196 et 27/201, pour lire :

3. Les modalités précises de l'utilisation de cette voie pour les fins susdites peuvent être établies par ~~des conférences aéronautiques~~ réunions régionales de navigation aérienne de l'OACI;

4. L'usage de cette fréquence est également autorisé pour établir des communications entre les stations du service mobile aéronautique et les stations mobiles qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées air-sol, ainsi que les communications entre ces stations et les stations terrestres participantes.

Motifs : Indiquer l'application mondiale aux services mobiles aéronautiques (R) et (OR), et préciser que ces fréquences "aéronautiques" peuvent être utilisées par d'autres services mobiles.

G/43/47 MOD 27/195 à 27/207 inclusivement Modifier comme suit :

Ajouter de nouvelles voies de 3 kHz (voir MOD 27/16). Dans le tableau (pages 45 à 55), il est proposé que les fréquences alloties pour une utilisation mondiale soient désignées comme suit :

Colonne 1 (Ne concerne pas le texte français)
Colonne 2 Zone d'emploi autorisée - Mondiale
Colonne 3 Observations - voir ADD 194A et ADD 194B.

Motifs : Inclure les nouvelles voies de 3 kHz.

PARTIE IV - PROPOSITION D'AMENDEMENT DU REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS

ARTICLE 5

Attribution des bandes de fréquences
entre 10 kHz et 275 kHz

NOC 125 à 201

G/43/48 MOD 201A

Les fréquences 2 182 kHz, ~~3 023,5~~ 3 023 kHz, 5 680 kHz, 8 364 kHz, 121,5 MHz, 156,8 MHz et 243 MHz peuvent, de plus, être utilisées, conformément aux procédures en vigueur pour les services de radiocommunications de Terre, pour les opérations de recherche et de sauvetage des véhicules spatiaux habités.

Il en est de même pour les fréquences 10 003 kHz, 14 993 kHz et 19 993 kHz mais, pour chacune de celles-ci, les émissions doivent être limitées à une bande de ±3 kHz de part et d'autre de la fréquence.

Motifs : Conséquence de l'Appendice 27(Rév.) pour indiquer de nouvelles fréquences déterminées par l'espacement de fréquence.

NOC 202 à 205

G/43/49 MOD 205A

Les fréquences d'onde porteuse ~~3 023,5~~ 3 023 kHz et 5 680 kHz peuvent, de plus, être utilisées par les stations du service mobile maritime qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées, dans les conditions spécifiées aux numéros 1326C et 1353B respectivement.

Motifs : Conséquence de l'Appendice 27(Rév.) pour indiquer de nouvelles fréquences déterminées par l'espacement de fréquence.

NOC 206 à 412K

ARTICLE 9

Notification et inscription dans le Fichier de référence international des fréquences des assignations de fréquence aux stations de radiocommunications de Terre

NOC 486 à 589

G/43/50 MOD 590 (2) Si la conclusion est favorable relativement aux numéros 554 à 557, la date du ~~29 avril 1966~~ (date de la signature de l'Accord de la CAMR-Aéro, Genève, 1978) est inscrite dans la colonne 2a.

G/43/51 MOD 591 (3) Si la conclusion est favorable relativement au numéro 558, la date du ~~29 avril 1966~~ (date de la signature de l'Accord de la CAMR-Aéro, Genève, 1978) est inscrite dans la colonne 2b.

Motifs : Spécifier une procédure pour l'inscription, dans le Fichier de référence international des fréquences, des fiches de notification jugées satisfaisantes par le Comité, compte tenu des dates spécifiées par la procédure finale.

NOC 592 à 639EX

ARTICLE 28

Conditions à remplir par les stations mobiles

Section II. Dispositions spéciales concernant la sécurité

NOC 955 à 969

G/43/52 MOD 969A (3) Les fréquences aéronautiques ~~3 023,5~~ 3 023 kHz et 5 680 kHz peuvent être utilisées par les stations mobiles pour la coordination des opérations de recherches et de sauvetage sur les lieux d'un incident, y compris pour les communications entre ces stations et les stations terrestres participantes, conformément à tout arrangement particulier régissant le service mobile aéronautique (voir les numéros 1326C et 1353B).

Motifs : Conséquence de l'Appendice 27(Rév.), pour indiquer les nouvelles fréquences déterminées par l'espacement de fréquence, et pour se conformer aux dispositions des numéros 1326C et 1353B.

NOC 970 à 999N

ARTICLE 35

Emploi des fréquences en radiotéléphonie dans le service mobile maritime

NOC 1319 à 1322AB

Section II. Bandes comprises entre 1 605 et 4 000 kHz

NOC 1322B à 1326B

C. Recherches et sauvetage

G/43/53 MOD 1326C 3A. La fréquence aéronautique ~~3 023,5~~ 3 023 kHz peut être utilisée pour établir des communications entre les stations mobiles qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées, ainsi que

des communications entre ces stations et les stations terrestres participantes, ~~avec les fréquences porteuses, les classes d'émission et dans les conditions d'exploitation définies à~~ conformément aux dispositions de l'Appendice 27(Rév.)

Motifs : Conséquence de l'Appendice 27(Rév.), pour indiquer les nouvelles fréquences déterminées par l'espacement de fréquence.

NOC 1327 à 1351

Section III. Bandes comprises entre 4 000 et 23 000 kHz

NOC 1351A à 1353A

D. Recherches et sauvetage

G/43/54 MOD 1353B 15A. La fréquence aéronautique 5 680 kHz peut être utilisée pour établir des communications entre les stations mobiles qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées, ainsi que des communications entre ces stations et les stations terrestres participantes, ~~avec les fréquences porteuses, les classes d'émission et dans les conditions d'exploitation définies à~~ conformément aux dispositions de l'Appendice 27(Rév.).

Motifs : Aligner avec MOD 969A et MOD 1326C.

NOC 1354 à 1379

PARTIE V - PROPOSITIONS CONCERNANT CES RESOLUTIONS

RESOLUTION N° 13

relative à l'élaboration de plans d'allotissement révisés pour le service mobile aéronautique (R)

Note : La présente Conférence n'est pas compétente pour s'occuper de cette résolution, en raison des intérêts du service (OR); il n'empêche que cette résolution n'est plus nécessaire en ce qui concerne le service (R).

G/43/55 SUP

RESOLUTION N° 14

relative à l'utilisation des fréquences du service mobile aéronautique (R)

Motifs : Cette résolution a été modifiée, pour être mise à jour, comme le montre ADD Résolution N° Aer2 - (B).

G/43/56 SUP

RESOLUTION N° Aer1

relative à l'utilisation des fréquences 3 023,5 et 5 680 kHz communes aux services mobiles aéronautiques (R) et (OR)

Motifs : Cette résolution a été modifiée, pour être mise à jour, comme le montre ADD Résolution N° Aer2 - (C)

G/43/57 SUP

RESOLUTION N° Aer2

relative à l'utilisation des fréquences des bandes d'ondes décamétriques attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R)

Motifs : Cette résolution a été modifiée pour être mise à jour, comme le montre ADD Résolution N° Aer2 - (D).

G/43/58 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (A)

relative au traitement des fiches de notification concernant les assignations de fréquence aux stations aéronautiques du service mobile aéronautique (R) dans les bandes attribuées en exclusivité à ce service entre 2850 et 17 970 kHz

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les Actes finals de la présente Conférence entreront en vigueur le 1er avril 1979;

b) que le nouveau Plan d'allotissement de fréquences contenu dans l'appendice 27(Rév.) entrera en vigueur le 1er février 1983 à 00.01 TMG;

c) que certaines administrations peuvent désirer mettre en application certaines dispositions du Plan révisé d'allotissement de fréquences avant la date spécifiée pour son entrée en vigueur, dans les cas où des brouillages nuisibles ne seront pas ainsi causés au service assuré par des stations fonctionnant conformément au Plan actuel d'allotissement de fréquences;

d) qu'il est, en conséquence, nécessaire de prévoir une procédure intérimaire pour faciliter le passage du Plan actuel au nouveau Plan;

décide

1. que pendant la période qui s'écoulera entre la date d'entrée en vigueur des Actes finals et la date d'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences :

1.1 les dispositions des numéros 553 à 558 du Règlement des radiocommunications continueront d'être appliquées au cours de l'examen des fiches de notification concernant les assignations de fréquence aux stations aéronautiques du service mobile aéronautique (R) dans les bandes attribuées en exclusivité à ce service entre 2850 et 17 970 kHz;

1.2 toutes ces assignations seront inscrites dans le Fichier de référence international des fréquences conformément aux conclusions formulées par l'IFRB;

1.3 la date à inscrire dans la colonne 2a ou dans la colonne 2b du Fichier de référence sera déterminée comme suit :

a) si la conclusion est favorable relativement aux numéros 554 à 557, la date du 29 avril 1966 sera inscrite dans la colonne 2a;

b) si la conclusion est favorable relativement au numéro 558, la date du 29 avril 1966 sera inscrite dans la colonne 2b;

c) pour toutes les autres assignations de cette nature (y compris celles qui pourraient être conformes au Plan révisé d'allotissement de fréquences, mais non au Plan actuel), la date à inscrire dans la colonne 2b sera la date à laquelle l'IFRB aura reçu la fiche de notification;

1.4 toute assignation conforme au Plan révisé d'allotissement de fréquences sera spécifiée comme telle au moyen d'un symbole convenable que l'IFRB insérera dans la colonne "Observations" du Fichier de référence;

2. qu'à la date d'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences, l'IFRB examinera les assignations de fréquence aux stations aéronautiques du service mobile aéronautique (R) inscrites dans le Fichier de référence international des fréquences dans les bandes attribuées en exclusivité à ce service entre 2850 et 17 970 kHz, du point de vue de leur conformité au nouveau Plan d'allotissement de fréquences, en suivant à cet effet les parties pertinentes de la procédure décrite aux numéros 553 à 559 du Règlement des radiocommunications; il inscrira en regard de ces assignations dans la colonne 2a ou la colonne 2b du Fichier de référence international des fréquences une date déterminée comme suit :

2.1 les assignations pour émissions à double bande latérale (A3) figurant déjà dans le Fichier de référence à la date d'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences, conserveront la date inscrite dans la colonne 2a ou dans la colonne 2b, selon le cas, jusqu'au 1er février 1983. Le 2 février 1983, une date inscrite dans la colonne 2a pour une assignation de fréquence avec double bande latérale (A3) sera transférée dans la colonne 2b. Le 1er janvier 1987, l'IFRB passera les inscriptions en revue et, en consultation avec les administrations intéressées, annulera les inscriptions correspondant à des assignations qui ne seront plus en usage, en conservant les autres à titre d'information seulement, sans date dans la colonne 2b;

2.2 si la conclusion est favorable relativement aux numéros 554 à 557, la date du (date de signature de l'Accord de la CAMR-Aéro, Genève, 1978) sera inscrite dans la colonne 2b;

2.3 si la conclusion est favorable relativement au numéro 558, la date du (date de signature de l'Accord de la CAMR-Aéro, Genève, 1978) sera inscrite dans la colonne 2a;

2.4 pour toutes les autres assignations, la date du (LENDEMAIN du jour de signature de l'Accord de la CAMR-Aéro, Genève, 1978) sera inscrite dans la colonne 2b;

3. qu'à la date d'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences, les allotissements qui figurent dans ce Plan remplaceront, dans le Fichier de référence international des fréquences, les allotissements qui figurent dans le Plan actuel;

invite les administrations à notifier dès que possible à l'IFRB l'annulation des assignations de fréquence dont l'utilisation sera abandonnée par suite de la mise en service des allotissements du nouveau Plan d'allotissement de fréquences.

Motifs : Avec la révision de l'appendice 27, il faudra trouver un moyen pour faire en sorte que les notifications faites à l'IFRB au titre du Plan révisé d'allotissement de fréquences ne portent pas préjudice aux inscriptions faites au titre du Plan actuel. Par ailleurs, il faut prévoir une procédure intérimaire pour faciliter le passage du Plan de 1966 au Plan (R) de 1978.

G/43/59 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (B)

relative à l'utilisation des fréquences du service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que le Plan élaboré précédemment pour l'utilisation des ondes décamétriques par le service mobile aéronautique (R) (appendice 27 au Règlement des radiocommunications, Genève, édition de 1968) a été révisé en grande partie par la présente Conférence;

b) que le trafic aérien est sujet à des changements continuels;

c) que ces changements doivent être pris en considération par les administrations intéressées, mais

d) qu'en cherchant à satisfaire les nouveaux besoins en communications, il convient de ne prendre aucune décision de nature à empêcher ou à compromettre l'utilisation coordonnée des ondes décamétriques par le service mobile aéronautique (R) telle qu'elle est prévue dans le Plan;

e) que les familles de fréquences des bandes d'ondes décamétriques alloties aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP), aux zones des lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN), ainsi qu'aux subdivisions de ces zones et aux zones VOLMET, ont été choisies, compte tenu des conditions de propagation qui permettent le choix de fréquences qui conviennent le mieux aux distances considérées;

f) qu'il est essentiel de répartir le trafic aussi uniformément que possible entre les fréquences disponibles;

g) qu'il convient de prendre des mesures pour que l'ordre de grandeur des fréquences utilisées soit correct;

h) que des fréquences ont été alloties pour une utilisation mondiale;

décide que les administrations prendront, à titre individuel ou en collaboration, les mesures nécessaires afin :

1. d'assurer l'utilisation aussi large que possible des ondes métriques afin de diminuer le trafic dans les bandes d'ondes décamétriques du service mobile aéronautique (R);

2. d'utiliser autant que possible des antennes ayant une directivité et un rendement appropriés, afin de réduire au minimum les risques de brouillages mutuels à l'intérieur d'une zone ou entre plusieurs zones;

3. de coordonner l'utilisation des familles de fréquences nécessaires pour un tronçon de ligne déterminé, conformément aux principes techniques exposés dans l'appendice 27, et en tenant compte des données disponibles sur les conditions de propagation, afin que les fréquences qui conviennent le mieux soient utilisées pour la liaison entre le sol et un aéronef situé à une distance donnée de la station aéronautique qui assure le service sur le tronçon de ligne considéré;

4. d'améliorer les techniques et les procédures d'exploitation et d'utiliser le matériel qui permettra d'obtenir le rendement le plus élevé possible des communications air-sol sur ondes décamétriques;

5. de rassembler des données techniques précises sur le fonctionnement de leurs systèmes de communication sur ondes décamétriques, notamment des données ayant une influence sur les normes techniques et d'exploitation afin de faciliter le nouvel examen du Plan.

Motifs : Mise à jour de la Résolution N° 14, pour laquelle nous proposons SUP.

G/43/60 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (C)

relative à l'utilisation des fréquences 3023 et 5680 kHz communes aux services mobiles aéronautiques (R) et (OR)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant que, en adoptant un nouveau Plan d'allotissement de fréquences, appendice 27(Rév.), elle a décidé que la fréquence 3023 kHz serait utilisée en lieu et place de la fréquence 3023,5 kHz; et que, par ailleurs, elle a modifié les dispositions régissant l'utilisation des fréquences 3023 et 5680 kHz;

considérant en outre

1. que, du fait de ces décisions, il existe maintenant certaines anomalies dans les conditions d'utilisation des fréquences 3023,5 et 5680 kHz stipulées dans l'appendice 26 au Règlement des radiocommunications de Genève (1959);

2. que la coordination des opérations de recherche et de sauvetage sur les lieux d'un sinistre serait améliorée si, au cours de ces opérations, l'utilisation des fréquences 3023 et 5680 kHz était étendue aux communications entre stations mobiles et stations terrestres qui y participent;

3. qu'il serait de l'intérêt général du service mobile aéronautique (R) que les mêmes dispositions relatives à l'utilisation des fréquences 3023 et 5680 kHz soient appliquées dans le service mobile aéronautique (R) et dans le service mobile aéronautique (OR);

décide d'inviter les administrations à appliquer dans le service mobile aéronautique (OR), à partir de la date d'entrée en vigueur des Actes finals de la Conférence, les dispositions régissant l'utilisation des fréquences 3023 et 5680 kHz qui sont stipulées à l'appendice 27 (numéros MOD 27/196 et MOD 27/201).

Motifs : Mise à jour de la Résolution N° Aer1, pour laquelle nous proposons SUP.

G/43/61 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (D)

relative à l'utilisation non autorisée des fréquences des bandes attribuées au service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les observations de contrôle des émissions relatives à l'utilisation des fréquences des bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R) entre 2850 et 17 970 kHz montrent qu'un certain nombre de fréquences de ces bandes sont encore utilisées par des stations appartenant à des services autres que le service mobile aéronautique (R), notamment par des stations de radiodiffusion à grande puissance, dont certaines fonctionnent en contravention des dispositions du numéro 422 du Règlement des radiocommunications;

b) que ces stations causent ainsi des brouillages nuisibles aux communications échangées dans ce service et qu'un très grand nombre d'émissions dont les sources n'ont pas pu être identifiées avec certitude ont été observées dans les bandes en question;

c) que les radiocommunications constituent le seul moyen de communication à la disposition du service mobile aéronautique (R) et que ce service est un service de sécurité;

considérant, en particulier

d) qu'il est essentiel que les voies directement utilisées pour le fonctionnement des services de transport aérien dans de bonnes conditions de sécurité et de régularité soient exemptes de brouillages nuisibles, étant donné que ces voies sont indispensables à la sauvegarde de la vie humaine et des biens;

décide de prier les administrations

1. de bien vouloir faire en sorte que des stations appartenant à des services autres que le service mobile aéronautiques (R) s'abstiennent d'utiliser les fréquences des bandes attribuées à ce service, sauf dans les conditions stipulées aux numéros 115 et 415 du Règlement des radiocommunications;

2. de ne ménager aucun effort pour identifier et localiser la source de toute émission non autorisée capable de causer des brouillages nuisibles au service mobile aéronautique (R) et susceptible, de ce fait, de mettre en danger ce service de sécurité, et de communiquer leurs résultats à l'IFRB;

3. de participer aux programmes de contrôle des émissions que l'IFRB pourra être amené à organiser comme suite à la présente résolution;

4. de demander à leurs gouvernements respectifs de promulguer telle législation qui pourra être nécessaire pour empêcher les stations situées à bord d'aéronefs de fonctionner en contravention des dispositions du numéro 422 du Règlement des radiocommunications;

charge le Comité international d'enregistrement des fréquences

1. de continuer à organiser des programmes de contrôle des émissions dans les bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R), dans le dessein d'éliminer les émissions des stations hors bande qui causent des brouillages nuisibles au service mobile aéronautique (R) ou sont susceptibles d'en causer;

2. de prendre les mesures nécessaires pour éliminer les émissions des stations hors bande qui causent des brouillages nuisibles au service mobile aéronautique (R) ou sont susceptibles d'en causer;

3. de rechercher, le cas échéant, la coopération des administrations, d'une part pour identifier les sources de ces émissions en employant tous les moyens disponibles, d'autre part pour obtenir la disparition de ces émissions.

Motifs : Mise à jour de la Résolution N° Aer2, pour laquelle nous proposons SUP.

G/43/62 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (E)

relative à la mise en oeuvre du Plan d'allotissement de fréquences dans les bandes d'ondes décamétriques attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R) entre 2850 et 17 970 kHz

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les bandes attribuées en exclusivité (entre 2850 et 17 970 kHz) au service mobile aéronautique (R) par la Conférence administrative des radiocommunications de Genève (1959) ont été modifiées par la Conférence administrative extraordinaire des radiocommunications de Genève (1966);

b) que la Conférence de 1966 a établi des procédures qui doivent être suivies par les administrations, en ce qui concerne l'introduction de ces modifications;

c) que les dispositions nécessaires ont été prises pour que l'IFRB applique ces procédures;

reconnaissant

d) que le service mobile aéronautique (R) est un service de sécurité;

e) que la présente Conférence a apporté de nouvelles modifications aux bandes en question, pour permettre l'utilisation de la technique de la bande latérale unique;

f) qu'il est nécessaire que toutes les administrations appliquent les modifications introduites par la présente Conférence, afin d'éviter que des brouillages nuisibles soient causés aux services fournis par les stations qui fonctionnent conformément aux dispositions du Règlement des radiocommunications;

décide

1. que les assignations de fréquence qui figureront le ler février 1983 dans le Fichier de référence et qui ne seront pas conformes aux décisions de la présente Conférence seront traitées comme suite à cette date :

1.1 dans un délai de 30 jours après le ler février 1983, l'IFRB enverra aux administrations concernées des extraits pertinents du Fichier de référence, en indiquant que, conformément aux dispositions de la présente Résolution, les assignations de fréquence correspondantes devront être transférées dans les bandes appropriées dans un délai de 180 jours après l'envoi des extraits;

1.2 si une administration ne notifie pas le transfert à l'IFRB dans le délai imparti, l'inscription initiale sera maintenue dans le Fichier de référence, sans date dans la colonne 2 et avec une observation appropriée dans la colonne Observations. L'administration sera informée de ces mesures;

2. que l'IFRB donnera toute l'assistance nécessaire aux administrations qui en feront la demande. Pour ce faire, l'IFRB appliquera les dispositions des numéros 629 à 633 du Règlement des radiocommunications.

Motifs : Permettre le transfert des assignations du Fichier de référence dans les bandes d'ondes décamétriques attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R).

G/43/63 SUP

RESOLUTION N° Aer3

relative à l'introduction de la technique de la bande latérale unique dans les bandes d'ondes décamétriques attribuées au service mobile aéronautique (R)

Motifs : Avec l'adoption d'un plan d'allotissement fondé sur l'utilisation de la technique de la bande latérale unique, cette résolution n'est plus applicable.

G/43/64 SUP

RESOLUTION N° Aer4

relative à l'utilisation des ondes métriques pour les communications du service mobile aéronautique (R)

Motifs : N'est plus considérée comme nécessaire.

G/43/65 SUP

RESOLUTION N° Aer5

relative à l'utilisation des ondes métriques pour la diffusion de renseignements météorologiques dans le service mobile aéronautique (R)

Motifs : N'est plus considérée comme nécessaire.

G/43/66 SUP

RESOLUTION N° Aer6

relative au traitement des fiches de notification concernant les assignations de fréquence aux stations aéronautiques du service mobile aéronautique (R) dans les bandes attribuées en exclusivité à ce service entre 2850 et 17 970 kHz

Motifs : Cette résolution a été remaniée pour donner la Résolution N° Aer2 - (A); elle doit donc maintenant être supprimée.

PARTIE VI - PROPOSITIONS CONCERNANT LES RECOMMANDATIONS

G/43/67 SUP

RECOMMANDATION N° Aer1

relative à la mise au point de méthodes qui contribueront à réduire l'encombrement des bandes d'ondes décamétriques attribuées au service mobile aéronautique (R)

Motifs : Cette recommandation a été modifiée pour être mise à jour, comme l'indique ADD Recommandation N° Aer2 - (A).

G/43/68 ADD

RECOMMANDATION N° Aer2 - (A)

relative à la mise au point de méthodes qui contribueront à réduire l'encombrement des bandes d'ondes décamétriques attribuées au service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que plusieurs administrations travaillent activement à mettre au point des techniques de télécommunication dont l'utilisation, si elle était plus répandue dans le service mobile aéronautique (R), contribuerait à réduire l'encombrement des bandes d'ondes décamétriques attribuées à ce service; parmi ces techniques, il y a lieu de signaler l'usage de stations à ondes métriques avec télécommande, d'émissions de grande puissance sur ondes métriques avec antennes à effet directif de radiocommunications spatiales et de transmissions automatiques de données;

b) qu'il serait utile aux autres administrations de prendre connaissance de ces techniques afin d'en étudier l'application à leurs liaisons du service mobile aéronautique (R);

c) que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) travaille activement à coordonner l'utilisation pratique de ces techniques;

invite les administrations qui travaillent à la mise au point de ces techniques à informer périodiquement l'IFRB des progrès accomplis;

prie l'IFRB de communiquer périodiquement les renseignements qu'il aura ainsi reçus aux administrations ainsi qu'à l'OACI.

Motifs : Mise à jour de la Recommandation N° Aer1, pour laquelle nous proposons SUP.

CONFERENCE ADMINISTRATIVE MONDIALE DES RADIOCOMMUNICATIONS
POUR LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

ROYAUME-UNI

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

G/43/69

Dates d'entrée en vigueur des Actes finals de la Conférence et du Plan révisé d'allotissement de fréquences (Appendice 27 au Règlement des radiocommunications).

L'Administration du Royaume-Uni propose que les Actes finals de la Conférence entrent en vigueur à la date du 1er janvier 1980.

Le Royaume-Uni propose en outre, afin de permettre aux administrations d'effectuer les changements nécessaires découlant de la révision de l'Appendice 27 (édition de 1968), que le Plan d'allotissement de fréquences qui sera élaboré par la Conférence entre en vigueur à la date du 1er février 1983.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Corrigendum N° 1 au
Document N° 44-F
9 février 1978
Original : anglais

COMMISSION 5

Japon

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

Page 7, remplacer J/44/10 par le texte suivant :

J/44/10 ADD 27/93A ZLAMP - Centre Nord Asie (ZLAMP-NCA)

Du Pôle Nord, par les points 75°N 10° E, 60°N 25°E, 30°N 25°E, 30°N 73°E, 37°N 73°E, 49°N 85°E 42°N 97°E, 42°N 110°E, 25°N 135°E, 65°N 170°W, jusqu'au Pôle Nord;

Allotissement de fréquence

Deux familles supplémentaires au moins sont nécessaires.

Motifs : Sept compagnies aériennes exploitent quarante vols par semaine sur la ligne entre Tokyo et les grandes villes d'Europe, en passant par Moscou.

Pour la couverture de cette ligne aérienne, il est nécessaire de créer une nouvelle ZLAMP et de prévoir au moins deux familles de fréquences pour les besoins des services de la circulation aérienne.

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 44-F
10 novembre 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

Japon

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

SOMMAIRE

1. Introduction

2. Normes techniques

3. Limites des ZLAMP et allotissement de fréquences

4. Communications du contrôle d'exploitation aéronautique à grande distance

5. Résolutions et recommandations

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

1. Introduction

Estimant que l'allotissement de fréquences dans la bande attribuée au service mobile aéronautique (R) devrait être limité au minimum nécessaire pour faire face à la situation actuelle du trafic aérien, l'Administration du Japon présente ses propositions en vue de la revision du Plan d'allotissement de fréquences adopté lors de la Conférence administrative extraordinaire des radiocommunications en 1966 et des dispositions correspondantes du Règlement des radiocommunications.

Ces propositions sont fondées sur les principes ci-après :

1. il convient d'introduire aussi rapidement que possible la radiotéléphonie à bande latérale unique dans le service mobile aéronautique (R);

2. afin de satisfaire aux nouveaux besoins de télécommunications pour la circulation aérienne, il convient d'établir de nouvelles limites ou de modifier les limites actuelles des ZLAMP, des ZLARN et des zones d'allotissement VOLMET, et d'allotir les fréquences de façon appropriée;

3. il convient d'adopter de nouvelles dispositions pour les "communications du contrôle d'exploitation" dans le service mobile aéronautique (R), afin de permettre aux exploitants d'aéronefs d'établir des radiocommunications à l'échelle mondiale pour assurer la régularité des vols; il convient d'autre part de créer des zones pour les communications du contrôle d'exploitation et d'allotir des fréquences à ces zones.

2. Normes techniques

L'Administration japonaise propose les modifications ou adjonctions ci-après des numéros 27/54, 27/66, 27/66B et 27/73A de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications.

J/44/1 L'Administration japonaise estime que le numéro 27/20 devrait être conservé sans changement.

J/44/2 En ce qui concerne les autres dispositions de la section 1 de la Partie I de l'Appendice 27, l'Administration japonaise fait siennes les propositions qui figurent dans le Rapport sur la Réunion des Télécommunications de l'OACI, à l'échelon Division, tenue à Montréal du 8 au 24 septembre 1976 (Doc. 9187, COM/76, p. 6-49 à 6-60).

J/44/3 MOD 27/54 **2. Puissance**

2.1 Sauf indication contraire figurant à la partie II du présent appendice, les puissances de crête fournies à la ligne d'alimentation de l'antenne ne dépassent pas les valeurs maximales indiquées dans le tableau ci-dessous; il est admis que les puissances apparentes rayonnées de crête correspondantes sont égales aux deux tiers de ces valeurs.

Classe d'émission	Stations	Puissance de crête maximale
A1 F1 F2	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	1,5 kW 75 W
A3 A3H (taux de modulation 100 %)	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 300 W
Autres émissions telles que A2 A3A A3B A3J A4 A7A A7H A7J	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 300 W

Remplacer par le tableau suivant :

Classe d'émission	Stations	Puissance de crête maximale
A2H, A3J, A7J, A9J (taux de modulation 100 %)	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 400 W
A3* A3H* (taux de modulation 100 %)	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 400 W
Autres émissions telles que A1, F1	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	1,5 kW 100 W

* Les émissions des classes A3 et A3H doivent être utilisées seulement sur 3 023 kHz et 5 680 kHz, et conformément aux dispositions de la proposition de Résolution N° Aer2 - (A), paragraphe 4.4.

Motifs : Eliminer les classes d'émission qui n'ont plus cours et introduire les nouvelles classes A2H et A9J.

En outre, dans les cas où les classes d'émission A3J et A1 sont utilisées alternativement par un émetteur unique de station d'aéronef, le rapport de puissance des émissions A1 et A3J devrait être de 1:4.

J/44/4 MOD 27/66 3.3.2 Pour les types d'émetteur de stations d'aéronef et pour les émetteurs de station aéronautique installés avant le 1er février 1983.

Ecart Δ par rapport à la fréquence assignée (kHz)	Affaiblissement minimum par rapport à Pm (dB)
$2 \leq \Delta < 6$	25
$6 \leq \Delta < 10$	35
$10 \leq \Delta$	Stations d'aéronef : 40 Stations aéronautiques : 43*

* Sans dépasser une puissance de 50 mW

J/44/5 ADD 27/66B 3.3.4 Pour les émetteurs de stations d'aéronef installés après le 1er février 1983 et pour les émetteurs de station aéronautique utilisés après le 1er février 1983.

Ecart Δ par rapport à la fréquence assignée (kHz)	Affaiblissement minimum par rapport à P_p (dB)
$1,5 \leq \Delta < 4,5$	30
$4,5 \leq \Delta < 7,5$	38
$7,5 \leq \Delta$	43*

* Sans dépasser une puissance de 50 mW

Motifs : Alignement sur les valeurs indiquées dans l'Appendice 4 du Règlement des radiocommunications.

J/44/6 ADD 27/73A 5. Caractéristiques d'affaiblissement du récepteur

Le récepteur doit avoir les caractéristiques indiquées dans le tableau ci-après :

Gamme de fréquences (Hz)	Affaiblissement (dB)
de 300 à 2 500	moins de 6
au-dessous de 500 et au-dessus de 3 300	plus de 60

Note : Les fréquences spécifiées ci-dessus sont les écarts par rapport à la fréquence porteuse.

Motifs : Pour établir l'utilisation de l'espacement de 3 kHz entre les voies dans le service mobile aéronautique (R), il convient de spécifier également les caractéristiques du récepteur.

J/44/7 MOD

APPENDICE 3

Mar Mar2

Tableau des tolérances de fréquence*

(voir l'article 12)

Bandes de fréquences (limite inférieure exclue, limite supérieure incluse) et catégories de stations	Tolérances applicables jusqu'au ler janvier 1966* aux émetteurs actuellement en service et à ceux qui seront mis en service avant le ler janvier 1964	Tolérances applicables aux nouveaux émetteurs installés à partir du ler janvier 1964 et à tous les émetteurs à partir du ler janvier 1966*
	* ler janvier 1970 pour toutes les tolérances marquées d'un astérisque	

MOD

Bande : De 1 605 à 4 000 kHz

2. Stations terrestres :			
- d'une puissance inférieure ou égale à 200 W	100	100 h)1)	r)
- d'une puissance supérieure à 200 W	50	50 h)1)	r)
3. Stations mobiles :			
c) stations d'aéronef	200*	100*	r)

Bande : De 4 à 29,7 MHz

2. Stations terrestres			
b) stations aéronautiques :			
- d'une puissance inférieure ou égale à 500 W	100	100	r)
- d'une puissance supérieure à 500 W	50	50	r)
3. Stations mobiles :			
c) stations d'aéronef	200*	100*	r)

Renvois du tableau des tolérances de fréquence : après le renvoi q), ajouter le nouveau renvoi ci-après :

J/44/8 ADD

r) Pour les émetteurs à bande latérale unique fonctionnant dans les bandes de fréquences attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R), la tolérance est :

- stations aéronautiques : 10 Hz
- stations d'aéronef : 20 Hz

Motifs : Pour conserver la qualité de la téléphonie BLU (A3J), il est nécessaire de maintenir dans ces limites la tolérance de fréquence de l'onde porteuse.

3. Limites des ZLAMP et allotissement de fréquences

Il convient de modifier comme suit les limites de la ZLAMP-CWP :

J/44/9 MOD 27/83 ZLAMP - Centre Ouest Pacifique (ZLAMP-CWP)

A partir du point 40°N 117°E par les points 25°N 155°W, 17°N 155°W, 00° 165°W, 00° 170°E, 12°S 165°E, 12°S 136°E, 09°N 115°E, 22°N 115°E, jusqu'au point 40°N 117°E.

ADD Allotissement de fréquences : Une famille supplémentaire est nécessaire.

Motifs : La limite sud doit être déplacée vers le sud afin de couvrir l'intervalle entre les ZLAMP SEA, SP et l'ancienne ZLAMP CWP. Une famille supplémentaire est nécessaire pour tenir compte de l'augmentation récente du trafic aérien et, en conséquence, de l'extension de la zone.

Après 27/93, ajouter la nouvelle ZLAMP ci-après :

J/44/10 ADD 27/93A ZLAMP - Centre Nord Asie (ZLAMP-NCA)

Du Pôle Nord, par les points 75°N 10°E, 60°N 25°E, 30°N 25°E, 30°N 73°E, 37°N 73°E, 49°N 85°E, 42°N 97°E, 42°N 110°E, 30°N 135°E, 65°N 170°W, jusqu'au Pôle Nord;

ADD Allotissement de fréquence : Deux familles supplémentaires au moins sont nécessaires.

Motifs : Sept compagnies aériennes exploitent quarante vols par semaine sur la ligne entre Tokyo et les grandes villes d'Europe, en passant par Moscou.

Pour la couverture de cette ligne aérienne, il est nécessaire de créer une nouvelle ZLAMP et de prévoir au moins deux familles de fréquences pour les besoins des services de la circulation aérienne.

Il convient de modifier comme suit les limites de la ZLAMP-NP :

J/44/11 MOD 27/94 ZLAMP-Nord Pacifique (ZLAMP-NP)

Remanier comme suit la description des limites : Du Pôle Nord par les points 60°N 135°W, 47°N 118°W, 30°N 165°W, 30°N 115°E, 41°N 116°E, 55°N 135°E jusqu'au Pôle Nord.

ADD Allotissement de fréquences : Une famille supplémentaire est nécessaire.

Motifs : Au cours des dernières années, la densité du trafic aérien pour les vols internationaux au-dessus de la ZLAMP-NP a augmenté considérablement (on compte actuellement 13 compagnies aériennes exploitantes et 172 vols par semaine). En conséquence, pour l'acheminement des communications air-sol dans cette zone, la division de cette route en deux secteurs devient inévitable.

Pour tenir compte de l'augmentation du trafic aérien dans cette zone, il sera nécessaire d'étendre la ZLAMP-NP au Nord et au Sud et de prévoir une famille de fréquences supplémentaire.

4. Communications du contrôle d'exploitation aéronautique à grande distance

4.1 Principes de base de l'allotissement de fréquences pour permettre les communications du contrôle d'exploitation aéronautique à grande distance

Les fréquences utilisées pour les communications du contrôle d'exploitation à grande distance devront être alloties par la Conférence.

L'Administration du Japon estime que le plan d'allotissement correspondant devrait être établi sur la base des principes ci-après :

J/44/12

Allotissement des fréquences

4.1.1 a) Lorsqu'une zone d'exploitation est entièrement située à l'intérieur d'une ZLARN ou subdivision de ZLARN, il convient d'utiliser autant que possible les fréquences alloties à cette ZLARN ou à cette subdivision de ZLARN;

b) la famille de fréquences destinée aux communications du contrôle d'exploitation à grande distance entre le ou les agents de l'exploitant d'aéronefs et les aéronefs de cet exploitant opérant dans une partie quelconque du monde devrait être allotie aux cinq grandes zones géographiques ci-après, délimitées sur la base des régions de navigation aérienne de l'OACI.

REGION	ZONE*
AF/MID	ZLARN (4, 5, 7)
E U R	ZLARN (1, 2, 3)
N A M	ZLARN (10, 11)
S A M	ZLARN (12, 13)
S E A	ZLARN (6, 8, 9)

* Les zones de chaque région correspondent aux limites des ZLARN en question, spécifiées dans l'actuel Appendice 27 (voir les numéros 27/104 à 27/173).

4.1.2 Etant donné que les familles de fréquences destinées aux communications du contrôle d'exploitation à grande distance peuvent être utilisées par des aéronefs opérant dans une partie quelconque du monde, et pour éviter de brouiller l'exploitation sur les familles de fréquences alloties aux ZLAMP, ZLARN et zones VOLMET desservant d'une manière générale les services de la circulation aérienne, les familles de fréquences destinées aux communications du contrôle d'exploitation à grande distance devraient généralement être alloties sur la base d'une utilisation exclusive à cet effet.

J/44/13 Utilisation des fréquences

4.1.3 Comme moyen pratique pour économiser les fréquences, il conviendrait de limiter au minimum indispensable le nombre total des stations au sol à mettre en oeuvre dans ces voies de contrôle d'exploitation à grande distance.

Ainsi, dans la mesure du possible, une seule station pourrait être prévue pour desservir les compagnies d'exploitation des lignes aériennes dans deux Etats ou plus; il ne devrait pas y avoir plus d'une station par Etat.

4.1.4 Les stations d'aéronef fonctionnant dans une partie quelconque du monde peuvent entrer en contact avec le bureau de leur compagnie d'exploitation (généralement dans leur pays) situé dans une zone géographique définie.

4.2 Propositions

Après 27/8, ajouter la nouvelle disposition ci-après.

J/44/14 ADD 27/8A 8a Une zone pour les communications du contrôle d'exploitation à grande distance (OPECON) est une zone dans laquelle des installations de communication à grande distance sont nécessaires pour permettre les communications du contrôle d'exploitation aéronautique avec un aéronef en vol, à tout moment et sur toute distance, sur une ou plusieurs familles de fréquences communes à cette zone.

Motifs : Cette définition est rendue nécessaire par la création des nouvelles zones OPECON.

Il convient de modifier comme suit le titre de la Section 1 de la Partie II :

J/44/15 (Ne concerne pas le texte français).

Il convient de modifier comme suit le numéro 27/77 :

J/44/16 MOD 27/77 Dans la description des limites des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP), des zones VOLMET et des zones pour les communications du contrôle d'exploitation à grande distance (OPECON), toute ligne qui joint deux points et qui n'est pas autrement définie est un arc de grand cercle.

Motifs : Conséquence de la création des zones OPECON.

J/44/17 SUP 27/79

Motifs : Pour tenir compte de MOD 27/77.

Après 27/185, ajouter l'article ci-après :

J/44/18 ADD Article 3A

Description des limites des zones pour les communications du contrôle d'exploitation à grande distance (zones OPECON).

J/44/19 ADD 27/185A Zone OPECON - AFRIQUE/MOYEN-ORIENT (OPECON-AF/MID)

La zone OPECON AF/MID est une zone qui englobe les ZLARN 4, 5 et 7 définies aux numéros 27/118 à 27/125 et 27/133 à 27/138.

J/44/20 ADD 27/185B Zone OPECON - EUROPE (OPECON-EUR)

La zone OPECON-EUR est une zone qui englobe les ZLARN 1, 2 et 3 définies aux numéros 27/104 à 27/117.

J/44/21 ADD 27/185C Zone OPECON - NORD AMERIQUE (OPECON-NAM)

La zone OPECON-NAM est une zone qui englobe les ZLARN 10 et 11 définies aux numéros 27/146 à 27/152.

J/44/22 ADD 27/185D Zone OPECON - SUD AMERIQUE (OPECON-SAM)

La zone OPECON-SAM est une zone qui englobe les ZLARN 12 et 13 définies aux numéros 27/153 à 27/173.

J/44/23 ADD 27/185E Zone OPECON - SUD-EST ASIATIQUE (OPECON-SEA)

La zone OPECON-SEA est une zone qui englobe les ZLARN 6, 8 et 9 définies aux numéros 27/126 à 27/132 et 27/139 à 27/145.

Motifs : Spécifier les limites des zones pour les communications du contrôle d'exploitation à grande distance (zones OPECON).

Il convient de modifier comme suit le titre du numéro 27/186 :

J/44/24 MOD 27/186 Plan d'allotissement de fréquences (par ZLAMP, ZLARN, subdivisions de ZLARN, zones VOLMET et zones OPECON)

Motifs : Conséquence de l'inclusion de fréquences pour les zones OPECON dans le nouveau tableau d'allotissement.

Il convient de modifier comme suit le numéro 27/188 :

J/44/25 MOD 27/188

La liste ci-après ne comprend pas les fréquences communes dans le monde entier aux services mobiles aéronautiques (R) et (OR), 3 023 et 5 680 kHz. L'allotissement de ces fréquences est indiqué dans l'Article 2.

Motifs : Conséquence de l'inclusion des fréquences du contrôle d'exploitation aéronautique dans le nouveau tableau d'allotissement.

Après le numéro 27/191, ajouter le nouveau tableau ci-après :

J/44/26 ADD 27/191A

Bandes MHz	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
Zones	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz
AF/MID -1 -2 -:										
E U R -1 -2 -:										
N A M -1 -2 -:										
S A M -1 -2 -:										
S E A -1 -2 -:										

Notes :

1. Les fréquences à faire figurer dans le tableau ci-dessus seront déterminées par la Conférence.
2. L'Administration du Japon a besoin de 10 fréquences mondiales.
3. Selon les données fournies par les membres du Groupe d'études Fréquences de l'OACI, le nombre des aéronefs équipés pour les radiocommunications en ondes décamétriques est actuellement le suivant pour chacune des régions énumérées ci-dessus :

AF/MID - 27 lignes aériennes - 257 aéronefs
EUR - 20 " " 516 "
NAM - 15 " " 626 "
SAM - 15 " " 181 "
SEA - 15 " " 264 "

Il convient de modifier comme suit le numéro 27/193 :

J/44/27 MOD 27/193

Une fréquence allotie avec la mention "utilisation diurne" peut être utilisée pendant la période s'étendant de une heure après le lever du soleil jusqu'à une heure avant son coucher quand la même voie se trouve allotie dans le Plan à des ZLAMP, des ZLARN ou subdivisions de ZLARN, à des zones VOLMET ou à des zones OPECON qui reçoivent une protection complète pendant les vingt-quatre heures.

Motifs : Conséquence de l'inclusion de fréquences destinées au contrôle d'exploitation aéronautique dans le nouveau tableau d'allotissement.

Après le numéro 27/194, ajouter le nouveau texte ci-après :

J/44/28 ADD 27/194A

4. Les fréquences désignées pour les communications du contrôle d'exploitation à grande distance dans le Plan d'allotissement des fréquences (voir le numéro 27/191A) sont destinées à être utilisées par des aéronefs en vol partout dans le monde.

J/44/29 ADD

Note : Lorsqu'une zone d'exploitation se trouve entièrement comprise dans une ZLARN ou une subdivision de ZLARN, il convient d'utiliser autant que possible les fréquences alloties aux ZLARN ou aux subdivisions de ZLARN.

Motifs : Indiquer dans quel but ces fréquences peuvent être utilisées.

Il convient de modifier comme suit le numéro 27/195 :

J/44/30 MOD 27/195

(Insérer dans chaque colonne les fréquences, observations, etc., appropriées.)

Revision du Règlement des radiocommunications

Après le numéro 429, ajouter le nouveau texte ci-après :

J/44/31 ADD 429A

Les communications du contrôle d'exploitation aéronautique dans le service mobile aéronautique (R) ont pour objet de permettre l'échange de communications intéressant la régularité des vols.

Motifs : Il est nécessaire de définir les communications du contrôle d'exploitation aéronautique et de prévoir des dispositions pour l'utilisation de fréquences dans les bandes attribuées au service mobile aéronautique (R).

J/44/32

5. Résolutions et recommandations

Concernant la suppression et la modification des Résolutions N^os 14, Aer 1, Aer 2, Aer 3, Aer 4, Aer 5 et Aer 6, et de la Recommandation N° Aer 1, l'Administration du Japon fait siennes les propositions de l'Organisation de l'aviation civile internationale, présentées dans le texte des Résolutions N^os 14, Aer 1-(A), Aer 2-(A), Aer 4-(A), Aer 5-(A), Aer 6-(A), Aer 6-(B) et Aer 7, et dans les Recommandations N^os Aer 1-(A) et Aer 3, dans le Rapport de l'OACI sur sa Réunion Télécommunications à l'échelon Division, tenue en 1976 à Montréal.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Corrigendum N° 1 au
Document N° 45
12 janvier 1978
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

Nouvelle-Zélande

Concerne le texte anglais seulement.

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 45-F
11 novembre 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

Nouvelle-Zélande

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

PROPOSITIONS DE MODIFICATION DE LA DESCRIPTION DES LIMITES DES ZLAMP, DES ZLARN, DES SUBDIVISIONS DE ZLARN ET DES ZONES VOLMET FIGURANT DANS LA SECTION I DE LA PARTIE II DE L'APPENDICE 27 AU REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS

ARTICLE 1

Description des limites des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP)

NZL/45/1 MOD 27/103 ZLAMP-Sud Pacifique (ZLAMP-SP)

Remanier comme suit la description des limites :

"~~Du point 22°N 158°W, par les points 22°N 156°W, 00° 120°W, 40°S 120°W, 50°S 170°W, 50°S 145°W, 38°S 145°E, 00° 167°E, 00° 175°W, jusqu'au point 22°N 158°W.~~"

"Du Pôle Sud par les points 38°S 145°E, 00° 167°E, 00° 175°W, 22°N 158°W, 22°N 156°W, 00° 120°W jusqu'au Pôle Sud."

Motifs : Les limites est et ouest sont prolongées jusqu'au Pôle Sud de manière à englober les routes aériennes polaires reliant les îles du Pacifique à l'Afrique du Sud, l'Australasie au Pôle Sud et l'Australasie à l'Amérique du Sud.

ZLAMP - SUD PACIFIQUE (ZLAMP-SP) : FAMILLE DE FREQUENCES SUPPLEMENTAIRE

1. L'expérience pratique acquise à la station du réseau régulier d'Auckland montre que la charge de la famille de fréquences allouées à la ZLAMP-SP est excessive lorsque des retards se produisent à la réception ou l'émission de messages intéressant la sécurité des vols.

2. L'introduction, prévue pour janvier 1978 à Auckland, d'émissions VOLMET à ondes décamétriques entraînera une certaine amélioration; celle-ci sera toutefois partiellement annulée par le fait qu'il est prévu de transférer simultanément, sur des fréquences allouées à la ZLAMP-SP, l'exploitation des aéronefs sur la route Nouvelle-Zélande/Antarctique, actuellement effectuée sur des voies du service OR.

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

3. Il est certain que les mouvements d'aéronefs dans la zone SP vont augmenter; il sera donc indispensable, dans l'avenir, de prendre des mesures pour réduire l'encombrement de la famille de fréquences utilisée actuellement.

4. Etant donné que les communications sont acheminées en majorité dans les voies 5, 8 et 13 MHz de la famille actuelle, c'est sur ces fréquences qu'il faudra réduire l'encombrement. On considère que, dans l'avenir prévisible, les fréquences inférieure et supérieure (actuellement 2945 et 17 909 kHz) devraient permettre de répondre aux besoins de la zone Sud Pacifique.

NZL/45/2 5. La Nouvelle-Zélande propose par conséquent que deux familles de fréquences soient allotie à la ZLAMP-SP, l'ordre de grandeur de ces fréquences étant indiqué ci-après :

2,9 MHz*	5,6 MHz	8,8 MHz	13,3 MHz	17,9 MHz*
2,9 MHz	5,4-5,6 MHz	8,8-8,9 MHz	13,2-13,3 MHz	17,9 MHz*

* Commune aux deux familles.

ARTICLE 2

Description des limites des zones et subdivisions de zones des lignes aériennes régionales et nationales

(ZLARN)

Zone des lignes aériennes régionales et nationales-9

(ZLARN-9)

NZL/45/3 MOD 27/143 Subdivision de zone 9B

Remanier comme suit la description des limites :

~~La ligne délimitant cette subdivision est définie par les points 00°-141°E, 10°S-141°E, 10°S-131°E, 24°S-131°E, 24°S-139°E, 27°S-139°E, 27°S-170°W, 03°30'N-170°W, 03°30'N-160°E, 00°-160°E, 00°-141°E.~~

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point 00° 141°E, passe par les points 10°S 141°E, 10°S 145°E, 27°S 160°E, 27°S 157°W, 03°30'N 157°W, 03°30'N 160°E, 00° 160°E, pour rejoindre le point 00° 141°E.

Motifs : Desservir les routes aériennes reliant Rarotonga à d'autres îles dans la subdivision de zone 9B.

Subdivision de ZLARN 9D : besoins de fréquences

1. Bien que l'on prévoie d'étendre l'utilisation des ondes métriques en Nouvelle-Zélande, le caractère montagneux de certaines régions, notamment de l'Ile du Sud, le trajet océanique très long qui

sépare la Nouvelle-Zélande des îles Chatham, et des considérations économiques font qu'il sera nécessaire, dans l'avenir prévisible, de continuer à utiliser, pour certains services nationaux, des voies à ondes décamétriques.

NZL/45/4 2. Compte tenu des besoins actuels et prévus en voies à ondes décamétriques pour les communications régionales et nationales, la Nouvelle-Zélande propose que les voies suivantes soient allotie à la subdivision de ZLARN 9D :

Bande 2850-3025	1 voie
Bande 3400-3500	1 voie
Bande 6525-6685	1 voie
Bande 8815-8965	1 voie
Bande 11 275-11 400	1 voie*

* Cette voie pourrait être allotie en commun au moins aux subdivisions de ZLARN 9B et 9D.

SUBDIVISIONS DE ZLARN 9B/9C : Besoins de voies pour les îles COOK, l'île NIUE et SAMOA OCCIDENTAL

1. Etant donné la longueur des trajets océaniques, il n'est pas possible d'utiliser exclusivement des voies à ondes métriques pour l'exploitation nationale et régionale des aéronefs sur les routes allant vers les îles Cook, l'île Niue et Samoa occidental. On prévoit donc que l'utilisation de voies à ondes décamétriques sera nécessaire dans l'avenir prévisible.

NZL/45/5 2. Pour répondre aux besoins de l'île Niue, des îles Cook et de Samoa occidental, la Nouvelle-Zélande propose que les voies suivantes soient alloties aux subdivisions de ZLARN 9B/9C :

Bande 3400-3500	1 voie	(remplacerait la voie actuelle à 3460 kHz*)
Bande 6525-6685	1 voie	(remplacerait la voie actuelle à 6575 kHz*)
Bande 8815-8965	1 voie	(remplacerait la voie actuelle à 8924 kHz*)
Bande 11 275-11 400	1 voie +	(remplacerait la voie actuelle à 11 319 kHz*)

3. La Nouvelle-Zélande a proposé que la limite Est de la subdivision de ZLARN 9B soit prolongée pour englober les îles Cook et l'île Niue. Si cette proposition est approuvée, les voies énumérées au § 2 ci-dessus ne seront nécessaires que dans la subdivision de zone 9B.

\+ Cette voie pourrait être allotie en commun au moins aux subdivisions de ZLARN 9B et 9D.

* Cette famille de fréquences est actuellement commune à un grand nombre d'Etats dans toute la subdivision de zone 9B.

BESOINS EN VOIES A ONDES DECAMETRIQUES POUR LES COMMUNICATIONS DU CONTROLE "NATIONAL" D'EXPLOITATION

1. Une caractéristique récente du développement national de l'aviation en Nouvelle-Zélande a été la création d'un certain nombre de nouvelles entreprises d'exploitation d'aéronefs qui organisent des vols réguliers à destination de zones montagneuses peu peuplées où la couverture en ondes métriques sera rentable économiquement dans un avenir prévisible. Certains de ces exploitants mettent en place actuellement des stations aéronautiques qui utilisent des voies à ondes décamétriques pour le contrôle d'exploitation; on s'attend que d'autres exploitants fassent de même à l'avenir.

NZL/45/6 2. Compte tenu des besoins actuels et prévus en voies à ondes décamétriques pour le contrôle "national" d'exploitation, la Nouvelle-Zélande propose que les voies suivantes soient alloties à la subdivision de zone 9D :

Bande 4650-4700	1 voie
Bande 6525-6685	1 voie

BESOINS EN VOIES A ONDES DECAMETRIQUES POUR LES COMMUNICATIONS DU CONTROLE D'EXPLOITATION DANS LA SUBDIVISION DE ZLARN 9B

1. On prévoit que la compagnie aérienne internationale de Samoa occidental aura bientôt besoin de voies à ondes décamétriques pour communiquer avec ses aéronefs aux fins du contrôle d'exploitation dans la subdivision de ZLARN 9B.

2. Etant donné la longueur des trajets océaniques, il ne sera pas possible, dans l'avenir prévisible, d'utiliser les ondes métriques pour ces communications.

NZL/45/7 3. Pour effectuer les communications du contrôle d'exploitation, la Nouvelle-Zélande propose que les voies suivantes soient alloties à la subdivision de ZLARN 9B :

Bande 3400-3500	1 voie
Bande 6525-6685	1 voie
Bande 8815-8965	1 voie
Bande 11 275-11 400	1 voie

ARTICLE 3
Description des limites des zones d'allotissement et des zones de réception VOLMET

Zone VOLMET - AFRIQUE-OCEAN INDIEN (AFI-MET)

NZL/45/8 MOD 27/182 Modifier la définition pour lire :

"La zone d'allotissement PAC-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 52°N 132°E, passe par les points 63°N 149°W, 38°N 120°W, ~~23°S-180°,-34°S-150°E~~, 50°S 120°W, 50°S 145°E, 28°S 145°E, 03°S 129°E, 22°N 112°E, pour rejoindre le point 52°N 132°E."

Motifs : Inclure l'Ile Christmas, Tahiti et la Nouvelle-Zélande.

NZL/45/9 MOD 27/183 Modifier la définition pour lire :

"La zone de réception PAC-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 60°N 100°E, passe par le point 80°N 160°W, ~~75°N-90°W,-60°N-85°W,-20°N-120°W,-40°S-120°W, 50°S-170°W,-50°S-145°E~~, le Pôle Nord, le Pôle Sud, le long du méridien 110°W, par les points 28°S 145°E, 03°S 129°N, 05°N 80°E, 40°N 80°E, pour rejoindre le point 60°N 100°E."

ZONE D'ALLOTISSEMENT PAC-MET : FAMILLE DE FREQUENCES SUPPLEMENTAIRE

1. Les émissions VOLMET provenant d'Auckland (Nouvelle-Zélande) doivent commencer en janvier 1978; elles occuperont les derniers intervalles de temps disponibles dans la famille des fréquences alloties actuellement à la zone PAC-MET: 2980, 5519, 8903 et 13 344 kHz.

2. La Nouvelle-Zélande propose d'étendre sensiblement les zones PAC-MET d'allotissement et de réception.

3. Les mouvements d'aéronefs nécessitant l'utilisation de voies à ondes décamétriques pour les communications en route, à l'intérieur de la zone de réception PAC-MET étendue selon notre proposition, ont notablement augmenté au cours des dernières années et doivent augmenter encore. Nous jugeons par conséquent inévitable l'introduction dans un proche avenir d'émissions VOLMET supplémentaires à ondes décamétriques.

NZL/45/10 4. Cela étant, la Nouvelle-Zélande propose que deux familles de fréquences soient alloties à la zone d'allotissement PAC-MET, l'ordre de grandeur des fréquences étant indiqué ci-après :

Bande 2850-3025	2 voies	(pour remplacer la voie actuelle à 2980 kHz, plus une nouvelle voie)
Bande 5480-5680	2 voies	(pour remplacer la voie actuelle à 5519 kHz, plus une nouvelle voie)
Bande 8815-8965	2 voies	(pour remplacer la voie actuelle à 8903 kHz, plus une nouvelle voie)
Bande 13 260-13 360	2 voies	(pour remplacer la voie actuelle à 13 344 kHz, plus une nouvelle voie)

BESOINS EN ALLOTISSEMENTS "MONDIAUX" POUR LES COMMUNICATIONS DU CONTROLE D'EXPLOITATION AERONAUTIQUE A GRANDE DISTANCE

1. Afin de permettre à une compagnie aérienne internationale de la Nouvelle-Zélande de communiquer avec ses aéronefs dans le monde entier, on prévoit la mise en oeuvre à Auckland (Nouvelle-Zélande), en décembre 1977, d'installations BLU (A3J) à ondes décamétriques qui utiliseront les allotissements mondiaux existants 6526, 10 093 et 13 356 kHz, plus 17 933 et 21 886 kHz. On prévoit que l'expérience pratique confirmera la nécessité d'allotir une voie de l'ordre de 3,5 MHz pour compléter la liste qui précède.

2. Ce service néo-zélandais sera exploité par l'Autorité de l'aviation civile et sera ouvert à toutes les compagnies aériennes internationales.

3. Dans sa version actuelle, l'Appendice 27 désigne un très petit nombre de fréquences pouvant être utilisées à l'échelon mondial. On estime qu'il existe actuellement une quarantaine de stations aéronautiques, leur nombre devrait s'accroître au cours de la durée d'application de l'Appendice 27 (révisé).

NZL/45/11 4. L'Appendice 27 remanié devra comporter des dispositions réglementaires appropriées et des allotissements de fréquences supplémentaires nécessaires pour que les Etats puissent effectuer des assignations permettant des communications directes entre les compagnies aériennes et leurs aéronefs dans le monde entier. A cet égard, la Nouvelle-Zélande a besoin des fréquences énumérées ci-après :

Bande 3400-3500	1 voie
Bande 6525-6685	1 voie
Bande 10 005-10 100	1 voie
Bande 13 260-13 360	1 voie
Bande 17 900-17 970	1 voie
Bande 21 870-22 000	1 voie

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 46-F
21 novembre 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

Canada

PROPOSITION POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

ALLOTISSEMENT DE FREQUENCES DE LA BANDE 21 870-22 000 kHz, POUR INCLUSION DANS L'APPENDICE 27

1. Dans ses travaux préparatoires pour la Conférence, l'Administration du Canada a jugé nécessaire et judicieux de proposer l'inclusion, dans l'Appendice 27, d'un certain nombre de voies de la bande 21 870-22 000 kHz qui, aux termes du Règlement des radiocommunications en vigueur, est attribuée, à titre primaire, au service mobile aéronautique (R) et au service fixe aéronautique.

2. Après avoir présenté ses propositions à l'UIT (voir le Document N° 20), l'Administration du Canada a reçu des observations lui signalant que l'ordre du jour de la Conférence ne prévoit pas d'inclure dans l'Appendice 27 des voies de la bande susmentionnée.

3. Notre Administration a réexaminé l'ordre du jour de la Conférence (Résolution N° 763, amendée par la 31e session du Conseil d'administration). Elle en a conclu que la Conférence est compétente pour réviser l'Appendice 27 de la façon jugée la plus appropriée, et qu'elle est habilitée à décider si l'inclusion de voies supplémentaires prises dans la bande 21 870-22 000 kHz présenterait ou non des avantages pour le Plan d'allotissement de l'Appendice 27, et si cette mesure serait de nature à renforcer le Plan.

4. La prise de position exposée au paragraphe 3 ci-dessus se fonde sur les observations suivantes :

a) la bande de fréquences en question ne fait certes pas partie actuellement de l'Appendice 27, mais il convient de signaler que l'ordre du jour de la Conférence ne limite pas expressément la révision de cet Appendice aux bandes énumérées au numéro 27/10 de la Section II;

b) s'il avait été de l'intention du Conseil d'administration et des Membres de l'UIT de limiter la révision de l'Appendice 27 aux bandes mentionnées au numéro 27/10, cette restriction ou limitation quant aux bandes de fréquences aurait été clairement exprimée dans le libellé du point 2.1.1 de l'ordre du jour, qui aurait été par exemple rédigé comme suit : réviser, sur la base de l'utilisation de la technique de la bande latérale unique, le Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) figurant dans l'Appendice 27 (pour autant que ces révisions se limitent aux bandes mentionnées au numéro 27/10 de l'Appendice) afin de répondre aux ..... etc;

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

c) il convient de noter que le point 2.1 de l'ordre du jour pour la CAMR de 1979 prévoit d'examiner et, si nécessaire, de réviser l'attribution des bandes de fréquences figurant dans le Règlement des radiocommunications. Selon l'interprétation que le Canada donne à ce point de l'ordre du jour, la Conférence de 1979 est parfaitement compétente pour inclure de nouvelles bandes inférieures à 10 kHz ou supérieures à 275 GHz dans le Tableau; autrement dit, ces révisions ne s'arrêtent pas aux limites de fréquences actuelles du Tableau d'attribution des bandes de fréquences. Si cette interprétation est correcte, il convient de considérer dans la même optique les dispositions énoncées au point 2.1.1 de l'ordre du jour de la Conférence aéronautique. Il s'ensuit également que toute révision nécessaire du Règlement des radiocommunications, et en particulier du numéro 431, est bien du ressort de la Conférence;

d) s'il est vrai qu'une interprétation trop large de l'ordre du jour d'une conférence quelle qu'elle soit, peut avoir pour effet de créer des précédents inopportuns et peut-être même de produire des résultats non satisfaisants, l'Administration du Canada n'en pense pas moins qu'une interprétation trop étroite pourrait entraîner des conséquences aussi peu souhaitables. Tels sont, selon notre Administration, les termes du problème posé ici. Nous sommes convaincus que la Conférence a toute la compétence nécessaire pour régler cette question d'une manière qui mettra en valeur ses travaux, dans l'intérêt des Membres de l'UIT.

CAN/46/1 5. Etant donné que l'inclusion, dans l'Appendice 27, de la totalité ou d'une partie de la bande 21 870-22 000 kHz présente de l'intérêt pour de nombreuses administrations et pour l'OACI, et compte tenu des avantages qui en résulteraient pour le Plan, l'Administration du Canada estime qu'il serait opportun et souhaitable que la Conférence interprète l'ordre du jour dans son sens large et qu'elle conclut que l'inclusion, le cas échéant, de la bande en question dans l'Appendice 27 révisé, entre dans les compétences de la Conférence.

Note du Secrétariat général

Dans sa lettre d'accompagnement, l'Administration du Canada déclare :

"Nous saurions gré à la Conférence d'examiner en séance plénière le présent document dans les meilleurs délais, afin que la question soit résolue sans tarder et que les travaux des Commissions intéressées puissent se dérouler conformément à la décision qui sera prise par la Conférence".

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 47-F
8 décembre 1977
Original : français
anglais
espagnol

SEANCE PLENIERE

Note du Secrétaire général

RAPPORT DU COMITE INTERNATIONAL D'ENREGISTREMENT DES FREQUENCES (IFRB) SUR LA MISE EN APPLICATION DES DECISIONS DE LA CONFERENCE ADMINISTRATIVE EXTRAORDINAIRE DES RADIOCOMMUNICATIONS DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R), GENEVE, 1966

J'ai l'honneur de transmettre à la Conférence le Rapport joint en annexe.

M. MILI
Secrétaire général

Annexe : 1

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

ANNEXE

RAPPORT DU COMITE INTERNATIONAL D'ENREGISTREMENT DES FREQUENCES (I.F.R.B.)

MISE EN APPLICATION DES ACTES FINALS DE LA CAER (1966) ET DU PLAN D'ALLOTISSEMENT DE FREQUENCES POUR LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R) DANS LES BANDES ATTRIBUEES EN EXCLUSIVITE A CE SERVICE ENTRE 2850 KHZ ET 17 970 KHZ (APPENDICE 27 AU REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS)

1. Introduction

1.1 Le Plan initial d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) a été établi par la Conférence administrative internationale des radiocommunications aéronautiques (CAIRA) de Genève (1948/1949); adopté par la Conférence administrative extraordinaire des radiocommunications de Genève (1951), il a par la suite été révisé par les Conférences administratives des radiocommunications qui ont eu lieu à Genève en 1959 et en 1966.

2. Mise en vigueur des Actes finals de la Conférence administrative extraordinaire des radiocommunications aéronautiques, Genève, 1966

2.1 Les Actes finals de la Conférence de 1966 sont entrés en vigueur le 1er juillet 1967; il était toutefois prévu que le Plan d'allotissement de fréquences ne serait mis en application que le 10 avril 1970.

2.2 Conformément à la Résolution N° Aer 6, certaines dispositions du Plan de 1966 pouvaient être mises en application avant le 10 avril 1970, sous réserve de ne pas causer de brouillage au service assuré par des stations fonctionnant conformément au Plan de l'appendice 26. La lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 173, en date du 2 juin 1967, rappelait certaines décisions de la Conférence de 1966.

3. Mise en application du Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) - Appendice 27 au Règlement des radiocommunications

3.1 A partir d'août 1966, l'I.F.R.B. a communiqué aux administrations des explications détaillées, en vue d'assurer la mise en application ordonnée du Plan d'allotissement contenu dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications. La liste des communications envoyées par l'I.F.R.B. figure dans l'Annexe au présent rapport.

3.2 A la fin de 1972, l'I.F.R.B. avait reçu notification de l'annulation d'environ 95% des assignations de fréquence inscrites dans les bandes concernées dans le Fichier de référence international des fréquences; ces assignations étaient remplacées, conformément à la Résolution N° Aer 6, par d'autres assignations conformes au Plan de 1966. Appliquant les dispositions du paragraphe 2 de ladite Résolution, le Comité a alors examiné les assignations restantes, toujours inscrites dans le Fichier de référence international des fréquences; le Comité a modifié le Fichier de référence en se fondant sur la conclusion formulée dans chaque cas.

3.3 Lorsque le Conseil d'administration a adopté, en 1975, la Résolution N° 763 par laquelle est décidée la convocation de la Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour le service mobile aéronautique (R), l'I.F.R.B. a, dans le cadre de ses travaux préparatoires, revu toutes les assignations inscrites dans le Fichier de référence dans les bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R); après quoi, le Comité a envoyé à toutes les administrations sa lettre-circulaire N° 354, accompagnée d'extraits pertinents du Fichier de référence, en demandant aux administrations de bien vouloir mettre ces extraits à jour. Ces mesures ont abouti aux résultats suivants : modification de 1550 inscriptions, annulations de 1350 inscriptions et confirmation de 12 700 inscriptions.

3.4 Au 1er octobre 1977, la situation reflétée par le Fichier de référence était la suivante :

	Nombre total d'assignations inscrites dans le Fichier de référence dans les bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R) entre 2850 kHz et 17 970 kHz	environ 13 300	(100%)
3.4.1	Nombre d'assignations dans des voies conformes aux allotissements du Plan (voir le paragraphe 4.1 ci-après)	" 9 900	(74,5%)
3.4.2	Nombre d'assignations dans des voies non alloties à la zone aéronautique concernée, mais où la protection assurée aux stations fonctionnant conformément au Plan est d'au moins 15 dB (voir le paragraphe 4.2.1 ci-après)	" 750	(5,7%)
3.4.3	Nombre d'assignations dans des voies non alloties à la zone aéronautique concernée et où la protection assurée aux autres stations est inférieure à 15 dB (voir le paragraphe 4.2.2 ci-après)	" 2 000	(15%)
3.4.4	Nombre d'assignations à des stations autres que des stations du service mobile aéronautique (R)	" 640	(4,8%)
	- nombre des assignations notifiées aux termes du numéro 115 du Règlement des radiocommunications, c'est-à-dire sous la réserve expresse qu'il n'en résulte pas de brouillage pour un service assuré par des stations du service mobile aéronautique (R)	550	(4,2%)
	- nombre des assignations inscrites sans mention du numéro 115 du Règlement des radiocommunications (numéros 530, 531 dudit Règlement)	90	(0,6%)

3.5 Après le 1er octobre 1970, le Comité a une nouvelle fois revu les inscriptions figurant dans le Fichier de référence et a décelé certaines anomalies qu'il a portées à l'attention des administrations concernées.

4. Traitement, par l'I.F.R.B., des fiches de notification relatives aux assignations de fréquence à des stations du service mobile aéronautique (R)

4.1 Conformément aux dispositions de l'article 9, la date du 29 avril 1966 est inscrite dans la colonne 2a du Fichier de référence en regard des assignations de fréquence conformes au Plan (numéro 590 du Règlement des radiocommunications), ce qui donne à ces assignations droit à la protection internationale contre les brouillages nuisibles (numéro 607 du Règlement des radiocommunications).

4.2 Les assignations qui ne sont pas conformes aux allotissements du Plan sont examinées par le Comité, ainsi que le prévoit le numéro 558 du Règlement des radiocommunications.

4.2.1 Lorsque la protection spécifiée à l'appendice 27 (Partie I, Section II.A, point 5) est assurée aux allotissements du Plan (c'est-à-dire 15 dB pour les stations du service mobile aéronautique (R))et lorsque la notification est conforme aux principes techniques sur lesquels est fondé le Plan, la date du 29 avril 1966 est inscrite dans la colonne 2b du Fichier de référence en regard de l'assignation (numéro 591 du Règlement des radiocommunications).

4.2.2 Lorsque l'assignation de fréquence ne satisfait pas aux conditions de protection spécifiées ou qu'elle n'est pas conforme aux principes techniques sur lesquels est fondé le Plan, la date de réception de la fiche par le Comité est inscrite dans la colonne 2b du Fichier de référence (numéro 592 du Règlement des radiocommunications).

5. Assistance fournie aux administrations par l'I.F.R.B.

A diverses étapes de la mise en oeuvre du Plan, l'I.F.R.B. a prêté son concours à des administrations dans des questions de coordination et d'utilisation des fréquences. Tout au long de cette mise en oeuvre, les opérations se sont déroulées sans qu'aucun cas de brouillage entre assignations utilisées conformément au Plan ne soit signalé au Comité. Le Comité a de plus aidé certaines administrations à résoudre des problèmes de brouillage dus à des stations appartenant à d'autres services.

Annexe

Annexe

Liste des communications envoyées par l'I.F.R.B. aux administrations

Référence et date	Objet
Lettre à destinations multiples N° 19k(R)/0.45562 du 20 août 1966	Plan d'allotissement révisé pour le service mobile aéronautique (R) dans les bandes de fréquences qui lui sont attribuées en exclusivité entre 2850 kHz et 18 030 kHz. Décisions de la Conférence aéronautique (Genève, 1966) - Pays n'ayant pas participé à la Conférence.
Lettre à destinations multiples N° 19k(R)/0.45563 du 20 août 1966	Plan d'allotissement révisé pour le service mobile aéronautique (R) dans les bandes de fréquences qui lui sont attribuées en exclusivité entre 2850 kHz et 18 030 kHz. Décisions de la Conférence aéronautique (Genève, 1966) - Pays ayant participé à la Conférence.
Lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 170 du 7 avril 1967	Mise en application du Plan d'allotissement révisé pour le service mobile aéronautique (R) dans les bandes de fréquences qui lui sont attribuées en exclusivité entre 2850 kHz et 17 970 kHz (Appendice 27 au Règlement des radiocommunications). Consultation des administrations au sujet du programme de mise en oeuvre du Plan recommandé par l'O.A.C.I.
Lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 173 du 2 juin 1967	Entrée en vigueur des Actes finals de la Conférence administrative extraordinaire des radiocommunications aéronautiques (Genève, 1966) - 1er juillet 1967.
Lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 176 du 10 août 1967	Mise en application du Plan d'allotissement révisé pour le service mobile aéronautique (R) dans les bandes de fréquences qui lui sont attribuées en exclusivité entre 2850 kHz et 17 970 kHz (Appendice 27 au Règlement des radiocommunications). Réponses et observations des administrations à la suite de la lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 170 du 7 avril 1967.
Lettre à destinations multiples N° 19k/0.5251/68 du 28 juin 1968	Mise en application du Plan d'allotissement révisé pour le service mobile aéronautique (R) dans les bandes de fréquences qui lui sont attribuées en exclusivité entre 2850 kHz et 17 970 kHz (Appendice 27 au Règlement des radiocommunications). Mesure préliminaire : 19 septembre 1968.

Référence et date	Objet
Lettre à destinations multiples N° 19k/0.8357/69 du 30 mai 1969	Mise en application du Plan d'allotissement révisé pour le service mobile aéronautique (R) dans les bandes de fréquences qui lui sont attribuées en exclusivité entre 2850 kHz et 17 970 kHz (Appendice 27 au Règlement des radiocommunications). Première étape : 18 septembre 1969.
Lettre à destinations multiples N° 19k/0.1278/70 du 15 juin 1970	Mise en application du Plan d'allotissement révisé pour le service mobile aéronautique (R) dans les bandes de fréquences qui lui sont attribuées en exclusivité entre 2850 kHz et 17 970 kHz (Appendice 27 au Règlement des radiocommunications). Deuxième étape : 17 septembre 1970.
Lettre à destinations multiples N° 19k/0.8619/72 du 25 juin 1972	Mise en application du Plan d'allotissement pour le service mobile aéronautique (R) dans les bandes de fréquences qui lui sont attribuées en exclusivité entre 2850 kHz et 8965 kHz (Appendice 27 au Règlement des radiocommunications). Lettre à destinations multiples adressée aux administrations qui n'avaient pas encore mis en application le Plan figurant dans l'Appendice 27.
Lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 354 du 14 juin 1976	Préparation technique de la Conférence administrative mondiale des radiocommunications chargée de traiter de questions relatives au service mobile aéronautique (R) dans les bandes de fréquences comprises entre 2850 kHz et 17 970 kHz qui lui sont attribuées en exclusivité (Appendice 27 au Règlement des radiocommunications) - Genève, mars - avril 1977.
Lettre à destinations multiples N° 19k/0.4603/77 du 2 novembre 1977	Révision des inscriptions du Fichier de référence international des fréquences pour la préparation de la Conférence aéronautique (R), Genève, 1978 (numéros 476 et 482 du Règlement des radiocommunications).

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Addendum au
Document N° 48-F/E/S
2 février 1978
Original : français, anglais
espagnol

Note du Secrétaire général

BESOINS DE FREQUENCES

J'ai l'honneur de transmettre à la Conférence l'addendum à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400 joint en annexe.

Annexe : 1

Note by the Secretary-General

FREQUENCY REQUIREMENTS

I have the honour to transmit to the Conference the attached addendum to IFRB circular letter No. 400.

Annex : 1

Nota del Secretario General

NECESIDADES EN FRECUENCIAS

Tengo el honor de transmitir a la Conferencia el Addéndum a la Carta circular de la IFRB N° 400 la cual figura en Anexo.

M. MILI
Secrétaire général - Secretary-General
Secretario General

Anexo : 1

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

COMITE INTERNATIONAL
D'ENREGISTREMENT DES FREQUENCES
I.F.R.B.

JUNTA INTERNACIONAL
DE REGISTRO DE FRECUENCIAS
I.F.R.B.

INTERNATIONAL
FREQUENCY REGISTRATION BOARD
I.F.R.B.

National (022) 34 60 21
International + 41 22 34 60 21
Tg: Burinterna Genève
Tx: 23 000/23 000 a uit ch

1211 GENÈVE 20, LE
2 RUE DE VAREMBÉ

2 février 1978

Addendum à la
Lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 400 du 24 novembre 1977

Depuis la publication de la Lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 400, le Comité a reçu les informations au sujet des besoins de fréquences contenues dans la présente Annexe.

Annexe

Addendum to
I.F.R.B. Circular-letter No. 400 of 24 November 1977

Since the publication of I.F.R.B. Circular-letter No. 400, the Board has received the information on frequency requirements contained in the attachment.

Attachment

Addéndum a la
Carta circular de la I.F.R.B. N.° 400 de 24 de noviembre de 1977

Desde la publicación de la Carta circular de la I.F.R.B. N.° 400, la Junta ha recibido la siguiente información sobre las necesidades en frecuencias, las cuales aparecen en Anexo.

Anexo

C.W. Sowton
Président - Chairman - Presidente

Prière d'adresser toute correspondance officielle à
Please address all official correspondance to
Toda correspondencia oficial debe dirigirse a

Monsieur le Président de l'I.F.R.B.
The Chairman of the I.F.R.B.
Señor Presidente de la I.F.R.B.
Union internationale des télécommunications
1211 GENÈVE 20
Suisse - Switzerland - Suiza

	Nº de la page[1] / *Page No.*[1] / N.° de la página[1]	Zone aéronautique / *Aeronautical Area* / Zona aeronáutica	Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)											Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations / *Remarks* / Observaciones
				3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22	
MOD	11	CAR	CUB	2	1	1		1	1	2	1	1	1	1			A058
MOD	11	CEP	OCE (F)		2			4		4			2	2		
ADD	12	CWP	KRE		1	1		1	2	2		2				
ADD	12	EU	DDR	1	1	1		1	2	2		1		1		
ADD	12	EU	I	1		1			1	1						
ADD	13	FE	INS	1*				1*		2*			1*	1*		SEA
ADD	13	ME	BGD		2			1	1		1		1				B022
ADD	13	ME	QAT		1			1		1	1		1	1		
MOD	13	NA1	CAN	7*				7*		7*		2*	5*	5*		NA2	A008
MOD	13	NA2	CAN	7*				7*		7*		2*	5*	5*		NA1	A008
ADD	14	NSA1	NIG														A063
ADD	15	NSA2	COM							1			1			
ADD	15	NSA2	ZMB					1			1		1			
MOD	15	SA	GUI			2		2	2	1	1	1	1	1	1	
ADD	15	SAM1	BOL			1			1							
				2*						2*		2*		1*		SAM2
ADD	15	SAM1	CHL			1			1	1		1	1	1		
ADD	16	SAM2	BOL					1					1			
				2*						2*		2*		1*		SAM1
ADD	16	SAM2	CHL	1				1		1		1		1		
MOD	16	SEA	BGD	2				2		2			2	1		
MOD	16	SEA	INS	1*				1*		2*			1*	1*		FE
ADD	17	CEA	KRE						2	2		2				
ADD	18	NCA	KRE					2		2	2	2	2			
MOD	19	1	DDR	1	1	1			1	1	1	2	2			
ADD	19	1	G										1			
ADD	19	1	I									1	1	1		
MOD	19	1B	G	1	5	1		2	1		1						A046 A047
ADD	20	1C	DDR	1	2	1		2	1	1	1	1	1			
SUP	20	1C	S													
MOD	20	1D	I		1				1	1						
MOD	23	4B	GUI		2	1		2	4	1	1	1	1	1	1	
ADD	23	4B	NIG	1					1	1						
ADD	24	5A	EGY		1			1	1	1						
ADD	24	5A	QAT		1*			1*	1*	1*						5C	B023
ADD	24	5C	QAT		1*			1*	1*	1*						5A	
MOD	25	6	INS								2	2	2	1		
ADD	25	6	KRE					2		2		2	1	1		
ADD	25	6A	BGD					1	1	1	1					
ADD	25	6B	KRE	1*	2*	3*		3*	2*	2*	2*	2*	2*	1*		6F
ADD	25	6C	INS		2	2		3	3	3			2	1		
ADD	26	6D	INS		2	2		2	3	3			1			
ADD	26	6F	INS											1		
ADD	26	6F	KRE	1*	2*	3*		3*	2*	2*	2*	2*	2*	1*		6B
ADD	26	6G	CHN														A062
ADD	26 bis	7	BDI					1								
MOD	26 bis	7C	KEN					3		3		3				
ADD	26 bis	7D	COM	1		1										
MOD	30	10	SPM (F)								2	4	1			
SUP	33	12	CUB													
ADD	34	12D	CUB	1			1	1	1	1	1					
ADD	36	13D	BOL	1	1		1		1	1	1					
MOD	41	AFI-MET	GUI		1	1		2	1	1	1	2	1	1	1	
MOD	41	AFI-MET	ISR	1				1				1				suite - cont.	

1) * Pour explication, voir page suivante. *For explanation, see next page.* Véase en la página siguiente la explicación.

	Nº de la page[1] / *Page No.*[1] / N.° de la página[1]	Zone aéronautique / *Aeronautical Area* / Zona aeronáutica	Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations / *Remarks* / Observaciones
				3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
ADD	41	AFI-MET	NIG														A063
ADD	41	AT-MET	CHL		1	1			1	1		1		1			B021
MOD	42	EU-MET	ISR	1				1				1					
MOD	42	ME-MET	ISR	1				1				1					
ADD	43	SEA-MET	BGD		1				1	1							
ADD	43	SEA-MET	INS					3		3			3				
ADD	43	SEA-MET	KRE						1	1			1				B012
ADD	44	CAR-MET	CUB	1			1	1	1	1	1						
ADD	63		CHL			1 A382			1 A382	1 A383		1 A382	1 A384	1 A384			
MOD	64		CUB	1		1				1		1		1	1		
ADD	64		I			2			1	1	2	1	2	1			A301
ADD	64		INS							2	2	2	2	2			A354
MOD	64		ISR	2 A339	1 A339			2 A339	1 A339	2 A340		2 A340	2 A340	2 A340	1 A340		
ADD	65		KEN	1					1	1			1		1		
ADD	65		KRE		1	1		1		1		1	1				
ADD	65		QAT		1					1		1	1	1			A311
ADD	67		ZMB						1	1	1	1	1				

SUP	52	A059	CUB	Supprimer.	Delete.	Suprimir.
ADD	53	A062	CHN	Dans la nouvelle sous-zone 6G proposée pour la subdivision de ZLARN (voir A020), la Chine utilise depuis longtemps 105 fréquences.	In proposed new Sub-RDARA 6G (see A020), 105 frequencies have been used for a long time by China.	En la nueva subzona 6G propuesta para la subzona ZRRN (véase A020), China viene utilizando 105 frecuencias desde hace mucho tiempo.
ADD	53	A063	NIG	Le Nigeria appuie les recommandations contenues dans le Document N° 21 de la Conférence, en ce qui concerne les demandes de fréquences dans les ZLAMP et les zones VOLMET.	For MWARA and VOLMET requirements, Nigeria supports recommendations contained in Conference Document No. 21.	Nigeria apoya las recomendaciones contenidas en el Documento N.° 21 de la Conferencia para las solicitudes de frecuencias en las zonas ZRMP y VOLMET.
SUP	53	B002	INS	Supprimer.	Delete.	Suprimir.
SUP	53	B003	CUB	Supprimer.	Delete.	Suprimir.
ADD	54	B012	-	Ajouter KRE.	Add KRE.	Añadir KRE.
ADD	55	B021	CHL	Le Chili n'est pas dans la zone d'allotissement AT-MET.	Chile is not in AT-MET allotment area.	Chile no se encuentra en la zona de adjudicación AT-MET.
ADD	55	B022	BGD	Le Bangladesh n'est pas dans la zone d'allotissement ZLAMP-ME.	Bangladesh is not in MWARA-ME allotment area.	Bangladesh no se encuentra en la zona de adjudicación ZRMP ME.
ADD	55	B023	QAT	Le Qatar n'est pas dans la sous-zone d'allotissement ZLARN 5C.	Qatar is not in Sub-RDARA 5C allotment area.	Qatar no se encuentra en la subzona de adjudicación ZRRN 5C.
ADD	55	B024	KRE	Nouvelle zone, nomenclature à définir.	New area, nomenclature to be defined.	Nueva zona, nomenclatura por definir.
ADD	63-67		-	Ajouter au renvoi : page 69.	In the foot-note add: page 69.	En la Nota de pie de página, añadir: página 69.
ADD	69	A301	-	Ajouter I.	Add I.	Añadir I.
ADD	69	A311	-	Ajouter QAT.	Add QAT.	Añadir QAT.
ADD	70	A354	-	Ajouter INS.	Add INS.	Añadir INS.
ADD	71	A382	CHL	SAM1 SAM2	SAM1 SAM2	SAM1 SAM2
ADD	71	A383	CHL	SAM1 SAM2 CAR SP SA EU	SAM1 SAM2 CAR SP SA EU	SAM1 SAM2 CAR SP SA EU
ADD	71	A384	CHL	CAR SP SA EU	CAR SP SA EU	CAR SP SA EU

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à".

* *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to".*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a".

1) Numéro de la page dans la lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 400 et du Document N° 48 de la Conférence.

1) Number of the page in I.F.R.B. Circular-letter No. 400 and Conference Document No. 48.

1) Número de página de la carta circular de la I.F.R.B. N.° 400 y del Documento N.° 48 de la Conferencia.

Note : Voir Documents de la Conférence N° 56, N° 59 et N° 65 pour tout renseignement complémentaire ainsi que tout autre document ultérieur qui contiendrait des renseignements concernant les besoins de fréquences.

Note : See Conference Documents No. 56, No. 59 and No. 65 for sources of additional information and any subsequent document containing information concerning frequency requirements.

Nota : Véanse los Documentos N.° 56, N.° 59 y N.° 65 de la Conferencia para informaciones adicionales y demás documentos subsiguientes que contengan información relativa a solicitudes de frecuencias.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 48-F/E/S
8 décembre 1977

Original : français
anglais
espagnol

SEANCE PLENIERE

Note du Secrétaire général

RASSEMBLEMENT ET ANALYSE DES INFORMATIONS RECUES AU SUJET DES BESOINS DE FREQUENCES

J'ai l' honneur de transmettre à la Conférence, ci-annexée, la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400 portant sur le sujet ci-dessus.

Les symboles de pays ou de zone géographique utilisés dans l'Appendice A à cette lettre-circulaire sont tirés du Tableau N° 1 de la Préface à la Liste internationale des fréquences. Les indications figurant entre parenthèses portent sur l'origine de l'information fournie aux fins de planification.

PLENARY MEETING

Note by the Secretary-General

COLLATION AND ANALYSIS OF INFORMATION RECEIVED CONCERNING FREQUENCY REQUIREMENTS

I have the honour to transmit to the Conference herewith IFRB Circular-letter No. 400 on the above subject.

The symbols of countries or geographical areas used in Appendix A to the Circular-letter are taken from Table No. 1 of the Preface to the International Frequency List. The indications given in brackets refer to the origin of the information supplied for planning purposes.

SESIÓN PLENARIA

Nota del Secretario General

COTEJO Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN RECIBIDA SOBRE LAS NECESIDADES DE FRECUENCIAS

Tengo el honor de transmitir adjunta a la Conferencia la carta circular N.° 400 de la IFRB sobre el asunto de referencia.

Los símbolos de país o de zona geográfica que se utilizan en el Apéndice A a esta carta circular proceden del Cuadro N.° 1 del prefacio a la Lista Internacional de Frecuencias. Las indicaciones entre paréntesis se refieren al origen de la información facilitada para fines de planificación.

M. MILI
Secrétaire général

Annexe : 1

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

COMITE INTERNATIONAL
D'ENREGISTREMENT DES FREQUENCES
I.F.R.B.

JUNTA INTERNACIONAL
DE REGISTRO DE FRECUENCIAS
I.F.R.B.

INTERNATIONAL
FREQUENCY REGISTRATION BOARD
I.F.R.B.

National (022) 34 60 21
International + 41 22 34 60 21
Tg: Burinterna Genève
Tx: 23 000/23 000 a uit ch

1211 GENÈVE 20, LE
2 RUE DE VAREMBÉ

24 novembre 1977

Lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 400

Objet : Préparation technique de la Conférence administrative mondiale des radiocommunications chargée de traiter de questions relatives au service mobile aéronautique (R), Genève, 1978.
Rassemblement et analyse des informations reçues au sujet des besoins de fréquences.

Références : Appendice 27 au Règlement des radiocommunications
Lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 354, en date du 14 juin 1976
Lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 386, en date du 28 juillet 1977
Résolution N° 802 du Conseil d'administration

I.F.R.B. Circular-letter No. 400 — 24 November 1977

Subject: Technical planning for the World Administrative Radio Conference for the Aeronautical Mobile (R) Service, Geneva, 1978.
Collation and analysis of information received concerning frequency requirements.

References: Appendix 27 to Radio Regulations
I.F.R.B. Circular-letter No. 354 of 14 June 1976
I.F.R.B. Circular-letter No. 386 of 28 July 1977
Administrative Council Resolution No. 802

Carta circular de la I.F.R.B. N.° 400 — 24 de noviembre de 1977

Asunto: Planificación técnica de la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones para el servicio móvil aeronáutico (R), Ginebra, 1978.
Cotejo y análisis de la información recibida sobre las necesidades en frecuencias.

Referencias: Apéndice 27 al Reglamento de Radiocomunicaciones
Carta circular de la I.F.R.B. N.° 354, de 14 de junio de 1976
Carta circular de la I.F.R.B. N.° 386, de 28 de julio de 1977
Resolución N.° 802 del Consejo de Administración

Prière d'adresser toute correspondance officielle à
Please address all official correspondance to
Toda correspondencia oficial debe dirigirse a

Monsieur le Président de l'I.F.R.B.
The Chairman of the I.F.R.B.
Señor Presidente de la I.F.R.B.
Union internationale des télécommunications
1211 GENÈVE 20
Suisse - Switzerland - Suiza

Table de matières

	Page
Lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 400 - version française . . .	5
- version anglaise . . .	7
- version espagnole . . .	9
Appendice A Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique	
Section 1 ZLAMP	11 - 18
Section 2 ZLARN	19 - 40
Section 3 VOLMET	41 - 44
Annexe à l'Appendice A Explication des Observations	45 - 55
Appendice B Nombre le plus élevé des fréquences demandées par zone aéronautique	57 - 61
Appendice C Récapitulation des besoins en matière de contrôle d'exploitation à grande distance (LDOC)	63 - 67
Annexe à l'Appendice C Explication des Observations	69 - 75
Appendice D Analyse des demandes de fréquences et Tableau comparatif des allotissements actuels et des demandes de fréquence	
Tableau 1 Partie du spectre disponible	77
Tableau 2 ZLAMP	78
Tableau 3 ZLARN	79 - 81
Tableau 4 VOLMET	82
Tableau 5 Total ZLAMP, ZLARN et VOLMET	83

Table of Contents

	Page
I.F.R.B. Circular-letter No. 400 - French version	5
- English version	7
- Spanish version	9
Appendix A Summary of frequency requirements received from Administrations by Aeronautical Area	
Section 1 MWARA	11 - 18
Section 2 RDARA	19 - 40
Section 3 VOLMET	41 - 44
Annex to Appendix A Explanation of Remarks	45 - 55
Appendix B Summary of overall requirements by Aeronautical Area	57 - 61
Appendix C Summary of long-distance operational control requirements (LDOC)	63 - 67
Annex to Appendix C Explanation of Remarks	69 - 75
Appendix D Analysis of frequency requirements and a Comparison of present allotments and frequency requirements	
Table 1 Available spectrum	77
Table 2 MWARA	78
Table 3 RDARA	79 - 81
Table 4 VOLMET	82
Table 5 Total MWARA, RDARA and VOLMET	83

Índice

	Página
Carta circular de la I.F.R.B. N.° 400 - version francesa	5
- version inglesa	7
- version española	9
Apéndice A Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica	
Sección 1 ZRMP	11 - 18
Sección 2 ZRRN	19 - 40
Sección 3 VOLMET	41 - 44
Anexo al Apéndice A Explicación de las Observaciones . . .	45 - 55
Apéndice B Número más elevado de frecuencias solicitadas, por zona aeronáutica	57 - 61
Apéndice C Resumen de las necesidades relativas al control operacional a larga distancia (LDOC)	63 - 67
Anexo al Apéndice C Explicación de las Observaciones . . .	69 - 75
Apéndice D Análisis de las necesidades en materia de frecuencias y Comparación entre las actuales adjudicaciones y las necesidades en frecuencias	
Cuadro 1 Espectro disponible	77
Cuadro 2 ZRMP	78
Cuadro 3 ZRRN	79 - 81
Cuadro 4 VOLMET	82
Cuadro 5 Total ZRMP, ZRRN y VOLMET	83

Lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 400 — 24 novembre 1977

Objet : Préparation technique de la Conférence administrative mondiale des radiocommunications chargée de traiter de questions relatives au service mobile aéronautique (R), Genève, 1978.
Rassemblement et analyse des informations reçues au sujet des besoins de fréquences.

Références : Appendice 27 au Règlement des radiocommunications
Lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 354, en date du 14 juin 1976
Lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 386, en date du 28 juillet 1977
Résolution N° 802 du Conseil d'administration

Monsieur le Directeur général,

Au nom du Comité international d'enregistrement des fréquences, j'ai l'honneur d'attirer votre attention sur les textes susmentionnés et de vous communiquer les résultats établis d'après les réponses aux lettres-circulaires de l'I.F.R.B. Nos 354 et 386, conformément aux dispositions de la Résolution N° 802 du Conseil d'administration. Quelques administrations n'ont pas répondu à la lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 386; toutefois, le Comité a eu des consultations avec ces administrations et on trouvera dans les appendices ci-joints les renseignements fournis par celles-ci en réponse à la lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 354.

2. L'I.F.R.B. a reçu des réponses de 103 administrations au total; 11 de celles-ci n'ont formulé aucun besoin de fréquences.

2.1 La récapitulation des besoins de fréquences formulés par les administrations pour les ZLAMP, les ZLARN et les zones VOLMET figure dans l'Appendice A. Cet appendice est présenté de la même façon que l'Article 1, Section II, Partie II de l'Appendice 27, c'est-à-dire par ZLAMP, ZLARN, subdivisions de ZLARN et zones VOLMET. Chacune des zones est indiquée séparément et les besoins de fréquences relatifs à chacune d'elles sont inscrits dans l'ordre alphabétique des symboles désignant les pays. Les commentaires des administrations accompagnant les demandes de fréquences sont inscrits dans la colonne réservée aux observations, au moyen de symboles de la Série A, suivis de trois chiffres. Cette colonne contient également quelques observations de l'I.F.R.B. (symboles de la Série B, suivis de trois chiffres). Tous les symboles sont expliqués dans l'annexe à l'Appendice A. Les besoins de fréquences dans chaque bande, pour la zone aéronautique intéressée, sont représentés par le chiffre le plus élevé figurant dans la colonne correspondante. Ils sont inscrits sous chaque zone aéronautique.

2.2 La récapitulation des besoins de fréquences globaux, par zone aéronautique, et les observations pertinentes concernant la zone aéronautique intéressée, figurent dans l'Appendice B. Les observations de l'Appendice B ont le même sens que celles formulées dans l'annexe à l'Appendice A.

2.3 La récapitulation des besoins de fréquences pour les communications du contrôle d'exploitation à grande distance figure dans l'Appendice C. Les observations que l'on trouve dans l'Appendice C sont expliquées dans l'annexe à ce même appendice.

./..

3. Le Comité a effectué une analyse des besoins par comparaison avec les allotissements indiqués dans l'Appendice 27. Cette analyse figure à l'Appendice D. De prime abord, le Comité est d'avis que les besoins de fréquences dépassent la capacité du spectre qui serait disponible, sur la base de l'utilisation de la bande latérale unique. Le Comité étudie actuellement les méthodes qui pourraient permettre de réviser le Plan d'allotissement de fréquences dès que la Conférence aura pris des décisions concernant les limites des diverses zones aéronautiques et les besoins de fréquences pour chaque zone. Le Comité communiquera aux administrations les résultats de ses études dès qu'elles seront achevées.

4. Dans l'intervalle, le Comité prie les administrations de bien vouloir examiner d'une part les besoins de fréquences tels qu'ils sont présentés dans les Appendices A, B et C, d'autre part l'analyse du Comité qui figure à l'Appendice D. Le Comité saurait gré aux administrations de lui communiquer dans les plus brefs délais, de préférence par télex ou par télégramme, toute erreur relevée ou tout changement souhaité. Si une administration, lorsqu'elle examinera les besoins de fréquences pour une zone aéronautique déterminée, constate qu'elle pourrait modifier ses propres besoins de fréquences pour les harmoniser avec ceux présentés par d'autres pays situés dans la même zone, elle peut en informer le Comité en donnant la référence précise à la zone en question. Par exemple, si un pays a demandé une fréquence dans la bande des 3 MHz, et constate que sept autres pays, situés dans la même zone aéronautique, ont demandé une fréquence dans la bande des 3,5 MHz, ce pays souhaitera peut-être annuler sa demande d'une fréquence de l'ordre de 3 MHz et accepter une fréquence de l'ordre de 3,5 MHz. De même, si un pays a demandé deux fréquences dans la bande des 3,5 MHz alors que sept pays ont demandé chacun une seule fréquence dans cette bande, l'administration de ce pays souhaitera peut-être modifier sa demande (une seule fréquence au lieu de deux).

5. Le Comité m'a prié de vous faire parvenir deux exemplaires de la présente lettre-circulaire et de ses appendices, afin que vous puissiez en communiquer un, si nécessaire, à toutes autres autorités concernées de votre pays. Des exemplaires supplémentaires peuvent être obtenus sur demande.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur général, l'assurance de ma haute considération.

F.G. Perrin
Président

Appendices : 4

I.F.R.B. Circular-letter No. 400 24 November 1977

Subject: Technical planning for the World Administrative Radio Conference for the Aeronautical Mobile (R) Service, Geneva, 1978. Collation and analysis of information received concerning frequency requirements

References: Appendix 27 to the Radio Regulations
I.F.R.B. Circular-letter No. 354 of 14 June 1976
I.F.R.B. Circular-letter No. 386 of 28 July 1977
Administrative Council Resolution No. 802

To the Director-General

Dear Sir,

On behalf of the International Frequency Registration Board, I wish to draw your attention to the references listed above and to communicate to you the results of the replies received by the I.F.R.B. to its Circular-letters Nos. 354 and 386 in conformity with Administrative Council Resolution No. 802. Some administrations did not reply to I.F.R.B. Circular-letter No. 386. However, the Board has consulted with the administrations concerned and has included the information they supplied in reply to I.F.R.B. Circular-letter No. 354.

2. The I.F.R.B. received replies from a total of 103 administrations, eleven of which presented no requirements.

2.1 The summary of frequency requirements received from administrations for MWARAs, RDARAs and VOLMET Areas is contained in Appendix A. This Appendix is arranged in the same order as in Part II, Section II, Article 1 of Appendix 27, that is by MWARAs, RDARAs, Sub-RDARAs and VOLMET Areas. Each Area is shown separately and the frequency requirements relating to each Area are shown in alphabetical order of the country symbol. Comments made by administrations in presenting their requirements are shown in the Remarks column by symbols in Series A, followed by three digits. The Remarks column also contains a few remarks by the I.F.R.B. which are in symbols in Series B, followed by three digits. All symbols are explained in the Annex to Appendix A. Frequency requirements for the Aeronautical Area concerned for each band are the highest figure appearing in the corresponding column. These are shown at the bottom of each Aeronautical Area.

2.2 The summary of overall frequency requirements by Aeronautical Area, along with relevant remarks applying to the Aeronautical Area concerned, is contained in Appendix B. The remarks appearing in Appendix B have the same significance as that given in the Annex to Appendix A.

2.3 The summary of frequency requirements for long-distance operational control communications is contained in Appendix C. The remarks appearing in Appendix C are explained in the Annex to Appendix C.

3. The Board has made an analysis of the requirements vis-à-vis the allotments in Appendix 27. This analysis is given in Appendix D. Prima facie the Board is of the view that the requirements are in excess of the capacity of the spectrum that would be available on the basis of the use of single sideband. The Board is at present studying possible methods of revising the Frequency Allotment Plan as soon as decisions concerning the boundaries of the various Aeronautical Areas and the frequency requirements for each area are taken by the Conference. The Board will inform administrations of the results of its studies as soon as they are completed.

4. In the meantime, the Board would request administrations to examine the requirements as presented in Appendices A, B and C and the Board's analysis in Appendix D. If any errors are detected or changes desired, the Board would be grateful if they could be communicated as soon as possible, preferably by telex or telegram. If any administration in its examination of the requirements for a particular Aeronautical Area finds that it could modify its own requirements to align them with those indicated by other countries in the same Area, it may so indicate to the Board with specific reference to the Area concerned. For example, if a country has indicated a requirement for one frequency in the 3 MHz band and it finds that seven other countries in the same Aeronautical Area have indicated a requirement for one frequency in the 3.5 MHz band, it may wish to cancel its requirement for a 3 MHz frequency and accept a 3.5 MHz frequency. Similarly, if one country has presented a requirement for two frequencies in the 3.5 MHz band and seven other countries have presented a requirement for only one frequency in that band, the administration concerned may wish to modify its requirement to one instead of two frequencies.

5. The Board has asked me to send two copies of the present Circular-letter with its Appendices so that, if necessary, one copy can be furnished to any other authority in your country which may be involved. Additional copies may be obtained upon request.

Yours faithfully,

F.G. Perrin
Chairman

Appendices: 4

Carta circular de la I.F.R.B. N.° 400 — 24 de noviembre de 1977

Asunto: Planificación técnica de la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones para el servicio móvil aeronáutico (R), Ginebra, 1978. Cotejo y análisis de la información recibida sobre las necesidades en frecuencias.

Referencias: Apéndice 27 al Reglamento de Radiocomunicaciones
Carta circular de la I.F.R.B. N.° 354, de 14 de junio de 1976
Carta circular de la I.F.R.B. N.° 386, de 28 de julio de 1977
Resolución N.° 802 del Consejo de Administración

Señor Director General:

En nombre de la Junta Internacional de Registro de Frecuencias, y a propósito de las referencias citadas, tengo el honor de comunicarle los resultados de las respuestas recibidas por la I.F.R.B. a sus cartas circulares N.os 354 y 386, de conformidad con la Resolución N.° 802 del Consejo de Administración. Aunque algunas Administraciones no hayan contestado a la carta circular N.° 386, la Junta las ha consultado y ha incluido la información que han suministrado en respuesta a la carta circular N.° 354.

2. La I.F.R.B. ha recibido, en total, respuestas procedentes de 103 Administraciones, 11 de las cuales no contenían ninguna solicitud.

2.1 En el Apéndice A figura el compendio de las solicitudes de frecuencias recibidas de las Administraciones para las zonas ZRMP, ZRRN y VOLMET. La disposición de este Apéndice es idéntica a la de la Parte II, Sección II, Artículo 1 del Apéndice 27, es decir, por ZRMP, ZRRN, subzonas ZRRN y zonas VOLMET. Cada zona figura por separado, y las necesidades en frecuencias relativas a cada una de las zonas están consignadas por orden alfabético de los símbolos de país. Los comentarios que las Administraciones han formulado al someter sus necesidades figuran en la columna de Observaciones, ordenados mediante símbolos de la serie A, seguidos de tres cifras. Figuran asimismo en esta columna algunas Observaciones formuladas por la I.F.R.B., identificadas por medio de símbolos de la serie B, seguidos de tres cifras. Las explicaciones relativas a todos los símbolos figuran en el Anexo al Apéndice A. Las necesidades en frecuencias dentro de cada banda para la zona aeronáutica interesada corresponden a la mayor de las cifras que figuran en la columna correspondiente. Estas cifras se han indicado en la parte inferior de cada una de las zonas aeronáuticas.

2.2 En el Apéndice B figura el compendio de todas las necesidades en frecuencias, por zona aeronáutica, junto con las observaciones pertinentes aplicables a dicha zona. Las Observaciones del Apéndice B tienen el mismo significado que las del Anexo al Apéndice A.

2.3 En el Apéndice C figura el compendio de las necesidades en frecuencias para las comunicaciones de control de operaciones a larga distancia. Las explicaciones relativas a las Observaciones del Apéndice C figuran en el Anexo al mismo.

./...

3. La Junta ha procedido a analizar las necesidades con relación a las adjudicaciones del Apéndice 27. El resultado de este análisis figura en el Apéndice D. A primera vista, la Junta considera que las necesidades rebasan la capacidad del espectro que estaría disponible si se utilizara la banda lateral única. La Junta estudia en la actualidad diversos métodos para revisar el Plan de adjudicación de frecuencias, una vez que la Conferencia haya tomado decisiones relativas a los límites de las diversas zonas aeronáuticas y sobre las necesidades en frecuencias para cada zona. Una vez finalizados los estudios, la Junta comunicará sus resultados a las administraciones.

4. Entre tanto, la Junta agradecería que su Administración examinase las solicitudes presentados en los Apéndices A, B y C y el análisis de la Junta contenido en el Apéndice D. La Junta agradecería que se le comunicaran cuanto antes, de preferencia por télex o telegrama, los eventuales errores o modificaciones. Si una administración, al examinar sus necesidades para una determinada zona aeronáutica, comprueba que podría modificar sus propias necesidades para armonizarlas con las comunicadas por otros países de la misma zona, podrá ponerlo en conocimiento de la Junta refiriéndose específicamente a la zona de que se trate. Por ejemplo, si un país ha indicado que requiere una frecuencia en la banda de 3 MHz y comprueba que otros siete países de la misma zona aeronáutica han solicitado una frecuencia en la banda de 3,5 MHz, tal vez desee anular su solicitud relativa a una frecuencia de 3 MHz y aceptar una frecuencia de 3,5 MHz. De manera similar, si un país ha presentado una solicitud relativa a dos frecuencias en la banda de 3,5 MHz y otros siete países han solicitado una sola frecuencia en dicha banda, es posible que la Administración interesada se avenga a modificar su solicitud en una sola frecuencia en vez de dos.

5. Siguiendo instrucciones de la Junta le envío dos ejemplares de la presente carta circular, con sus Apéndices, a fin de que pueda, en su caso, remitir uno a otras eventuales autoridades interesadas de su país. Podrán enviarse ejemplares adicionales a cuantos lo soliciten.

Aprovecha esta oportunidad para reiterarle el testimonio de su alta consideración,

F.G. Perrin
Presidente

Apéndices: 4

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 1 – ZLAMP

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): CAR

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 1 – MWARA

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: CAR

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 1 – ZRMP

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): CAR

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
ATN (HOL)	1				1		1							
BAH	1				1	1	1							
BER (G)														A045
CLM	2					2	2	1	1					
CUB	2				2	2	2	1	2	1	1			A058 A059
GDL (F)														A026
GUF (F)														A026
HNB (G)														A045
IOB (G)														A045
JMC	1				1	1	1	1						
MEX	2				2	2	2	1	2		1			
MRT (F)														A026
NCG	1													
PTR (USA)														A025
SWN (USA)														A025
TRD		1	1					1						
USA														A025
VIR (USA)														A025
ZLAMP MWARA CAR ZRMP	2	1	1		2	2	2	1	2	1	1			A025 A026 A032 A045

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): CEP

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: CEP

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): CEP

HWA (USA)														A025
OCE (F)														A026
USA														A025
ZLAMP MWARA CEP ZRMP														A025 A026 A032 A045

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 1 – ZLAMP

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 1 – MWARA

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 1 – ZRMP

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27) CWP

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)* CWP

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27) CWP

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
GUM (USA)														A025
HKG (G)														A045 A050
HWA (USA)														A025
HWL (USA)														A025
J														A057
JON (USA)														A025
KOR	2	1	2		2	1	2	1	1	2	2			
MDW (USA)														A025
MRA (USA)														A025
MRL (USA)														A025
PHL	1				1	1	1			1	1			
RYU (J)														A016
WAK (USA)														A025
PNG	1				1		1			1				A003 B006
ZLAMP MWARA CWP ZRMP	2	1	2		2	1	2	1	1	2	2			A025 A026 A032 A045 A050 A057

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27) EU

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)* EU

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27) EU

BLR														A034
BUL	3	3	3		3	3	3	3	3	3	3			
D	1	1	1		1	2	2		1		1			
F														A026
G														A045
GIB (G)														A045
GRC	1		1			1	1		1	1	1			
HNG	1	1				1			1		1			
ISR	1		1			1	1		1					
MRC					1									
POL	1	1	1		1	2	2		1		1			
ROU	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1			
TCH		1	1			1	1		1		1			
TUN	1		1			1	1		1					
UKR														A034
URS	1	1	1		1	2	2		1		1			A034
YUG	1		1			1	1							
ZLAMP MWARA EU ZRMP	3	3	3		3	3	3	3	3	3	3			A025 A026 A032 A045

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 1 – ZLAMP

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): FE

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
BRM	1									1*			SEA	
BRU (G)														A045
HKG (G)														A045 A050 A051
MLA	1				1		1			1				
SNG	1*				2*		3*			1*			SEA	
ZLAMP MWARA FE ZRMP	1				1		1			1				A025 A026 A032 A045 A051
	1*				2*		3*			1*			SEA	

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: FE

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
BRM	1									1*			SEA	
BRU (G)														A045
HKG (G)														A045 A050 A051
MLA	1				1		1			1				
SNG	1*				2*		3*			1*			SEA	
ZLAMP MWARA FE ZRMP	1				1		1			1				A025 A026 A032 A045 A051
	1*				2*		3*			1*			SEA	

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 1 – MWARA

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — AREA (Ap.27): FE

Symbol designating country / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Number of frequencies by band (MHz) / *Número de frecuencias por banda (MHz)*												Common channel to / *Voie commune à* / Canal común a	Remarks [1] / *Observations* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
BRM	1									1*			SEA	
BRU (G)														A045
HKG (G)														A045 A050 A051
MLA	1				1		1			1				
SNG	1*				2*		3*			1*			SEA	
ZLAMP MWARA FE ZRMP	1				1		1			1				A025 A026 A032 A045 A051
	1*				2*		3*			1*			SEA	

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — AREA (Ap.27): ME

Symbol designating country / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Number of frequencies by band (MHz) / *Número de frecuencias por banda (MHz)*												Common channel to / *Voie commune à* / Canal común a	Remarks [1] / *Observations* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
AFG			1		1		1							
BHR		1			1	1	1			1				
BLR														A034
IND	1	1			1	1	1	1	1	1	1			A054
ISR	1		1			1	1		1					
PAK	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2		A042
UKR														A034
URS		2			1	1	1	1		1	1			A034
ZLAMP MWARA ME ZRMP	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2		A025 A026 A032 A042 A045

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): ME

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
AFG			1		1		1							
BHR		1			1	1	1			1				
BLR														A034
IND	1	1			1	1	1	1	1	1	1			A054
ISR	1		1			1	1		1					
PAK	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2		A042
UKR														A034
URS		2			1	1	1	1		1	1			A034
ZLAMP MWARA ME ZRMP	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2		A025 A026 A032 A042 A045

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — AREA (Ap.27): NA1

Symbol designating country / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Number of frequencies by band (MHz) / *Número de frecuencias por banda (MHz)*												Common channel to / *Voie commune à* / Canal común a	Remarks [1] / *Observations* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
CAN	3*	4*			7*		7*		2*	5*	5*		NA2	A008
GRL (DNK)	1				1		1			1				
NOR	1				1		1		1	1				
ZLAMP MWARA NA1 ZRMP	3*	4*			7*		7*		2*	5*	5*		NA2	A025 A026 A032 A045

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): NA1

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
CAN	3*	4*			7*		7*		2*	5*	5*		NA2	A008
GRL (DNK)	1				1		1			1				
NOR	1				1		1		1	1				
ZLAMP MWARA NA1 ZRMP	3*	4*			7*		7*		2*	5*	5*		NA2	A025 A026 A032 A045

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — AREA (Ap.27): NA2

Symbol designating country / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Number of frequencies by band (MHz) / *Número de frecuencias por banda (MHz)*												Common channel to / *Voie commune à* / Canal común a	Remarks [1] / *Observations* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
CAN	3*	4*			7*		7*		2*	5*	5*		NA1	A008
D	4	3			4	3	4	3		3	2			
E	1				1		1			1				
F														A026
G														A039 A045 A049
IRL	8				7		8		5					A004 A013
ISL	3				3		3		1	2	1			
SPM (F)														A026
USA														A025
ZLAMP MWARA NA2 ZRMP	5					3	1	3	3					A025 A026 A032 A039 A045 A049
	3*	4*			7*		7*		2*	5*	5*		NA1	

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 1 – ZRMP

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): FE

Símbolo designativo del país / *Country symbol* / Symbole désignant le pays	Número de frecuencias por banda (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Nombre de fréquences par bande (MHz)												Canal común a / *Common channel to* / Voie commune à	Observaciones [1] / *Remarks* [1] / Observations [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
BRM	1									1*			SEA	
BRU (G)														A045
HKG (G)														A045 A050 A051
MLA	1				1		1			1				
SNG	1*				2*		3*			1*			SEA	
ZLAMP MWARA FE ZRMP	1				1		1			1				A025 A026 A032 A045 A051
	1*				2*		3*			1*			SEA	

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): ME

Símbolo designativo del país / *Country symbol* / Symbole désignant le pays	Número de frecuencias por banda (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Nombre de fréquences par bande (MHz)												Canal común a / *Common channel to* / Voie commune à	Observaciones [1] / *Remarks* [1] / Observations [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
AFG			1		1		1							
BHR		1			1	1	1			1				
BLR														A034
IND	1	1			1	1	1	1	1	1	1			A054
ISR	1		1			1	1		1					
PAK	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2		A042
UKR														A034
URS		2			1	1	1	1		1	1			A034
ZLAMP MWARA ME ZRMP	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2		A025 A026 A032 A042 A045

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): NA1

Símbolo designativo del país / *Country symbol* / Symbole désignant le pays	Número de frecuencias por banda (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Nombre de fréquences par bande (MHz)												Canal común a / *Common channel to* / Voie commune à	Observaciones [1] / *Remarks* [1] / Observations [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
CAN	3*	4*			7*		7*		2*	5*	5*		NA2	A008
GRL (DNK)	1				1		1			1				
NOR	1				1		1		1	1				
ZLAMP MWARA NA1 ZRMP	3*	4*			7*		7*		2*	5*	5*		NA2	A025 A026 A032 A045

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): NA2

Símbolo designativo del país / *Country symbol* / Symbole désignant le pays	Número de frecuencias por banda (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Nombre de fréquences par bande (MHz)												Canal común a / *Common channel to* / Voie commune à	Observaciones [1] / *Remarks* [1] / Observations [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
CAN	3*	4*			7*		7*		2*	5*	5*		NA1	A008
D	4	3			4	3	4	3		3	2			
E	1				1		1			1				
F														A026
G														A039 A045 A049
IRL	8				7		8		5					A004 A013
ISL	3				3		3		1	2	1			
SPM (F)														A026
USA														A025
ZLAMP MWARA NA2 ZRMP	5					3	1	3	3					A025 A026 A032 A039 A045 A049
	3*	4*			7*		7*		2*	5*	5*		NA1	

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page 45* 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 1 – ZLAMP

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 1 – MWARA

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 1 – ZRMP

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): NA3

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: NA3

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): NA3

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
BER (G)														A045
F														A026
GDL (F)														A026
GIB (G)														A045
GUF (F)														A026
IOB (G)														A045
MRT (F)														A026
PTR (USA)														A025
USA														A025
VIR (USA)														A025
ZLAMP MWARA NA3 ZRMP														A025 A026 A032 A045

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): NP

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: NP

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): NP

ALS (USA)														A025
J														A056
URS	1		1		1	2	1		1	1	1			
USA														A025
ZLAMP MWARA NP ZRMP	1		1		1	2	1		1	1	1			A025 A026 A032 A045 A056

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): NSA1

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: NSA1

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): NSA1

AGL		2			2		2			2	2			
GHA					1		1			1				
MRC		1				1	1			1				A011
NMB		1			1		1			1	1			A011
STP					1		1			1	2			
TCD					1		1							
TUN		1			1		1			1	1			
ZMB		1			1	1	1							
ZAI		1			1	1	2			2	1			B019
ZLAMP MWARA NSA1 ZRMP		2			2	1	2			2	2			A011 A025 A026 A032 A045

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 1 – ZLAMP

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): NSA2

Symbole désignant le pays *Country symbol* Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) *Number of frequencies by band (MHz)* Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à *Common channel to* Canal común a	Observations [1] *Remarks* [1] Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
AFI (F)														A061
BDI					1		1							
ETH	1	1	1		2	2	2	1	1	2	2			
ISR	1		1			1	1		1					
KEN	1				1		1	1		1				
MAU		1			1			1		1				A019
MOZ		1			1	1		1		1	1			
MYT (F)														A026
REU (F)														A026
TCD							1							
ZAI							1	1	1	1				B019
ZLAMP MWARA NSA2 ZRMP	1	1	1		2	2	2	1	1	2	2			A025 A026 A032 A045

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): SA

ASC (G)														A045
CNR (E)		1				1	1			1				
CPV	1					1		1			1			
E		1				1	1			1				
GIB (G)														A045
GUI			2		2	3	1	1	1	1	1			
LBR		1			2	2	1			1				A011
MRC		1				1	1			1				A011
MTN						1	1							
SEN		2			2	2	2	2		2				
AFS					1		1			1	1	1		A010 B007
URG		1				1	1	1		1	1			A007 A012 B007
ZLAMP MWARA SA ZRMP	1	2	2		2	3	2	2	1	2	1	1		A010 A012 A025 A026 A032 A045

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): SAM1

ARG	1		1			1	1		2		1			
CLM	1		1			1	1							A002
EQA			1			1	1		1					
PRG	1		1			1	1		1		1			
URG	1		1			1	1		1		1			
ZLAMP MWARA SAM1 ZRMP	1		1			1	1		2		1			A002 A025 A026 A032 A045

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 1 – MWARA

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: NSA2

Symbol designating country *Country symbol* Símbolo designativo del país	Number of frequencies by band (MHz) *Number of frequencies by band (MHz)* Número de frecuencias por banda (MHz)												Common channel to Canal común a	Observations [1] *Remarks* [1] Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
AFI (F)														A061
BDI					1		1							
ETH	1	1	1		2	2	2	1	1	2	2			
ISR	1		1			1	1		1					
KEN	1				1		1	1		1				
MAU		1			1			1		1				A019
MOZ		1			1	1		1		1	1			
MYT (F)														A026
REU (F)														A026
TCD							1							
ZAI							1	1	1	1				B019
ZLAMP MWARA NSA2 ZRMP	1	1	1		2	2	2	1	1	2	2			A025 A026 A032 A045

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: SA

ASC (G)														A045
CNR (E)		1				1	1			1				
CPV	1					1		1			1			
E		1				1	1			1				
GIB (G)														A045
GUI			2		2	3	1	1	1	1	1			
LBR		1			2	2	1			1				A011
MRC		1				1	1			1				A011
MTN						1	1							
SEN		2			2	2	2	2		2				
AFS					1		1			1	1	1		A010 B007
URG		1				1	1	1		1	1			A007 A012 B007
ZLAMP MWARA SA ZRMP	1	2	2		2	3	2	2	1	2	1	1		A010 A012 A025 A026 A032 A045

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: SAM1

ARG	1		1			1	1		2		1			
CLM	1		1			1	1							A002
EQA			1			1	1		1					
PRG	1		1			1	1		1		1			
URG	1		1			1	1		1		1			
ZLAMP MWARA SAM1 ZRMP	1		1			1	1		2		1			A002 A025 A026 A032 A045

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 1 – ZRMP

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): NSA2

Símbolo designativo del país *Country symbol* Símbolo designativo del país	Número de frecuencias por banda (MHz) *Number of frequencies by band (MHz)* Número de frecuencias por banda (MHz)												Canal común a *Common channel to* Canal común a	Observaciones [1] *Remarks* [1] Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
AFI (F)														A061
BDI					1		1							
ETH	1	1	1		2	2	2	1	1	2	2			
ISR	1		1			1	1		1					
KEN	1				1		1	1		1				
MAU		1			1			1		1				A019
MOZ		1			1	1		1		1	1			
MYT (F)														A026
REU (F)														A026
TCD							1							
ZAI							1	1	1	1				B019
ZLAMP MWARA NSA2 ZRMP	1	1	1		2	2	2	1	1	2	2			A025 A026 A032 A045

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): SA

ASC (G)														A045
CNR (E)		1				1	1			1				
CPV	1					1		1			1			
E		1				1	1			1				
GIB (G)														A045
GUI			2		2	3	1	1	1	1	1			
LBR		1			2	2	1			1				A011
MRC		1				1	1			1				A011
MTN						1	1							
SEN		2			2	2	2	2		2				
AFS					1		1			1	1	1		A010 B007
URG		1				1	1	1		1	1			A007 A012 B007
ZLAMP MWARA SA ZRMP	1	2	2		2	3	2	2	1	2	1	1		A010 A012 A025 A026 A032 A045

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): SAM1

ARG	1		1			1	1		2		1			
CLM	1		1			1	1							A002
EQA			1			1	1		1					
PRG	1		1			1	1		1		1			
URG	1		1			1	1		1		1			
ZLAMP MWARA SAM1 ZRMP	1		1			1	1		2		1			A002 A025 A026 A032 A045

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 1 – ZLAMP

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautiques — ZONE (AP.27): SAM2

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
ARG	1				1		1		1		1			
B	1				1		2		2	1	1			
CLM					1		1		1	1				A002
GUF (F)														A026
IOB (G)														A045
MRT (F)														A026
PNZ (USA)														A025
PRG	1				1		1		1		1			
URG	1				1		1		1	1	1			
ZLAMP MWARA SAM2 ZRMP	1				1		2		2	1	1			A002 A025 A026 A032 A045

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 1 – MWARA

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: SAM2

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): SEA

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
AUS														A032
BGD	1				1		1			1				
BRM					1		1			1*			FE	
BRU (G)														A045
IND	1				1		1			1	1			A054
INS	1				1		2			1	1			
MLA	1				1		2			1				
SLM (G)														A045
SNG	1*				2*		3*			1*			FE	
HKG (G)														A051 A050 A051 B008
PAK	1	1	1		1	1	2	2	2	2	2	3		A043 B008
PHL	1				1		2			1	1			A027 B008
ZLAMP MWARA SEA ZRMP	1	1	1		1	1	2	2	2	2	2	3		A025 A026 A032 A045 A052
	1*				2*		3*			1*			FE	

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 1 – ZRMP

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): SAM2

Símbolo designativo del país / *Country symbol* / Symbole désignant le pays	Número de frecuencias por banda (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Nombre de fréquences par bande (MHz)												Canal común a / *Common channel to* / Voie commune à	Observaciones [1] / *Remarks* [1] / Observations [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
ARG	1				1		1		1		1			
B	1				1		2		2	1	1			
CLM					1		1		1	1				A002
GUF (F)														A026
IOB (G)														A045
MRT (F)														A026
PNZ (USA)														A025
PRG	1				1		1		1		1			
URG	1				1		1		1	1	1			
ZLAMP MWARA SAM2 ZRMP	1				1		2		2	1	1			A002 A025 A026 A032 A045

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: SEA

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): SEA

Símbolo designativo del país / *Country symbol* / Symbole désignant le pays	Número de frecuencias por banda (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Nombre de fréquences par bande (MHz)												Canal común a / *Common channel to* / Voie commune à	Observaciones [1] / *Remarks* [1] / Observations [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
AUS														A032
BGD	1				1		1			1				
BRM					1		1			1*			FE	
BRU (G)														A045
IND	1				1		1			1	1			A054
INS	1				1		2			1	1			
MLA	1				1		2			1				
SLM (G)														A045
SNG	1*				2*		3*			1*			FE	
HKG (G)														A051 A050 A051 B008
PAK	1	1	1		1	1	2	2	2	2	2	3		A043 B008
PHL	1				1		2			1	1			A027 B008
ZLAMP MWARA SEA ZRMP	1	1	1		1	1	2	2	2	2	2	3		A025 A026 A032 A045 A052
	1*				2*		3*			1*			FE	

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 1 – ZLAMP

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 1 – MWARA

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 1 – ZRMP

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): SP

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: SP

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): SP

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
AUS														A032
FJI	1				1		1			1	1			
GIL (G)														A045
HWA (USA)														A025
JAR (USA)														A025
NCL (F)														A026
NHB (G)														A045
NRU					1		1			2	1			
NZL	1				2		2			2	1			
OCE (F)														A026
PHX (USA)														A025
PLM (USA)														A025
PTC (G)														A045
SLM (G)														A045
SMA (USA)														A025
TON	1				1		1			1				
TUV (G)														A045
WAL (F)														A026
ZLAMP MWARA ZRMP SP	1				2		2			2	1			A025 A026 A032 A045

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (Nouvelle) CEA [2]: Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — AREA (New) CEA [2]: Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (Nueva) CEA [2]

CHN														A052
PAK	1	1	1		1	2	2	2	2	2	1	1		A037
URS	2	1			2	1	2	1	1	2	1			A038
ZLAMP MWARA ZRMP CEA [2]	2	1	1		2	2	2	2	2	2	1	1		A025 A026 A032 A045 A052

2) B009 Nouvelle zone recommandée dans le Document N° 21 de la Conférence. Nomenclature a définir (CEA).
2) B009 New area recommended in Conference Document No. 21. Nomenclature to be defined (CEA).
2) B009 Nueva zona recomendada en el Documento N.° 21 de la Conferencia. Nomenclatura por definir (CEA).

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): IO [3]: Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — AREA (Ap.27): IO [3]: Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): IO [3]

AUS														A032
IND														A048
PAK	1	1	1		2	2	2	3	2	1	1	1		
ZLARN MWARA ZRMP IO [3]	1	1	1		2	2	2	3	2	1	1	1		A025 A026 A032 A045 A052

3) B010 Nouvelle zone recommandée dans le Document N° 21 de la Conférence. (IO)
3) B010 New area recommended in Conference Document No. 21.(IO)
3) B010 Nueva zona recomendada en el Documento N.° 21 de la Conferencia.(IO)

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page 45* 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à"
* *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*
* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 1 – ZLAMP

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique

ZONE (Nouvelle) NCA[2]

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 1 – MWARA

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area

AREA (New) NCA[2]

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 1 – ZRMP

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica

ZONA (Nueva) NCA[2]

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations[1] / *Remarks*[1] / Observaciones[1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
BLR														A034
J														A055
PAK	1	1	1		1	1	2	2	2	2	2	2		
UKR														A034
URS	1	2			1	3	2	1	1	1	1	1		A034
ZLAMP MWARA ZRMP NCA[2]	1	2	1		1	3	2	2	2	2	2	2		A025 A026 A032 A045 A052 A055

2) BO10 Nouvelle zone recommandée dans le Document N° 21 de la Conférence.
2) BO10 New area recommended in Conference Document No. 21.
2) BO10 Nueva zona recomendada en el Documento N.° 21 de la Conferencia.

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique

ZONE (AP.27) XXX[3]

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area

AREA (Ap.27) XXX[3]

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica

ZONA (AP.27) XXX[3]

URG	1				1		1		1	1	1			A012
ZLAMP MWARA ZRMP XXX[3]	1				1		1		1	1	1			A012

3) Voir A012 URG
3) See A012 URG
3) Véase A012 URG

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 2 – ZLARN

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 2 – RDARA

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 2 – ZRRN

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 1

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 1

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 1

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
BUL	2	2	2			1	1							
D									1	1				
DDR	5	10	1		8	6	2	2	3	2				
F									1	1				
GRC									2	2	2			
POL									1	1				
ROU									1	1	1			
TCH									1	1				
YUG			1			1								
ZLARN RDARA 1 ZRRN	5	10	2		8	6	2	2	3	2	2			

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 1A

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 1A

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 1A

ZLARN RDARA 1A ZRRN	NEANT	NIL	NADA

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 1B

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 1B

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 1B

D		1			1			1						
G	1	5	1		2	1								A046 A047
HOL		1	1		1	1								
IRL	2				2									A004
ZLARN RDARA 1B ZRRN	2	5	1		2	1		1						A046 A047

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 · *1) For explanation of Remarks see page* 45 · 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" · * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 2 – ZLARN

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 2 – RDARA

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 2 – ZRRN

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 1C

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 1C

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 1C

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations[1] / *Remarks*[1] / Observaciones[1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
DDR	20	6	2		5	5	3	1	2	1				
DNK		2	1		2									
HNG					1	1	1	1						
NOR	1	2			2	1								
POL	1	1			1	1	1	1						
S	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1			
TCH	1	1			1	1	1	1						
ZLARN RDARA 1C ZRRN	20	6	2		5	5	3	1	2	1	1			

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 1D

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 1D

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 1D

BUL	2	2	2			1	1							
GRC	3	3	3		3	3	3	3						
I		1				1	1		1		2			
MLT			1				1							
ROU	1	1	1		1	1	1	1						
YUG					1									
ZLARN RDARA 1D ZRRN	3	3	3		3	3	3	3	1		2			

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 1E

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 1E

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 1E

E		1*											4A	
F	1		1			1		1						
MCO	1		1			1		1						
ZLARN RDARA 1E ZRRN	1	1*	1			1		1					4A	

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 2 – ZLARN

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 2 – RDARA

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 2 – ZRRN

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 2

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 2

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 2

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
URS								3 1*	6	2	1		3	A034
ZLARN RDARA 2 ZRRN								3 1*	6	2	1		3	

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 2A

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 2A

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 2A

URS	13 2*	9 2*	7 2* 1*		10 2*	10 2* 1*	4 2* 1*	1 2*					2C 2B 2C 3A 3B 3C	A035
ZLARN RDARA 2A ZRRN	13 2*	9 2*	7 2* 1*		10 2*	10 2* 1*	4 2* 1*	1 2*					2C 2B 2C 3A 3B 3C	

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 2B

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 2B

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 2B

URS	9 2*	6 2*	4 2* 1*		11 2*	9 2* 1*	 2* 1*						2C 2A 2C 3A 3B 3C	
ZLARN RDARA 2B ZRRN	9 2*	6 2*	4 2* 1*		11 2*	9 2* 1*	 2* 1*						2C 2A 2C 3A 3B 3C	

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 2C

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 2C

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 2C

URS	13 2* 2*	5 2* 2*	3 2* 2* 1*		7 2* 2*	7 2* 2* 1*	 2* 1* 1*	2*					2A 2B 2A 2B 3A 3B 3C	A034
ZLARN RDARA 2C ZRRN	13 2* 2*	5 2* 2*	3 2* 2* 1*		7 2* 2*	7 2* 2* 1*	 2* 1* 1*	2*					2A 2B 2A 2B 3A 3B 3C	

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 2 – ZLARN

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 2 – RDARA

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 2 – ZRRN

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 3

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 3

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 3

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
URS								2 1*	4	1	2	1	 2	
ZLARN RDARA 3 ZRRN								2 1*	4	1	2	1	 2	

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 3A

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 3A

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 3A

URS	9 2*	6 2*	1 2* 1*		7 2*	9 2* 1*	4 2* 1*						 3C 2A 2B 2C 3B 3C	
ZLARN RDARA 3A ZRRN	9 2*	6 2*	1 2* 1*		7 2*	9 2* 1*	4 2* 1*						 3C 2A 2B 2C 3B 3C	

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 3B

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 3B

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 3B

URS	14 2*	5 2*	3 2* 1*		12 2*	7 2* 1*	10 2* 1*	2*					 3C 2A 2B 2C 3A 3C	
ZLARN RDARA 3B ZRRN	14 2*	5 2*	3 2* 1*		12 2*	7 2* 1*	10 2* 1*	2*					 3C 2A 2B 2C 3A 3C	

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 3C

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 3C

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 3C

URS	11 2* 2*	4 2* 2*	3 2* 2* 1*		8 2* 2*	6 2* 2* 1*	 2* 2* 1*	1* 2*					 3B 3A 2A 2B 2C 3A 3B	
ZLARN RDARA 3C ZRRN	11 2* 2*	4 2* 2*	3 2* 2* 1*		8 2* 2*	6 2* 2* 1*	 2* 2* 1*	1* 2*					 3B 3A 2A 2B 2C 3A 3B	

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 2 – ZLARN

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 2 – RDARA

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 2 – ZRRN

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 4

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 4

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 4

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
STP		1	1			1	1							
ZLARN RDARA 4 ZRRN		1	1			1	1							

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 4A

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 4A

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 4A

CNR (E)		1*											1E	
MTN			2*				2*						4B	
TUN						1								
ZLARN RDARA 4A ZRRN		1*	2*			1	2*						1E 4B	

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 4B

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 4B

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 4B

CME						1	1							
GHA						1								
GUI	5	10	4		10	15	10	5	3	5	2			
HVO						1								
LBR	1		1		1	1	1							
MTN			2*				2*						4A	
SEN			1			1								
STP						1	1							
TCD							1							
TGO					1	1								
ZLARN RDARA 4B ZRRN	5	10	4 2*		10	15	10 2*	5	3	5	2		4A	

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 2 – ZLARN

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 2 – RDARA

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 2 – ZRRN

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 5

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 5

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 5

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
AFI (F)									1		1			A061
ARS		1				1								
BHR		1			1		1			1				
ETH								2	2	1	1			
IND														A015
PAK										1	1	1		B004
ZLARN RDARA 5 ZRRN		1			1	1	1	2	2	1	1	1		A015 B004

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 5A

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 5A

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 5A

BHR			1			1			1					
ZLARN RDARA 5A ZRRN			1			1			1					

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 5B

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 5B

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 5B

AFG			1				1							
IND														A015
PAK	2 2	2 2	2 2		2 2	2 2	2 2	1 1	1 1	1 1				A041 B004 A044 B004
ZLARN RDARA 5B ZRRN	2	2	2		2	2	2	1	1	1				A015 A041 A044 B004

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 5C

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 5C

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 5C

IND														A015
ZLARN RDARA 5C ZRRN														A015

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 5D

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 5D

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 5D

AFI (F)			1		1	2	1							A061
ETH	2	2	3		6	3	3							
ZLARN RDARA 5D ZRRN	2	2	3		6	3	3							

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 2 – ZLARN

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 2 – RDARA

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 2 – ZRRN

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 6

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 6

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 6

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
IND	3	5	2		3	4	4	4	1	1				A014 A015
INS		4	4		5	6	6	1	1	4	1			B002
MLA										1				
PAK										1	1	1		B004
PHL									1	1				
ZLARN RDARA 6 ZRRN	3	5	2		5	6	6	4	1	4	1	1		A015 B004

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 6A

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 6A

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 6A

BRM	1													
IND	2	3	2		1	3	2	3	1	1				A015
NPL	2				1									
PAK	2	2	2		2	2	2	1	1	1				A041 B004
	2	2	2		2	2	2	1	1	1				A044 B004
ZLARN RDARA 6A ZRRN	2	3	2		2	3	2	3	1	1				A015 A041 A044 B004

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 6B

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 6B

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 6B

J	4*	2*			4*	3*	2*			2*	1*		6F	
KOR	1	1	1		3		2		1		1			
RYU (J)														A016
ZLARN RDARA 6B ZRRN	1	1	1		3		2		1		1			
	4*	2*			4*	3*	2*			2*	1*		6F	

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 6C

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 6C

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 6C

CAR (USA)		1			1		1		1					A021
GUM (USA)		1			1		1		1					A021
MRA (USA)		1			1		1		1					A021
MRL (USA)		1			1		1		1					A021
WAK (USA)		1			1		1		1					A021
ZLARN RDARA 6C ZRRB		1			1		1		1					

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 2 – ZLARN

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 2 – RDARA

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 2 – ZRRN

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 6D

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 6D

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 6D

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
BRM					2	2								
MLA		1			1		1		1					
PHL		3			3	4								
THA		1	1		1	1	1		1					
ZLARN RDARA 6D ZRRN		3	1		3	4	1		1					

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 6E

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 6E

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 6E

IND	1	2			2	1	2	1						A015
ZLARN RDARA 6E ZRRN	1	2			2	1	2	1						A015

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 6F

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 6F

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 6F

BRM	1													
J	4*	2*			4*	3*	2*			2*	1*		6B	
KOR		2				2		1		1				
PHL	2				1	1								
RYU (J)														A016
THA	1	1				2		2		1				
ZLARN RDARA 6F ZRRN	2	2			1	2		2		1				
	4*	2*			4*	3*	2*			2*	1*		6B	

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (Nouvelle): 6G 2)

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (New)*: 6G 2)

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (Nueva): 6G 2)

CHN	22	15	5		32	24	16	10	9	10	4	3		A020
ZLARN RDARA 6G 2) ZRRN	22	15	5		32	24	16	10	9	10	4	3		A020

2) B014 Nouvelle zone proposée par CHN
2) B014 New area proposed by CHN
2) B014 Nueva zona propuesta por CHN

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 2 – ZLARN

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 2 – RDARA

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 2 – ZRRN

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 7

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 7

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 7

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
AGL					1			1	1		1			
KEN					1									
MAU			1											
MOZ					1									
REU (F)					1			1	1					
ZAI			1		1		1	1			1			B019
ZLARN RDARA 7 ZRRN			1		1		1	1	1		1			
ZLARN RDARA 7A ZRRN	NEANT							NIL						NADA

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 7B

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 7B

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 7B

AGL	2	1			2		1							
BDI							1							
ZAI	1	1			2		1	1						B019
ZLARN RDARA 7B ZRRN	2	1			2		1	1						

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 7C

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 7C

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 7C

KEN							1							
ZLARN RDARA 7C ZRRN							1							

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 7D

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 7D

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 7D

MAU	1						1							
MOZ							1							
REU (F)	1		1				1			1				
ZLARN RDARA 7D ZRRN	1		1				1			1				

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 7E

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 7E

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 7E

AFS	1	1			1	1	1							
MWI		1			1	1								
NMB	1				1	1	1							
ZMB		1			2		1	1		1				
ZLARN RDARA 7E ZRRN	1	1			2	1	1	1		1				

1) Pour l'explication des Observations, voir page

1) For explanation of Remarks see page

1) Para la explicación de las Observaciones véase página

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à"

* *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 2 – ZLARN

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 2 – RDARA

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 2 – ZRRN

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 8

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 8

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 8

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
ZLARN RDARA 8 ZONA	NEANT							NIL						NADA

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 8A

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 8A

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 8A

ROD (MAU)			1				1			1				AO18
ZLARN RDARA 8A ZRRN			1				1			1				AO18

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 2 – ZLARN

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 2 – RDARA

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 2 – ZRRN

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 9

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 9

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 9

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
GIL (G)									1					
NCL (F)									2					
NHB (G)/(F)									1/2					
OCE (F)									2					
SLM (G)									1					
TUV (G)									1					
WAL (F)									2					
ZLARN RDARA 9 ZRRN									2					

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 9A

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 9A

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 9A

ZLARN
RDARA 9A NEANT / NIL / NADA
ZRRN

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 9B

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 9B

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 9B

FJI		1				2	1		1					
GIL (G)		1				1	1		1					
HWL (USA)		1			1									A022
NCL (F)	3	3			3	5	5		1		1			
NHB (G)/(F)	-/3	1/3			-/3	1/5	1/5		1/1		-/1			
NRU	1	1			1	1	2		1					
PHX (USA)		1			1									A022
PNG	5		5				5							A004 A005 A006
SLM (G)		1				1	1		1					
SMA (USA)		1			1									A022
SMO (NZL)		1				1	1							
									1*				9D	
TON		1			1	1	1							
TUV (G)		1				1	1		1					
WAL (F)	3	3			3	5	5		1		1			
ZLARN RDARA 9B ZRRN	5	3	5		3	5	5		1 1*		1		 9D	A004 A005 A006

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à". * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 2 – ZLARN

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 9C

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
CKH (NZL)		1				1	1							A001
									1*				9D	
NIU (NZL)		1				1								A001
OCE (F)	2	3			3	1	6				1			
ZLARN RDARA 9C ZRRN	2	3			3	1	6		1*		1		9D	A001

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 9D

NZL	1	1				1	1							
									1*				9B	
									1*				9C	
ZLARN RDARA 9D ZRRN	1	1				1	1		1*				9B	
									1*				9C	

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à"

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 2 – RDARA

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 9C

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 9D

1) For explanation of Remarks see page 45

* *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 2 – ZRRN

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 9C

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 9D

1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 2 – ZLARN

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 2 – RDARA

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 2 – ZRRN

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 10

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 10

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 10

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
CAN			2		1	1	1	2	4	1	1	1		A008
SPM (F)								2	5	1				
ZLARN RDARA 10 ZRRN			2		1	1	1	2	5	1	1	1		A008

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 10A

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 10A

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 10A

ALS (USA)	6	5	3		6	6	4	2	3					A008
CAN	4	3	2		3	2	3							A008
ZLARN RDARA 10A ZRRN	6	5	3		6	6	4	2	3					A008

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautiques — ZONE (AP.27): 10B

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 10B

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 10B

CAN	2	3	5		5	3	3							A008
ZLARN RDARA 10B ZRRN	2	3	5		5	3	3							A008

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 10C

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 10C

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 10C

CAN	2	1	3		5	3	2							A008
ZLARN RDARA 10C ZRRN	2	1	3		5	3	2							A008

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 10D

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 10D

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 10D

CAN	2	3	5		6	3	2							A008
ZLARN RDARA 10D ZRRN	2	3	5		6	3	2							A008

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page 45* 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 2 – ZLARN

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique

ZONE (AP.27) 10E

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 2 – RDARA

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area

AREA (Ap.27) 10E

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 2 – ZRRN

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica

ZONA (AP.27) 10E

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations[1] / *Remarks*[1] / Observaciones[1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
CAN	3	2	4		3	2	3							A008
SPM (F)	3	2	2	1	2	1	2		1					
ZLARN RDARA 10E ZRRN	3	2	4	1	3	2	3		1					A008

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique

ZONE (Nouvelle) 10F 2)

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area

AREA (New) 10F 2)

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica

ZONA (Nueva) 10F 2)

GRL (DNK)	1	1	1	1	1	1	1							A060
ZLARN RDARA 10F 2) ZRRN	1	1	1	1	1	1	1							A060

2) B015 Nouvelle zone proposée par DNK
2) B015 New area proposed by DNK
2) B015 Nueva zona propuesta por DNK

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 2 – ZLARN

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique

ZONE (AP.27) 11

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 2 – RDARA

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area

AREA (Ap.27) 11

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 2 – ZRRN

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica

ZONA (AP.27) 11

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
USA	6	8	6		9	7	3	1	2	1	2			A008
ZLARN RDARA 11 ZRRN	6	8	6		9	7	3	1	2	1	2			A008
ZLARN RDARA 11A ZRRN	NEANT								NIL					NADA
ZLARN RDARA 11B ZRRN	NEANT								NIL					NADA

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 2 – ZLARN

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 2 – RDARA

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 2 – ZRRN

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27) 12

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)* 12

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27) 12

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
B									1					
CUB	4	3	2	2	5	6	4	5	3	2	1			B003
EQA	3	3	2	2	2	3	3	2	1	1	1			B001
GDL (F)									1					
GUF (F)									1					
MRT (F)									1					
ZLARN RDARA 12 ZRRN	4	3	2	2	5	6	4	5	3	2	1			B001 B003

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27) 12A

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)* 12A

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27) 12A

HWA (USA)	1	1	1		1									A008 A023
JON (USA)	1	1	1		1									A008 A023
MDW (USA)	1	1	1		1									A008 A023
PLM (USA)	1	1	1		1									A008 A023
ZLARN RDARA 12A ZRRN	1	1	1		1									A008

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27) 12B

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)* 12B

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27) 12B

ZLARN RDARA 12B ZRRN	NEANT	NIL	NADA

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27) 12C

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)* 12C

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27) 12C

MEX	2	3	4	1	4	5	1	4	1					
ZLARN RDARA 12C ZRRN	2	3	4	1	4	5	1	4	1					

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 2 – ZLARN

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 2 – RDARA

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 2 – ZRRN

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 12D

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 12D

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 12D

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
ATN (HOL)	1			1		1	1							
BRB		5		1	1	4	1							
GDL (F)	1				1	1	1							
MRT (F)	1				1	1	1							
PTR (USA)	1				1	1	1							A024 A008
SWN (USA)	1				1	1	1							A024 A008
TRD	1		1					1						
VIR (USA)	1				1	1	1							A024 A008
ZLARN RDARA 12D ZRRN	1	5	1	1	1	4	1	1						

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 12E

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 12E

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 12E

NCG	1	1			6	5	1	1	1	1				
ZLARN RDARA 12E ZRRN	1	1			6	5	1	1	1	1				

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 12F

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 12F

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 12F

B	2	3			3	2	3							
CLM		2			3	2	1							
ZLARN RDARA 12F ZRRN	2	3			3	2	3							

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 12G

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 12G

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 12G

B	3	2		1	1	1								
VEN	3	2			4	1								
ZLARN RDARA 12G ZRRN	3	2		1	4	1								

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 2 – ZLARN

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 2 – RDARA

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 2 – ZRRN

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 12H

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 12H

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 12H

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
B	2	2			1	1								
GUF (F)	2	2			1	1								
SUR	1	2	2			5								
ZLARN RDARA 12H ZRRN	2	2	2		1	5								

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 12I

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 12I

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 12I

ZLARN RDARA 12I ZRRN	NEANT	NIL	NADA

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 2 – ZLARN

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 2 – RDARA

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 2 – ZRRN

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 13

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 13

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 13

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
B										1	1			
CHL										1	1			
URG										1	1			
ZLARN RDARA 13 ZRRN										1	1			

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 13A

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 13A

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 13A

PAQ (CHL)								1*					13B	
											1*		13B 13E 13F	
ZLARN RDARA 13A ZRRN								1*					13B	
											1*		13B 13E 13F	

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 13B

Summary of frequency requirements received from ~~Administrations~~ by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 13B

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 13B

PAQ (CHL)								1*					13A	
											1*		13A 13E 13F	
ZLARN RDARA 13B ZRRN								1*					13A	
											1*		13A 13E 13F	

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 13C

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 13C

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 13C

B	3	3			4	4	3	2	3	1	1			
ZLARN RDARA 13C ZRRN	3	3			4	4	3	2	3	1	1			

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 13D

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 13D

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 13D

PRG	1	1			1			1	1	1	1			
ZLARN RDARA 13D ZRRN	1	1			1			1	1	1	1			

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 2 – ZLARN

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 2 – RDARA

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 2 – ZRRN

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 13E

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 13E

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 13E

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)											Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
CHL	1*	1	2*		3*	1 1*	1*		1	1*	1*		13F 13A 13B 13F	
ZLARN RDARA 13E ZRRN	1*	1	2*		3*	1 1*	1*		1	1*	1*		13F 13A 13B 13F	

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 13F

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 13F

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 13F

CHL	2 1*	2	2*	1	3*	1 1*	2 1*	1	2	1*	1*		13E 13A 13B 13E	
ZLARN RDARA 13F ZRRN	2 1*	2	2*	1	3*	1 1*	2 1*	1	2	1*	1*		13E 13A 13B 13E	

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 13G

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 13G

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 13G

ARG URG	4 1		1	1		2	2	3	1				A030 B016
ZLARN RDARA 13G ZRRN	4		1	1		2	2	3	1				

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 13H

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 13H

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 13H

ARG	2	1	1	1	2		2	1	2				
ZLARN RDARA 13H ZRRN	2	1	1	1	2		2	1	2				

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 13I

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 13I

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 13I

URG	2		2		2	1	2						
ZLARN RDARA 13I ZRRN	2		2		2	1	2						

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 2 – ZLARN

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 2 – RDARA

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 2 – ZRRN

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 13J

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 13J

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 13J

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
B	4	2	4	2	3	4	4	4	2	1	1			
URG	1				1		1	1						A031 B017
ZLARN RDARA 13J ZRRN	4	2	4	2	3	4	4	4	2	1	1			

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 13K

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 13K

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 13K

B	3	3	3		3	3	3	4	3	1				
ZLARN RDARA 13K ZRRN	3	3	3		3	3	3	4	3	1				

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27): 13L

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)*: 13L

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27): 13L

ZLARN RDARA 13L ZRRN	NEANT						NIL						NADA	

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 2 – ZLARN

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 2 – RDARA

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 2 – ZRRN

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (Nouvelle) 14 [2] — *Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area* — *AREA* (New) 14 [2] — Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (Nueva) 14 [2]

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
AUS	3	3			4	1	4	1	3		3			A033
ZLARN RDARA 14 [2] ZRRN	3	3			4	1	4	1	3		3			A033

2) B018 Nouvelle zone proposée par AUS
2) B018 New area proposed by AUS
2) B018 Nueva zona propuesta por AUS

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautiques — ZONE (Nouvelle) 14A [2] — *Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area* — *AREA* (New) 14A [2] — Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (Nueva) 14A [2]

AUS	1	1	1		2	2	3							A033
ZLARN RDARA 14A [2] ZRRN	1	1	1		2	2	3							A033

2) B018 Nouvelle zone proposée par AUS
2) B018 New area proposed by AUS
2) B018 Nueva zona propuesta por AUS

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautiques — ZONE (Nouvelle) 14B [2] — *Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area* — *AREA* (New) 14B [2] — Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (Area) 14B [2]

AUS	1	1	1		1	3	3							A033
ZLARN RDARA 14B [2] ZRRN	1	1	1		1	3	3							A033

2) B018 Nouvelle zone proposée par AUS
2) B018 New area proposed by AUS
2) B018 Nueva zona propuesta por AUS

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautiques — ZONE (Nouvelle) 14C [2] — *Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area* — *AREA* (New) 14C [2] — Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (Nueva) 14C [2]

AUS	1	1	1		1	3	3							A033
ZLARN RDARA 14C [2] ZRRN	1	1	1		1	3	3							A033

2) B018 Nouvelle zone proposée par AUS
2) B018 New area proposed by AUS
2) B018 Nueva zona propuesta por AUS

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400 — Section 2 – ZLARN

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400 — Section 2 – RDARA

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400 — Sección 2 – ZRRN

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE(Nouvelle) 14D 2)

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA* (New) 14D 2)

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (Nueva) 14D 2)

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations 1) / *Remarks* 1) / Observaciones 1)
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
AUS	1	1	1		2	2	3							A033
ZLARN RDARA 14D 2) ZRRN	1	1	1		2	2	3							A033

2) B018 Nouvelle zone proposée par AUS
2) B018 New area proposed by AUS
2) B018 Nueva zona propuesta por AUS

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautiques — ZONE(Nouvelle) 14E 2)

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA* (New) 14E 2)

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (Nueva) 14E 2)

AUS	1	1	1		1	3	3							A033
ZLARN RDARA 14E 2) ZRRN	1	1	1		1	3	3							A033

2) B018 Nouvelle zone proposée par AUS
2) B018 New area proposed by AUS
2) B018 Nueva zona propuesta por AUS

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautiques — ZONE(Nouvelle) 14F 2)

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA* (New) 14F 2)

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (Nueva) 14F 2)

AUS		2	1		1	3	3							A033
ZLARN RDARA 14F 2) ZRRN		2	1		1	3	3							A033

2) B018 Nouvelle zone proposée par AUS
2) B018 New area proposed by AUS
2) B018 Nueva zona propuesta por AUS

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautiques — ZONE(Nouvelle) 14G 2)

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA* (New) 14G 2)

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (Nueva) 14G 2)

AUS	2		1		3	1	3							A033
ZLARN RDARA 14G 2) ZRRN	2		1		3	1	3							A033

2) B018 Nouvelle zone proposée par AUS
2) B018 New area proposed by AUS
2) B018 Nueva zona propuesta por AUS

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 — *1) For explanation of Remarks see page* 45 — 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" — * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 3 – Zone VOLMET

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 3 – VOLMET Area

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 3 – Zona VOLMET

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27) AFI-MET

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)* AFI-MET

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27) AFI-MET

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
AGL		2				2		1	1		1			
ETH	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1			
GIB (G)														A045
GUI		2	1		2	1	1	1	2	1	3			
ISR	1								1					
KEN		1				1		1			1			
MYT (F)														A026
REU (F)														A026
SEN			1			1	1		1					
Zone Area Zona VOLMET AFI-MET	1	2	1		2	2	1	1	2	1	3			A025 A026 A045

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27) AT-MET

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)* AT-MET

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27) AT-MET

B	2				2		2		1	2	1			
BER (G)														A045
CAN	3	1			4		4			4				A008 A009
CLM	1				1		1			1				
GDL (F)														A026
GUF (F)														A026
IOB (G)														A045
MRT (F)														A026
PTR (USA)														A025
SPM (F)														A026
TRD					1									
URG	1				1		1			1				
USA														A025
VIR (USA)														A025
Zone Area Zona VOLMET AT-MET	3	1			4		4		1	4	1			A009 A025 A026 A045

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 3 – Zone VOLMET

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 3 – VOLMET Area

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 3 – Zona VOLMET

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27) EU-MET

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)* EU-MET

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27) EU-MET

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
BLR														A034
BUL					1									
D	2				2		1		1	1				
F														A026
G														A045 A050
GIB (G)														A045
GRC	2		2			2	2		2	2	2			A009
HNG							1							
IRL	3				3		3			3				A004
ISR	1								1					
POL	2				2		1		1	1				
TCH	1				1				1					
UKR														A034
URS	2	1	1		2		2		2	1				A034
Zone Area Zona VOLMET EU-MET	3	1	2		3	2	3		2	3	2			A009 A025 A026 A045 A050

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27) ME-MET

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)* ME-MET

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27) ME-MET

AFG			1		1			1		1				
CHN														A053
ISR	1								1					
PAK	2				1	1	1		1					B005
UKR														A036
URS	2	1			1	3	3		2					
Zone Area Zona VOLMET ME-MET	2	1	1		1	3	3	1	2	1				A025 A026 A045 A053

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 3 – Zone VOLMET

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 3 – VOLMET Area

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 3 – Zona VOLMET

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27) PAC-MET

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)* PAC-MET

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27) PAC-MET

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
ALS (USA)														A025
CAR (USA)														A025
CHN														A053
GIL (G)														A045
GUM (USA)														A025
HKG (G)														A045 A050
HWA (USA)														A025
HWL (USA)														A025
JAR (USA)														A025
JON (USA)														A025
MDW (USA)														A025
MRA (USA)														A025
MRL (USA)														A025
NCL (F)														A026
NHB (G)														A045
PHX (USA)														A025
PLM (USA)														A025
PNG	1				1		1			1				
SLM (G)														A045
SMA (USA)														A025
TUV (G)														A045
URS	1		1		1	2	1		2	2				
USA														A025
WAK (USA)														A025
WAL (F)														A026
NZL	2				2		2			2				A029 B011
Zone Area Zona VOLMET PAC-MET	2		1		2	2	2		2	2				A025 A026 A045 A050 A053

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (AP.27) SEA-MET

Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area — *AREA (Ap.27)* SEA-MET

Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (AP.27) SEA-MET

BRU (G)														A045
CHN														A053
PAK		1			1	1		1						B005
SNG						1		1						
URS	1	2			1	3	2	1	1					A028 B012
Zone Area Zona VOLMET SEA-MET	1	2			1	3	2	1	1					A025 A026 A045 A053

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

APPENDICE A à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400
Section 3 – Zone VOLMET

APPENDIX A to IFRB Circular-letter No. 400
Section 3 – VOLMET Area

APÉNDICE A a la carta circular de la IFRB N.° 400
Sección 3 – Zona VOLMET

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (Nouvelle) CAR-MET 2) — *Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area* — *AREA* (New) CAR-MET 2) — Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (Nueva) CAR-MET 2)

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations 1) / *Remarks* 1) / Observaciones 1)
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
Zone Area Zona VOLMET CAR-MET 2)														A025 A026 A045

2) B020 Nouvelle zone recommandée dans le Document N° 21 de la Conférence.
2) B020 New area recommended in Conference Document No. 21.
2) B020 Nueva zona recomendada en el Documento N.° 21 de la Conferencia.

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE NCA-MET 2) — *Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area* — *AREA* NCA-MET 2) — Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA NCA-MET 2)

BLR														A034
CHN														A053
UKR														A034
URS		1	1		2	1	1		1	1				A034
Zone Area Zona VOLMET NCA-MET 2)		1	1		2	1	1		1	1				A025 A026 A045 A053

2) B020 Nouvelle zone recommandée dans le Document N° 21 de la Conférence.
2) B020 New area recommended in Conference Docuement No. 21.
2) B020 Nueva zona recomendada en el Documento N.° 21 de la Conferencia.

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (Nouvelle) SAM-MET 2) — *Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area* — *AREA* (New) SAM-MET 2) — Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (Nueva) SAM-MET 2)

ARG		2			2		2	1	1					A040
Zone Area Zona VOLMET SAM-MET 2)		2			2		2	1	1					A025 A026 A040 A045

2) B020 Nouvelle zona recommandée dans le Document N° 21 de la Conférence.
2) B020 New area recommended in Conference Document No. 21.
2) B020 Nueva zona recomendada en el Documento N.° 21 de la Conferencia.

Résumé des demandes de fréquences reçues des administrations par zone aéronautique — ZONE (Nouvelle) SAT-MET 3) — *Summary of frequency requirements received from Administrations by aeronautical area* — *AREA* (New) SAT-MET 3) — Resumen de las solicitudes de frecuencias recibidas de las administraciones, por zona aeronáutica — ZONA (Nueva) SAT-MET 3)

ARG			1		1			1		1				A017
Zone Area Zona VOLMET SAT-MET 3)			1		1			1		1				A017

3) B013 Nouvelle zone proposée par ARG.
3) B013 New area proposed by ARG.
3) B013 Nueva zona propuesta por ARG.

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 — *1) For explanation of Remarks see page* 45 — 1) Para la explicación de las Observaciones véase página 45

* Indique une demande, également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*
* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

		Annexe à l'Appendice A Explications des Observations	Annex to Appendix A Explanation of Remarks	Anexo al Apéndice A Explicación de las Observaciones
A001	CKH NIU (NZL)	NZL a proposé d'étendre la limite orientale de la subdivision 9B pour couvrir CKH et NIU. Si la proposition est approuvée, les fréquences alloties à la subdivision 9C ne seront nécessaires que dans la subdivision 9B.	NZL has proposed the Eastern boundary of 9B to be extended to include CKH and NIU. If approved, the frequencies for 9C will be required in 9B only.	NZL ha propuesto que el límite oriental de 9B se amplíe para abarcar CKH y NIU. De aprobarse, las frecuencias para 9C se necesitarán solamente en 9B.
A002	CLM	Demandé pour la ZLAMP SAM (voir Document N° 21 de la Conférence).	Required for MWARA SAM (See Document No. 21 of the Conference).	Necesario para la ZRMP SAM (recomendado por el Documento N.° 21 de la Conferencia).
A003	PNG	1 demande pour PNG dans les bandes des 3, 5,6, 9 et 13 MHz.	1 requirement for PNG in 3, 5.6, 9 and 13 MHz.	Una frecuencia para PNG en 3, 5,6, 9 y 13 MHz.
A004	IRL PNG	Bandes de fréquences des 3 ou des 3,5 MHz.	3 or 3.5 MHz frequency bands.	Bandas de frecuencias 3 ó 3,5 MHz.
A005	PNG	Bandes de fréquences des 4,7, 5,6 ou 6,6 MHz.	4.7, 5.6 or 6.6 MHz frequency bands.	Bandas de fecuencias 4,7, 5,6 ó 6,6 MHz.
A006	PNG	Bandes de fréquences des 9, 10 ou 11,3 MHz.	9, 10 or 11.3 MHz frequency bands.	Bandas de frecuencias 9, 10 u 11,3 MHz.
A007	URG	1 demande pour URG dans les bandes des 3,5, 6,6, 9, 10, 13,3 et 18 MHz (voir A012).	1 requirement for URG in 3.5, 6.6, 9, 10, 13.3 and 18 MHz (see A012).	Una frecuencia para URG en 3,5, 6,6, 9, 10, 13,3 y 18 MHz (véase A012).
A008	CAN USA	Nombre de demandes de fréquences inscrites sous 5,4 MHz ou 5,6 MHz portant sur des fréquences comprises entre 5450 et 5680 kHz.	Number of frequency requirements under 5.4 MHz or 5.6 MHz means between 5450 and 5680 kHz.	El número de frecuencias necesarias que figura en 5,4 MHz o en 5,6 MHz significa entre 5450 y 5680 kHz.
A009	CAN GRC	Y compris les demandes pour le trafic du service d'information de vol pour l'exploitation (OFIS).	OFIS - Operational Flight Information Service - traffic requirements are included.	Se incluyen las necesidades de tráfico OFIS - Servicio de información de vuelo para las operaciones.
A010	AFS	Demandé pour la ZLAMP SAT (voir Document N° 21 de la Conférence).	Required for MWARA SAT (see Document No. 21 of the Conference).	Necesario para la ZRMP SAT recomendado por el Documento N.° 21 de la Conferencia.

A011	LBR MRC NMB	Demandé pour la ZLAMP AFI (voir Document N° 21 de la Conférence).	Required for MWARA AFI (see Document No. 21 of the Conference).	Necesario para la ZRMP AFI recomendada por el Documento N.° 21 de la Conferencia.
A012	URG	L'Uruguay estime que, à moins de modifier les limites de la ZLAMP-SA, il faudra créer dans l'Atlantique Sud une nouvelle ZLAMP pour le trafic aérien entre Montevideo et la ville de Johannesburg en Afrique du Sud. Une famille de fréquences, dans les bandes énumérées dans le formulaire ci-joint (formulaire MWARA-XXX), devrait être allotie à cette fin. Etant donné le trafic réduit prévisible dans la ZLAMP-XXX concernant le contrôle d'exploitation à grande distance, et au cas où il serait permis d'utiliser les fréquences de la ZLAMP-XXX à cette fin, on pourrait renoncer à utiliser la famille de fréquences indiquée pour ce contrôle d'exploitation.	URG considers that unless the boundaries of MWARA-SA are modified, a new MWARA should be created in the South Atlantic in order to cater for air traffic between Montevideo and the city of Johannesburg in South Africa. A family of frequencies in the bands listed in the attached form (From MWARA-XXX) would have to be allotted for this purpose. Given the low estimated traffic requirements for long-distance operational control in MWARA-XXX, the family of frequencies listed for that purpose may be dispensed with if the MWARA-XXX frequencies are authorized for such operational control.	URG estima necesario - salvo que se ajusten los límites de la ZRMP-SA - crear una nueva ZRMP en el Océano Atlántico Sur, con la finalidad de atender el tránsito aéreo entre Montevideo y la ciudad de Johannesburg en África del Sur, para lo cual se requeriría la adjudicación de una familia de frecuencias en las bandas que se detallan en el formulario que se acompaña (Formulario ZRMP-XXX). Dado el reducido tráfico que se estima cursar en Control operacional a larga distancia en la ZRMP-XXX, se prescinde de la familia de frecuencias que se detalla para esa finalidad, en el caso de que se permita utilizar las frecuencias de la ZRMP-XXX para dicho control operacional.
A013	IRL	Bandes de fréquences des 11,3, 13,3 ou 18 MHz.	11.3, 13.3 or 18 MHz frequency bands.	Bandas de frecuencias 11,3, 13,3 ó 18 MHz.
A014	IND	De plus, 7 demandes de fréquences (activité solaire minimale) de la bande 2000 - 2065 kHz, uniquement pour IND.	In addition, 7 frequency requirements (minimum sunspot activity) in 2000 - 2065 kHz band, for IND only.	Además, se necesitan 7 frecuencias (mínima actividad solar) en la banda 2000 - 2065 kHz, para IND solamente.
A015	IND	Proposition de fondre la partie indienne des subdivisions 5B et 5C avec les subdivisions 6A et 6E et de créer une nouvelle subdivision de ZLARN pour couvrir la totalité de IND.	Proposal to merge 5B and 5C Indian part with 6A and 6E, and create a new Sub-RDARA to cover whole of IND.	Proposisión de combinar la parte india 5B y 5C con 6A y 6E, y crear una nueva subzona ZRRN para abarcar IND en su totalidad.
A016	RYU (J)	Mêmes fréquences que pour J.	Same frequencies as for J.	Las mismas frecuencias que para J.

A017 URG	Service VOLMET pour les zones 13G 13I SAT, à délimiter selon rapport à présenter à la conférence.	VOLMET service for areas SAT 13G 13I to be described in a report which will be presented at the meeting.	Servicio VOLMET para zonas 13G 13I SAT a describir según informe a presentar en la reunión.
A018 MAU	Demande fondée sur le fait que l'île Rodrigues (Gouvernement du territoire de Maurice) se trouve dans la subdivision de ZLARN 8A. La demande pourrait cependant être couverte par la subdivision de ZLARN 7D, sous réserve de permettre l'exploitation d'une ligne aérienne nationale Maurice - Rodrigues	The requirement exists because Rodrigues Island (Government of Mauritius territory) is situated in Sub-RDARA 8A. However, this requirement could be included in Sub-RDARA 7D with a proviso for availability on the Mauritius - Rodrigues domestic air route.	Existe la necesidad, porque la Isla Rodrigues (territorio dependiente de Mauricio) está situada en la subzona ZRRN 8A. Sin embargo, esa frecuencia puede incluirse en la subzona ZRRN 7D, con sujeción a la disponibilidad en la ruta nacional aérea Mauricio - Rodrigues.
A019 MAU	Maintenir (sauf si la Conférence adopte d'autres dispositions) les conditions actuellement applicables aux fréquences alloties à la ZLAMP pour le service aéronautique de Maurice : possibilité d'extension aux îles Cocos et à l'Australie de l'ouest; prévoir en outre une extension à Bombay. Les dispositions devraient assurer la sécurité du trafic aérien sur les lignes Maurice - Australie et Maurice - Bombay.	The existing proviso relating to Mauritius aeronautical service's present MWARA frequency allotments, viz: availability for extension to Cocos Island and Western Australia to be maintained (unless alternative arrangements are worked out at the Conference); and additionally to provide for extension to Bombay. The arrangements would provide for air safety over the Mauritius - Australia, and Mauritius - Bombay air routes.	Se mantiene la condición relativa a las adjudicaciones de frecuencias de la ZRMP actuales del servicio aeronáutico de Mauricio; es decir disponibilidad con vista a la prolongación a la isla Cocos y Australia occidental (a menos que la Conferencia tome otras disposiciones); y prever, además, la prolongación hasta Bombay. Las medidas facilitarían seguridad aérea en las rutas Mauricio - Australia y Mauricio - Bombay.
A020 CHN	La sous-zone 6G que nous proposons pour la subdivision de ZLARN remplacera les parties de notre pays que couvrent les subdivisions de ZLARN 6B, 6B/F et 6D/F dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications.	Our proposed Sub-area 6G of Sub-RDARA will replace those parts of our country covered by Sub-areas 6B, 6B/F and 6D/F of RDARA in Appendix 27 to the Radio Regulations.	La proyección subzona 6G dentro de la subzona ZRRN englobará las partes de nuestro país incluidas en las subzonas 6B, 6B/F y 6D/F de la ZRRN, que figuran en el Apéndice 27 al Reglamento de Radiocomunicaciones.
A021 USA	Mêmes fréquences pour CAR, GUM, MRA, MRL, WAK (6C).	Same frequencies for CAR, GUM, MRA, MRL, WAK (6C).	Las mismas frecuencias para CAR, GUM, MRA, MRL, WAK (6C).
A022 USA	Mêmes fréquences pour SMA, PHX, HWL (9B).	Same frequencies for SMA, PHX, HWL (9B).	Las mismas frecuencias para SMA, PHX, HWL (9B).

A023 USA	Mêmes fréquences pour HWA, MDW, JON, PLM (12A).	Same frequencies for HWA, MDW, JON, PLM (12A).	Las mismas frecuencias para HWA, MDW, JON, PLM (12A).
A024 USA	Mêmes fréquences pour PTR, SWN, VIR (12D).	Same frequencies for PTR, SWN, VIR (12D).	Las mismas frecuencias para PTR, SWN, VIR (12D).
A025 USA	En ce qui concerne les ZLAMP et les zones VOLMET, les demandes des Etats-Unis ne sont pas exclusives. Elles portent toutes sur des familles de fréquences utilisées en partage avec d'autres usagers. Les Etats-Unis appuient dans l'ensemble les recommandations contenues dans le Document N° 21 de la Conférence visant à satisfaire collectivement aux besoins de toutes les administrations utilisatrices des fréquences allouées aux ZLAMP et aux zones VOLMET.	With regard to MWARA and VOLMET areas, The United States has no unique frequency requirements. All our requirements are shared by other users of these families. The United States generally supports the recommendations contained in Document No. 21 of the Conference to provide collectively for the MWARA and VOLMET Area requirements of all user administrations.	Con respecto a las zonas ZRMP y VOLMET, Estados Unidos no solicita frecuencias con carácter exclusivo. Todas nuestras solicitudes son comunes a otros usuarios de estas familias. Estados Unidos apoya generalmente las recommendaciones contenidas en el Documento N.° 21 de la Conferencia de prever colectivamente las necesidades en las zonas ZRMP y VOLMET de todas las administraciones usuarias.
A026 F	En ce qui concerne les ZLAMP et les zones VOLMET, la France ne présente pas de demandes de familles exclusives. Toutes les voies qui lui sont allouées sont partagées par d'autres utilisateurs de ces familles. (Voir Doc. N° 21)	With regard to MWARA and VOLMET areas, France has no unique frequency requirements. All our requirements are shared by other users of these families. (See Doc. No. 21)	Con respecto a las zonas ZRMP y VOLMET, Francia no solicita frecuencias con carácter exclusivo. Todas nuestras solicitudes son comunes a otros usuarios de esas familias. (Véase Doc. N.° 21)
A027 PHL	1 demande pour PHL dans les bandes des 3, 5,6, 13,3 et 18 MHz et 2 demandes dans la bande des 9 MHz.	1 requirement for PHL in 3, 5.6, 13.3, 18 MHz and 2 requirements in 9 MHz band.	1 frecuencia para PHL en 3, 5,6, 13,3 y 18 MHz, y 2 frecuencias en la banda de 9 MHz.
A028 URS	1 demande dans les bandes des 3, 5,6, 10 et 11,3 MHz. 2 demandes dans les bandes des 3,5 et 9 MHz. 3 demandes dans la bande des 6,6 MHz.	1 requirement in 3, 5.6, 10 and 11.3 MHz. 2 requirements in 3.5 and 9 MHz. 3 requirements in 6.6 MHz.	1 frecuencia en 3, 5,6, 10 y 11,3 MHz. 2 frecuencias en 3,5 y 9 MHz. 3 frecuencias en 6,6 MHz.
A029 NZL	2 demandes pour NZL dans les bandes des 3, 5,6, 9 et 13,3 MHz.	2 requirements for NZL in 3, 5.6, 9 and 13.3 MHz.	2 frecuencias para NZL en 3, 5,6, 9 y 13,3 MHz.

A030 URG	1 demande pour URG dans la bande des 3 MHz.	1 requirement for URG in 3 MHz.	1 frecuencia para URG en 3 MHz.
A031 URG	1 demande pour URG dans les bandes des 3, 5,6, 9 et 10 MHz.	1 requirement for URG in 3, 5.6, 9 and 10 MHz.	1 frecuencia para URG en 3, 5,6, 9 y 10 MHz.
A032 AUS	Les demandes de fréquences pour les ZLAMP sont exposées dans le document N° 21 de la Conférence. L'Australie appuie les demandes indiquées dans ce document.	The frequency requirements for MWARA are stated in Document No 21 of the Conference. AUS supports the requirements shown in this document.	Las necesidades de frecuencias en cuanto a la ZRMP figuran en el Documento N.° 21 de la Conferencia. AUS apoya las necesidades contenidas en ese documento.
A033 AUS	Les besoins nationaux de AUS sont énumérés sous 7 nouvelles subdivisions de ZLARN. On a proposé de désigner ces subdivisions par les symboles 14A, 14B, 14C, 14D, 14E, 14F, et 14G. Un document a été envoyé à l'U.I.T au sujet de la CAMR du service mobile aéronautique (R), afin de justifier la proposition de désigner par ZLARN 14 la partie australienne de la ZLARN 9.	The AUS domestic frequency requirements are listed under 7 new Sub-RDARAS. It has been proposed that these new Sub-RDARAS will be titled 14A, 14B, 14C, 14D, 14E, 14F and 14G. A working paper has been submitted to the I.T.U. for the World Administrative Radio Conference on the Aeronautical Mobile (R) Service to support the proposed change for the Australian portion of RDARA 9 to be redesignated RDARA 14.	Las necesidades en frecuencias de AUS se enumeran con referencia a 7 nuevas subzonas ZRRN. Se ha propuesto que esas nuevas subzonas se denominen 14A, 14B, 14C, 14D, 14E, 14F y 14G. Se ha sometido un documento de trabajo a la U.I.T. con miras a la Conferencia Administativa Mundial de Radiocomunicaciones para el servicio móvil aeronáutico (R), con el fin de apoyar el cambio propuesto en el sentido de que la parte australiana de la ZRRN 9 pase a la ZRRN 14.
A034 URS	Mêmes fréquences BLR, UKR, URS.	Same frequencies BLR, UKR, URS.	Las mismas frecuencias BLR, UKR, URS.
A035 URS	Mêmes fréquences BLR, URS.	Same frequencies BLR, URS.	Las mismas frecuencias BLR, URS.
A036 URS	Mêmes fréquences UKR, URS.	Same frequencies UKR, URS.	Las mismas frecuencias UKR, URS.
A037 PAK	Demande de PAK pour ZLAMP, nomenclature à définir,	PAK requirement for MWARA, nomenclature of which is to be defined.	Necesidades de PAK en cuanto a la ZRMP, cuya denominación ha de definirse.

A038	URS	Demande URS pour nouvelle ZLAMP CEA.	URS requirement for new MWARA CEA.	Necesidades de URS en cuanto a la nueva ZRMP CEA.
A039	G	Demandé pour la ZLAMP NAT (voir Document N° 21 de la Conférence).	Required for MWARA NAT (see Document No. 21 of the Conference)	Necesario para la ZRMP NAT (recomendado por el Doc. N.° 21).
A040	ARG	VOLMET SAM, selon zone à délimiter conformément au Plan régional SAM (13/5-2/12). Il faudrait deux familles de fréquences à répartir pour les stations de la zone (au maximum 3 ou 4 stations par famille).	VOLMET SAM according to area to be described, conforming to SAM Regional Plan (13/5-2/12). There will be two families of frequencies to be shared by the stations in the area. (Maximum 3-4 stations per family).	VOLMET SAM según zona a describir, conforme al plan regional SAM (13/5-2/12). Serían dos familias de frecuencias a compartir por las estaciones de la zona (Máximo 3-4 estaciones por familia)'.
A041	PAK	Demandes pour subdivision de ZLARN "Nord".	Requirements for Sub-RDARA "North".	Necesidades en cuanto a subzona ZRRN "Norte".
A042	PAK	Demandé pour ZLAMP MID (voir Document N° 21 de la Conférence).	Required for MWARA MID (see Document No. 21 of the Conference).	Necesario para la ZRMP MID (recomendado por el Documento N.° 21).
A043	PAK	1 demande pour PAK dans les bandes des 3, 3,5, 4,7, 5,6 et 6,6 MHz. 2 demandes dans les bandes des 9, 10, 11,3, 13,3 et 18 MHz. 3 demandes dans la bande des 22 MHz.	1 requirement for PAK in 3, 3.5, 4.7, 5.6 and 6.6. MHz. 2 requirements in 9, 10, 11.3, 13.3, and 18 MHz. 3 requirements in 22 MHz.	1 frecuencia para PAK en 3, 3,5, 4,7, 5,6 y 6,6 Mhz. 2 frecuencias en 9, 10, 11,3, 13,3 y 18 MHz. 3 frecuencias en 22 MHz.
A044	PAK	Demandes pour la subdivision de ZLARN "Sud".	Requirements for Sub-RDARA "South".	Necesidades en cuanto a la subzona ZRRN "Sur".
A045	G	Le Royaume-Uni a limité les demandes ZLAMP et VOLMET aux ZLAMP et zones VOLMET où il constitue l'Etat pourvoyeur. Pour toutes les autres ZLAMP et zones VOLMET, le Royaume-Uni, à titre d'usager, appuie les données auxquelles renvoie le Document N° 21 de la Conférence.	The UK has confined the MWARA and VOLMET requirements to those MWARA and VOLMET areas where the UK is concerned as a provider State. For all other MWARA and VOLMET areas the UK has a user interest, and supports the material referenced in Document No. 21 of the Conference.	El Reino Unido ha limitado las necesidades de las zonas ZRMP y VOLMET a las zonas ZRMP y VOLMET que interesan al Reino Unido como estado suministrador del servicio. En cuanto a las demás zonas ZRMP y VOLMET, el interés del Reino Unido es de usuario, y apoya el contenido del Documento N.° 21 de la Conferencia.
A046	G	Deux des cinq fréquences de la bande des 3,5 MHz sont demandées à titre exclusif pour les services du Royaume-Uni.	Two of the five 3.5 MHz frequencies are required on a basis of exclusive availability by UK services.	Se necesitan dos de las cinco frecuencias de 3,5 MHz, sobre la base de disponibilidad exclusiva para los servicios del Reino Unido.

A047	G	Les deux fréquences de la bande des 5,6 MHz sont demandées à titre exclusif pour les services du Royaume-Uni.	The two 5.6 MHz frequencies are required on a basis of exclusive availability by UK services.	Se necesitan las dos frecuencias de 5,6 MHz, sobre la base de disponibilidad exclusiva para los servicios del Reino Unido.
A048	IND	La zone IO (Océan Indien) est une nouvelle ZLAMP dans laquelle figure IND; une nouvelle famille de fréquences sera donc nécessaire.	Indian Ocean (IO) is a new MWARA in which IND figures and a new family of frequencies will therefore be necessary.	El Océano Índico (IO) es una nueva ZRMP que abarca IND, por lo que se necesitará una nueva familia de frecuencias.
A049	G	Complément de fréquences approprié, à décider par la Conférence en vue d'allotir 7 familles.	Suitable frequency complement to be decided by the Conference to provide 7 families.	El complemento de frecuencias apropriadas que decida la Conferencia, para proporcionar 7 familias.
A050	G	Complément de fréquences approprié, à décider par la Conférence en vue d'allotir 2 familles.	Suitable frequency complement to be decided by the Conference to provide 2 families.	El complemento de frecuencias apropriadas que decida la Conferencia, para proporcionar 2 familias.
A051	HKG (G)	Demandé pour la ZLAMP SEA.	Required for MWARA SEA.	Necesario para la ZRMP SEA.
A052	CHN	Les demandes de fréquences pour les ZLAMP seront étudiées et déterminées lors de la Conférence aéronautique.	Frequency requirements for MWARA will be discussed and fixed at the Aeronautical Conference.	Las necesidades en frecuencias en cuanto a la ZRMP se discutirán y determinarán en la Conferencia Aeronáutica.
A053	CHN	Les demandes de fréquences pour la zone VOLMET seront étudiées et déterminées lors de la Conférence aéronautique.	Frequency requirements for VOLMET area will be discussed and fixed at the Aeronautical Conference.	Las necesidades de frecuencias en cuanto a la zona VOLMET se discutirán y determinarán en la Conferencia Aeronáutica.
A054	IND	Concernant les besoins en fréquences pour les ZLAMP et pour le contrôle d'exploitation international à grande distance, les renseignements fournis sont basés sur la répartition actuelle et sur les prévisions qu'il est possible de faire.	As regards frequency requirement for MWARA and international long-distance operation control, the information included is based on existing allocation and whatever could be foreseen.	En lo que respecta a las necesidades de frecuencias para la ZRMP y para el control operacional internacional a larga distancia, la información incluida se ha basado en las adjudicaciones existentes y en las previsiones que se han formulado.

A055 J	Demande d'établissement d'une ZLAMP pour une ligne internationale de l'aviation civile allant des principales villes des zones européennes à Tokyo en passant par Moscou; demande de deux familles de fréquences pour cette zone.	It is requested that a MWARA be established for the international civil air route via Moscow between Tokyo and the principal cities in European areas and two families of frequency be provided for this area.	Se solicita el establecimiento de una ZRMP para la ruta aérea civil internacional, vía Moscú, entre Tokio y las principales ciudades de las zonas europeas, y que se prevean dos familias de frecuencias para esta zona.
A056 J	Demande d'étendre vers le sud et vers le nord les limites de la ZLAMP NP (Nord Pacifique) pour couvrir le pôle nord; demande d'une famille de fréquences supplémentaire pour cette zone.	It is requested that the boundary of MWARA NP (North Pacific) be expanded southward as well as northward to include the North Pole, and one family of frequency be added over this area.	Se solicita que el límite de la ZRMP NP (Pacífico Norte) se extienda hacia el Sur y hacia el Norte, para comprender el Polo Norte, y que se agregue una familia de frecuencias a esta zona.
A057 J	Demande d'étendre la limite de la ZLAMP CWP (Centre ouest Pacifique) pour qu'elle soit ainsi proche de la zone SEA (Sud-est asiatique); demande d'une famille de fréquences supplémentaire pour la zone intéressée.	It is requested that the boundary of MWARA CWP (Central and West Pacific) be expanded to be so close to SEA (South East Asia) and one family of frequency be added over this area.	Se solicita que el límite de la ZRMP CWP (Pacífico central y occidental) se extienda para aproximarse a la zona SEA (Asia Sudoriental), y que se agregue una familia de frecuencias a esta zona.
A058 CUB	La fréquence 6568 kHz remplace, le cas échéant, la fréquence 6540 kHz.	Frequency 6568 kHz is being used as an alternative to 6540 kHz.	La frecuencia 6568 kHz se está utilizando como alternativa de 6540 kHz.
A059 CUB	Pour la ZLAMP CAR, le nombre actuel des fréquences nécessaires doit être maintenu.	The number of frequency requirements for MWARA CAR should be maintained as at present.	El número de necesidades de frecuencias para la ZRMP CAR debe mantenerse conforme figura en la actualidad.
A060 DNK	Le Canada et le Danemark ont conclu un accord concernant l'établissement d'une nouvelle zone 10F.	Canada and Danemark have reached an agreement concerning the establishment of a new Sub-Area 10F.	Canadá y Dinamarca han llegado a un acuerdo relativo al establecimiento de una nueva sub-zona 10F.

A061 F	Une fiche sur laquelle figurent les besoins que l'Administration de la France avait estimé nécessaires pour l'Ex. Territoire des Afars et des Issas vous est adressée. Ce territoire a accédé à l'indépendance le 27 juin 1977. L'Administration française s'est proposée de régler, vis-à-vis de l'Union, certains problèmes concernant les fréquences en attendant que la République de Djibouti ait sollicité son adhésion à la Convention, et suggère de tenir compte de cette estimation afin de sauvegarder les intérêts du nouvel état lors de la préparation technique de la Conférence.	We send you a sheet showing the estimated requirements of the ex-territory of Afars and Issas. This territory has become independent on 27 June 1977. French Administration proposes to settle with the Union certain problems concerning the use of radio frequencies by the Republic of Djibouti, before that Administration is in a position to request for its adherence to the Convention. In order to safeguard the interests of his new State during the technical preparation of the Conference we suggest that its requirements as estimated may be taken into account.	Comunicamos las necesidades estimadas del antiguo territorio de los Afares e Isos. Este territorio ha adquirido la independencia el 27 de junio de 1977. La Administración francesa propone resolver con la Union ciertos problemas relativos a la utilización de las frecuencias radioeléctricas por la República de Yibuti, antes de que esa Administración se encuentre en condiciones de solicitar su adhesión al Convenio. Para proteger los intereses del nuevo Estado durante la preparación técnica de la Conferencia, sugerimos que se tome en cuenta la estimación de sus necesidades.
B001 EQA	Les demandes de fréquences présentées par l'Administration de l'Equateur n'indiquent pas clairement la ou les subdivision(s) de ZLARN sur laquelle elles portent.	The frequency requirements presented by the Administration of EQA do not indicate clearly the Sub-RDARA for which they are required.	Las solicitudes de fecuencias presentadas por la Administración de EQA no indican claramente la (o las) subzona (s) ZRRN correspondiente s.
B002 INS	Les demandes de fréquences présentées par INS n'indiquent pas clairement la (ou les) subdivision(s) de ZLARN sur laquelle elles portent.	The frequency requirements presented by INS do not indicate clearly the Sub-RDARA for which they are required.	Las solicitudes de frecuencias presentadas por INS no indican claramente la (o las) subzona(s) ZRRN correspondientes.
B003 CUB	Les demandes de fréquences présentées par CUB n'indiquent pas clairement la (ou les) subdivision(s) de ZLARN sur laquelle elles portent.	The frequency requirements presented by CUB do not indicate clearly the Sub-RDARA for which they are required.	Las solicitudes de frecuencias presentadas por CUB no indican claramente la (o las) subzona(s) ZRRN correspondientes.
B004 PAK	Les demandes de fréquences présentées par PAK n'indiquent pas clairement la ZLARN et la (ou les) subdivision(s) de ZLARN sur lesquelles elles portent.	The frequency requirements presented by PAK do not indicate clearly the RDARA and Sub-RDARA for which they are required.	Las solicitudes de frecuencias presentadas por PAK no indican claramente la ZRRN y la (o las) subzona(s) ZRRN correspondientes.

B005	PAK	Les demandes de fréquences présentées par PAK n'indiquent pas clairement la zone d'allotissement VOLMET sur laquelle elles portent. Le Comité s'est fondé sur les renseignements communiqués en réponse à la lettre-circulaire N° 354 de l'I.F.R.B.	The frequency requirements presented by PAK do not indicate clearly the VOLMET-Allotment Area for which they are required. The Board has taken the the figures indicated in reply to I.F.R.B. Circular-letter No. 354.	Las solicitudes de frecuencias presentadas por PAK no indican claramente la zona correspondiente de adjudicación VOLMET. La Junta ha tomado las cifras indicadas en la respuesta a la carta circular de la I.F.R.B. N.° 354.
B006	PNG	Actuellement pas dans la ZLAMP CWP.	At present not in MWARA CWP.	En la actualidad no se encuentra en la ZRMP CWP.
B007	AFS URG	Actuellement pas dans la ZLAMP SA.	At present not in MWARA SA.	En la actualidad no se encuentra en la ZRMP SA.
B008	HKG (G) PAK PHL	Actuellement pas dans la ZLAMP SEA.	At present not in MWARA SEA.	En la actualidad no se encuentra en la ZRMP SEA.
B009	PAK URS	Nouvelle zone recommandée dans le Document N° 21 de la Conférence. Nomenclature à définir (CEA).	New area recommended in Conference Document No. 21. Nomenclature to be defined (CEA).	Nueva zona recomendada en el Documento N.° 21 de la Conferencia. Nomenclatura por definir (CEA).
B010	IND PAK URS	Nouvelle zone recommandée dans le Document N° 21 de la Conférence (IO).	New area recommended in Conference Document No. 21 (IO).	Nueva zona recomendada en el Documento N.° 21 de la Conferencia (IO).
B011	NZL	Actuellement pas dans la zone d'allotissement PAC-MET.	At present not in PAC-MET allotment area.	En la actualidad no se encuentra en la zona de adjudicación PAC-MET.
B012	URS	Actuellement pas dans la zone SEA-MET.	At present not in SEA-MET area.	En la actualidad no se encuentra en la zona SEA-MET.
B013	ARG	Nouvelle zone proposée par ARG.	New area proposed by ARG.	Nueva zona propuesta por ARG.
B014	CHN	Nouvelle zone proposée par CHN.	New area proposed by CHN.	Nueva zona propuesta por CHN.
B015	GRL DNK	Nouvelle zone proposée par DNK.	New area proposed by DNK.	Nueva zona propuesta por DNK.

B016 URG	Actuellement pas dans la sudivision de ZLARN 13G.	At present not in sub-RDARA 13G.	En la actualidad no se encuentra en la sub-ZRRN 13G.
B017 URG	Actuellement pas dans la subdivision de ZLARN 13J.	At present not in sub-RDARA 13J.	En la actualidad no se encuentra en la sub-ZRRN 13J.
B018 AUS	Nouvelle zone proposée par AUS.	New area proposed by AUS.	Nueva zona propuesta por AUS.
B019 ZAI	Les demandes de fréquences présentées par l'Administration du Zaïre n'indiquent pas clairement la ZLAMP, ou la ZLARN et la subdivision de ZLARN sur lesquelles elles portent.	The frequency requirements presented by the Administration of Zaire do not indicate clearly the MWARA, or RDARA or sub-RDARA for which they are required.	Las solicitudes de frecuencias presentadas por la Administración de Zaire no indican claramente la ZRMP, o la ZRRN y la sub-ZRRN a que se refieren.
B020 -	Nouvelle Zone VOLMET recommandée dans le Document N° 21 de la Conférence	New VOLMET-Area recommended in Conference Document No. 21.	Nueva Zona VOLMET recomendada en el Documento N.° 21 de la Conferencia.

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

APPENDICE B A LA LETTRE CIRCULAIRE DE L'IFRB N° 400

APPENDIX B TO IFRB CIRCULAR-LETTER No. 400

APÉNDICE B A LA CARTA CIRCULAR DE LA IFRB N.° 400

NOMBRE LE PLUS ÉLEVÉ DES FRÉQUENCES DEMANDÉES PAR ZONE AÉRONAUTIQUE
SUMMARY OF OVERALL FREQUENCY REQUIREMENTS BY AERONAUTICAL AREA
NÚMERO MÁS ELEVADO DE FRECUENCIAS SOLICITADAS, POR ZONA AERONÁUTICA

ZIAMP
MWARA
ZRMP

Zone / *Area* / Zona	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
CAR	2	1	1		2	2	2	1	2	1	1			A025 A026 A032 A045
CEP														A025 A026 A032 A045
CWP	2	1	2		2	1	2	1	1	2	2			A025 A026 A032 A045 A050 A057
EU	3	3	3		3	3	3	3	3	3	3			A025 A026 A032 A045
FE	1				1		1			1				A025 A026 A032 A045 A051
	1*				2*		3*			1*			SEA	
ME	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2		A025 A026 A032 A042 A045
NA1	3*	4*			7*		7*		2*	5*	5*		NA2	A025 A026 A032 A045
NA2	5					3	1	3	3					A025 A026 A032 A039 A045 A049
	3*	4*			7*		7*		2*	5*	5*		NA1	
NA3														A025 A026 A032 A045
NP	1		1		1	2	1		1	1	1			A025 A026 A032 A045 A056
NSA1		2			2	1	2			2	2			A011 A025 A026 A032 A045
NSA2	1	1	1		2	2	2	1	1	2	2			A025 A026 A032 A045
SA	1	2	2		2	3	2	2	1	2	1	1		A010 A012 A025 A026 A032 A045
SAM1	1		1			1	1		2		1			A002 A025 A026 A032 A045
SAM2	1				1		2		2	1	1			A002 A025 A026 A032 A045
SEA	1	1	1		1	1	2	2	2	2	2	3		A025 A026 A032 A045 A052
	1*				2*		3*			1*			FE	
SP	1				2		2			2	1			A025 A026 A032 A045
Nouvelles zones / New areas / Nuevas zonas														
CEA	2	1	1		2	2	2	2	2	2	1	1		A025 A026 A032 A045 A052
IO	1	1	1		2	2	2	3	2	1	1	1		A025 A026 A032 A045 A052
NCA	1	2	1		1	3	2	2	2	2	2	2		A025 A026 A032 A045 A052 A055
XXX	1				1		1		1	1	1			A012

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones, véase página 45

* Indique une demande également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

NOMBRE LE PLUS ÉLEVÉ DES FRÉQUENCES DEMANDÉES PAR ZONE AÉRONAUTIQUE
SUMMARY OF OVERALL FREQUENCY REQUIREMENTS BY AERONAUTICAL AREA
NÚMERO MÁS ELEVADO DE FRECUENCIAS SOLICITADAS, POR ZONA AERONÁUTICA

ZLARN
RDARA
ZRFN

Zone / *Area* / Zona	Nombre de fréquences par bande (MHz) / *Number of frequencies by band (MHz)* / Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à / *Common channel to* / Canal común a	Observations [1] / *Remarks* [1] / Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
1	5	10	2		8	6	2	2	3	2	2			
1A	NEANT					NIL				NADA				
1B	2	5	1		2	1		1						A046 A047
1C	20	6	2		5	5	3	1	2	1	1			
1D	3	3	3		3	3	3	3	1		2			
1E	1	1*	1			1		1					4A	
2								3 1*	6	2	1		3	
2A	13 2*	9 2*	7 2* 1*		10 2*	10 2* 1*	4 2* 1*	1 2*					2C 2B 2C 3A 3B 3C	
2B	9 2*	6 2*	4 2* 1*		11 2*	9 2* 1*	2* 1*						2C 2A 2C 3A 3B 3C	
2C	13 2* 2*	5 2* 2*	3 2* 2* 1*		7 2* 2*	7 2* 2* 1*	2* 1* 1*	2*					2A 2B 2A 2B 3A 3B 3C	
3								2 1*	4	1	2	1	2	
3A	9 2*	6 2*	1 2* 1*		7 2*	9 2* 1*	4 2* 1*						3C 2A 2B 2C 3B 3C	
3B	14 2*	5 2*	3 2* 1*		12 2*	7 2* 1*	10 2* 1*	2*					3C 2A 2B 2C 3A 3C	
3C	11 2* 2*	4 2* 2*	3 2* 2* 1*		8 2* 2*	6 2* 2* 1*	2* 2* 1*	1* 2*					3B 3A 2A 2B 2C 3A 3B	
4		1	1			1	1							
4A		1*	2*			1	2*						1E 4B	
4B	5	10	4 2*		10	15	10 2*	5	3	5	2		4A	
5		1			1	1	1	2	2	1	1	1		A015 B004
5A			1			1			1					
5B	2	2	2		2	2	2	1	1	1				A015 A041 A044 B004
5C	NEANT					NIL				NADA				A015
5D	2	2	3		6	3	3							
6	3	5	2		5	6	6	4	1	4	1	1		A015 B004
6A	2	3	2		2	3	2	3	1	1				A015 A041 A044 B004

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones, véase página 45

* Indique une demande également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

NOMBRE LE PLUS ÉLEVÉ DES FRÉQUENCES DEMANDÉES PAR ZONE AÉRONAUTIQUE
SUMMARY OF OVERALL FREQUENCY REQUIREMENTS BY AERONAUTICAL AREA
NÚMERO MÁS ELEVADO DE FRECUENCIAS SOLICITADAS, POR ZONA AERONÁUTICA

ZLARN (suite)
RDARA (cont.)
ZRRN (cont.)

Zone *Area* Zona	Nombre de fréquences par bande (MHz) *Number of frequencies by band (MHz)* Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à *Common channel to* Canal común a	Observations [1] *Remarks* [1] Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
6B	1 4*	1 2*	1		3 4*	3*	2 2*		1	2*	1 1*		6F	
6C		1			1		1		1					
6D		3	1		3	4	1		1					
6E	1	2			2	1	2	1						A015
6F	2 4*	2 2*			1 4*	2 3*	 2*	2		1 2*	 1*		6B	
Nouvelle zone New area Nueva zona														
6G	22	15	5		32	24	16	10	9	10	4	3		A020
7			1		1		1	1	1		1			
7A	NEANT					NIL				NADA				
7B	2	1			2		1	1						
7C							1							
7D	1		1				1			1				
7E	1	1			2	1	1	1		1				
8	NEANT					NIL				NADA				
8A			1				1			1				A018
9									2					
9A	NEANT					NIL				NADA				
9B	5	3	5		3	5	5		1 1*		1		 9D	A004 A005 A006
9C	2	3			3	1	6		 1*		1		 9D	A001
9D	1	1				1	1		 1* 1*				 9B 9C	
10			2		1	1	1	2	5	1	1	1		A008
10A	6	5	3		6	6	4	2	3					A008
10B	2	3	5		5	3	3							A008
10C	2	1	3		5	3	2							A008
10D	2	3	5		6	3	2							A008
10E	3	2	4	1	3	2	3		1					A008
Nouvelle zone New area Nueva zona														
10F	1	1	1	1	1	1	1							A060
11	6	8	6		9	7	3	1	2	1	2			A008
11A	NEANT					NIL				NADA				
11B	NEANT					NIL				NADA				

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones, véase página 45

* Indique une demande également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

NOMBRE LE PLUS ÉLEVÉ DES FRÉQUENCES DEMANDÉES PAR ZONE AÉRONAUTIQUE
SUMMARY OF OVERALL FREQUENCY REQUIREMENTS BY AERONAUTICAL AREA
NÚMERO MÁS ELEVADO DE FRECUENCIAS SOLICITADAS, POR ZONA AERONÁUTICA

Zone *Area* Zona	Nombre de fréquences par bande (MHz) *Number of frequencies by band (MHz)* Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à *Common channel to* Canal común a	Observations [1] *Remarks* [1] Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
12	4	3	2	2	5	6	4	5	3	2	1			B001 B003
12A	1	1	1		1									A008
12B	NEANT					NIL				NADA				
12C	2	3	4	1	4	5	1	4	1					
12D	1	5	1	1	1	4	1	1						
12E	1	1			6	5	1	1	1	1				
12F	2	3			3	2	3							
12G	3	2		1	4	1								
12H	2	2	2		1	5								
12I	NEANT					NIL				NADA				
13										1	1			
13A								1*					13B	
											1*		13B 13E 13F	
13B								1*					13A	
											1*		13A 13E 13F	
13C	3	3			4	4	3	2	3	1	1			
13D	1	1			1			1	1	1	1			
13E		1				1			1					
	1*		2*		3*	1*	1*			1*			13F	
											1*		13A 13B 13F	
13F	2	2		1		1	2	1	2					
	1*		2*		3*	1*	1*			1*			13E	
											1*		13A 13B 13E	
13G	4		1	1		2	2	3	1					
13H	2	1	1	1	2		2	1	2					
13I	2		2		2	1	2							
13J	4	2	4	2	3	4	4	4	2	1	1			
13K	3	3	3		3	3	3	4	3	1				
13L	NEANT					NIL				NADA				
Nouvelles zones New areas Nuevas zonas														
14	3	3			4	1	4	1	3		3			A033
14A	1	1	1		2	2	3							A033
14B	1	1	1		1	3	3							A033
14C	1	1	1		1	3	3							A033
14D	1	1	1		2	2	3							A033
14E	1	1	1		1	3	3							A033
14F		2	1		1	3	3							A033
14G	2		1		3	1	3							A033

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones, véase página 45

* Indique une demande également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

NOMBRE LE PLUS ÉLEVÉ DES FRÉQUENCES DEMANDÉES PAR ZONE AÉRONAUTIQUE
SUMMARY OF OVERALL FREQUENCY REQUIREMENTS BY AERONAUTICAL AREA
NÚMERO MÁS ELEVADO DE FRECUENCIAS SOLICITADAS, POR ZONA AERONÁUTICA

ZONE VOLMET
VOLMET AREA
ZONA VOLMET

Zone *Area* Zona	Nombre de fréquences par bande (MHz) *Number of frequencies by band (MHz)* Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à *Common channel to* Canal común a	Observations [1] *Remarks* [1] Observaciones [1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg.2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
AFI-MET	1	2	1		2	2	1	1	2	1	3			A025 A026 A045
AT-MET	3	1			4		4		1	4	1			A009 A025 A026 A045
EU-MET	3	1	2		3	2	3		2	3	2			A009 A025 A026 A045 A050
ME-MET	2	1	1		1	3	3	1	2	1				A025 A026 A045 A053
PAC-MET	2		1		2	2	2		2	2				A025 A026 A045 A050 A053
SEA-MET	1	2			1	3	2	1	1					A025 A026 A045 A053
Nouvelles zones New areas Nuevas zonas														
CAR-MET	NEANT				NIL					NADA				A025 A026 A045
NCA-MET		1	1		2	1	1		1	1				A025 A026 A045 A053
SAM-MET		2			2		2	1	1					A025 A026 A040 A045
SAT-MET			1		1			1		1				A017

1) Pour l'explication des Observations, voir page 45 *1) For explanation of Remarks see page* 45 1) Para la explicación de las Observaciones, véase página 45

* Indique une demande également commune à une zone inscrite dans la colonne "Voie commune à" * *Indicates a requirement also common to area shown in column headed "Common channel to"*

* Indica una solicitud también común a la zona indicada en la columna "Canal común a"

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

APPENDICE C A LA LETTRE CIRCULAIRE DE L'IFRB N° 400

APPENDIX C TO IFRB CIRCULAR-LETTER No. 400

APÉNDICE C A LA CARTA CIRCULAR DE LA IFRB N.° 400

Récapitulation des besoins en matière de contrôle d'exploitation à grande distance *(LDOC)*

Summary of long-distance operational control requirements (LDOC)

Resumen de las necesidades relativas al control operacional a larga distancia *(LDOC)*

Symbole désignant le pays / *Country symbol* / Símbolo designativo del país	BANDES DE FRÉQUENCES (MHz) / FREQUENCY BANDS (MHz) / BANDAS DE FRECUENCIAS (MHz)												Observations[1] / *Remarks*[1] / Observaciones[1]
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg. 2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22	
AFG		1 A304			1 A304	1 A304							
AFS						1 A302	1 A302		1 A302		1 A302	1 A302	
		1 A303			1 A303	1 A303	1 A303						
AGL		1 A305			1 A305		1 A305		1 A305	1 A305	1 A305		
ALS (USA)													A362
ARG			1 A306			1 A306	1 A306			1 A306	1 A306		A375
			1 A307			1 A307	1 A307		1 A307	1 A307	1 A307		
ATN (HOL)					1 A334	1 A335		1 A335		1 A335	1 A335	1 A335	
AUS	1 A309	1 A309	1 A309		1 A309	2 A309	1 A309	1 A309	2 A309	3 A309	3 A309		A308
B							1 A310	1 A310	1 A310	1 A310	1 A310	1 A301	
BEL			1 A301			1 A301		1 A301		1 A301	1 A301	1 A301	
BHR		1 A311				1 A311	1 A311	1 A311		1 A311	1 A311	1 A311	
BLR													A360
CAN		2 A301	2 A301		2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	
CAR (USA)													A362
CHN		2			2		2		1	2	2	1	
CME								1	1				
CPV	1 A312					1 A312		1 A312			1 A312		

1) Pour l'explication des Observations, voir page

1) For explanation of Remarks see page

1) Para la explicación de las Observaciones véase página

APPENDICE C (suite) - APPENDIX C (cont.) - APÉNDICE C (cont.)

Récapitulation des besoins en matière de contrôle d'exploitation à grande distance *(LDOC)*

Summary of long-distance operational control requirements (LDOC)

Resumen de las necesidades relativas al control operacional a larga distancia *(LDOC)*

	3	3.5	4.7	5.4 (Reg. 2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22	
CUB			1				1		1	1			
D		1 A313	2 A313		1 A315	1 A315		1 A301		1 A301	1 A301		
DDR		1 A317	1 A318		1 A318	1 A318	1 A319		1 A319	1 A320	1 A320		
DNK	1 A301	1 A301	1 A301		1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	2 A301	A321
E		1 A317	1 A323		3 A324	1 A324	1 A324		2 A325	2 A325	1 A325		
ETH						2 A326	2 A326	2 A326	2 A326	2 A326	2 A326		
F	2 A301					2 A301		2 A301		2 A301	2 A301	2 A301	A365
FJI			1 A367		1 A367	1 A368	1 A368		1 A368	1 A368	1 A368		
FNL	1 A327		1 A327		1 A328	1 A328	1 A329		1 A329	1 A329	1 A329		
G	1 A369	1 A370 1 A371			1 A371	1 A372 1 A373	1 A372 1 A373	2 A301		2 A301	1 A301		A374
GRC	1 A301		1 A301			1 A301	1 A301		1 A301	1 A301	1 A301		
GRL (DNK)	1 A322	1 A322	1 A322	1 A322	1 A322	1 A322							
GUI							1 A330	1 A331	1 A304	2 A332	1 A333		
GUM (USA)													A362
HOL			1 A317		1 A301		1 A301			1 A301	1 A301	1 A301	
HWA (USA)													A362
HWL (USA)													A362
IND	1 A336				1 A336		1 A336		1 A336	1 A336			A376
		1 A301				1 A301		1 A301		1 A301	1 A301		
IRL	2 A301		2 A301				1 A301						A337 A338
ISR	2 A339	1 A339			2 A339	1 A339	2 A340		2 A340	2 A340	2 A340		

1) Pour l'explication des Observations, voir page

1) For explanation of Remarks see page

1) Para la explicación de las Observaciones véase página

APPENDICE C (suite) - APPENDIX C (cont.) - APÉNDICE C (cont.)

Récapitulation des besoins en matière de contrôle d'exploitation à grande distance *(LDOC)*

Summary of long-distance operational control requirements (LDOC)

Resumen de las necesidades relativas al control operacional a larga distancia *(LDOC)*

	3	3.5	4.7	5.4 (Reg. 2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22	
J					1 A301	1 A301	2 A301	1 A301	1 A301	2 A301	2 A301		A381
JON (USA)													A362
LBR		1 A341				1 A341	1 A341		1 A341	1 A341	1 A341	1 A341	
MAU						1 A342			1 A342		1 A342		
MDW (USA)													A362
MLA	1 A354				1 A354		1 A314			1 A380	1 A316	1 A317	
MLT	2 A339	2 A339	2 A339		2 A339	2 A339	2 A339	2 A339	2 A339	2 A339	2 A339		
MRA (USA)													A362
MRL (USA)													A362
NOR	1 A301	1 A301	1 A301		1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301		A321
NPL			1 A343			1 A343	1 A343						
NZL		1 A344				1 A344		1 A344		1 A344	1 A344	1 A344	
			1 A345			1 A345							
PAK	1		1		1		2		1				
PHL	1 A347					1 A347	1 A347		1 A347	1 A347	1 A347	1 A347	
PHX (USA)													A362
PLM (USA)													A362
PNG	2 A346		2 A346				2 A346						A337 A378 A379
	1 A348		1 A348				1 A348			1 A348	1 A348		A337 A378 A379
POL	1 A349	2 A350	1 A349		2 A350	2 A301	2 A301		1 A301	1 A301	1 A301		
POR		1 A351				1 A351	1 A351			1 A351	1 A351		
PTR (USA)													A362
ROU	1 A301	2 A301	2 A301		2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	2 A301		

1) Pour l'explication des Observations, voir page

1) For explanation of Remarks see page

1) Para la explicación de las Observaciones véase página

APPENDICE C (suite) - APPENDIX C (cont.) - APÉNDICE C (cont.)

Récapitulation des besoins en matière de contrôle d'exploitation à grande distance *(LDOC)*

Summary of long-distance operational control requirements (LDOC)

Resumen de las necesidades relativas al control operacional a larga distancia *(LDOC)*

	3	3.5	4.7	5.4 (Reg. 2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22	
S	1 A301	1 A301	1 A301		1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	A321
SEN			1 A353		1 A353		1 A353						
SMA (USA)													A362
SMO (NZL)		1 A346				1 A346	1 A346		1 A346				
SNG					1 A354		1 A354			1 A354			
SUI	1 A301	1 A301	1 A301		1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	
SUR													A377
SWN (USA)													A362
TCH	2 A317	1 A317	2 A317		1 A317	1 A317	1 A317	1 A317		1 A317			
	1 A355				1 A355					1 A355	1 A355	1 A355	
TON						6							
TRD							1 A330						
UKR													A360
URG	1 A356				1 A356		1 A356		1 A356	1 A356	1 A356	1 A356	
	1 A357				1 A357		1 A357		1 A357	1 A357	1 A357		
	1 A358				1 A358		1 A358	1 A358		1 A358	1 A358		
	1 A359				1 A359		1 A359		1 A359	1 A359	1 A359		A359
URS		1 A301			2 A301	3 A301	2 A301	1 A301	3 A301	3 A301	3 A301	2 A301	A360
USA	3 A301	6 A301	3 A301		6 A301	8 A301	4 A301	8 A301	6 A301	6 A301	8 A301		A361 A362
VEN	1 A366					1 A366		1 A366		1 A366			
VIR (USA)													A362
WAK (USA)													A362

1) Pour l'explication des Observations, voir page

1) For explanation of Remarks see page

1) Para la explicación de las Observaciones véase página

APPENDICE C (suite) - APPENDIX C (cont.) - APÉNDICE C (cont.)

Récapitulation des besoins en matière de contrôle d'exploitation à grande distance *(LDOC)*

Summary of long-distance operational control requirements (LDOC)

Resumen de las necesidades relativas al control operacional a larga distancia *(LDOC)*

	3	3.5	4.7	5.4 (Reg. 2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22	
YUG									2 A363	1 A364	1 A317		
								1 A301		1 A301			
ZAI										2			

1) Pour l'explication des Observations, voir page

1) For explanation of Remarks see page

1) Para la explicación de las Observaciones véase página

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

Annexe à l'Appendice C — Annex to Appendix C — Anexo al Apéndice C

Explications des Observations - Explanation of Remarks - Explicación de las Observaciones

A301	B, BEL, CAN, D, DNK, F, G, GRC, HOL, IND, IRL, J, NOR, POL, ROU, S, SUI, URS, USA, YUG	Mondiale - Worldwide - Mundial
A302	AFS	NSA1 SA CAR SAM NA EU SEA FE NSA2
A303	AFS	7E
A304	AFG, GUI	ME
A305	AGL	NSA1 NSA2 EU
A306	ARG	SAM ATL - N/S
A307	ARG	SAM - PAC
A308	AUS	Voir page 72 - See page 72 - Ver página 72
A309	AUS	CWP SP NP SEA MID IO SAM AFI FE
A310	B	SA CWP NA3 EU CAR SAM1 CEP NSA1 NSA2
A311	BHR	EU ME
A312	CPV	SA
A313	D	EU 1 2A 2C
A314	MLA	FE SEA ME SP
A315	D	EU ME NA NSA1 NSA2
A316	MLA	ME EU SP
A317	YUG, E, DDR, HOL, MLA, TCH	EU
A318	DDR	EU ME NA2 CAR
A319	DDR	EU ME FE NA2 CAR NSA1 NSA2
A320	DDR	ME FE NA2 CAR NSA1 NSA2
A321	DNK, NOR, S	Voir page 72- See page 72 - Ver página 72
A322	GRL(DNK)	NA1 NA2
A323	E	EU NA2
A324	E	NA2 NA3 SA
A325	E	NA2 NA3 SA SAM
A326	ETH	EU FE ME NA2 NSA1
A327	FNL	EU NA2 NA3 ME
A328	FNL	EU NA2 NA3 ME SA NSA1 NSA2
A329	FNL	EU NA2 NA3 ME SA NSA1 NSA2 FE SEA CWP CEP NP NA1 CAR
A330	TRD, GUI	CAR

A331	GUI	NSA1
A332	GUI	NA2 NSA2
A333	GUI	CWP
A334	ATN	CAR SAM1
A335	ATN	CAR SAM1 SAM2 NA2 NA3
A336	IND	FE ME SEA
A337	IRL, PNG	Voir page 72 - See page 72 - Ver página 72
A338	IRL	Voir page 72 - See page 72 - Ver página 72
A339	MLT, ISR	EU ME NSA2
A340	ISR	ME EU NSA2 NSA1 NA2 NA3 CAR
A341	LBR	AFI SA SAT NA3
A342	MAU	NSA2 EU NA2 ME
A343	NPL	ME SEA
A344	NZL	SP SEA CWP FE CEP NA1 NA2
A345	NZL	9D
A346	PNG, SMO(NZL)	9B
A347	PHL	FE SEA ME EU CWP CEP SP
A348	PNG	CWP SEA FE SP 9B
A349	POL	EUR
A350	POL	EUR et national FIS - and national FIS - y nacional FIS
A351	POR	EU NA2 NA3 CAR SA SAM2 NSA1 NSA2
A352	non utilisé - not used - no utilizada	
A353	SEN	SA NSA1
A354	MLA, SNG	FE SEA
A355	TCH	NA1 NA2 NA3 EU CAR SA ME SEA
A356	URG	SAM1
A357	URG	SAM2
A358	URG	SA
A359	URG	Voir page 73 - See page 73 - Ver página 73
A360	URS, BLR, UKR	Voir page 73 - See page 73 - Ver página 73
A361	USA	Voir page 73 - See page 73 - Ver página 73
A362	USA	Voir page 73 - See page 73 - Ver página 73
A363	YUG	2 3

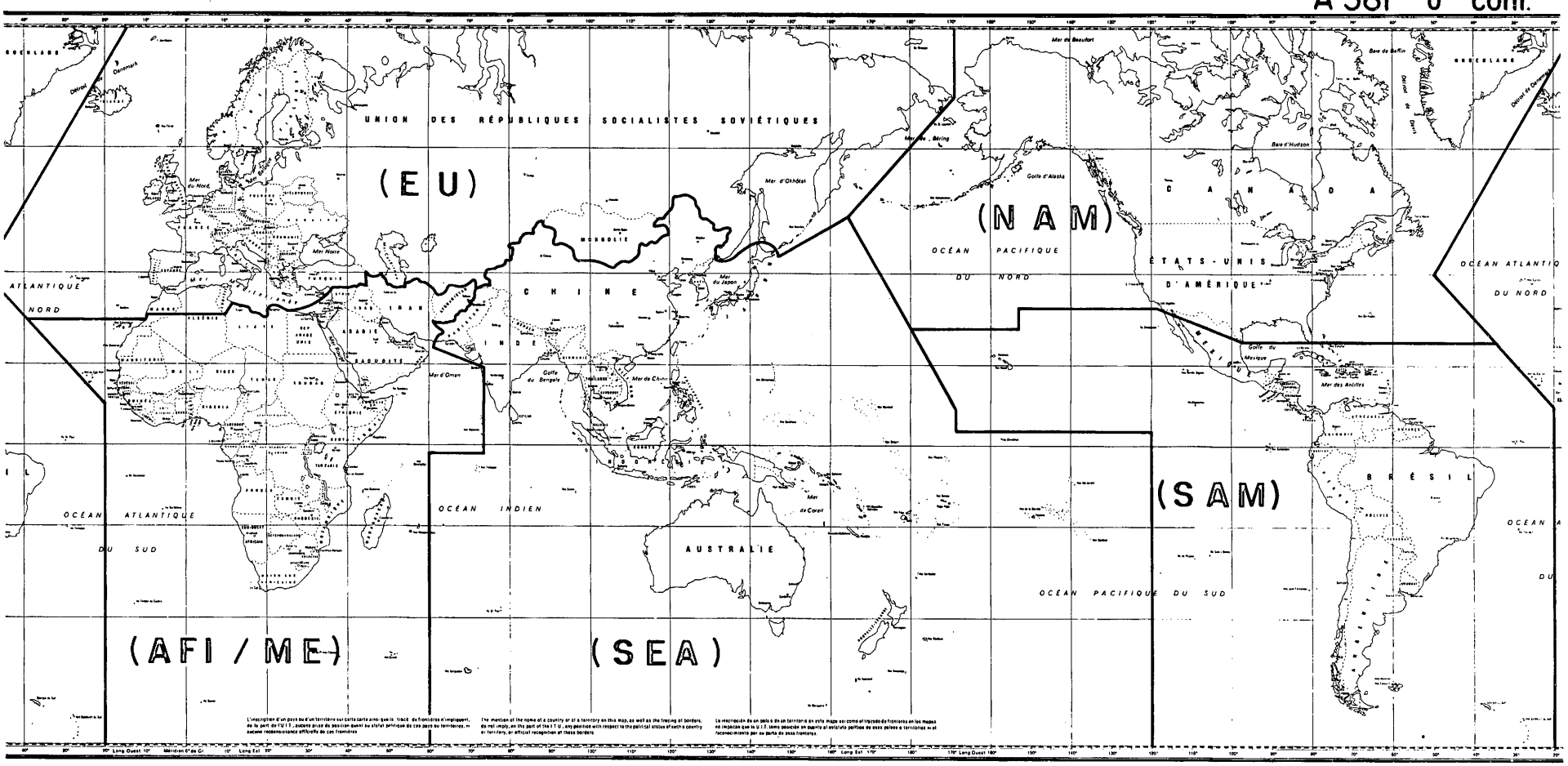
A364	YUG	NSA2
A365	F	Voir page 73 - See page 73 - Ver página 73
A366	VEN	12G
A367	FJI	SP
A368	FJI	SP SEA
A369	G	EUR NAT
A370	G	EUR NAT AFI
A371	G	PAC SEA
A372	G	EUR NAT AFI MID
A373	G	PAC SEA MID
A374	G	Voir page 73 - See page 73 - Ver página 73
A375	ARG	Voir page 74 - See page 74 - Ver página 74
A376	IND	Voir page 74 - See page 74 - Ver página 74
A377	SUR	Voir page 74 - See page 74 - Ver página 74
A378	PNG	Voir page 74 - See page 74 - Ver página 74
A379	PNG	Voir page 74 - See page 74 - Ver página 74
A380	MLA	FE SEA ME EU SP
A381	J	Voir page 74 - See page 74 - Ver página 74

A308	AUS	La lettre-circulaire N° 386 demande que les zones d'exploitation des voies attribuées au contrôle d'exploitation à grande distance soient indiquées sur la base des ZLAMP. Le problème des zones d'allotissement pour le contrôle d'exploitation à grande distance n'a pas encore été résolu. L'Australie est d'avis que la Conférence administrative mondiale des radiocommunications devra spécifier une méthode pour déterminer les fréquences à allotir, à l'échelon mondial ou par zones, pour les besoins du contrôle d'exploitation. On trouve dans la colonne 10 de l'Annexe 2 à la lettre-circulaire N° 386 une liste des besoins de l'Australie en matière de fréquences pour le contrôle d'exploitation à grande distance. Les ZLAMP indiquées dans l'en-tête de la colonne sont les zones en direction desquelles une station australienne pourrait être amenée à émettre.	Circular-letter No. 386 requests that the areas of operation of the long-distance operational control channels be stated in terms of MWARAs. The problem of allotment areas for long-distance operational control is a problem that has still to be resolved. Australia is of the opinion that a method to determine the frequencies to be allotted on a world-wide or Sectional areas basis for operational control requirements must be resolved at the World Administrative Radio Conference. Column 10 of Annex 2 of Circular-letter No. 386 has been completed and lists the long-distance operational control frequency requirements of Australia. The MWARAs shown at the head of the column are the areas into which an Australian station could be expected to operate.	En la carta circular N.° 386 se solicita que las zonas de explotación de los canales para el control operacional a larga distancia se indiquen en forma de ZRMP. El problema de las zonas de adjudicación para el control operacional a larga distancia está todavía por resolver. Australia considera que el método para determinar las frecuencias que han de adjudicarse con carácter mundial o por zonas y subzonas para las necesidades del control de operaciones debe decidirlo la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones. En la columna 10 del Anexo 2 a la carta circular N.° 386 se han enumerado las frecuencias que Australia necesita para el control de operaciones a larga distancia. En el encabezamiento de la columna se han indicado las ZRMP que corresponden a las zonas previstas de operación de la estación australiana.
A321		Famille commune pour DNK, NOR et S.	Common family for DNK, NOR and S.	Familia de frecuencias común para DNK, NOR y S.
A337	PNG IRL	Bandes de fréquences des 3 ou 3,5 MHz.	3 or 3.5 MHz frequency bands.	Bandas de frecuencias de 3 ó 3,5 MHz.
A338	IRL	Bandes de fréquences des 4,7 ou 5,6 MHz.	4.7 or 5.6 MHz frequency bands.	Bandas de frecuencias de 4,7 ó 5,6 MHz.

A359	URG	L'Uruguay estime que, à moins de modifier les limites de la ZLAMP SA, il faudra créer dans l'Atlantique Sud une nouvelle ZLAMP pour le trafic aérien entre Montevideo et la ville de Johannesburg en Afrique du Sud. Une famille de fréquences, dans les bandes énumérées dans le formulaire ci-joint (formulaire MWARA XXX), devrait être allotie à cette fin. Etant donné le trafic réduit prévisible dans la ZLAMP XXX concernant le contrôle d'exploitation à grande distance, et au cas où il serait permis d'utiliser les fréquences de la ZLAMP XXX à cette fin, on pourrait renoncer à utiliser la famille de fréquences indiquée pour ce contrôle d'exploitation.	Uruguay considers that unless the boundaries of MWARA SA are modified, a new MWARA should be created in the South Atlantic in order to cater for air traffic between Montevideo and the city of Johannesburg in South Africa. A family of frequencies in the bands listed in the attached form (Form MWARA XXX) would have to be allotted for this purpose. Given the low estimated traffic requirements for long-distance operational control in MWARA XXX, the family of frequencies listed for that purpose may be dispensed with if the MWARA XXX frequencies are authorized for such operational control.	Uruguay estima necesario - salvo que se ajusten los límites de la ZRMP SP - crear una nueva ZRMP en el Océano Atlántico Sur, con la finalidad de atender el tránsito aéreo entre Montevideo y la ciudad de Johannesburgo en África del Sur, para lo cual se requeriría la adjudicación de una familia de frecuencias en las bandas que se detallan en el formulario que se acompaña (Formulario ZRMP XXX). Dado el reducido tráfico que se estima cursar en control de operaciones a larga distancia en la ZRMP XXX, se prescinde de la familia de frecuencias que se detalla para esa finalidad, en el caso de que se permita utilizar las frecuencias de la ZRMP XXX para dicho control de operaciones.
A360	URS	Mêmes fréquences URS, BLR, UKR.	Same frequencies URS, BLR, UKR.	Las mismas frecuencias para URS, BLR, UKR.
A361	USA	Voir la proposition USA/4/39 (ADD27/73A) - Document N° 4 de la Conférence	See proposal USA/4/39 (ADD27/73A) - Document No. 4 of the Conference	Véase la proposición USA/4/39 (ADD27/73A) - Documento N.° de la Conferencia
A362	USA	Mêmes fréquences USA, HWA, PTR, PLM, SMA, ALS, GUM, PHX, WAK, MDW, MRL, MRA, CAR, HWL, JON, VIR, SWN.	Same frecuencies USA, HWA, PTR, PLM, SMA, ALS, GUM, PHX, WAK, MDW, MRL, MRA, CAR, HWL, JON, VIR, SWN.	Las mismas frecuencias para USA, HWA, PTR, PLM, SMA, ALS, GUM, PHX, WAK, MDW, MRL, MRA, CAR, HWL, JON, VIR, SWN.
A365	F	Deux familles à vocation mondiale pour une assignation exclusive à PARIS.	Two world-wide families for assignment exclusively to PARIS.	Dos familias de frecuencias mundiales para su asignación exclusiva a PARÍS.
A374	G	Les ZLAMP sont spécifiées de façon approximative seulement, pour donner une indication des portées de service prévues.	The MWARA areas are approximate only and are included for the purpose of giving an indication of the service ranges expected.	Las zonas ZRMP, que únicamente son aproximadas, se incluyen para facilitar una indicación sobre los alcances de servicio previstos.

A375	ARG	Le service d'exploitation ou service complémentaire doit encore être défini. En particulier, pour les communications à grande distance.	Operational or complementary service to be defined. Particularly for long-distance communications.	Servicio operacional o complementario por definir. Especialmente para comunicaciones a larga distancia.
A376	IND	Concernant les besoins en fréquences pour les ZLAMP et pour le contrôle d'exploitation international à grande distance, les renseignements fournis sont basés sur la répartition actuelle et sur les prévisions qu'il est possible de faire.	As regards frequency requirements for MWARA and international long-distance operation control, the information included is based on existing allocation and whatever could be foreseen.	En lo que respecta a las necesidades de frecuencias para la ZRMP y para el control de operaciones internacional a larga distancia, la información incluida se ha basado en las adjudicaciones existentes y en las previsiones que se han formulado.
A377	SUR	Une famille partagée est nécessaire.	1 family on a shared basis is required.	Se requiere una familia de frecuencias en régimen de compartición.
A378	PNG	Bandes de fréquences des 4,7, 5,6 ou 6,6 MHz	4.7, 5.6 or 6.6 MHz frequency bands	Bandas de frecuencias de 4,7, 5,6 ó 6,6 MHz
A379	PNG	Bandes de fréquences des 9, 10 ou 11,3 MHz	9, 10 or 11.3 MHz frequency bands	Bandas de frecuencias de 9, 10 ó 11,3 MHz
A381	J	Concernant la planification des zones pour les stations aéronautiques effectuant le contrôle d'exploitation à grande distance, cette Administration propose la création de nouvelles zones de ce genre, de manière à diviser le monde entier en cinq zones, comme indiqué dans la carte ci-jointe (voir page 75).	As far as the areas planning for aeronautical stations for long-distance operational control are concerned, this Administration would like to make a proposal for establishment of such new areas as to divide the whole world into five areas, as indicated in the map enclosed herewith (see next page 75).	En lo que respecta a la planificación de las zonas de estaciones aeronáuticas para el control de operaciones a larga distancia, esta Administración formulará una propuesta de establecimiento de estas nuevas zonas dividiendo el mundo entero en cinco zonas, de conformidad con el mapa que se adjunta (véase página 75).

A 381 J cont.


(EU)
(NAM)
(SAM)
(AFI / ME)
(SEA)
UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉTIQUES
CANADA
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
CHINE
INDE
AUSTRALIE
BRÉSIL
OCÉAN PACIFIQUE DU NORD
OCÉAN ATLANTIQUE DU NORD
OCÉAN ATLANTIQUE DU SUD
OCÉAN INDIEN
OCÉAN PACIFIQUE DU SUD

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

APPENDICE D A LA LETTRE CIRCULAIRE DE L'IFRB N° 400

ANALYSE DES DEMANDES DE FRÉQUENCES

1. L'objet de la présente analyse est d'aider les administrations à se préparer à la Conférence administrative mondiale des radiocommunications du service mobile aéronautique (R) qui se tiendra en 1978 à Genève; il est aussi d'aider ladite Conférence à reviser le Plan d'allotissement de fréquences de l'appendice 27, sur la base de l'utilisation de la technique de la bande latérale unique, tout en utilisant une portion du spectre aussi limitée que possible.

2. Partie du spectre disponible

On trouvera ci-dessous un tableau comparatif du nombre des voies à double bande latérale comprises dans chaque bande de fréquences couverte par l'appendice 27 et du nombre des voies à bande latérale unique (espacement : 3 kHz) que donnerait la disposition des voies indiquée dans le Document N° 21 de la Conférence.

APPENDIX D TO IFRB CIRCULAR-LETTER No. 400

ANALYSIS OF FREQUENCY REQUIREMENTS

1. The purpose of this analysis is to assist Administrations in their preparation for the World Administrative Radio Conference for the Aeronautical Mobile (R) Service, Geneva, 1978, and to assist the Conference in revising the Frequency Allotment Plan contained in Appendix 27, on the basis of the use of single sideband, within the minimum amount of spectrum necessary.

2. Available Spectrum

Table 1 below shows a comparison between the number of double sideband channels in each frequency band included in Appendix 27 and the number of single sideband channels, with 3 kHz channel separation, that would be available with the channelling arrangement contained in Document No. 21 of the Conference.

APÉNDICE D A LA CARTA CIRCULAR DE LA IFRB N.° 400

ANÁLISIS DE LAS NECESIDADES EN MATERIA DE FRECUENCIAS

1. Este análisis se ha hecho para facilitar a las Administraciones la preparación de la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones para el servicio móvil aeronáutico (R), Ginebra, 1978, y simplificar la labor de la Conferencia a la hora de revisar el Plan de adjudicación de frecuencias contenido en el Apéndice 27, sobre la base del empleo de la técnica de banda lateral única y reduciendo al máximo el espectro necesario.

2. Espectro disponible

En el Cuadro 1 se comparan el número de canales de doble banda lateral de cada una de las bandas de frecuencias que figuran en el Apéndice 27 y el número de canales de banda lateral única, con una separación de 3 kHz entre canales, que se obtendrían con la disposición indicada en el Documento N.° 21 de la Conferencia.

TABLEAU 1 – *TABLE 1* – CUADRO 1

Bande de fréquences *Frequency band* Banda de frecuencias (kHz)	Nombre des voies à double bande latérale dans l'Appendice 27 *Number of DSB channels in Appendix 27* Número de canales de doble banda lateral en el Apéndice 27	Nombre des voies à bande latérale unique[1] *Number of SSB channels*[1] Número de canales de banda lateral única[1]	Observations	*Remarks*	Observaciones
2 850 – 3 025	24 (+ 3023.5 kHz)	57 (+ 3023 kHz)	Dans l'appendice 27,3499 kHz disponible pour les émissions A1 seulement.	*3499 kHz available for A1 emission only in Appendix 27.*	3499 kHz disponible solamente para emisiones A1 en el Apéndice 27.
3 400 – 3 500	14 (+ 3499 kHz)	33			
4 650 – 4 700	7	16			
5 450 – 5 480 (Region 2)	4	9			
5 480 – 5 680	28 (+ 5680 kHz)	66 (+ 5680 kHz)			
6 525 – 6 685	22 (+ 6526 kHz)	53	Dans l'appendice 27,6526 kHz disponible pour les émissions A1, A3A, A3H et A3J seulement.	*6526 kHz available for A1, A3A, A3H and A3J emissions only in Appendix 27.*	6526 kHz disponible solamente para emisiones A1, A3A, A3H y A3J en el Apéndice 27.
8 815 – 8 965	21 (+ 8963 kHz)	49	Dans l'appendice 27,8963 kHz disponible pour les émissions A1 seulement.	*8963 kHz available for A1 emission only in Appendix 27.*	8963 kHz disponible solamente para emisiones A1 en el Apéndice 27.
10 005 – 10 100	11 (+ 10 093 kHz)	31	Dans l'appendice 27,10 093 kHz disponible pour les émissions A1, A3A, A3H et A3J seulement.	*10,093 kHz available for A1, A3A, A3H and A3J emissions only in Appendix 27.*	10 093 kHz disponible solamente para emisiones A1, A3A, A3H y A3J en el Apéndice 27.
11 275 – 11 400	15	41			
13 260 – 13 360	12 (+ 13 356 kHz)	33	Dans l'appendice 27,13 356 kHz disponible pour les émissions A1, A3A, A3H et A3J seulement.	*13,356 kHz available for A1, A3A, A3H and A3J emissions only in Appendix 27.*	13 356 kHz disponible solamente para emisiones A1, A3A, A3H y A3J en el Apéndice 27.
17 900 – 17 970	8	23			
TOTAL	166	411			

1) Les nombres portés dans cette colonne ne couvrent pas les voies proches des limites de bande et larges de moins de 3 kHz qui résultent de la disposition des voies indiquée dans le Document N° 21 de la Conférence.

1) This column does not show the channels near the band-edges with less than 3 kHz bandwidth which will result from the channelling arrangement contained in Conference Document No. 21.

1) En esta columna no figuran los canales que, tras la disposición indicada en el Documento N.° 21 de la Conferencia, resultarían próximos a los bordes de las bandas y tendrían una anchura inferior a 3 kHz.

3. Tableau comparatif des allotissements actuels et des demandes de fréquence

3.1 Zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP)

Le tableau 2 ci-dessous indique pour chaque ZLAMP le nombre actuel des allotissements de l'appendice 27, le nombre de demandes indiqué dans le Document Nº 21 de la Conférence, le nombre total des allotissements qui en découlent[1] et le nombre total des demandes présentées par les administrations (tiré de l'appendice B).

3. Comparison of present allotments and frequency requirements

3.1 Major World Air Route Areas (MWARAs)

Table 2 below shows for each MWARA the present allotments in Appendix 27, the requirements indicated in Conference Document No. 21, the total number of required allotments resulting therefrom[1] and the total number of requirements presented by Administrations (taken from Appendix B).

3. Comparación entre las actuales adjudicaciones y las necesidades en frecuencias

3.1 Zonas de paso de rutas aéreas mundiales principales (ZRMP)

En el Cuadro 2 se indican para cada ZRMP, las adjudicaciones existentes en el Apéndice 27, las necesidades indicadas en el Documento N.º 21 de la Conferencia, el número total de adjudicaciones resultante[1] y el número total de solicitudes formuladas por las Administraciones (tomadas del Apéndice B).

TABLEAU 2 – *TABLE 2* – CUADRO 2

ZLAMP / *MWARA* / ZRMP	Allotissements actuels de l'appendice 27 / *Present allotments in Appendix 27* / Adjudicaciones existentes en el Apéndice 27			Nombre de demandes indiqué dans le Document Nº 21 de la Conférence (les chiffres entre parenthèses indiquent la page)[1] / *Requirements indicated in Conference Document No. 21 (figures in parentheses are page numbers)*[1] / Necesidades indicadas en el Documento N.º 21 de la Conferencia (las cifras entre paréntesis remiten a la página)[1]		Nombre total des allotissements nécessaires (II + V) / *Total number of allotments required (II + V)* / Número total de adjudicaciones necesarias (II + V)	Demandes présentées par les administrations (Appendice B)[2] / *Requirements presented by Administrations (Appendix B)*[2] / Solicitudes formuladas por las Administraciones (Apéndice B)[2]	Différence / *Difference* / Diferencia / (VII – VI)
	Nombre total d'allotissements / *Total number of allotments* / Número total de adjudicaciones	Nombre d'allotissements "communs" aux autres zones ou subdivisions de zone (Ap. 27/194)[3] / *Number of allotments "common" to other Areas or Sub-Areas (Ap. 27/194)*[3] / Número de adjudicaciones "comunes" a otras zonas o sub-zonas (Ap. 27/194)[3]	Nombre d'allotissements NON "communs" aux autres zones ou subdivisions de zone / *Number of allotments NOT "common" to other Areas or Sub-Areas* / Número de adjudicaciones NO "comunes" a otras zonas o sub-zonas						
I	II	III	IV	V			VI	VII	VIII
CAR	13	3	10	NOC	(2-17)		13	15	(+ 2)
CEP	7	–	7	+ 1[4]	(2-17)		12	–	(– 12)
CWP	8	1	7	+ 1[4]	(2-18)		13	16	(+ 3)
EU	10	2	8	NOC	(2-18)		10	30	(+ 20)
FE	9	4	5	SUP	(2-18)		–	11	(+ 11)
ME	8	1	7	NOC	(2-19)		8	22	(+ 14)
NA NA-1	5	5	–	+ 3[4]	(2-19)		41	48	(+ 7)
NA NA-2	16	1	15						
NA NA-3	5	5	–						
NP	5	1	4	+ 1[4]	(2-20)		10	9	(– 1)
NSA-1	5	1	4	+ 1[4]	(2-20)		20	26	(+ 6)
NSA-2	10	2	8						
SA	8	1	7	+ 2[4]	(2-21)		18	19	(+ 1)
SAM-1	6	2	4	NOC	(2-21)		12	15	(+ 3)
SAM-2	6	2	4						
SEA	6	4	2	+ 3[4]	(2-22)		21	25	(+ 4)
SP	5	–	5	+ 1[4]	(2-21)		10	8	(– 2)
NCA[5]	–	–	–	3[4]	(2- 9)		15	20	(+ 5)
CEA[5]	–	–	–	3[4]	(2- 9)		15	18	(+ 3)
I0[5]	–	–	–	1[4]	(2-18)		5	17	(+ 12)
XXX[5]	–	–	–				–	6	(+ 6)
TOTAL	132	35	97	–			223	305	(+ 82)

1) En traduisant le nombre des familles en nombre d'allotissements on admet que, pour une ZLAMP, une famille se compose de cinq (5) fréquences.

2) Le nombre de demandes couvre les 11 demandes présentées dans la bande des 22 MHz.

3) Voir appendice 27, page 44, numéro 27/194.

4) Famille(s).

5) Nouvelles Zones: voir les Observations B010 A012 dans l'annexe à l'appendice A.

1) In converting the number of families to number of allotments it is assumed that, on an average, a family for a MWARA comprises five (5) frequencies.

2) The requirements shown include the 11 in the 22 MHz band.

3) See Appendix 27, page 44, No. 27/194.

4) Family(ies).

5) New Areas: see Remarks in Annex to Appendix A – B010 A012.

1) Al convertir el número de familias en número de adjudicaciones se ha supuesto un promedio de cinco (5) frecuencias por familia para las ZRMP.

2) En las necesidades indicadas se han incluido las once que corresponden a la banda de 22 MHz.

3) Véase Apéndice 27, página 44, número 27/194.

4) Familia(s).

5) Nuevas Zonas: véanse las Observaciones B010 A012 en el Anexo al Apéndice A.

3.2 Zones de passage des lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN)

Le Tableau 3 montre, pour chaque ZLARN et subdivision de ZLARN, le nombre des allotissements actuels de l'appendice 27 et le nombre des demandes présentées par les administrations (tiré de l'appendice B).

3.2 Regional and Domestic Air Route Areas (RDARAs)

Table 3 below shows for each RDARA and Sub-RDARA the present allotments in Appendix 27 and the requirements presented by Administrations (taken from Appendix B).

3.2 Zonas de rutas aéreas regionales y nacionales (ZRRN)

En el Cuadro 3 se indican, para cada ZRRN y Sub-ZRRN, las adjudicaciones existentes en el Apéndice 27 y las solicitudes formuladas por las Administraciones (tomadas del Apéndice B).

TABLEAU 3 – *TABLE 3* – CUADRO 3

ZLARN *RDARA* ZRRN	Subdivision de ZLARN Sub-RDARA Sub-ZRRN	Allotissements actuels de l'appendice 27 *Present allotments in Appendix 27* Adjudicaciones existentes en el Apéndice 27			Demandes présentées par les administrations *Requirements presented by Administrations* Solicitudes formuladas por las administraciones			Différence Difference Diferencia
		Nombre total d'allotissements *Total number of allotments* Número total de adjudicaciones	Nombre d'allotissements "communs" aux autres zones ou subdivisions de zone (Ap. 27/194)[1] *Number of allotments "common" to other Areas or Sub-Areas (Ap. 27/194)*[1] Número de adjudicaciones "comunes" a otras zonas o sub-zonas (Ap. 27/194)[1]	Nombre d'allotissements NON "communs" aux autres zones ou subdivisions de zone *Number of allotments NOT "common" to other Areas or Sub-Areas* Número de adjudicaciones NO "comunes" a otras zonas o sub-zonas	Nombre total d'allotissements *Total number of allotments* Número total de adjudicaciones	Nombre d'allotissements "communs" aux autres zones ou subdivisions de zone (Ap. 27/194)[1] *Number of allotments "common" to other Areas or Sub-Areas (Ap. 27/194)*[1] Número de adjudicaciones "comunes" a otras zonas o sub-zonas (Ap. 27/194)[1]	Nombre d'allotissements NON "communs" aux autres zones ou subdivisions de zone *Number of allotments NOT "common" to other Areas or Sub-Areas* Número de adjudicaciones NO "comunes" a otras zonas o sub-zonas	(VI – III)
I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
1		2	0	2	42	0	42	
	1A	0	0	0	0	0	0	
	1B	3	3	0	12	0	12	
	1C	8	4	4	46	0	46	
	1D	7	1	6	24	0	24	
	1E	4	1	3	5	1	4	
Total 1		24	9	15	129	1	128	+ 105
2		12	3	9	13	1	12	
	2A	27	21	6	71	17	54	
	2B	30	23	7	54	15	39	
	2C	40	30	10	63	28	35	
Total 2		109	77	32	201	61	140	+ 92
3		9	3	6	11	1	10	
	3A	23	14	9	51	15	36	
	3B	31	14	17	68	17	51	
	3C	24	18	6	62	30	32	
Total 3		87	49	38	192	63	129	+ 105
4		2	1	1	4	0	4	
	4A	4	3	1	6	5	1	
	4B	4	1	3	73	4	69	
Total 4		10	5	5	83	9	74	+ 73
5		2	1	1	11	0	11	
	5A	4	1	3	3	0	3	
	5B	6	4	2	15	0	15	
	5C	4	4	–	0	0	0	
	5D	5	3	2	19	0	19	
Total 5		21	13	8	48	0	48	+ 27

1) Voir Appendice 27, page 44, numéro 27/194.

1) See Appendix 27, page 44, No. 27/194.

1) Ver Apéndice 27, página 44, número 27/194.

TABLEAU 3 (suite) – *TABLE 3 (continued)* – CUADRO 3 (continuación)

ZLARN *RDARA* ZRRN	Subdivision de ZLARN Sub-RDARA Sub-ZRRN	Allotissements actuels de l'appendice 27 *Present allotments in Appendix 27* Adjudicaciones existentes en el Apéndice 27 Nombre total d'allotissements *Total number of allotments* Número total de adjudicaciones			Demandes présentées par les administrations *Requirements presented by Administrations* Solicitudes formuladas por las administraciones Nombre total d'allotissements *Total number of allotments* Número total de adjudicaciones			Différence Difference Diferencia (VI – III)
			Nombre d'allotissements "communs" aux autres zones ou subdivisions de zone (Ap. 27/194)[1] *Number of allotments "common" to other Areas or Sub-Areas (Ap. 27/194)*[1] Número de adjudicaciones "comunes" a otras zonas o sub-zonas (Ap. 27/194)[1]	Nombre d'allotissements NON "communs" aux autres zones ou subdivisions de zone *Number of allotments NOT "common" to other Areas or Sub-Areas* Número de adjudicaciones NO "comunes" a otras zonas o sub-zonas		Nombre d'allotissements "communs" aux autres zones ou subdivisions de zone (Ap. 27/194)[1] *Number of allotments "common" to other Areas or Sub-Areas (Ap. 27/194)*[1] Número de adjudicaciones "comunes" a otras zonas o sub-zonas (Ap. 27/194)[1]	Nombre d'allotissements NON "communs" aux autres zones ou subdivisions de zone *Number of allotments NOT "common" to other Areas or Sub-Areas* Número de adjudicaciones NO "comunes" a otras zonas o sub-zonas	
I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
6		4	0	4	38	0	38	
	6A	12	5	7	19	0	19	
	6B	10	0	10	28	18	10	
	6C	10	2	8	4	0	4	
	6D	20	2	18	13	0	13	
	6E	9	3	6	9	0	9	
	6F	9	2	7	28	18	10	
	6G (nouveau) *(new)* (nuevo)	–	–	–	150	0	150	
Total 6		74	14	60	289	36	253	+ 215
7		3	0	3	6	0	6	
	7A	3	3	0	0	0	0	
	7B	3	3	0	7	0	7	
	7C	3	3	0	1	1	0	
	7D	3	3	0	4	0	4	
	7E	6	0	6	8	0	8	
Total 7		21	12	9	26	1	25	+ 5
8		0	0	0	0	0	0	
	8A	0	0	0	3	0	3	
Total 8		0	0	0	3	0	3	+ 3
9		2	0	2	2	0	2	
	9A	9	2	7	0	0	0	
	9B	21	16	5	29	1	28	
	9C	16	16	0	17	1	16	
	9D	19	14	5	6	2	4	
Total 9		67	48	19	54	4	50	– 13
10		7	0	7	15	0	15	
	10A	17	0	17	35	0	35	
	10B	19	1	18	21	0	21	
	10C	14	1	13	16	0	16	
	10D	22	2	20	21	0	21	
	10E	14	3	11	19	0	19	
	10F (nouveau) *(new)* (nuevo)	–	–	–	7	0	7	
Total 10		93	7	86	134	0	134	+ 41

1) Voir Appendice 27, page 44, numéro 27/194.

1) See Appendix 27, page 44, No. 27/194.

1) Ver Apéndice 27, página 44, número 27/194.

TABLEAU 3 (suite) – *TABLE 3 (continued)* – CUADRO 3 (continuación)

ZLARN *RDARA* ZRRN	Subdivision de ZLARN Sub-RDARA Sub-ZRRN	Allotissements actuels de l'appendice 27 *Present allotments in Appendix 27* Adjudicaciones existentes en el Apéndice 27 Nombre total d'allotissements *Total number of allotments* Número total de adjudicaciones	Nombre d'allotissements "communs" aux autres zones ou subdivisions de zone (Ap. 27/194)[1] *Number of allotments "common" to other Areas or Sub-Areas (Ap. 27/194)*[1] Número de adjudicaciones "comunes" a otras zonas o sub-zonas (Ap. 27/194)[1]	Nombre d'allotissements NON "communs" aux autres zones ou subdivisions de zone *Number of allotments NOT "common" to other Areas or Sub-Areas* Número de adjudicaciones NO "comunes" a otras zonas o sub-zonas	Demandes présentées par les administrations *Requirements presented by Administrations* Solicitudes formuladas por las administraciones Nombre total d'allotissements *Total number of allotments* Número total de adjudicaciones	Nombre d'allotissements "communs" aux autres zones ou subdivisions de zone (Ap. 27/194)[1] *Number of allotments "common" to other Areas or Sub-Areas (Ap. 27/194)*[1] Número de adjudicaciones "comunes" a otras zonas o sub-zonas (Ap. 27/194)[1]	Nombre d'allotissements NON "communs" aux autres zones ou subdivisions de zone *Number of allotments NOT "common" to other Areas or Sub-Areas* Número de adjudicaciones NO "comunes" a otras zonas o sub-zonas	Différence Difference Diferencia (VI – III)
I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
11		0	0	0	45	0	45	
	11A	0	0	0	0	0	0	
	11B	0	0	0	0	0	0	
Total 11		0	0	0	45	0	45	+ 45
12		1	0	1	37	0	37	
	12A	0	0	0	4	0	4	
	12B	0	0	0	0	0	0	
	12C	18	0	18	25	0	25	
	12D	4	0	4	15	0	15	
	12E	9	8	1	17	0	17	
	12F	13	8	5	13	0	13	
	12G	8	4	4	11	0	11	
	12H	6	6	0	12	0	12	
	12I	0	0	0	0	0	0	
Total 12		59	26	33	134	0	134	+ 75
13		2	0	2	2	0	2	
	13A	0	0	0	2	2	0	
	13B	0	0	0	2	2	0	
	13C	9	0	9	24	0	24	
	13D	12	0	12	7	0	7	
	13E	4	3	1	13	10	3	
	13F	10	3	7	21	10	11	
	13G	13	0	13	14	0	14	
	13H	11	0	11	13	0	13	
	13I	3	0	3	9	0	9	
	13J	15	0	15	31	0	31	
	13K	12	0	12	26	0	26	
	13L	0	0	0	0	0	0	
Total 13		91	6	85	164	24	140	+ 73
14 (nouveau) *(new)* (nuevo)		–	–	–	22	0	22	
	14A	–	–	–	10	0	10	
	14B	–	–	–	10	0	10	
	14C	–	–	–	10	0	10	
	14D	–	–	–	10	0	10	
	14E	–	–	–	10	0	10	
	14F	–	–	–	10	0	10	
	14G	–	–	–	10	0	10	
Total 14		–	–	–	92	0	92	+ 92
Grand total		656	266	390	1594	199	1395	+ 938

1) Voir Appendice 27, page 44, numéro 27/194

1) See Appendix 27, page 44, No. 27/194.

1) Ver Apéndice 27, página 44, número 27/194.

3.3 Zones VOLMET

Le Tableau 4 ci-dessous montre, pour chaque zone d'allotissement VOLMET, le nombre actuel des allotissements de l'appendice 27, le nombre des demandes indiqué dans le rapport de l'OACI, le nombre total d'allotissements qui en découle[1] et le nombre total des demandes présentées par les administrations (tiré de l'appendice B).

3.3 VOLMET Areas

Table 4 below shows for each VOLMET Allotment Area, the present allotments in Appendix 27, the requirements indicated in Conference Document No. 21, the total number of required allotments resulting therefrom[1] and the total number of requirements presented by Administrations (taken from Appendix B).

3.3 Zonas VOLMET

En el Cuadro 4 se indican, para cada zona de adjudicación VOLMET, las adjudicaciones existentes en el Apéndice 27, las necesidades indicadas en el Documento N.º 21 de la Conferencia, el número total de adjudicaciones resultante[1] y el número total de solicitudes formuladas por las Administraciones (tomadas del Apéndice B).

TABLEAU 4 – *TABLE 4* – CUADRO 4

Zone VOLMET *VOLMET Area* Zona VOLMET	Allotissements actuels de l'Appendice 27 *Present allotments in Appendix 27* Adjudicaciones existentes en el Apéndice 27	Demandes indiquées dans le Document Nº 21 de la Conférence (les chiffres entre parenthèses indiquent la page)[1] *Requirements indicated in Conference Document No. 21 (figures in parentheses are page numbers)*[1] Necesidades indicadas en el Documento N.º 21 de la Conferencia (las cifras entre paréntesis remiten a la página)[1]	Nombre total des allotissements nécessaires (II et III) *Total number of allotments required (II and III)* Número total de adjudicaciones necesarias (II y III)	Demandes présentées par les Administrations (Appendice B) *Requirements presented by Administrations (Appendix B)* Solicitudes formuladas por las Administraciones (Apéndice B)	Différence *Difference* Diferencia (V – IV)
I	II	III	IV	V	VI
AFI-MET	7	NOC (2-25)	7	16	+ 9
AT-MET	4	+ 1[2] (2-26)	9	18	+ 9
EU-MET	7	+ 1[2] (2-26)	12	21	+ 9
ME-MET	6	+ 1[2] (2-26)	11	15	+ 4
PAC-MET	6	+ 1[2] (2-27)	11	13	+ 2
SEA-MET	3	+ 2[2] (2-27)	13	11	– 2
CAR-MET[3]	–	1[2] (2-28)	5	–	– 5
NCA-MET[3]	–	2[2] (2-28)	10	8	– 2
SAM-MET[3]	–	1[2] (2-28)	5	8	+ 3
SAT-MET[4]	–	–	–	4	+ 4
TOTAL	33		83	114	+ 31

1) En traduisant le nombre de familles en nombre d'allotissements, on admet que, pour une zone VOLMET, une famille se compose de cinq (5) fréquences.

2) Famille(s).

3) Nouvelles zones : recommandées dans le Document Nº 21 de la Conférence.

4) Nouvelle zone : proposée par ARG.

1) In converting the number of families to number of allotments it is assumed that, on an average, a family for a VOLMET Area comprises five (5) frequencies.

2) Family(ies).

3) New Areas : Recommended in Conference Document No. 21.

4) New Area : Proposed by ARG.

1) Al convertir el número de familias en número de adjudicaciones se ha supuesto un promedio de cinco (5) frecuencias por familia para una Zona VOLMET.

2) Familia(s).

3) Nuevas zonas : Recomendadas en el Documento N.º 21 de la Conferencia.

4) Nueva zona : Propuesta por ARG.

3.4 Nombre total des allotissements et des demandes (présentées par les administrations) pour les ZLAMP, les ZLARN et les zones VOLMET

Les données contenues dans les Tableaux 2, 3 et 4 sont résumées dans le Tableau 5 qui suit.

3.4 Total allotments and requirements (as presented by Administrations) for MWARAs, RDARAs and VOLMET Areas

The information given in Tables 2, 3 and 4 is summarized in Table 5 below.

3.4 Número total de adjudicaciones y solicitudes (formuladas por las Administraciones) para las ZRMP, ZRRN y Zonas VOLMET

Las informaciones contenidas en los Cuadros 2, 3 y 4 se han resumido en el siguiente Cuadro 5.

TABLEAU 5 – *TABLE 5* – CUADRO 5

	Allotissements actuels de l'appendice 27 *Present allotments in Appendix 27* Adjudicaciones existentes en el Apéndice 27			Demandes présentées par les administrations *Requirements presented by Administrations* Solicitudes formuladas por las administraciones			
Zones *Areas* Zonas	Nombre total d'allotissements *Total number of allotments* Número total de adjudicaciones	Nombre d'allotissements "communs" aux autres zones ou subdivisions de zone (Ap. 27/194)[1] *Number of allotments "common" to other Areas or Sub-Areas (Ap. 27/194)*[1] Número de adjudicaciones "comunes" a otras zonas o sub-zonas (Ap. 27/194)[1]	Nombre d'allotissements NON "communs" aux autres zones ou subdivisions de zone *Number of allotments NOT "common" to other Areas or Sub-Areas* Número de adjudicaciones NO "comunes" a otras zonas o sub-zonas	Nombre total d'allotissements *Total number of allotments* Número total de adjudicaciones	Nombre d'allotissements "communs" aux autres zones ou subdivisions de zone (Ap. 27/194)[1] *Number of allotments "common" to other Areas or Sub-Areas (Ap. 27/194)*[1] Número de adjudicaciones "comunes" a otras zonas o sub-zonas (Ap. 27/194)[1]	Nombre d'allotissements NON "communs" aux autres zones ou subdivisions de zone *Number of allotments NOT "common" to other Areas or Sub-Areas* Número de adjudicaciones NO "comunes" a otras zonas o sub-zonas	Différence Difference Diferencia (V – II)
I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
ZLAMP *MWARAs* ZRMP	132	35	97	305	0	305	+ 173
ZLARN *RDARAs* ZRRN	656	266	390	1594	199	1395	+ 938
Zones VOLMET *VOLMET Areas* Zonas VOLMET	33	0	33	114	0	114	+ 81
Total	821	301	520	2013	199	1814	+ 1192

1) Voir Appendice 27, page 44, numéro 27/194

1) See Appendix 27, page 44, No. 27/194.

1) Ver Apéndice 27, página 44, número 27/194.

3.5 Besoins de fréquences pour les communications du contrôle de l'exploitation à grande distance (LDOC)

L'appendice C indique les besoins de fréquences pour les communications de contrôle de l'exploitation à grande distance. Le nombre total des voies à prévoir dans chaque bande pour répondre à ces besoins reste à déterminer.

3.5 Frequency requirements for long-distance aeronautical operational control communications (LDOC)

The frequency requirements for long-distance aeronautical operational control communications are shown in Appendix C The total number of channels necessary in each band to satisfy these requirements is yet to be determined.

3.5 Necesidades en materia de frecuencias para las comunicaciones de control de operaciones a larga distancia (LDOC)

En el Apéndice C se indican las necesidades en materia de frecuencias para las comunicaciones aeronáuticas de control de operaciones a larga distancia. Queda por determinar el número total de canales que se requiren en cada banda para satisfacer estas necesidades.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Addendum N° 1 au
Document N° 49-F
30 janvier 1978
Original : français, anglais
espagnol

SEANCE PLENIERE

Note du Secrétaire général

METHODE ELABOREE PAR L'IFRB POUR REVISER LE PLAN D'ALLOTISSEMENT DE FREQUENCES CONTENU DANS L'APPENDICE 27 AU REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS

J'ai l'honneur de transmettre à la Conférence l'addendum à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 401 joint en annexe.

M. MILI
Secrétaire général

Annexe : 1

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

COMITE INTERNATIONAL
D'ENREGISTREMENT DES FREQUENCES
I.F.R.B.

JUNTA INTERNACIONAL
DE REGISTRO DE FRECUENCIAS
I.F.R.B.

INTERNATIONAL
FREQUENCY REGISTRATION BOARD
I.F.R.B.

National (022) 34 60 21
International + 41 22 34 60 21
Tg: Burinterna Genève
Tx: 23 000/23 000 a uit ch

1211 GENÈVE 20, LE
2 RUE DE VAREMBÉ

26 janvier 1978

Addendum à la
lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 401 du 1er décembre 1978

Objet : Préparation du point de vue technique de la Conférence administrative mondiale des radiocommunications du service mobile aéronautique (R), Genève, 1978

Rapport sur la méthode élaborée par l'I.F.R.B. pour réviser le Plan d'allotissement de fréquences contenu dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications

Références : Appendice 27 au Règlement des radiocommunications

N° 482 du Règlement des radiocommunications

Lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 401 (Document de la Conférence N° 49)

A la suite de la publication de la lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 401, le Comité a poursuivi l'étude de l'extension éventuelle de sa méthode de planification par calculatrice en vue de tenir compte de tout critère relatif à la voie adjacente que la Conférence pourrait décider d'inclure dans le Plan révisé.

2. Le Comité a ainsi mis au point un programme de calculatrice qui peut tenir compte de n'importe quel critère relatif à des voies adjacentes que la Conférence pourrait adopter. Ce programme détermine ensuite la séquence des combinaisons des zones aéronautiques qui pourrait satisfaire les critères établis, ou indique les cas où ces critères ne peuvent pas être satisfaits.

3. Le Comité a essayé ce programme avec divers critères relatifs aux voies adjacentes en utilisant les groupes de zones mentionnées dans l'annexe 2 à l'appendice à la lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 401, qui sont compris dans les 24 voies contenues dans la bande des 3 MHz de l'appendice 27. Les résultats de cet essai confirment le point de vue exprimé au paragraphe 4.5 de l'appendice à la lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 401.

4. La matrice de partage utilisée dans la lettre-circulaire N° 401 (annexe 1 à l'appendice) comporte une seule erreur typographique dans le fait que le partage a été indiqué comme possible entre deux zones alors que ce partage aurait dû être indiqué comme étant impossible. La correction donne comme résultat des combinaisons différentes de zones aéronautiques sans que cela provoque un changement dans le nombre de voies requises; toutefois, les annexes 1 et 2 à l'appendice à la lettre-circulaire N° 401 n'étant que des exemples, le Comité a décidé de ne pas les publier à nouveau.

C.W. Sowton
Président

Prière d'adresser toute correspondance officielle à
Please address all official correspondance to
Toda correspondencia oficial debe dirigirse a

Monsieur le Président de l'I.F.R.B.
The Chairman of the I.F.R.B.
Señor Presidente de la I.F.R.B.
Union internationale des télécommunications
1211 GENÈVE 20
Suisse - Switzerland - Suiza

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 49-F
8 décembre 1977
Original : français, anglais, espagnol

SEANCE PLENIERE

Note du Secrétaire général

METHODE ELABOREE PAR L'IFRB POUR REVISER LE PLAN D'ALLOTISSEMENT DE FREQUENCES CONTENU DANS L'APPENDICE 27 AU REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS

J'ai l'honneur de transmettre à la Conférence la lettre-circulaire de l'IFRB N° 401 portant sur le sujet mentionné ci-dessus.

En ce qui concerne le programme de travail de la Conférence (paragraphe 4 de la lettre-circulaire), conformément à la pratique habituelle, cette question, ainsi que celle relative à la structure de la Conférence, fait l'objet d'études complémentaires au Siège de l'UIT.

Le résultat de ces études sera communiqué aux organes compétents de la Conférence, en particulier au cours de la réunion des chefs de délégation.

M. MILI
Secrétaire général

Annexe : 1

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

COMITE INTERNATIONAL
D'ENREGISTREMENT DES FREQUENCES
I.F.R.B.

JUNTA INTERNACIONAL
DE REGISTRO DE FRECUENCIAS
I.F.R.B.

INTERNATIONAL
FREQUENCY REGISTRATION BOARD
I.F.R.B.

National (022) 34 60 21
International + 41 22 34 60 21
Tg: Burinterna Genève
Tx: 23 000/23 000 a uit ch

1211 GENÈVE 20, LE
2 RUE DE VAREMBÉ

ler décembre 1977

Lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 401

Objet : Préparation, du point de vue technique, de la Conférence administrative mondiale des radiocommunications du service mobile aéronautique (R), Genève, 1978

Méthode élaborée par l'I.F.R.B. pour réviser le Plan d'allotissement de fréquences contenu dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications

Références : Appendice 27 au Règlement des radiocommunications

Numéro 482 du Règlement des radiocommunications

Monsieur le Directeur général,

Au nom du Comité international d'enregistrement des fréquences, j'ai l'honneur de vous informer que, dans le cadre de ses travaux préparatoires à la Conférence administrative mondiale des radiocommunications du service mobile aéronautique (R), Genève, 1978 (appelée ci-après "la Conférence"), l'I.F.R.B. a élaboré une méthode pour réviser le Plan d'allotissement de fréquences (appelé ci-après "le Plan"). L'objet de la présente lettre-circulaire est d'exposer cette méthode, ainsi que les principes fondamentaux sur lesquels s'est fondé le Comité pour l'élaborer.

2. Principes fondamentaux

Le Comité a considéré que :

2.1 aux termes du numéro 482 du Règlement des radiocommunications, il lui incombe d'aider la Conférence à accomplir sa tâche dans le délai de quatre semaines imparti à celle-ci;

2.2 la méthode à établir par l'I.F.R.B. ne doit d'aucune façon préjuger des décisions que la Conférence pourra prendre en ce qui concerne les critères techniques, les principes d'exploitation, les limites des différentes zones aéronautiques et les besoins en fréquences pour ces zones;

2.3 Néanmoins une fois que la Conférence aura décidé de ces diverses questions, ainsi que de toute autre question à prendre en considération, la méthode devrait permettre d'établir dans un minimum de temps, un Plan qui réponde aux demandes de fréquences tout en n'utilisant que la plus petite portion possible du spectre radioélectrique;

../..

Prière d'adresser toute correspondance officielle à
Please address all official correspondance to
Toda correspondencia oficial debe dirigirse a

Monsieur le Président de l'I.F.R.B.
The Chairman of the I.F.R.B.
Señor Presidente de la I.F.R.B.
Union internationale des télécommunications
1211 GENÈVE 20
Suisse - Switzerland - Suiza

2.4 la méthode devrait en outre permettre d'ajuster le premier projet de Plan pour que la Conférence puisse y apporter les modifications appropriées avant d'adopter le Plan final.

3. Méthode élaborée par l'I.F.R.B.

3.1 Cette méthode est décrite en détail dans l'appendice à la présente lettre-circulaire. Elle fait appel aux ressources de l'ordinateur de l'Union, là où une application possible de l'informatique peut épargner à la Conférence du temps et des efforts, tout en conduisant à des résultats plus précis. La méthode a déjà été essayée avec succès en utilisant les données du Plan de l'actuel appendice 27. Bien qu'une modification radicale ne soit pas envisagée, les essais se poursuivent afin de perfectionner la méthode; au cas où de tels perfectionnements lui seraient apportés entre la date de la présente lettre-circulaire et le début de la Conférence, ils seraient indiqués lors des séances d'information des 4 et 6 février 1978 (voir la lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 395 du 21 septembre 1977).

3.2 La méthode décrite dans l'appendice ne couvre pas la détermination du nombre des fréquences à allotir dans un Plan révisé pour les communications du contrôle d'exploitation à grande distance. Le Comité s'efforce toutefois de mettre au point une méthode appropriée et si cette méthode se révèle satisfaisante, elle fera l'objet d'une autre lettre-circulaire ou d'un document de la Conférence.

3.3 Le Comité sera reconnaissant aux administrations qui lui communiqueront des commentaires sur la méthode décrite dans l'appendice; il se tient à la disposition de toute administration qui souhaiterait des éclaircissements concernant cette méthode.

4. Programme de travail

4.1 En procédant à la préparation technique de la Conférence et à l'élaboration d'une méthode applicable à la révision du Plan d'allotissement de fréquences, le Comité a constaté qu'il est indispensable d'établir un programme de travail à l'intention de la Conférence afin que celle-ci puisse terminer sa tâche dans le délai imparti. On peut supposer que la Conférence constituera trois Commissions en plus de la Commission de direction, de la Commission des pouvoirs, de la Commission de contrôle budgétaire et de la Commission de rédaction. On peut de plus supposer que ces trois Commissions seraient les suivantes : Commission technique, Commission de planification et Commission du Règlement.

4.2 Compte tenu des moyens matériels disponibles et du volume des travaux à effectuer, le Comité estime que, dans le cadre de la structure décrite ci-dessus, la Conférence devrait être à même de remplir son mandat dans un délai de quatre semaines en adoptant un plan de travail qui, dans ses grandes lignes, serait le suivant :

a) à la fin de la première semaine, la Commission technique devrait adopter les critères techniques à appliquer pour réviser le Plan et la Commission de planification devrait adopter les limites des ZLAMP et des zones VOLMET;

b) au début de la deuxième semaine, la Commission de planification devrait adopter les limites des autres zones aéronautiques et déterminer les besoins en fréquences;

c) au début de la troisième semaine, le premier projet de Plan révisé devrait être distribué;

d) au début de la troisième semaine, la Commission technique devrait achever ses travaux concernant les dispositions techniques à inclure dans l'appendice 27 révisé, la Commission de planification devrait examiner le premier projet de Plan révisé et la Commission du Règlement devrait terminer les travaux relatifs aux dispositions du Règlement des radiocommunications traitant de l'appendice 27 ainsi qu'aux procédures de transition;

e) à la fin de la troisième semaine, la Commission de planification devrait décider des modifications à apporter au premier projet de Plan révisé;

f) au début de la quatrième et dernière semaine, le second et dernier projet de Plan révisé devrait être distribué;

g) le mardi de la quatrième et dernière semaine, la Commission de planification devrait terminer ses travaux.

4.3 Un projet plus détaillé de programme de travail, établi sur cette base pour les trois Commissions, a été communiqué au Secrétaire général afin qu'il en soit tenu compte lors des dernières mesures matérielles à prévoir pour les travaux desdites Commissions, ainsi que des autres Commissions de la Conférence.

5. A toutes fins utiles, le Comité vous adresse un deuxième exemplaire de la présente lettre-circulaire.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur général, l'assurance de ma haute considération.

F.G. Perrin
Président

Pièce jointe : Appendice

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

APPENDICE A LA LETTRE-CIRCULAIRE DE L'I.F.R.B. N° 401

DESCRIPTION DE LA METHODE ELABOREE PAR L'I.F.R.B. POUR REVISER LE PLAN D'ALLOTISSEMENT DE FREQUENCES DE L'APPENDICE 27

1. Détermination des bandes les mieux appropriées pour constituer une famille de fréquences pour une zone aéronautique

1.1 L'une des premières tâches de la Conférence sera de prendre des décisions concernant les besoins en fréquences pour chaque zone aéronautique. Les besoins en fréquences sont déterminés en fonction de la situation géographique et de l'étendue de la zone, ainsi que du trafic air-sol prévu dans celle-ci. Pour chaque zone, le nombre total des besoins peut être représenté par la somme du nombre des fréquences comprises dans une ou plusieurs familles - comptant chacune deux fréquences ou plus - et du nombre des fréquences additionnelles nécessaires, dans une ou plusieurs bandes, pour répondre aux besoins des stations d'aéronefs et des stations aéronautiques pendant les heures de pointe. Une famille de fréquences doit permettre les communications pendant 24 heures, dans toute la zone aéronautique, avec une fiabilité prédéterminée. Selon les conditions de propagation propres à une zone géographique donnée, cette possibilité peut être assurée par l'emploi de fréquences choisies dans trois bandes ou plus.

1.2 En règle générale, on peut considérer qu'une famille optimale se compose de quatre ou cinq fréquences, chacune choisie dans l'une des dix bandes comprises entre 2850 et 17 970 kHz. Dans l'appendice 27, ces bandes sont désignées comme suit : bandes des 3, 3,5, 4,7, 5,6, 6,6, 9, 10, 11,3, 13,3 et 18 MHz, auxquelles s'ajoute la bande des 5,4 MHz pour la Région 2.

1.2.1 Dans le Plan de l'actuel appendice 27, une famille de 4 fréquences se compose généralement d'une fréquence de chacune des bandes ci-après :

1.	2.	3.	4.
3 ou 3,5 MHz	4,7, 5,6 ou 6,6 MHz	9, 10 ou 11,3 MHz	13,3 ou 18 MHz

1.2.2 Une famille de 5 fréquences se compose généralement d'une fréquence de chacune des bandes ci-après :

1.	2.	3.	4.	5.
3 ou 3,5 MHz	4,7, 5,6 ou 6,6 MHz	9, 10 ou 11,3 MHz	13,3 MHz	18 MHz

1.3 En se fondant sur les données de propagation tirées du Rapport 340 du C.C.I.R., l'I.F.R.B. a établi des tableaux de MUF (fréquence maximale utilisable) pour les quatre conditions de propagation suivantes :

Décembre	faible activité solaire (nombre de taches solaires SSN 5)
Juin	faible activité solaire (SSN 5)
Décembre	haute activité solaire (SSN 125)
Juin	haute activité solaire (SSN 125)

../..

1.4 Pour chacune des ZLAMP, ZLARN, subdivisions de zone ZLARN et zones VOLMET existantes, on a identifié trois longueurs représentatives de trajet et déterminé les valeurs correspondantes de la MUF. Les tableaux établis peuvent être consultés au Secrétariat de l'I.F.R.B. afin de déterminer la gamme de variation des MUF dans une zone géographique donnée et en déduire la famille de fréquences qui convient le mieux à une zone aéronautique située dans la zone géographique intéressée, de façon à assurer des communications satisfaisantes dans cette zone aéronautique pendant toutes les phases du cycle d'activité solaire.

2. Détermination des limites des zones aéronautiques

2.1 Avant de prendre des décisions concernant les besoins en fréquences, il convient de déterminer les limites des zones aéronautiques.

2.2 Dès que la Conférence aura décidé de ces limites, elles seront portées sur des planisphères semblables à ceux de l'actuel appendice 27. Une catégorie de zones aéronautiques (par exemple, les ZLAMP) fera l'objet d'une carte, une autre catégorie (par exemple, les ZLARN et subdivisions de zone ZLARN) fera l'objet d'une autre carte et la troisième catégorie (zones d'allotissement et de réception VOLMET) fera elle aussi l'objet d'une carte distincte.

3. Préparation des matrices de partage

3.1 Une fois décidées les conditions géographiques de partage et les données de propagation à utiliser, la Conférence sera en mesure de déterminer, à l'aide des cartes mentionnées au paragraphe 2.2, les zones aéronautiques qui peuvent utiliser en partage la même voie, sans risque de brouillage nuisible. En déterminant ces zones, la Conférence pourra tenir compte de considérations pratiques relatives aux emplacements possibles des stations aéronautiques et à la portée de service normale de ces stations aéronautiques dans laquelle les communications air/sol, etc. peuvent être assurées dans la bande de fréquences concernée. C'est ce qui a été fait lors de l'établissement du Plan de l'actuel appendice 27 et ce qui a largement contribué au fait que les demandes de fréquences ont pu être accomodées dans la portion disponible du spectre.

3.2 Le Secrétariat de l'I.F.R.B. aura besoin que la Conférence lui fournisse pour chaque bande de fréquences les renseignements suivants, relatifs à la possibilité de partage d'une même voie :

i) entre une ZLARN (ou subdivision de zone ZLARN) et une autre ZLARN (ou subdivision de zone ZLARN)

ii) entre une ZLARN (ou subdivision de zone ZLARN) et une ZLAMP

iii) entre une ZLARN (ou subdivision de zone ZLARN) et une zone VOLMET

iv) entre une ZLAMP et une autre ZLAMP

v) entre une ZLAMP et une zone VOLMET

vi) entre une zone VOLMET et une autre zone VOLMET.

../..

3.3 A partir de ces renseignements, le Secrétariat de l'I.F.R.B. établira une "matrice de partage" dont un exemple fondé sur le Plan de l'actuel appendice 27, est donné à l'annexe 1. Il y aura une matrice de partage par bande. Les matrices peuvent être établies pour toute bande de fréquences au sujet de laquelle la Conférence se mettra d'accord sur les courbes de portée de brouillage.
En ce qui concerne les autres bandes, le Comité espère pouvoir soumettre à la Conférence quelques lignes directrices permettant de décider des critères de partage.

4. Utilisation des "matrice de partage" pour déterminer le nombre minimal de voies approprié aux besoins en fréquences

4.1 Les matrices de partage indiquent simplement par "oui" ou "non" la possibilité d'un partage entre une zone aéronautique donnée et l'une quelconque des autres zones aéronautiques. La matrice établie pour chaque bande de fréquences sera enregistrée dans la mémoire de l'ordinateur.

4.2 On a mis au point une méthode visant à élaborer une "matrice des besoins" pour chaque bande de fréquences. Cette matrice indique le nombre de voies à allotir dans chaque bande à chacune des zones aéronautiques.

4.3 La "matrice de partage" et la "matrice des besoins" sont examinées simultanément par l'ordinateur pour déterminer comment utiliser au mieux les possibilités offertes par la matrice de partage; le résultat devrait être tel que, dans la bande étudiée, on satisfasse à l'ensemble des besoins en fréquences avec le nombre minimal de combinaisons de zones aéronautiques, chaque combinaison couvrant le nombre maximal de zones aéronautiques mutuellement compatibles dans la même voie. L'annexe 2 donne, à titre d'exemple, les résultats obtenus avec le programme d'ordinateur et une matrice de partage appliquée à la bande des 3 MHz de l'actuel appendice 27.

4.4 Les voies à allotir à chaque combinaison ou groupe de zones aéronautiques (voir le paragraphe 4.3 ci-dessus) pourront alors être définies. Si la Conférence décide de ne pas allotir de voies adjacentes à une zone aéronautique ou à des zones aéronautiques limitrophes, ou de tenir compte des brouillages que pourraient causer les produits d'intermodulation du troisième ordre, elle pourra suivre ces décisions en désignant les voies qui seront à allotir à chaque combinaison ou groupe de zones aéronautiques. Dans le Plan de l'actuel appendice 27, la Conférence de 1966 n'a tenu compte ni de la question des voies adjacentes, ni de celle des produits d'intermodulation du troisième ordre. De nombreux exemples d'allotissements de voies adjacentes à une même zone ou à des zones limitrophes peuvent être consultés au Secrétariat de l'I.F.R.B. En ce qui concerne les brouillages susceptibles d'être causés par les produits d'intermodulation du troisième ordre dans les stations aéronautiques qui utilisent un large jeu de fréquences de la même bande, le Comité a présenté au C.C.I.R. le document N° 8/322 en invitant cet organisme à réexaminer la question pendant la réunion finale de la Commission d'études 8 du C.C.I.R. Les stations aéronautiques éventuellement concernées sont fort peu nombreuses; en outre, la conception rationnelle des installations locales, avec une séparation suffisante entre les emplacements respectifs des émetteurs et des récepteurs, pourrait constituer une solution satisfaisante.

../..

4.5 Les considérations exposées au paragraphe 4.4 montrent que la méthode permet l'application de tout critère, quel qu'il soit, pour désigner les voies individuelles à chaque groupe dans la préparation du Plan révisé. L'application systématique d'un critère visant à éliminer les brouillages entre voies adjacentes ou dus aux produits d'intermodulation du troisième ordre pourrait cependant conduire à des contraintes si sévères qu'il serait difficile - voire impossible - d'établir le Plan révisé en n'occupant que la plus petite portion possible du spectre.

5. Publication du projet de Plan et du Plan final

5.1 Pour que la Conférence puisse commodément examiner le projet de Plan en vue de l'améliorer, le Comité a élaboré un programme d'ordinateur afin de publier le Plan sous les deux formes utilisées dans l'actuel appendice 27, l'une indiquant les voies alloties à chacune des zones aéronautiques, l'autre indiquant par ordre numérique croissant des fréquences porteuses (fréquences de référence), les différentes zones aéronautiques auxquelles chacune des voies est allotie.

5.2 Toute version révisée du projet de Plan pourra être examinée pour vérifier que les possibilités de partage demeurent inchangées; il pourra alors être imprimé sous les deux formes mentionnées au paragraphe 5.1 en vue d'être finalement approuvé.

Annexes : 2

ANNEXE 1 A L'APPENDICE A LA LETTRE-CIRCULAIRE DE L'I.F.R.B. N° 401

MATRICE DE PARTAGE - 3 MHz - Propagation pendant les heures de nuit

Etablie selon la méthode décrite aux numéros 27/30 à 27/38, et en tenant compte du partage actuel, tel que l'indique le Plan dans le numéro 27/195

Légende : ☐ indique un partage possible

☒ indique un partage impossible

Exemple : Une voie doit être allotie à la subdivision de zone ZLARN 4B. Avec quelles autres zones cette voie peut-elle être partagée ?

1. Inscrire la ligne 4B dans la marge de gauche et faire la liste de toutes les zones pour lesquelles la matrice indique que le partage est possible. Par exemple, en suivant la ligne 4B, on voit que la zone 4B peut être partagée avec :

PAC-MET ou CEP ou CWP ou ... ou 1B ...

ou toute autre zone avec laquelle la matrice indique un partage possible.

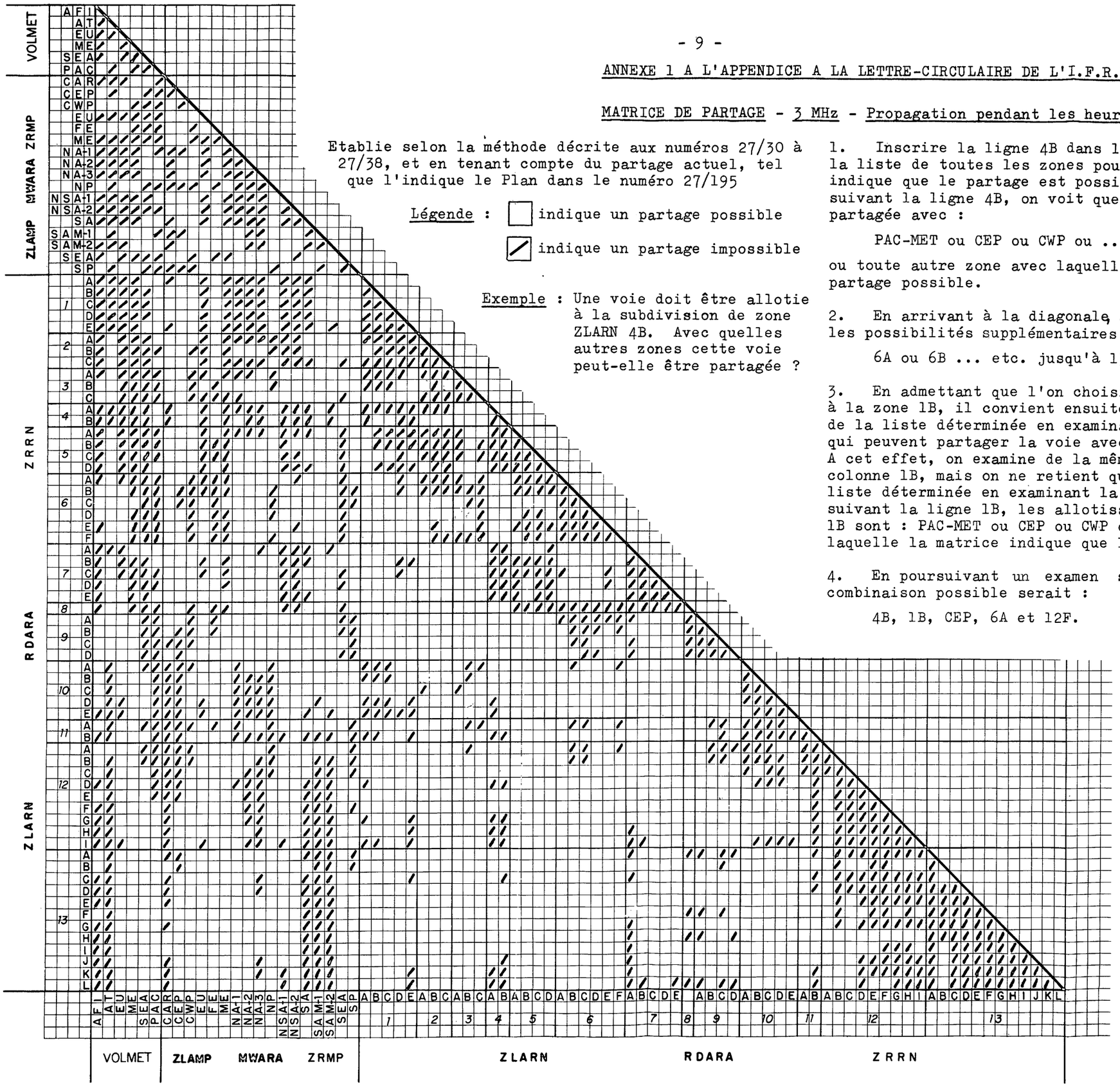
2. En arrivant à la diagonale, aller vers le bas; on trouve les possibilités supplémentaires suivantes :

6A ou 6B ... etc. jusqu'à 13I.

3. En admettant que l'on choisisse d'allotir la même voie à la zone 1B, il convient ensuite d'identifier, à partir de la liste déterminée en examinant la ligne 4B, les zones qui peuvent partager la voie avec les zones 4B et IB. A cet effet, on examine de la même façon la ligne et la colonne 1B, mais on ne retient que les zones tirées de la liste déterminée en examinant la ligne 4B. Par exemple, en suivant la ligne 1B, les allotissements que pourrait partager 1B sont : PAC-MET ou CEP ou CWP ou toute autre zone avec laquelle la matrice indique que le partage est possible.

4. En poursuivant un examen similaire, on voit qu'une combinaison possible serait :

4B, 1B, CEP, 6A et 12F.



PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

ANNEXE 2 à l'appendice à la lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 401

Exemple de combinaisons d'allotissements, obtenues dans la bande des 3 MHz par la méthode exposée au paragraphe 4.2

Fréquence kHz	Zone d'emploi autorisé	Observations
	ZLAMP : CAR ZLARN : 2C,3B,7A,7B,7C,7D,9B,13F	Voie commune à 2C et 3B Voie commune à 7A,7B,7C et 7D
	ZLAMP : NP ZLARN : 2C,3C,7E,9B,9C 12E,12F,12G,12H,13H	Voie commune à 2C et 3C Voie commune à 9B et 9C Voie commune à 12E,12F,12G et 12H
	ZLARN : 2A,2B,3A,9B,9D,10A,10E 12E,12F,12G,12H	Voie commune à 2A,2B et 3A Voie commune à 9B et 9D Voie commune à 12E,12F,12G et 12H
	ZLARN : 2A,2C,3B,6E,9C,9D VOLMET: AT-MET	Voie commune à 2A et 2C Voie commune à 9C et 9D
	ZLAMP : SP ZLARN : 2A,2C,3C,4B,10B 13E,13F,12G*	Voie commune à 2A,2C et 3C Voie commune à 13E et 13F Dans 12G, puissance moyenne limitée à 500 W la nuit Dans 12G, protection de nuit: 12dB
	ZLAMP : CAR ZLARN : 2A,2C,3C,9D,13H,10A*	Voie commune à 2A,2C et 3C Dans 10A utilisation diurne
	ZLAMP : SAM-1 ZLARN : 2B,2C,3A,6C,10A,10E	Voie commune à 2B,2C et 3A
	ZLAMP : SAM-2 ZLARN : 2B,2C,3B,9D,10C	Voie commune à 2B,2C,3B
	ZLAMP : EU ZLARN : 3B,6A,10C,13C	Voie commune à EU et 6A
	ZLAMP : FE,SEA,NA-1,NA-2 ZLARN : 13C, 2B*	Voie commune à FE et SEA Voie commune à NA-1 et NA-2 Dans 2B, utilisation diurne
	ZLAMP : NA-2,NA-3 ZLARN : 2B*,3B,3C,13G	Voie commune à NA-2 et NA-3 Voie commune à 2B,3B et 3C Dans 2B, utilisation diurne
	ZLARN : 2B,2C,6B*,10B,12C,13G	Voie commune à 2B et 2C Dans 6B, utilisation seulement à l'est de 125°
	ZLAMP : NA-2 ZLARN : 3B,6A,6E,13D	Voie commune à 6A et 6E

Annexe 2 (suite)

Fréquence kHz	Zone d'emploi autorisé	Observations
	ZLARN : 13D VOLMET: EU-MET, PAC-MET	
	ZLAMP : CWP, NA-2 ZLARN : 13G, 5B*	Dans 5B, utilisation diurne
	ZLAMP : FE, NSA-2 ZLARN : 3A, 10B, 13G	
	ZLARN : 1C,3C,12D,13I	
	ZLARN : 1D,2B*,10B,13K	Dans 2B, utilisation diurne
	ZLARN : 1E,2C*,6A,13J	Dans 2C, utilisation diurne
	ZLARN : 6F,10D,13J VOLMET: EU-MET**	
	ZLARN : 4A,6B,13J	
	ZLAMP : SA* ZLARN : 6F*, 10D VOLMET: ME-MET	Dans SA, utilisation seulement au Sud de 30° Nord Dans 6F, utilisation seulement à l'Est de 120° Est
	ZLARN : 6C, 10A**, 10E,13K VOLMET: ME-MET	
	ZLARN : 2A	

Note 1 : Un astérisque (*) indique les limitations spécifiées au numéro 27/195 s'appliquent à l'allotissement et que celui-ci a été "manuellement" inséré dans le "plan d'allotissement" établi sur la base des résultats imprimés par l'ordinateur.

Note 2 : Deux astérisques (**) indiquent que les limitations spécifiées au numéro 27/195 s'appliquaient à l'allotissement, mais que celui-ci a pu être inclus - en supprimant ces limitations - dans l'exemple de plan donné ci-dessus.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 50-F
6 décembre 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

Australie

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

DETERMINATION DES BESOINS FUTURS EN FREQUENCES DES BANDES D'ONDES DECAMETRIQUES DANS LA ZLARN-14

1. Introduction

1.1 Une méthode permettant de déterminer les besoins futurs est indispensable à une répartition équitable des fréquences à l'échelle mondiale, si l'on veut utiliser au mieux la largeur de spectre limitée qui est attribuée au service mobile aéronautique (R) dans les bandes d'ondes décamétriques. L'Australie a élaboré une série de critères qui permettent de spécifier des limites raisonnables pour déterminer les besoins futurs.

1.2 La méthode australienne consiste à faire une projection dans l'avenir, en partant des données actuelles du trafic de télécommunications, pour justifier les besoins de fréquences; en ce qui concerne les services pour lesquels on ne possède pas encore ces données de trafic, on a recours à un calcul simple (voir les points 5 et 6).

2. Utilisation des bandes d'ondes métriques

2.1 Etant donné que l'on a instamment demandé, au cours des dernières années et à de nombreuses reprises, d'utiliser le plus possible les bandes d'ondes métriques, nous indiquons aussi dans le présent document dans quelle mesure l'Australie a réalisé cet objectif souhaitable et quelles sont nos intentions à cet égard pour l'avenir.

2.2 Le tableau ci-après indique les volumes de trafic dont l'Australie projette de décharger les bandes d'ondes décamétriques attribuées au service mobile aéronautique (R). (A noter que le présent document tient compte de la proposition tendant à créer une nouvelle ZLARN-14 pour les besoins nationaux de l'Australie. Voir à ce sujet le Document N° 32).

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

TABLEAU A

Subdivision de ZLARN	Pourcentage du trafic total dans les bandes d'ondes métriques; enquête de 1975	Pourcentage du trafic en ondes décamétriques qu'il est prévu de transférer aux bandes d'ondes métriques (1975-1985)	Pourcentage du trafic total écoulé en ondes métriques, prévu pour 1985
14A	69 %	58 %	87 %
14B	48 %	41 %	69 %
14C	56 %	40 %	74 %
14D	69 %	60 %	87 %
14E	63 %	50 %	72 %
14F	76 %	21 %	80 %
14G	89 %	43 %	94 %
ZLARN 14	73 %	47 %	86 %

2.3 Ces chiffres tiennent compte de la plus récente enquête effectuée sur le trafic australien (1-7 septembre 1975); 74 installations à ondes métriques assuraient alors des services qui, autrement, auraient été à la charge des bandes d'ondes décamétriques du service mobile aéronautique (R). Il est prévu de mettre en service de nombreuses autres installations à ondes métriques avant 1985, afin de libérer les installations à ondes décamétriques. Après 1985, et compte tenu de la technologie actuelle, les possibilités de transférer encore du trafic des installations à ondes décamétriques sur les installations à ondes métriques seront limitées.

3. Enquête sur le trafic de télécommunications en Australie

3.1 On a admis que cette enquête était représentative des besoins effectifs de trafic à l'époque où elle a été faite, même si l'on devait accepter un niveau de performances inférieur au niveau souhaité. Pendant la durée de l'enquête, on a établi, pour la semaine, la moyenne de chacun des 24 intervalles de temps horaires (TMG) de chaque jour, et on a obtenu ainsi un "jour moyen". L'heure la plus chargée de ce jour moyen servait d'"heure chargée".

4. Normes

4.1 On a adopté comme norme de performances le nombre maximal de contacts établis sur un réseau pendant une période d'une heure quelconque, plutôt que la notion plus familière d'utilisation des circuits, car cela garantit une meilleure qualité de service dans les cas où les messages transmis sont courts. On a pensé obtenir ainsi une estimation plus équitable.

4.2 Pour la méthode décrite dans le présent document, on a adopté l'hypothèse d'un maximum de 45 contacts par heure; cela équivaut à un facteur d'utilisation des voies $p = 0,25$ lorsque la longueur moyenne des messages est de 20 secondes, ou $p = 0,5$ lorsque cette longueur moyenne est de 40 secondes. On comparera ces chiffres à ceux qui sont généralement admis pour l'utilisation des voies, soit : $p = 0,4$ à $0,6$.

4.3 La norme de 45 contacts par heure a été choisie compte tenu du brouillage total entre stations dans un réseau; compte tenu aussi du type d'"heure chargée" considérée et de sa relation avec les variations horaires, journalières et saisonnières de la charge du trafic.

5. Projection du trafic actuel des télécommunications

5.1 Le taux de croissance prévu pour le trafic des communications aériennes en Australie est de 7 % par an. En faisant une projection simple de l'"heure chargée" définie pour l'enquête de 1975 (compte tenu du transfert prévu d'un certain volume de trafic dans les bandes d'ondes métriques), on obtient les résultats consignés dans le Tableau B, qui indique les besoins en voies air-sol dans les bandes d'ondes décamétriques, pour l'Australie.

5.2 Par "voie", on entend ici les moyens par lesquels un service de communication peut être assuré pendant la période considérée. Ainsi, une "voie" peut comporter une famille de trois fréquences pour une couverture sur 24 heures, ou une famille de deux fréquences pour l'exploitation diurne seulement, ou encore une famille de cinq fréquences pour la desserte de zones plus étendues.

TABLEAU B

Subdivision de ZLARN	Année 2 voies	3 voies	4 voies
14A	1982	1992	1998
14B	1980	1990	1996
14C	1983	1993	1999
14D	1981	1991	1997
14E	1984	1994	2000
14F	1983	1993	1999
14G	1986	1996	2002

5.3 Le tableau indique les besoins de l'Australie pour les services au sujet desquels on possède des données sur le trafic antérieur. La précision de la projection est telle que l'on est fondé à conclure que trois voies par subdivision de ZLARN devraient suffire à l'Australie. Ces besoins sont établis sur la base suivante : assurer l'écoulement du trafic de l'"heure chargée", qui se présente généralement pendant les heures diurnes, c'est-à-dire lorsque les bandes les plus favorables sont celles des 4,7, 5,6 et 6,6 MHz. L'Australie a donc besoin fondamentalement d'une famille de trois fréquences comme première voie dans chaque subdivision de ZLARN; les deuxième et troisième familles seraient composées exclusivement de fréquences "diurnes", comme indiqué dans le Tableau C.

6. Autres services nécessaires dans la ZLARN

6.1 Le développement futur de l'industrie du transport aérien tel qu'on peut le prévoir en Australie implique d'autre part qu'on aura certainement besoin de trois autres types de service, en plus de ceux qui ont fait l'objet des calculs ci-dessus par extrapolation des charges de trafic actuelles.

Dans les projections décrites plus haut, on a tenu compte de la transmission de messages longs servant à la diffusion d'informations météorologiques à un service du type "radiodiffusion" réservé expressément à cette fin. En plus d'un réseau complexe d'installations à ondes métriques, l'Australie a besoin d'un ensemble d'installations fonctionnant en ondes décamétriques pour desservir de vastes régions isolées du continent (c'est la seule méthode rentable de communication dans ces régions). Une seule famille de trois fréquences par subdivision de ZLARN suffira pour ce service national VOLMET; on peut en effet utiliser un système de type "cyclique" qui permet à un maximum de six stations de partager la famille de fréquences, les informations météorologiques étant diffusées par roulement, pendant 5 minutes toutes les demi-heures.

6.2 Il faut également prévoir des voies pour le contrôle d'exploitation des compagnies aériennes, afin de faciliter les communications directes entre les aéronefs se trouvant en un endroit quelconque de la ZLARN-14 et une station de base donnée. En admettant qu'un certain partage est possible, les besoins de l'Australie s'élèvent à trois familles, de 5 fréquences chacune. On peut obtenir une indication de la capacité de ces voies en appliquant une formule simple qu'établit une relation entre le nombre de voies nécessaires, le nombre de messages par jour, la longueur moyenne des contacts et l'utilisation acceptable des voies :

X : nombre de voies

N : nombre d'aéronefs

U_A : utilisation des aéronefs (0,5)

C : nombre de contacts par aéronef et par jour

T : longueur des contacts (3 minutes)

ρ : utilisation des voies (0,4)

alors : $X = \dfrac{N.U_A.C.T}{1440\ \rho}$.

Les trois voies dont l'Australie a besoin pour le contrôle d'exploitation à l'échelle nationale permettront donc d'assurer jusqu'à six contacts par aéronef et par jour, pour un maximum de 64 aéronefs sur chaque voie.

6.3 Pour les besoins des recherches et des opérations de sauvetage, l'Australie a besoin dans la ZLARN-14 de sept fréquences, y compris les fréquences internationales de recherches et de sauvetage 3 023 et 5 680 kHz.

TABLEAU C

AUS/50/1 Résumé des besoins de l'Australie, à l'échelle nationale, dans les bandes d'ondes décamétriques attribuées au service mobile aéronautique (R)

Subdivision de ZLARN / Bande, MHz		Besoins de fréquences										
		3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18	22
14A Voie 1		1			1		1					
2				1(1)		1						
3					1		1					
Volmet national			1			1	1					
14B Voie 1	(Note 2)		1(5)			1	1					
2					1		1					
3				1(5)		1						
Volmet national		1				1	1					
14C Voie 1	(Note 3)		1			1	1					
2					1		1					
3				1(1)		1						
Volmet national		1				1	1					
14D Voie 1		1			1		1					
2				1(1)		1						
3					1		1					
Volmet national			1			1	1					
14E Voie 1			1			1	1					
2					1		1					
3				1(1)		1						
Volmet national		1				1	1					
14F Voie 1			1			1	1					
2					1		1					
3				1(1)		1						
Volmet national			1			1	1					
14G Voie 1		1(5)			1		1					
2				1(5)								
3					1		1					
Volmet		1			1		1					
Contrôle d'exploitation national	Note 4		3		3		3		3		3	
Recherches et sauvetage		3			1	1	1	1				
TOTAL	92	10	10	7	15	18	25	1	3	-	3	-

Notes :

1) Protection contre le brouillage diurne seulement.

2) Allotissement également nécessaire pour ces voies dans les subdivisions de ZLARN-14A et 14D, pendant la durée de la période de transition.

3) Allotissement également nécessaire pour ces voies dans les subdivisions de ZLARN-14E et 14F, pendant la durée de la période de transition.

4) Allotissement nécessaire sur toute la ZLARN-14.

5) Allotissement nécessaire sur toute la ZLARN-14 pour faciliter l'exploitation nocturne.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 51-F
8 décembre 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

Etats-Unis d'Amérique

BROUILLAGE DANS LES VOIES ADJACENTES

Il y a lieu de noter ce qui suit :

i) l'UIT et l'OACI ont reconnu que les voies adjacentes ne peuvent généralement pas être utilisées dans la même zone de passage des routes aériennes;

ii) le Plan d'allotissement actuel a été établi de telle manière que des voies adjacentes ne sont généralement pas alloties à la même zone d'allotissement;

iii) le brouillage dans les voies adjacentes est essentiellement fonction des niveaux des émissions parasites, raison pour laquelle on a proposé des spécifications correspondant à l'état de la technique;

iv) l'amélioration des caractéristiques d'affaiblissement des récepteurs n'assure qu'une protection limitée contre le brouillage dans les voies adjacentes.

USA/51/1 Eu égard à ce qui précède, les Etats-Unis sont d'avis qu'il doit être tenu compte du brouillage dans les voies adjacentes lors de l'élaboration d'un Plan révisé d'allotissement de fréquences.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Corrigendum N° 1 au
Document N° 52-F
17 janvier 1978
Original: anglais

SEANCE PLENIERE

Etats-Unis d'Amérique

DESCRIPTION DES LIMITES DES ZLARN ET ALLOTISSEMENTS NECESSAIRES

Dans le document N° 52

- page 2, USA/52/3 MOD 27/151 lire:

USA/52/3 MOD 27/151 (a) Subdivision de ZLARN 11A:

(1) Description des limites: La ligne délimitant cette subdivision part du point 29°N 180°, puis par les points 50°N 164°E, 50°N 130°W, 33°N 130°W, 33°N 153°W, 29°N 153°W, pour revenir à son point de départ 29°N 180°.

(2) Allotissements de fréquences nécessaires: Néant.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 52-F
14 décembre 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

Etats-Unis d'Amérique

DESCRIPTION DES LIMITES DES ZLARN ET ALLOTISSEMENTS NECESSAIRES

Ce document concerne les ZLARN qui présentent un intérêt direct pour les Etats-Unis au point de vue de l'exploitation, ainsi que les allotissements de fréquences correspondants nécessaires. Il se réfère également :

a) aux résultats de la Réunion Télécommunications de l'OACI, à l'échelon Division (Montréal, 1976);

b) à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386 et à la réponse des Etats-Unis à cette lettre-circulaire;

c) à l'enquête officieuse de l'IFRB concernant les modifications envisagées pour les limites des ZLARN.

A. Il convient d'indiquer ce qui suit au sujet des ZLARN qui, pour l'essentiel, présentent de l'intérêt pour les Etats-Unis exclusivement au point de vue de l'exploitation (10A, 11 et subdivision, 12A) :

1. Subdivision de ZLARN 10A : Les Etats-Unis confirment à nouveau les résultats de la Réunion Télécommunications de l'OACI à l'échelon Division, en ce qui concerne la modification des limites et les allotissements de fréquences nécessaires, ces derniers ayant aussi été indiqués dans la réponse à la lettre-circulaire N° 386 de l'IFRB. Nous indiquons une nouvelle fois ces données :

USA/52/1 MOD 27/146 a) Description des limites : La ligne délimitant cette subdivision passe par les points 50°N 164°E, 66°N 169°W; de là, elle passe par le Pôle Nord, puis par le point 50°N 130°W, pour revenir à son point de départ 50°N 164°E.

USA/52/2 b) Allotissements de fréquences nécessaires :

2 850	-	3 025	kHz	-	6
3 400	-	3 500	"	-	5
4 650	-	4 700	"	-	3
5 450	-	5 480	"	-	*
5 480	-	5 680	"	-	6
6 525	-	6 685	"	-	6
8 815	-	8 965	"	-	4
10 005	-	10 100	"	-	2
11 275	-	11 400	"	-	3

* En combinaison avec 5 480-5 680

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

2. ZLARN-11 : Les Etats-Unis proposent une modification des subdivisions de la ZLARN-11 telles qu'elles sont décrites actuellement dans l'Appendice 27 (27/151, 27/152); ils proposent par ailleurs des allotissements de fréquences essentiellement conformes à ceux qui sont indiqués dans la réponse à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386, mais sur une base plus restrictive, dans l'intérêt de l'efficacité d'utilisation du spectre, grâce à une répétition plus poussée des fréquences. Ces éléments seront résumés ci-dessous :

USA/52/3 MOD 27/151 a) Subdivision de ZLARN 11A :

1) Description des limites : La ligne délimitant cette subdivision part du point 29°N 180°, puis par les points 50°N 164°E, 50°N 130°W, 33°N 153°W, 29°N 153°W, pour revenir à son point de départ 29°N 180°.

2) Allotissements de fréquences nécessaires : Néant.

USA/52/4 MOD 27/152 b) Subdivision de ZLARN 11B :

1) Description des limites : La ligne délimitant cette subdivision passe par les points 50°N 130°W, 33°N 130°W, 33°N 119°W, 25°N 98°W, 25°N 65°W, 40°N 65°W, 46°N 67°W, et, de là, la ligne délimitant cette subdivision doit suivre la frontière entre les Etats-Unis et le Canada, passant par le point 50°N 127°W, pour revenir à son point de départ 50°N 130°W.

USA/52/5 2) Allotissements de fréquences nécessaires :

2 850	-	3 025	kHz	-	6
3 400	-	3 500	"	-	8
4 650	-	4 700	"	-	6
5 450	-	5 480	"	-	*
5 480	-	5 680	"	-	9
6 525	-	6 685	"	-	7
8 815	-	8 965	"	-	3
10 005	-	10 100	"	-	1
11 275	-	11 400	"	-	2
13 260	-	13 360	"	-	1
17 900	-	17 970	"	-	2

USA/52/6 ADD 27/152A c) Subdivision de ZLARN 11C :

1) Description des limites : La ligne délimitant cette subdivision passe par les points 25°N 65°W, 40°N 65°W, 40°N 50°W, 25°N 35°W, pour revenir à son point de départ 25°N 65°W.

2) Allotissements de fréquences nécessaires : Néant.

---

* En combinaison avec 5 480 - 5 680.

USA/52/7 3. Subdivision de ZLARN 12A : Les Etats-Unis estiment que la description des limites, telle qu'elle figure dans l'Appendice 27 (27/153), est satisfaisante et qu'elle n'a pas besoin d'être modifiée. Les allotissements de fréquences nécessaires correspondants, tels qu'ils ont été indiqués dans la réponse à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386, sont les suivants :

2 850	-	3 025	kHz	- 1
3 400	-	3 500	"	- 1
4 650	-	4 700	"	- 1
5 450	-	5 480	"	- *
5 480	-	5 680	"	- 1

USA/52/8 B. Les autres subdivisions de ZLARN qui présentent un intérêt direct pour les Etats-Unis au point de vue de l'exploitation sont 6C, 9B et 12D. Ces subdivisions n'intéressent pas exclusivement les Etats-Unis, parce qu'elles s'étendent également sur les territoires des pays d'autres administrations. Les Etats-Unis ne prévoient pas la nécessité de remanier ces limites, mais les discussions qui auront lieu à la Conférence pourraient aboutir à une modification des descriptions des limites, convenue par accord mutuel. De même, les allotissements de fréquences nécessaires devront être déterminés mutuellement, par une adaptation judicieuse des besoins indiqués par toutes les administrations concernées avec lesquelles ces subdivisions sont partagées. Les allotissements que les Etats-Unis jugent nécessaires et qui devraient éventuellement être adaptés de cette façon, sont les suivants, comme indiqué dans la réponse à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386 :

				6C	9B	12D
2 850	-	3 025	kHz	-	-	1
3 400	-	3 500	"	1	1	-
5 450	-	5 480	"	-	-	*
5 480	-	5 680	"	1	1	1
6 525	-	6 685	"	-	-	1
8 815	-	8 965	"	1	-	1
11 275	-	11 400	"	1	-	-

* En combinaison avec 5 480-5 680.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Corrigendum N° 1
au Document N° 53-F
6 février 1978
Original : anglais

COMMISSION 5

République Populaire de Chine

Dans le Document N° 53 :

Page 3

CHN/53/8 MOD 27/130 Subdivision de zone 6D, 14ème ligne - Remplacer 21°N 121°E par 20°N 120° 40'E

Page 5

CHN/53/11 MOD 27/181, lire :

La zone de réception MID-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 50°N 80°E, passe par les points 29°N-80°E 50°N 90°E, 35°N 90°E, 27°N 85°E, 16°N 78°E, 15°N 42°E, 20°N 20°E, 40°N 20°E, 51°N 30°E, 57°N 37°E pour rejoindre le point 50°N 80°E.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 53-F
22 décembre 1977
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

République Populaire de Chine

PROPOSITIONS CONCERNANT LES AMENDEMENTS A APPORTER AUX DESCRIPTIONS DES LIMITES DES ZLAMP, DES ZLARN ET DES ZONES VOLMET DANS L'APPENDICE 27 AU REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS

L'Administration chinoise présente à la Conférence administrative mondiale des radiocommunications du Service mobile aéronautique (R) de l'UIT (février 1978, Genève) les propositions suivantes concernant les amendements à apporter aux descriptions des limites des ZLAMP, de la ZLARN-6 et de certaines zones VOLMET qui intéressent la République Populaire de Chine (Appendice 27 au Règlement des radiocommunications).

1. Zones de passage des lignes aériennes mondiales principales

CHN/53/1 SUP 27/85

ZLAMP - Extrême-Orient (ZLAMP-FE)

Motifs : Conséquence de ADD 27/103A ZLAMP-Est asiatique (ZLAMP-EAS).

CHN/53/2 MOD 27/86

ZLAMP - Moyen-Orient (ZLAMP-~~ME~~ MID)

"Du point 50°N 80°E, par les points ~~31°N-80°E, 29°N-85°E, 08°N-75°E~~, 44°N 94°E, 08°N 76°E, 22°N 56°E, 16°N 42°E, 30°N 30°E, 51°N 30°E, 57°N 37°E, jusqu'au point 50°N 80°E."

Motifs : Déplacer vers l'est la limite orientale de cette ZLAMP, de manière à inclure Urumchi et à répondre ainsi aux besoins des vols internationaux dans cette zone.

CHN/53/3 MOD 27/94

ZLARN - Nord Pacifique (ZLAMP-NP)

"~~Du point 50°N-166°E, par les points 75°N-150°W, 75°N-90°W, 55°N-110°W, 46°N-122°W, 50°N-170°W, 33°N-138°E, 52°N-132°E, jusqu'au point 50°N-166°E.~~

Du Pôle Nord, par les points 60°N 135°W, 47°N 118°W, 30°N 165°W, 30°N 115°E, 41°N 116°E, 55°N 135°E, jusqu'au Pôle Nord."

Motifs : Déplacer vers l'ouest la limite occidentale de cette ZLAMP, de manière à inclure Pékin et Shanghaï, afin de répondre aux besoins des vols internationaux dans cette zone.

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

CHN/53/4 MOD 27/102 ZLAMP - Sud-est asiatique (ZLAMP-SEA)

"~~Du point 29°N 85°E, par les points 15°N 105°E, 00° 135°E, 00° 168°E, 35°S 150°E, 35°S 116°E, 08°N 75°E, jusqu'au point 29°N 85°E.~~

Du point 26°N 130°E, par les points 00° 130°E, 00° 135°E, 12°S 145°E, 12°S 160°E, 25°S 155°E, 40°S 150°E, 35°S 115°E, 18°N 62°E, 26°N 65°E, jusqu'au point 26°N 130°E."

Motifs : Déplacer les limites orientale et occidentale de cette ZLAMP, de manière à répondre aux besoins des vols internationaux dans cette zone.

CHN/53/5 ADD 27/103A ZLAMP - Est asiatique (ZLAMP-EAS)

"Du point 55°N 124°E, par les points 37°N 145°E, 26°N 130°E, 00° 130°E, 00° 80°E, 18°N 62°E, 37°N 67°E, 55°N 80°E, jusqu'au point 55°N 124°E."

Motifs : Créer cette nouvelle zone pour répondre aux besoins des vols internationaux, compte tenu de la suppression de la ZLAMP-FE par suite SUP 27/85.

CHN/53/6 ADD 27/103B ZLAMP - Nord et centre asiatique (ZLAMP-NCA)

"Du Pôle Nord, par les points 75°N 10°E, 60°N 25°E, 30°N 25°E, 30°N 73°E, 37°N 73°E, 49°N 85°E, 42°N 97°E, 42°N 110°E, 54°N 123°E, 47°N 131°E, 40°N 131°E, 30°N 135°E, 65°N 170°W, jusqu'au Pôle Nord."

Motifs : Comme la limite septentrionale de la nouvelle ZLAMP-EAS suit le parallèle 55°N, les besoins des exploitations aériennes entre la Chine et l'URSS pourraient être satisfaits. Il n'est donc pas nécessaire que la partie sud-est de la nouvelle ZLAMP-NCA chevauche la ZLAMP-EAS et englobe Pékin et la région nord-est de la République Populaire de Chine.

2. Zones des lignes aériennes régionales et nationales

CHN/53/7 MOD 27/128 Subdivision de zone 6B

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant ~~approximativement~~ du point 49°N 88°E, ~~longe la frontière sino-soviétique jusqu'au point 37°N 75°E et, de là, elle se dirige vers l'est le long de la frontière méridionale de la Chine jusqu'à la côte de la mer de Chine méridionale. De là, elle continue en longeant les eaux territoriales au sud de l'île de Haïnan et passe par les points 20°N 113°E.~~ 39°49'41"N 124°10'06"E, passe par les points 39°31'51"N, 124°06'31"E, 39°N 124°E, 32°30'N 124°E, 32°30'N 126°50'E, 26°N 125°E, 25°N 123°E, 21°N 121°30'E, 20°N 120°40'E, 20°N 176°W, 50°N 164°E, 43°N 147°E, puis se dirige vers l'ouest en passant entre les eaux territoriales japonaises et soviétiques ~~et longe ensuite la frontière séparant la Chine et l'URSS et la frontière séparant la Chine et la Mongolie pour rejoindre approximativement le point 49°N 88°E~~, et longe ensuite la frontière

séparant la République Populaire Démocratique de Corée et l'URSS, puis la frontière séparant la Chine et la République Populaire Démocratique de Corée, pour rejoindre le point 39°49'41"N 124°10'06"E.

Motifs : Modifications résultant de ADD 27/132A, Subdivision de zone 6G.

CHN/53/8 MOD 27/130

Subdivision de zone 6D

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point de rencontre des frontières de la Chine, de l'Inde et de la Birmanie, se dirige vers le sud en longeant la frontière séparant la Birmanie et l'Inde, et la Birmanie et le ~~Pakistan~~ Bangladesh, et atteint le golfe de Bengale; de là, elle longe la côte de Birmanie jusqu'à son point le plus méridional. Elle se dirige ensuite vers l'île de Weh (au large de la côte septentrionale de Sumatra) et de là passe par les points 02°S 92°E, 10°S 92°E jusqu'au point 10°S 110°E; de là, elle remonte vers le nord en suivant le méridien 110°E et longe ensuite la limite de la subdivision de la zone 6C ~~et passe par les points 20°N 130°E et 20°N 113°E. Elle se dirige vers le sud en contournant l'île de Hainan, et~~ jusqu'au point 04°N 130°E. Puis elle passe par les points 20°N 130°E, 21°N 121°E, 18°N 119°E, 14°N 119°E, 10°N 118°E, 08°N 116°E, 04°N 113°E, 03°30'N 112°E, 06°N 108°E, 10°N 110°E, 15°N 110°E, 18°N 108°E, 18°N 107°E, 20°N 107°E, 20°N 108°E, 21°32'52"N 108°E. De là, elle longe la frontière séparant la Chine du Viet-Nam ~~du Nord~~, et ensuite les frontières séparant la Chine du Laos et la Chine de la Birmanie pour revenir à son point de départ au point de rencontre des frontières de la Chine, de l'Inde et de la Birmanie.

Motifs : Modifications résultant de ADD 27/132A, Subdivision de la zone 6G.

CHN/53/9 MOD 27/132

Subdivision de zone 6F

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point ~~de rencontre des frontières de la Chine, de l'Inde et de la Birmanie, se dirige vers le nord-est jusqu'au méridien 100°E. Elle longe ce méridien jusqu'à la limite septentrionale de la subdivision de zone 6B, se dirige ensuite vers l'est en suivant cette limite jusqu'au 147°E, de là, elle passe par les points 20°N 130°E, 04°N 130°E, puis elle se dirige vers l'ouest en suivant la limite de la subdivision de zone 6D jusqu'au point de rencontre des frontières de la Chine, de l'Inde et de la Birmanie.~~ 39°49'41"N 124°10'06"E, passe par les points 39°31'51"N 124°06'31"E, 39°N 124°E, 32°30'N 124°E, 32°30'N 126°50'E, 26°N 125°E, 25°N 123°E, 21°N 121°30'E, 18°N 119°E, 14°N 119°E, 10°N 118°E, 08°N 116°E, 04°N 113°E, 03°30'N 112°E, 06°N 108°E, 10°N 110°E, 15°N 110°E, 18°N 108°E, 18°N 107°E, 20°N 107°E, 20°N 108°E, 21°32'52"N 108°E. Elle longe ensuite

les frontières séparant la Chine et le Viet-Nam, la Chine et le Laos et la Chine et la Birmanie jusqu'au point de rencontre des frontières séparant la Chine, l'Inde et la Birmanie. De là, elle se dirige vers le sud en longeant les frontières séparant la Birmanie et l'Inde et la Birmanie et le Bangladesh et atteint le golfe de Bengale, en longeant la côte de Birmanie jusqu'à son point le plus méridional, puis atteint l'île de Weh (au large de la côte septentrionale de Sumatra). De là, elle passe par les points 02°S 92°E, 10°S 92°E, 10°S 110°E, puis remonte vers le nord en suivant le méridien 110°E et longe ensuite la limite de la subdivision de zone 6C jusqu'au point 04°N 130°E. Elle passe ensuite par les points 20° N 130°E, 43°N 147°E, puis se dirige vers l'ouest entre les eaux territoriales japonaises et soviétiques et longe la frontière séparant la République Populaire Démocratique de Corée et l'URSS et la Chine et la République Populaire Démocratique de Corée jusqu'au point 39°49'41"N 124°10'06"E.

Motifs : Modifications résultant de ADD 27/132A, Subdivision de zone 6G.

CHN/53/10 ADD 27/132A Nouvelle subdivision de zone 6G

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point 21°32'52"N 108°E sur la frontière séparant la Chine et le Viet-Nam, longe la frontière nationale de la partie continentale de la République Populaire de Chine jusqu'au point 39°49'41"N 124°10'06"E sur la frontière séparant la Chine et la République Populaire Démocratique de Corée, puis elle passe par les points 39°31'51"N 124°06'31"E, 39°N 124°E, 32°30'N 124°E, 32°30'N 126°50'E, 26°N 125°E, 25°N 123°E, 21°N 121°30'E, 18°N 119°E, 14°N 119°E, 10°N 118°E, 08°N 116°E, 04°N 113°E, 03°30'N 112°E, 06°N 108°E, 10°N 110°E, 15°N 110°E, 18°N 108°E, 18°N 107°E, 20°N 107°E, 20°N 108°E, pour revenir au point 21°32'52"N 108°E.

Motifs : Telles qu'elles sont décrites dans la version actuelle de l'Appendice 27, les parties intéressant la République Populaire de Chine dans la délimitation de la ZLARN-6 et de ses subdivisions ne sont pas conformes à la logique. Etant donné le grand développement que connaissent les lignes aériennes nationales de la Chine, il est proposé de créer, dans la ZLARN-6, une nouvelle subdivision de zone 6G qui engloberait toutes les lignes aériennes nationales de la Chine pour répondre aux besoins du contrôle de la circulation des aéronefs. Il y aurait lieu de supprimer, dans l'Appendice 27, toutes les parties des subdivisions de zone 6B, 6D et 6F qui couvrent la Chine.

3. Zones VOLMET

CHN/53/11 MOD 27/181

La zone de réception MID-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 50°N 80°E, passe par les points 50°N 90°E, ~~29°N-80°E,~~ 35°N 90°E, 27°N 85°E, 16°N 78°E, ~~15°N-42°E,-20°N-20°E,-40°N-20°E,~~ 22°N 56°E, 16°N 42°E, 30°N 30°E, 51°N 30°E, 57°N 37°E, pour rejoindre le point 50°N 80°E.

Motifs : Inclure Urumchi dans cette zone de réception.

CHN/53/12 MOD 27/184

La zone d'allotissement SEA-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point ~~29°N-86°E,~~ 55°N 75°E, passe par les points 55°N 135°E, 45°N 135°E, 35°N 130°E, 10°N 130°E, 10°S 155°E, 35°S 155°E, 35°S 116°E, 08°N 75°E, 26°N 65°E, ~~15°N-105°E~~, pour rejoindre le point ~~29°N-86°E,~~ 55°N 75°E.

CHN/53/13 MOD 27/185

La zone de réception SEA-MET est délimitée par une ligne qui, partant ~~du point 35°N-50°E passe par les points 30°N-90°E,-10°N-180°,-40°S-180°,-48°S-170°E,-35°S-116°E,-08°N-75°E,-10°N-50°E,-pour rejoindre le point 35°N-50°E.~~ du point 55°N 50°E, passe par les points 55°N 180°, 50°S 180°, 50°S 70°E, 08°N 70°E, 08°N 50°E, pour rejoindre le point 55°N 50°E.

Motifs : Pour répondre aux besoins des vols internationaux dans cette zone.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 54-F
18 janvier 1978
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

République des Philippines

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

L'Administration de la République des Philippines propose l'addition de la résolution ci-après :

PHL/54/1 ADD

RESOLUTION N° Aer7

relative à la mise en oeuvre des nouvelles dispositions concernant les bandes d'ondes décamétriques attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R) entre 2 850 et 17 970 kHz

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour le service mobile aéronautique (R) de Genève (1978),

considérant

a) que chacune des bandes d'ondes décamétriques attribuées à titre exclusif au service mobile aéronautique (R) par la Conférence administrative des radiocommunications de Genève (1959) et modifiées par la Conférence administrative extraordinaire des radiocommunications de Genève (1966) a été modifiée une nouvelle fois par la présente Conférence, pour permettre l'utilisation des techniques de la bande latérale unique;

b) qu'un très grand nombre de stations d'aéronef et de stations aéronautiques seront transférées des fréquences utilisées actuellement sur les nouvelles fréquences et les nouvelles voies désignées par la présente Conférence;

c) qu'il convient de modifier les assignations de fréquence le plus rapidement possible, afin que les avantages procurés par les nouvelles voies désignées par la présente Conférence puissent être obtenus dans les délais les plus brefs;

d) que le transfert des assignations devrait entraîner le minimum de perturbations dans le service fourni par chaque station;

e) que le transfert des assignations devrait se faire de telle façon qu'il n'y ait pas de brouillages nuisibles entre les stations concernées, durant la période de mise en oeuvre;

f) que les Actes finals de la présente Conférence entreront en vigueur le 1er avril 1979;

g) que le Plan révisé d'allotissement de fréquences contenu dans l'Appendice 27(Rév.) entrera en vigueur le 1er février 1983,

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

reconnaissant

a) que le service mobile aéronautique (R) est un service de sécurité;

b) que certaines fréquences ont été alloties pour une utilisation mondiale,

décide

1. que, pour appliquer les décisions de la présente Conférence concernant les nouvelles dispositions relatives aux bandes d'ondes décamétriques attribuées au service mobile aéronautique (R), il convient de suivre une procédure méthodique pour le transfert des services existants des anciennes assignations sur les nouvelles assignations et pour l'introduction de nouveaux services;

2. que, pendant la période allant de l'entrée en vigueur des Actes finals de la présente Conférence, le 1er avril 1979, à l'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences contenu dans l'Appendice 27(Rév.), le 1er février 1983, le passage à l'exploitation avec bande latérale unique se fera selon les modalités suivantes :

2.1 la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence) de la voie à bande latérale unique située dans la moitié supérieure de l'ancienne voie à double bande latérale sera la même que la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence) de cette voie;

2.2 la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence) de la voie à bande latérale unique située dans la moitié inférieure de l'ancienne voie à double bande latérale sera inférieure de 3 kHz à la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence) de l'ancienne voie à double bande latérale;

2.3 que, jusqu'au 1er février 1983, les stations aéronautiques et les stations d'aéronef dotées d'équipements à bande latérale unique pourront utiliser soit la moitié de l'ancienne voie à double bande latérale (la fréquence de l'onde porteuse (référence) à bande latérale unique étant celle spécifiée aux alinéas 2.1 et 2.2 ci-dessus), soit une voie du nouveau plan de fréquences, étant entendu qu'aucun brouillage ne devra être causé aux utilisateurs existants des voies du plan actuel. L'utilisation des voies concernées sera coordonnée avec l'Organisation de l'aviation civile internationale, conformément aux dispositions du numéro (MOD) 27/20 de l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications;

3. que, à la date du 1er février 1983, les fréquences indiquées dans l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications seront remplacées par les fréquences figurant dans la section II, Article I, de l'Appendice 27(Rév.);

4. que, sauf indication contraire dans les Actes finals de la présente Conférence, les stations radiotéléphoniques du service mobile aéronautique (R) fonctionnant dans les bandes comprises entre 2 850 et 17 970 kHz devront satisfaire aux conditions suivantes :

4.1 aucun équipement à double bande latérale ne pourra être installé dans les stations d'aéronef après le 1er avril 1979; toutefois, les administrations s'efforceront de ne plus installer des équipements à double bande latérale le plus tôt possible avant le 1er avril 1979;

4.2 aucun équipement à double bande latérale ne pourra être installé dans les stations aéronautiques après le 1er avril 1979; les stations aéronautiques devront pouvoir fonctionner avec bande latérale unique à une date aussi rapprochée que possible; par ailleurs, elles devront mettre fin aux émissions à double bande latérale à une date aussi rapprochée que possible et, en tout état de cause, au plus tard le 1er février 1983;

4.3 jusqu'au 1er février 1983, les stations aéronautiques et les stations d'aéronef équipées pour l'exploitation à bande latérale unique devront aussi être équipées pour faire des émissions de la classe A3H compatibles avec la réception par les équipements à double bande latérale;

4.4 à partir du 1er février 1983, seules seront autorisées les classes d'émission A2H, A3J, A7J et A9J.

Motifs : La mise en vigueur de l'appendice 27(Rév.) exige un passage méthodique au nouveau plan. Après mûre réflexion, nous estimons que toute utilisation de la double bande latérale devrait définitivement prendre fin le 1er février 1983, étant donné que tous les intéressés ont disposé d'un délai largement suffisant pour opérer le passage nécessaire à l'exploitation avec bande latérale unique.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 55-F
18 janvier 1978
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

République des Philippines

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

Description des limites des zones et subdivisions de zones des lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN)

PHL/55/1 MOD 27/130 Subdivision de zone 6D

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point de rencontre des frontières de la Chine, de l'Inde et de la Birmanie, se dirige vers le sud en longeant la frontière séparant la Birmanie et l'Inde, et la Birmanie et le Pakistan, et atteint le golfe de Bengale; de là, elle longe la côte de Birmanie jusqu'à son point le plus méridional. Elle se dirige ensuite vers l'île de Weh (au large de la côte septentrionale de Sumatra) et de là passe par les points 02°S 92°E, 10°S 92°E jusqu'au point 10°S 110°E; de là, elle se dirige vers l'est jusqu'au point 10°S 141°E et remonte vers le nord jusqu'au point 04°S 141°E; elle rejoint ensuite le point 04°N 130°E, puis elle passe par les points 20°N 130°E et 20°N 113°E. Elle se dirige vers le sud en contournant l'île de Haïnan, et longe la frontière séparant la Chine du Viet-Nam du Nord, et ensuite les frontières séparant la Chine du Laos et la Chine de la Birmanie pour revenir à son point de départ au point de rencontre des frontières de la Chine, de l'Inde et de la Birmanie.

Motifs : Dans la région ASIATIQUE, la délimitation des ZLARN définie dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications ne permet pas d'assurer le Service mobile aéronautique (R) aux vols régionaux entre l'Indonésie et les Philippines ou entre l'Indonésie et la partie de Bornéo qui fait partie de la Malaisie. Les conséquences de cette situation sont ressenties actuellement dans les vols trans-frontières entre Davao et Menado, Zamboanga et Tarakan, ainsi qu'en d'autres lieux semblables.

L'Indonésie, la Malaisie et les Philippines étant des archipels, on prévoit qu'un plus grand nombre de vols régionaux ou trans-frontières auront lieu dans l'avenir entre les îles, par suite du développement économique de la région. L'absence de ce service de communication en route air/sol portera, par conséquent, préjudice à la sécurité, l'efficacité, la régularité et l'économie de ces vols. Il est donc nécessaire de modifier les limites des ZLARN existantes et d'allotir aux ZLARN des fréquences communes adéquates pour que les stations au sol et les stations d'aéronef situées dans la zone concernée puissent fonctionner et s'aider mutuellement.

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 56-F
20 janvier 1978
Original : français

SEANCE PLENIERE

République du Zaïre

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

TABLE DES MATIERES

	PAGES
PARTIE I - INTRODUCTION	2
PARTIE II - OBJECTIFS	3
PARTIE III - METHODE DE PRESENTATION	4
PARTIE IV - PROJET DE REVISION DES PARTIES I ET II DE L'APPENDICE 27	5
Partie I - Dispositions générales	5
Section I. Définitions	5
Section II. Principes techniques et d'exploitation	5
A. Caractéristiques des voies	5
B. Courbes indiquant les portées de brouillage	11
C. Classes d'émission et puissance	11
Partie II - Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) dans ses bandes exclusives entre 2 850 et 22 000 kHz	11
Section I. Description des limites des zones et subdivision de zones	13
Section II. Allotissement des fréquences au service mobile aéronautique (R)	14
Article 1 - Plan d'allotissement de fréquences (par zones)	14
Article 2 - Plan d'allotissement de fréquences (par ordre numérique)	15
PARTIE V - PROPOSITION D'AMENDEMENTS AU REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS	42
PARTIE VI - RESOLUTIONS ET RECOMMANDATIONS	47
Annexes : Annexe 1 2ème proposition de la limite des ZLAMP dans la zone AFI	60
Annexe 2 1ère proposition de la limite des ZLAMP dans la zone AFI	61
Annexe 3 Demande de fréquences de la République du Zaïre	62

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

PROPOSITIONS DE LA REPUBLIQUE DU ZAIRE POUR LA CONFERENCE ADMINISTRATIVE MONDIALE DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R) GENEVE, FEVRIER 1978

PARTIE I

INTRODUCTION

1.1 La République du Zaïre, consciente de l'importance du rôle que joue l'Union Internationale des Télécommunications en matière de la promotion, de l'évolution et de l'utilisation des télécommunications, dans l'intérêt de l'humanité tout entière, réitère sa permanente disponibilité et volonté de participer, de concert avec d'autres nations équipées ou non, à toute réunion ou conférence régionale ou internationale, dans le but d'y apporter sa modeste contribution pour la réussite de l'oeuvre commune.

1.2 La forte augmentation de la densité de la circulation aérienne, au cours de ces dernières années, sur les voies aériennes nationales ou internationales, admet pour conséquence que les pays Membres de l'UIT, souffrent actuellement d'une pénurie d'assignations en fréquences pour le service mobile aéronautique (R) en ondes décamétriques, faute de la limitation du spectre de ces ondes due à la concurrence qui existe entre les services radioélectriques de l'Aviation civile internationale.

1.3 Cette insuffisance de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) est occasionnée :

a) D'abord, par l'incapacité d'assurer en permanence des liaisons de contrôle d'exploitation à grande distance, avec les réseaux radiotéléphoniques en ondes décamétriques actuels, exploités conformément aux pratiques recommandées par l'OACI; elle se justifie en ce que :

1°) les fréquences qu'utilisent ces réseaux téléphoniques sont alloties à des zones géographiques déterminées (ZLAMP et ZLARN). Elles ne peuvent de ce fait être employées pour des liaisons entre les exploitants et leurs aéronefs dans le monde entier;

2°) le mode et les méthodes d'exploitation, les fréquences employées et la charge de trafic dépendent des services de la circulation aérienne couverts par une région d'information de vol, c'est-à-dire par les distances ne dépassant habituellement pas 1.000 milles marins;

3°) les fréquences supérieures à 19 MHz ne sont pas employées. Ce qui limite, dans certaines conditions de propagation, les possibilités de liaison à grande distance.

Ainsi, la pénurie d'assignations en fréquences suscite la nécessité urgente de l'établissement d'un nouveau plan d'allotissement de fréquences pouvant contenir tous les besoins du service mobile aéronautique (R) jusqu'à l'an 2.000. Les fréquences alloties de ce nouveau plan doivent être réparties en tenant compte :

- soit du partage dans le temps entre les zones géographiques différentes
- soit du partage des mêmes familles des fréquences ou des mêmes fréquences à l'intérieur d'une zone géographique donnée selon la charge des voies et la distribution du trafic aérien des compagnies aériennes intéressées.

b) Ensuite par le besoin pressant de revoir les limites des zones ZLAMP, ZLARN et VOLMET, sans pour autant apporter des modifications à la validité du principe des zones d'allotissement et de réception correspondantes à ces trois zones.

En effet, il s'avère nécessaire de créer des ZLAMP dans le monde entier avec un chevauchement raisonnable des zones dans le but de réduire au minimum les changements des fréquences durant les vols à grande distance.

Les nécessités régionales incitent à la modification des limites de certaines ZLARN ou des subdivisions internes de ces zones couvrant certains territoires d'une part, et d'autre part des familles de fréquences correspondantes à ces ZLARN...

L'amélioration de la qualité des émissions ou des réceptions des informations météorologiques, nécessaires à la commande des vols à grande distance, nécessite soit l'extension de certaines zones VOLMET, soit l'ouverture de nouvelles stations radioélectriques pour les communications VOLMET.

1.4 Avec l'évolution, les exploitants d'aéronefs ont un besoin permanent et poussé de télécommunications pour assurer les mouvements des appareils dans des bonnes conditions de sécurité et d'efficacité.

Le mode de ces télécommunications doit être celui des télécommunications en ondes décamétriques; et celles-ci demeureront pour toujours le mode de communication à distance, par excellence, du service mobile aéronautique (R), malgré l'existence d'autres moyens de transmissions modernes.

1.5 Devant la complexité des problèmes du partage du spectre de fréquence et de revision des limites des zones ZLAMP, ZLARN et VOLMET aux fins de satisfaire les besoins de tous les exploitants mondiaux d'aéronefs du service mobile aéronautique (R), la nécessité d'accroître l'importance de l'OACI dans le monde entier se pose avec acuité.

Dans ce cadre, la Conférence administrative mondiale du service mobile aéronautique (R) de 1978 est appelée à réexaminer le rôle et l'autorité de l'OACI en matière de règlement de l'élaboration des plans d'assignations de fréquences et des procédures de coordination en vue de faciliter la mise en application des décisions de la conférence susmentionnée.

PARTIE II

OBJECTIFS

Dans le but de répondre aux exigences nationales ou internationales en matière de service mobile aéronautique (R), la République du Zaïre propose :

1. Sur le plan mondial

a) d'augmenter la quantité des voies à ondes décamétriques à la disposition du service mobile aéronautique (R), d'une part, en se fondant sur l'application de la technique de la bande latérale unique (BLU), qui offre l'avantage certain de multiplier au moins par deux le nombre de fréquences disponibles et d'autre part, en ajoutant la bande de 21 960 à 22 000 kHz dans le but d'accroître les possibilités de liaison à grande distance;

b) d'introduire, de façon universelle, l'emploi de la bande latérale unique dans les transmissions radiotéléphoniques du service mobile aéronautique (R);

c) d'établir un nouveau plan d'allotissement des fréquences radioélectriques dans les bandes d'ondes décamétriques prévues pour ce service;

d) de permettre, par conséquent, l'emploi de familles de fréquences utilisables de part et d'autre des limites des ZLAMP et ZLARN, par les exploitants d'aéronefs, pour les besoins de la sécurité et de la régularisation des vols, dans les voies utilisées pour des opérations autres que le contrôle de la circulation aérienne;

e) de mettre en oeuvre un système de contrôle efficace d'exploitation de portée mondiale;

f) d'approuver ou de modifier les propositions d'amendements au Règlement des radiocommunications et des résolutions et recommandations retenues par la Réunion des télécommunications à l'Echelon Division de Montréal 1976.

2. Sur le plan régional

Compte tenu des changements intervenus dans la structure des routes nationales ou internationales, l'Administration du Zaïre suggère :

La modification des zones : ZLAMP, ZLARN et VOLMET, le concernant de la manière suivante :

a) de modifier ou de rejeter la Recommandation 2/6 e/ du document 9187 COM/76 de la Réunion des Télécommunications à l'Echelon Division dans laquelle les ZLAMP-NSA-1 et NSA-2 constituent l'unique ZLAMP-AFI :

1°) soit en étendant vers l'ouest, la limite sud-ouest de la ZLAMP-AFI suivant la carte de l'annexe 1, et de maintenir la ZLARN 7B dans le but de respecter l'unité politico-administrative de la République du Zaïre;

2°) soit en rejetant la Recommandation 2/6 e/ du document 9187 COM/76 susmentionnée, car elle n'englobe pas toute l'Afrique suivant les raisons avancées pour justifier son existence; et de garder les subdivisions antérieures de ZLAMP-NSA-1 et NSA-2 modifiées selon la carte de l'annexe 2 sur laquelle elles portent les dénominations de ZLAMP-AFI-1 et ZLAMP-AFI-2. La ZLARN devant être maintenue pour respecter l'unité politico-administrative du Zaïre.

b) D'accepter les définitions plus satisfaisantes de la Zone d'allotissement AFI-MET et de la Zone de réception AFI-MET; dans le but d'obtenir les informations météorologiques nécessaires aux VOLS internationaux au-dessus de l'Afrique.

Des légères corrections seront apportées aux textes mentionnés aux points MOD 27/174 et MOD 27/175 du document 9187, COM/76.

c) Des amendements, généraux et particuliers concernant la République du Zaïre et les pays limitrophes, à l'appendice 27.

d) Des émissions ATIS ou OFIS VOLMET sur RTF du VOR seront assurées à partir des aérodromes internationaux de la République du Zaïre, conformément à la Recommandation 14/19 du document 7474/20, AFI V.

PARTIE III

METHODE DE PRESENTATION

Note 1.- Les conventions utilisées pour souligner ou biffer le texte existant ainsi que l'usage des symboles NOC, SUP, MOD et ADD, ont la signification qui leur est donnée habituellement :

ADD = Adjonction d'un nouveau paragraphe;

MOD = Modification d'un paragraphe;

SUP = Suppression d'un paragraphe existant;

NOC = Paragraphe conservé sans changement.

Note 2.- Les mots soulignés correspondent à du texte nouveau. Les mots rayés en tireté indiquent un texte supprimé.

Note 3.- La numérotation des paragraphes qui suivent est conforme à celle des paragraphes correspondants de l'appendice 27.

PARTIE IV

PROJET DE REVISION DES PARTIES I ET II
DE L'APPENDICE 27

PARTIE I

DISPOSITIONS GENERALES

Section I. Définitions

1. Plan d'allotissement de fréquences

NOC 27/1 à 27/8

ZAI/56/1 MOD 27/9

Une famille de fréquences du service mobile aéronautique ~~est un groupe de~~ contient au minimum deux fréquences choisies dans différentes bandes du service mobile aéronautique (R); elle est destinée à l'établissement de communications entre les stations d'aéronef~~s en vol~~ et les stations aéronautiques correspondantes quelles que soient les heures, ~~et les distances.~~ à l'intérieur de la zone d'utilisation autorisée (voir numéros 27/189 à 27/207).

Motifs : 1. Préciser la définition et l'aligner avec celle qui est donnée au numéro 33 du Règlement des radiocommunications.

2. Le terme "en vol" n'étant pas défini dans le Règlement des radiocommunications, risque de donner lieu à différentes interprétations.

Section II. Principes techniques et d'exploitation appliqués pour l'établissement du Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R)

ZAI/56/2 MOD du titre A. ~~Détermination de la largeur des voies~~

A. Caractéristiques des voies

Motifs : La subdivision A traite des caractéristiques générales des voies.

Espacements entre fréquences

ZAI/56/3 MOD 27/10

~~Les~~ Un espacement~~s entre~~ de fréquences ~~qu'indique le tableau suivant suffisent~~ de 3 kHz entre les fréquences des ondes porteuses (fréquences de référence) suffit pour permettre l'emploi de systèmes de communication qui utilisent les classes d'émission dont il est question aux numéros 27/49 à ~~27/53~~ 27/52 dans les bandes de fréquences entre 2850 kHz et 22 000 kHz attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R). Les fréquences des ondes porteuses (fréquences de référence) des voies indiquées dans le Plan sont des multiples entiers de 1 kHz.

BANDE (kHz)	ESPACEMENT	BANDE	ESPACEMENT
2 850 - 3 025	3	8 815 - 8 165	3
3 400 - 3 500	3	10 005 - 10 100	3
4 650 - 4 700	3	11 275 - 11 400	3
5 450 - 5 480	3	13 260 - 13 360	3
5 480 - 5 680	3	17 900 - 17 970	3
6 525 - 6 685	3	21 960 - 22 000	3

Motifs : Il est suggéré que l'équipement soit réalisé de manière à fonctionner sur des multiples entiers de 1 kHz afin d'éviter les inconvénients d'ordre économique et d'exploitation que l'on pourrait rencontrer si les fréquences des voies étaient des multiples d'une fréquence inférieure à 1 kHz.

ZAI/56/4 MOD 27/11

~~a) On suppose que~~, Pour les émissions radiotéléphoniques, les fréquences ~~de modulation~~ audibles ont pour limites ~~supérieure~~ 300 et ~~3 000~~ 2 700 Hz; ~~et que~~ pour les autres classes d'émission autorisées, la largeur de bande occupée ne dépasse pas ~~celle~~ la limite supérieure des émissions de classe A3J. Toutefois, la spécification de ces limites n'implique aucune restriction quant à leur extension, en ce que les émissions autres que celles de la classe A3J, à condition que les limites relatives aux émissions non désirées soient respectées.

Note : Pour les types d'émetteur de station d'aéronef installés avant le 1er février 1983, les fréquences audibles sont limitées à 3 000 Hz.

Motifs : Définir une largeur de bande de fréquences audibles nécessaire pour l'utilisation de la classe d'émission A3J et compatible avec un espacement de voies de 3 kHz; permettre la mise en oeuvre d'autres classes d'émission permises.

ZAI/56/5 MOD 27/12

Afin d'éviter les brouillages nuisibles susceptibles de résulter de l'emploi simultané d'une même voie pour des émissions de classes différentes, l'utilisation pour les diverses classes d'émission autres que A3J et A2H des voies indiquées au numéro 27/16, telles qu'elles résultent du tableau adjoint au numéro 27/10, fera l'objet d'accords particuliers entre les administrations intéressées.

Motifs : Compatibilité avec l'exploitation à bande latérale unique.

ZAI/56/6 SUP 27/13

Motifs : Conséquence de l'application de la technique de la bande latérale unique au service mobile aéronautique (R).

ZAI/56/7 SUP 27/14

Motifs : N'est plus applicable.

ZAI/56/8 MOD 27/15

Les accords visés aux numéros ~~27/12 et 27/14~~ au numéro 27/12 seront conclus en vertu des dispositions des articles de la Convention internationale des télécommunications intitulés "~~Accords particuliers~~" "Arrangements particuliers".

Motifs : Par souci de clarification

ZAI/56/9 MOD 27/16

On trouvera dans le tableau ci-après la liste des fréquences des ondes porteuses (fréquences de référence) à allotir dans les bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R), sur la base des espacements entre fréquences spécifiées au numéro 27/10 (ZAI/56/3).

Motifs : 1. Indiquer clairement que les fréquences indiquées dans le plan d'allotissement sont des fréquences porteuses.

2. Présenter le tableau des fréquences sous la même forme que celui de l'appendice 27(Rév.).

3. Remplacer le tableau existant par un nouveau tableau faisant apparaître un espacement de fréquence de 3 kHz, par suite de la MOD 27/10.

ZAI/56/9A

kHz

2850 - 3025		3400 - 3500	4650 - 4700	5480 - 5680		6525 - 6685	
2851	2953	3401	4651	5481	5583	6526	6628
2854	2956	3404	4654	5484	5586	6529	6631
2857	2959	3407	4657	5487	5589	6532	6634
2860	2962	3410	4660	5490	5592	6535	6637
2863	2965	3413	4663	5493	5595	6538	6640
2866	2968	3416	4666	5496	5598	6541	6643
2869	2971	3419	4669	5499	5601	6544	6646
2872	2974	3422	4672	5502	5604	6547	6649
2875	2977	3425	4675	5505	5607	6550	6652
2878	2980	3428	4678	5508	5610	6553	6655
2881	2983	3431	4681	5511	5613	6556	6658
2884	2986	3434	4684	5514	5616	6559	6661
2887	2989	3437	4687	5517	5619	6562	6664
2890	2992	3440	4690	5520	5622	6565	6667
2893	2995	3443	4693	5523	5625	6568	6670
2896	2998	3446	4696	5526	5628	6571	6673
2899	3001	3449	(16) voies	5529	5631	6574	6676
2902	3004	3452	*4699	5532	5634	6577	6679
2905	3007	3455		5535	5637	6580	6682
2908	3010	3458		5538	5640	6583	
2911	3013	3461		5541	5643	6586	(53) voies
2914	3016	3464	5450 - 5480	5544	5646	6589	
2917	3019	3467	REGION 2	5547	5649	6592	
2920	3023(R/OR)	3470	5451	5550	5652	6595	
2923		3473	5454	5553	5655	6598	
	(58) voies		5457				
2926		3476	5460	5556	5658	6601	
2929		3479	5463	5559	5661	6604	
2932		3482	5466	5562	5664	6607	
2935		3485	5469	5565	5667	6610	
2938		3488	5472	5568	5670	6613	
2941		3491	5475	5571	5673	6616	
2944		3494		5574	5676	6619	
2947		3497	(9) voies	5577	5680(R/OR)	6622	
2950			*5478	5580		6625	
		(33) voies			(67) voies		

* Bande de garde

8815 - 8965		10005 - 10100	11275 - 11400		13260 - 13360	17900 - 17970
8816	8921	10006	11276	11384	13261	17901
8819	8924	10009	11279	11387	13264	17904
8822	8927	10012	11282	11390	13267	17907
8825	8930	10015	11285	11393	13270	17910
8828	8933	10018	11288	11396	13273	17913
8831	8936	10021	11291		13276	17916
8834	3939	10024	11294	(41) voies	13279	17919
8837	8942	10027	11297	*11399	13282	17922
8840	8945	10030	11300		13285	17925
8843		10033	11303		13288	17928
8846	8948	10036	11306		13291	17931
8849	8951	10039	11309		13294	17934
8852	8954	10042	11312		13297	17937
8855	8957	10045	11315		13300	17940
8858	8960	10048	11318		13303	17943
8861		10051	11321		13306	17946
8864	(49) voies	10054	11324		13309	17949
8867	*8963	10057	11327		13312	17952
8870		10060	11330		13315	17955
8873		10063	11333		13318	17958
8876		10066	11336		13321	17961
8879		10069	11339		13324	17964
8882		10072	11342		13327	17967
8885		10075	11345		13330	
8888		10078	11348		13333	(23) voies
8891		10081	11351		13336	
8894		10084	11354		13339	
8897		10087	11357		13342	
8900		10090	11360		13345	
8903		10093	11363		13348	
8906		10096	11366		13351	
8909			11369		13354	
8912		(31) voies	11372		13357	
8915		*10099	11375			
8918			11378		(33) voies	
			11381			

* Bande de garde

3 voies communes aux services (R) et (OR)

ZAI/56/10 MOD 27/17

L'usage des ~~voies~~ fréquences d'ondes porteuses (fréquences de référence) 3023 et 5680 kHz communes aux services (R) et (OR) ~~et dont les fréquences centrales sont 3023,5 et 5680 kHz~~ est autorisé dans le monde entier comme il est indiqué aux numéros 27/196 et 27/201. Nonobstant ces dispositions, la fréquence d'onde porteuse (référence) 5680 kHz peut également être utilisée dans les stations aéronautiques pour les communications avec des stations d'aéronef lorsque les autres fréquences des stations aéronautiques sont indisponibles ou inconnues. Cette utilisation est cependant limitée à des zones et soumise à des conditions telles qu'il ne puisse en résulter aucun brouillage nuisible aux autres communications autorisées du service mobile aéronautique.

Motifs : Tenir compte des nouvelles fréquences porteuses déterminées par le Plan d'espacement des fréquences de 3 kHz.

ZAI/56/11 MOD 27/18

Toutes les stations qui participent directement à des opérations coordonnées de recherche et de sauvetage et qui utilisent les fréquences ~~3023,5~~ 3023 et 5680 kHz ~~aux fins de recherche et de sauvetage et qui emploient la technique de la bande latérale unique~~ doivent émettre ~~une onde porteuse d'un niveau suffisant pour que l'émission puisse être reçue à l'aide d'un récepteur à double bande latérale; elles doivent également être en mesure de recevoir des émissions à double bande latérale~~ uniquement avec bande latérale unique supérieure (voir aussi MOD 27/73).

Motifs : Si l'on accepte que les émissions à double bande latérale continuent sur 3023 et 5680 kHz, il apparaît inutile de modifier le numéro 27/18. En revanche, si la Conférence décide que l'exploitation à bande latérale unique doit être introduite sur ces fréquences, il est nécessaire de modifier ce numéro comme indiqué ci-dessus.

ZAI/56/12 SUP 27/19

ZAI/56/13 MOD 27/20

L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ~~(O.A.C.I.)~~ (OACI) assure ~~dans une grande partie du monde~~ la coordination internationale des radiocommunications du service mobile aéronautique (R) avec l'exploitation aéronautique. ~~Il convient donc, les cas échéant, de consulter~~ Cette organisation ~~en particulier pour utiliser~~ doit donc être consultée pour toute utilisation, en exploitation ~~les~~ aéronautique internationale, des fréquences prévues dans le plan, y compris pour coordonner l'utilisation, en exploitant des fréquences allouées à l'échelon mondial. L'OACI effectue la coordination nécessaire, en collaboration avec l'IFRB, afin de faciliter l'application des procédures de modification et d'inscription décrites dans l'article 9 du Règlement des radiocommunications.

Motifs : A l'époque où le numéro 27/20 a été rédigé (1959), les Plans régionaux de navigation aérienne (ANP) de l'OACI ne couvraient pas toutes les régions du monde. La modification ci-dessus est proposée pour tenir compte de la coordination mondiale des radiocommunications assurée par l'OACI pour le service mobile aéronautique (R).

NOC 27/21 à 27/23

B. Courbes indiquant les portées de brouillage

1. DEFINITIONS DES COURBES

ZAI/56/14 MOD 27/24 Sera déterminé à la conférence.

NOC 27/25 à 27/31

5. Mode d'emploi

ZAI/56/15 MOD 27/32 Prendre l'une des cartes des ZLAMP, des ZLARN ou des zones VOLMET à utiliser avec le présent appendice et choisir le calque qui correspond à l'ordre de grandeur de la fréquence et aux conditions de partage que l'on désire étudier. (Note : Les calques relatifs aux ZLAMP et aux ZLARN sont susceptibles également d'une utilisation à l'échelon mondial).

Motifs : Indiquer que les courbes des portées de brouillage sont susceptibles d'une utilisation à l'échelon mondial.

NOC 27/33 à 27/48

C. Classes d'émission et puissance

NOC 27/49

ZAI/56/16 MOD 27/50 à MOD 27/56

Seront déterminés à la conférence.

NOC 27/57 à 27/62

3. Dispositions d'ordre technique relatives à l'utilisation d'émission à bande latérale unique

ZAI/56/17 MOD 27/63 à MOD 27/73

Seront déterminés à la conférence.

PARTIE II

PLAN D'ALLOTISSEMENT DE FREQUENCES POUR LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R) DANS SES BANDES EXCLUSIVES ENTRE 2 850 ET 22 000 kHz

ZAI/56/18 ADD Section 0

ZAI/56/19 ADD Fréquences alloties pour utilisation mondiale

ZAI/56/20 ADD 27/73A Les fréquences désignées pour le contrôle d'exploitation aéronautique dans le Plan d'allotissement de fréquences peuvent être utilisées en un point quelconque du monde et à l'intérieur de n'importe quelle zone d'exploitation.

Note : Si une zone d'exploitation est contenue entièrement à l'intérieur des limites d'une ZLARN ou d'une subdivision de ZLARN, il convient d'utiliser, dans la mesure du possible, des fréquences alloties à des ZLARN et à des subdivisions de ZLARN.

ZAI/56/21 MOD 27/120 Subdivision de zone 4B. Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point 21°N 31°W, passe par les points 10°N 20°W, 05°S 20°W et 05°S12°E et de là, longe la frontière méridionale de la République ~~du-Congo-(BRAZZAVILLE)~~ Populaire du Congo, de la République Centrafricaine, jusqu'au point d'intersection des frontières séparant la République ~~Démocratique-du-Congo-~~du ZAIRE, le Soudan et la République Centrafricaine de là, elle longe la frontière occidentale du Soudan jusqu'au point situé à 12°N 22°E, pour longer ensuite la parallèle de ~~Fort Lamy~~- NDJAMENA jusqu'à la frontière du Nigeria. De là, elle se dirige vers l'OUEST en suivant cette frontière jusqu'à ZINDER de ce point, elle rejoint son point de départ 21°N 31°W en passant par Gao.

Motifs : Dans le but de respecter les dénominations officielles des pays et villes africaines.

ZAI/56/22 MOD 27/95 Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales NORD - SUD AFRIQUE 1 (NSA-1) sera déterminé à la conférence selon les propositions notifiées par l'Administration de la République du Zaïre à la page 3, partie II : "Objectifs" 2. "sur le plan régional" a et b.

1. Si la modification définie au paragraphe 2a) était approuvée par la conférence 1978, dans ce cas, une famille supplémentaire de fréquences serait nécessaire, de plus, cette approbation aura pour conséquence logique la suppression du point 27/96 de l'appendice 27 définissant la ZLAMP NORD - SUD AFRIQUE - 2 (NSA-2).

Motifs : a) pour utiliser la nomenclature de l'OACI;

b) créer une nouvelle ZLAMP qui englobe la majeure partie de l'Afrique;

c) la ZLAMP-AFI ainsi définie doit respecter l'unité politico-administrative de la République du Zaïre.

2. Si la proposition définie au paragraphe 2b) était approuvée par la conférence 1978, dans ce cas, les subdivisions ZLAMP-NSA-1 et NSA-2 coexistent sous les nouvelles appelations ZLAMP-AFI-1 et AFI-2 comme indiquées sur la carte de l'annexe 2, et une famille supplémentaire de fréquences n'est plus nécessaire, mais une demande de trois fréquences pour la ZLAMP-AFI-1 est justifiée par l'annexe 4.

Motifs : a) pour utiliser la nomenclature OACI;

b) la subdivision ZLAMP-AFI-1 doit respecter l'unité politico-administrative de la République du Zaïre;

c) il y a dans ce cas un gain en nombre de fréquences disponibles à allotir au profit d'autres subdivisions ZLAMP, ZLARN ou VOLMET.

ZAI/56/23 MOD 27/96 Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales NORD-SUD AFRIQUE-2 (NSA-2) sera déterminé à la conférence (Voir ZAI/56/22 ci-dessus).

Section I. Description des limites des zones et subdivision de zones

NOC 27/74 à 27/79

ZAI/56/24 MOD 27/80 à 27/94, 27/97 à 27/119, 27/121 à 27/132, 27/134, 27/137, 27/139 à 27/173, 27/176 à 27/185 seront déterminés à la conférence.

ZAI/56/25 MOD 27/133 Zones des lignes aériennes régionales et nationales - 7 (ZLARN-7).

Cette zone est délimitée par une ligne qui, partant du Pôle sud, suit le méridien 20°W et passe ensuite par les points 05°S 20°W et 05°S 12°E, longe ensuite la frontière septentrionale de la République ~~Démocratique-du-Congo~~ du Zaïre, le territoire de Cabinda étant inclus dans cette zone, la frontière séparant l'Ouganda et le Soudan, et la frontière séparant le Kenya des pays suivants : Soudan, Ethiopie et Somalie, passe par les points 02°S 42°E, 02°S 60°E; elle rejoint enfin le Pôle sud en suivant le méridien 60°E.

Motifs : Respecter l'appellation officielle de la République du Zaïre.

ZAI/56/26 MOD 27/135 Subdivision de zone 7B.

Cette subdivision de zone est délimitée par une ligne qui, partant du point 05°S 10°E, passe par le point 05°S 12°E pour longer la frontière septentrionale de la République ~~Démocratique-du Congo~~ du Zaïre, le territoire de Cabinda étant inclus dans cette zone, jusqu'au point de rencontre des frontières de l'Ouganda, de la République ~~Démocratique-du Congo~~ du Zaïre et du Soudan, puis de là, suit la frontière orientale et méridionale de la République ~~Démocratique-du Congo~~ du Zaïre (en y comprenant ~~le-Royaume-du Burundi~~ la République du Burundi et la République ~~Rwandaise~~ du Rwanda et de ~~l'Angola~~ la République Populaire de l'Angola jusqu'à la côte de l'Atlantique Sud, passe par le point 17°S 10°E et rejoint le point 05°S 10°E.

Motifs : Dans le but de respecter l'appellation officielle des pays africains.

ZAI/56/27 MOD 27/136 Subdivision de zone 7C.

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point de rencontre des frontières de l'Ouganda, de la République ~~Démocratique du-Congo~~ du Zaïre et du Soudan suit la frontière occidentale de l'Ouganda et de la Tanzanie et longe ensuite la frontière méridionale de la Tanzanie jusqu'à la côte. De là, elle passe par les points 11°S 41°E, 11°S 60°E, 02°S 60°E, 02°S 41°E jusqu'à la côte orientale de l'Afrique, puis se dirige vers le nord en suivant la frontière orientale et septentrionale du Kenya puis la frontière septentrionale de l'Ouganda et rejoint le point de rencontre des frontières de la République ~~Démocratique du-Congo-~~ du Zaïre, du Soudan et de l'Ouganda.

Motifs : Dans le but de respecter l'appellation officielle de la République du Zaïre.

ZAI/56/28 MOD 27/138 Subdivision de zone 7E.

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui passe par les points 17°S 10°E, 40°S 10°E, 40°S 33°E, 27°S 33°E puis longe sur toute sa longueur la frontière occidentale du Mozambique et la partie inférieure de la frontière occidentale de la Tanzanie jusqu'à la pointe nord du Lac Nyassa. De là, elle suit la frontière séparant le Malawi et la Tanzanie et celle qui sépare la Zambie et la Tanzanie, pour longer ensuite les frontières séparant la République ~~Démocratique du-Congo-~~ du Zaïre et la

Zambie, ~~l'Angola~~ la République Populaire de l'Angola et la Zambie, et ~~l'Angola~~ la République Populaire de l'Angola et le territoire de l'Afrique du Sud-Ouest jusqu'à la côte pour rejoindre le point 17°S 10°E.

Motifs : Dans le but de respecter les appellations officielles des pays africains.

ZAI/56/29 MOD 27/174 "La Zone d'allotissement AFI-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 29°N 20°W, passe par les points 37°N 03°W, 37°N 36°E, 30°N 35°E, 10°N 52°E, 22°S 60°E, ~~30°S-34°E,~~ ~~30°S-24°E,~~- 35°S 35°E, 35°S 15°E, 08°S 15°W, 12°N 20°W, pour rejoindre le point 29°N 20°W".

ZAI/56/30 MOD 27/175 "La Zone de réception AFI-MET est délimitée par une ligne qui, partant du point 37°N 03°W, passe par les points 37°N 36°E, 30°N 35°E, 10°N 52°E, 22°S 60°E, 30°S 34°E, 30°S 24°E, 05°N 10°W, 10°S 40°W, 10°N 100°E, le pôle Sud, 29°S 40°W, 20°N 20°W, pour rejoindre le point 37°N 03°W.

NOC ALLOTISSEMENT DE FREQUENCE

Motifs : Dans le but de fournir un service VOLMET aux vols entre l'Amérique du Sud et l'Afrique du Sud et entre l'Afrique du Sud et l'Australie.

Section II. Allotissement des fréquences au service mobile aéronautique (R)

ARTICLE 1

ZAI/56/31 MOD 27/186 Plan d'allotissement des fréquences par zones. (~~par ZLAMP,-ZLARN, SUBDIVISION-ZLARN-et-zones-VOLMET~~)

Motifs : Pour indiquer que le titre englobe toutes les utilisations des fréquences qui figurent dans le Plan d'allotissement des fréquences.

NOC 27/187

ZAI/56/32 MOD 27/188 La liste suivante ne comprend ~~ni~~ pas les fréquences communes dans le monde entier aux services mobiles aéronautiques (R) et (OR), 3 023,5, 3 023 et 5 680 kHz ~~ni-les fréquences-mondiales-3 499, 6 526, 8 963, 10-093-et 13-356-kHz.~~ L'allotissement de ces fréquences est indiqué à l'article 2.

Motifs : Conséquence de l'introduction, dans le nouveau Tableau d'allotissement, des fréquences servant au contrôle d'exploitation aéronautique.

ZAI/56/33 MOD 27/189

BANDES MHz	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
ZONES	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz
NSA-1										
NSA-2										
7 B										
AFI-MET										
MONDIALE										

Note.- Les fréquences à inscrire dans ce tableau seront déterminées à la conférence (voir demande de fréquences de la République du Zaïre en annexe 3).

Motifs : Alignement avec le tableau des numéros 27/195 - 27/207. (27/190 - 27/192 non utilisé).

ARTICLE 2

Plan d'allotissement de fréquences
(par ordre numérique)

Notes générales

ZAI/56/34 MOD 27/192 sera déterminé à la conférence.

Motifs : Conséquence de modifications antérieures (voir les numéros 27/49 - 27/56) (ZAI/56/16)

ZAI/56/35 MOD 27/193 2. Une fréquence allotie avec la mention "utilisation diurne" peut être utilisée pendant la période s'étendant de une heure après le lever du soleil jusqu'à une heure avant son coucher quand la même voie se trouve allotie dans le Plan à des ZLAMP, des ZLARN ou subdivisions de ZLARN, ou des zones VOLMET ou au contrôle d'exploitation aéronautique qui reçoivent une protection complète pendant les vingt-quatre heures.

Motifs : Ajouter les voies alloties pour le contrôle d'exploitation aéronautique.

NOC 27/194

ZAI/56/36 ADD 27/194A 3. L'allotissement de fréquences destinées au contrôle d'exploitation aéronautique est destiné à des assignations qui seront faites par les administrations au bénéfice d'un ou de plusieurs organismes d'exploitation d'aéronefs opérant en vertu d'une autorisation accordée par la (les) administration(s) concernée(s). Ces assignations ont pour objet d'assurer des communications entre une station aéronautique appropriée et une station d'aéronef pour exercer l'autorité nécessaire en ce qui concerne la régularité des vols; les administrations n'assignent pas ces fréquences pour les besoins des ZLAMP, des ZLARN ou des zones VOLMET.

Motifs : Permettre les communications pour le contrôle d'exploitation (régularité des vols) entre les stations d'aéronef et les stations aéronautiques associées.

ZAI/56/37 MOD 27/195 à 27/207, comme suit :

ZAI/56/38 (ZAI/56/9). Ajouter de nouvelles voies de 3 kHz (voir MOD 27/16).

ZAI/56/39

Dans le tableau (pages (45) à (55)), il est recommandé que les fréquences alloties pour une utilisation mondiale soient désignées comme suit :

Colonne 1 - "Fréquence kHz" - ( )
Colonne 2 - "Zone d'emploi autorisée" - Mondiale
Colonne 3 - "Observations" - Contrôle d'exploitation aéronautique (CEA)
(Voir ADD 27/194A) [USA/4/47]

Motifs : Indiquer clairement les fréquences alloties pour les communications mondiales du contrôle d'exploitation (régularité des vols) et les nouvelles voies rendues disponibles par le Plan.

ZAI/56/40 MOD 27/196 et 27/201 Dans le tableau, MOD Colonne 2 en ce qui concerne 27/196 et 27/201, pour lire : mondiale, (R) et (OR).

ZAI/56/41

Dans le tableau, MOD Colonne 3 pour 27/196 et 27/201, pour lire :

3. Les modalités précises de l'utilisation de cette voie pour les fins susdites peuvent être établies par ~~des~~ les ~~conférences aéronautiques~~ réunions régionales de navigation aérienne de l'OACI.

4. L'usage de cette fréquence est également autorisé pour établir des communications entre les stations du service mobile aéronautique et les stations mobiles qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées air-sol, ainsi que les communications entre ces stations et les stations terrestres participantes.

Motifs : Indiquer l'application mondiale aux services mobiles aéronautiques (R) et (OR), et préciser que ces fréquences "aéronautiques" peuvent être utilisées par d'autres services mobiles.

ZAI/56/41A **27 195** **Bande 2850–3025 kHz**

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
2851		
2854 NOC	ZLARN: 2B, 3B, 3C, 4A, 10C, 13C	Dans 2B, utilisation seulement au nord de 40° Nord et à l'est de 60° Est. Voie commune à 2B, 3B et 3C.
2857		
~~2861~~ 2860	ZLARN: 1E, 3A, 6E, 9B, 9C, 10A, 12D, 13H	Voie commune à 9B et 9C.
2863		
2866		
~~2868~~ 2869	ZLAMP: FE, NA-1, NA-2 ZLARN: 2B, 7A, 7B, 7C, 7D, 13D	Voie commune à NA-1 et NA-2. Dans 2B, utilisation diurne. Voie commune à 7A, 7B, 7C et 7D.
2872		
2875 NOC	ZLAMP: SA ZLARN: 2A, 2B, 3A, 10A, 12C	SA: utilisation seulement au sud de 30° Nord. Voie commune à 2A, 2B et 3A. Dans 10A, utilisation diurne.
2878		
~~2882~~ 2881	ZLARN: 2A, 2C, 3C, 10E, 13J	Voie commune à 2A, 2C et 3C.
2884		
2887		
~~2889~~ 2890	ZLAMP: SAM-1 ZLARN: 6B, 10C VOLMET: EU-MET	Dans EU-MET, utilisation seulement au nord de 50° Nord.
2893		
2896 NOC	ZLAMP: CWP ZLARN: 1D, 10B, 13K	
2899		
~~2903~~ 2902	ZLARN: 2A, 2C, 3B, 10D, 13J	Voie commune à 2A, 2C et 3B.
2905		

Bande 2850-3025 kHz (suite)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
2908		
~~2910~~ 2911	ZLAMP: EU, NP, SAM-2 ZLARN: 6A	Voie commune à EU et 6A.
2914		
2917 NOC	ZLARN: 2C, 3C, 7E, 9D, 10B, 13E, 13F	Voie commune à 2C et 3C. Voie commune à 13E et 13F.
2920		
~~2925~~ 2923	ZLARN: 2B, 2C, 3A, 4B, 6C, 10A, 10E, 13D	Voie commune à 2B, 2C et 3A.
2926		
2929		
~~2931~~ 2932	ZLAMP: NA-2, NA-3 ZLARN: 3B, 6A, 6E, 13I	Voie commune à NA-2 et NA-3. Voie commune à 6A et 6E.
2935		
2938 NOC	ZLARN: 2B, 2C, 3B, 9D, 10E, 13G	Voie commune à 2B, 2C et 3B.
2941		
~~2945~~ 2944	ZLAMP: NA-2, SP ZLARN: 6A, 13K	
2947		
2950		
~~2952~~ 2953	ZLAMP: CAR ZLARN: 2B, 2C, 6B, 13F	Voie commune à 2B et 2C. Dans 6B, utilisation seulement à l'est de 125° Est.
2956		
2959 NOC	ZLARN: 2C, 3B, 9B, 12E, 12F, 12G, 12H	Voie commune à 2C et 3B. Voie commune à 12E, 12F, 12G et 12H.
2962		

Bande 2850-3025 kHz (suite)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
~~2966~~ 2965	ZLAMP: CAR, NSA-2 ZLARN: 3B, 5B, 13H	CAR: utilisation étendue jusqu'au point milieu de la ligne aérienne reliant Mexico à Tahiti.
2968		
2971		
~~2973~~ 2974	ZLARN: 2A, 6F, 9C, 9D, 10B, 13J	Voie commune à 9C et 9D.
2977		
2980 NOC	ZLARN: 2B, 12G, 13G VOLMET: EU-MET, PAC-MET	Dans 2B, utilisation diurne. Dans 12G, puissance moyenne limitée à 500 W la nuit. Dans 12G, protection de nuit: 12 db.
2983		
~~2987~~ 2986	ZLAMP: FE, NA-2, SEA ZLARN: 2C, 10A, 13C	Voie commune à FE et SEA. Dans 2C, utilisation diurne. Dans 10A, utilisation seulement à l'est de 180°.
2989		
2992		
~~2994~~ 2995	ZLARN: 1C, 3C, 13G	
2998		
3001 NOC	ZLARN: 6F VOLMET: AT-MET ME-MET	Dans 6F, utilisation seulement à l'est de 120° Est.
3004		
~~3008~~ 3007	ZLARN: 2A, 2C, 3C, 9B, 9D, 10D, 13G	Voie commune à 2A, 2C et 3C. Voie commune à 9B et 9D.
3010		
3013		
~~3015~~ 3016	ZLARN: 6C, 10B, 12E, 12F, 12G, 12H	Voie commune à 12E, 12F, 12G et 12H.
3019		

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
ZAI/56/41B 27 196 ~~3023,5~~ 3023	Mondiale R & OP	Usage autorisé dans le monde entier: 1. dans les stations d'aéronef pour: *a)* les contrôles d'approche et d'aérodrome; *b)* les communications avec les stations aéronautiques lorsque les autres fréquences de ces stations sont indisponibles ou inconnues; 2. dans les stations aéronautiques, pour les contrôles d'approche et d'aérodrome sous les réserves suivantes: *a)* avec une puissance moyenne limitée à une valeur au plus égale à 20 watts dans le circuit d'antenne; *b)* dans chaque cas, on doit étudier tout spécialement le type d'antenne à utiliser pour éviter les brouillages nuisibles; *c)* la puissance des stations aéronautiques qui utilisent cette fréquence dans les conditions ci-dessus peut être augmentée jusqu'à la valeur nécessaire pour satisfaire certains besoins d'exploitation, sous réserve de coordination entre les administrations directement intéressées et celles dont les services peuvent être défavorablement influencés; 3. les modalités précises de l'utilisation de cette voie pour les fins susdites peuvent être établies par des conférences aéronautiques régionales; 4. l'usage de cette fréquence est également autorisé pour établir des communications entre les stations mobiles qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées, ainsi que les communications entre ces stations et les stations terrestres participantes; 5. cette voie peut être utilisée pour des émissions de classe A1 ou A3 conformément à des accords particuliers. Elle ne doit pas être fractionnée.

Bande 3400-3500 kHz

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
ZAI/56/41C 27 197 3401		
~~3404~~ NOC	ZLAMP: ME ZLARN: 3B, 9A, 12C	
3407		
~~3411~~ 3410	ZLAMP: NSA-1 ZLARN: 3A, 6A, 6D, 6E, 10A, 13D	Dans 3A, utilisation diurne. Dans 6A, puissance moyenne réduite à 250 W la nuit. Dans 6E, utilisation seulement à l'ouest de 82°30' Est et puissance moyenne réduite à 250 W la nuit.
3413		
3416		
~~3418~~ 3419	ZLARN: 1D, 2C, 6B, 9A, 10B, 13J	Dans 1D, utilisation seulement à l'est de 21° Est. Dans 6B, utilisation seulement à l'est de 120° Est.
3422		

Bande 3400-3500 kHz (suite)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
~~3425~~ NOC	ZLARN: 2A, 2B, 2C, 3C, 7E, 9B, 9C, 10D, 12E, 12F, 12G, 12H, 13H	Voie commune 2A, 2B, 2C et 3C. Voie commune à 9B et 9C. Voie commune à 12E, 12F, 12G et 12H.
3428		
~~3432~~ - 3431	ZLAMP: SA ZLARN: 3A, 10B, 10D VOLMET: SEA-MET	SA: utilisation étendue jusqu'à Buenos Aires. Dans 3A, puissance moyenne réduite à 250 W la nuit.
3434		
3437		
~~3439~~ - 3440	ZLARN: 2A, 2B, 2C, 3A, 6C, 10D, 13F	Voie commune à 2A, 2B, 2C et 3A.
3443		
~~3446~~ NOC	ZLAMP: ME ZLARN: 9B, 9C, 10A, 12E, 12F, 12G, 12H	Voie commune à 9B et 9C. Voie commune à 12E, 12F, 12G et 12H.
3449		
~~3453~~ - 3452	ZLARN: 1B, 1C, 3C, 5A, 9A, 10B, 12C	En ce qui concerne 1B et 1C, voie commune à utiliser seulement dans la région de la mer du Nord.
3455		
3458		
~~3460~~ - 3461	ZLARN: 2A, 2B, 2C, 6B, 9B, 9C, 10E, 12C, 13K	Voie commune à 2A, 2B et 2C. Dans 6B, utilisation seulement à l'est de 120° Est. Voie commune à 9B et 9C.
3464		
~~3467~~ NOC	ZLAMP: CEP, EU ZLARN: 6E, 9D, 12F	Dans 9D, utilisation seulement à l'ouest de 160° Est.
3470		
~~3474~~ - 3473	ZLARN: 1C, 2C, 3C, 6D, 10C, 13C	Voie commune à 1C et 2C. Dans 3C, utilisation diurne.
3476		
3479		

Bande 3400-3500 kHz (fin)

Frequence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
~~3481~~ 3482	ZLAMP: NSA-2 ZLARN: 3A, 6F, 9D, 10A, 13K	NSA-2: utilisation étendue jusqu'à l'Australie occidentale via les iles Cocos. Voie commune à 6F et à l'extension de NSA-2. Dans 6F, utilisation seulement au sud de 25° Nord et puissance moyenne réduite à 250 W la nuit. Dans 9D, utilisation seulement à l'est de 160° Est.
3485		
~~3488~~ NOC	ZLARN: 2B, 6D, 10D, 13E VOLMET: AFI-MET	Dans AFI-MET, utilisation seulement à l'ouest de 10° Est et au sud de 20° Nord.
3491		
~~3495~~ 3494	ZLARN: 2A, 2C, 3B, 6D, 10D, 10E, 13D VOLMET: AFI-MET	Voie commune à 2A et 2C. Voie commune à 10D et 10E. Dans AFI-MET, utilisation seulement au sud de l'Equateur.
~~3499~~ 3497	Mondiale	A1 seulement.

ZAI/56/41D **27 198**

Bande ~~4650~~–4700 kHz

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
3651		
~~4654~~ NOC	ZLARN: 1E, 2B, 2C, 3C, 10B, 13E, 13F	Dans 1E, utilisation diurne. Voie commune à 2B, 2C et 3C. Voie commune à 13E et 13F.
4657		
~~4661~~ 4660	ZLARN: 2A, 2B, 2C, 3A, 3B, 3C, 9D, 10D, 12C, 13K	Voie commune à 2A, 2B, 2C, 3A, 3B et 3C.
4663		
4666		
~~4650~~ 4669	ZLARN: 1D, 2B, 6D, 10A, 13G	Dans 2B, utilisation diurne.
4672		
~~4675~~ NOC	ZLAMP: CWP ZLARN: 2C, 3A, 7E, 10D, 10E, 13J	Dans 3A, utilisation diurne. Voie commune à 10D et 10E.

Bande 4650-4700 kHz (fin)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
4678		
~~4682~~ 4681	ZLARN: 3C, 5B, 5C, 5D, 9D, 10B, 10E, 13J	Dans 3C, utilisation diurne. Voie commune à 5B, 5C et 5D.
4684		
4687		
~~4689~~ 4690	ZLAMP: EU ZLARN: 3B, 6D, 10C, 12C	Dans 3B et 10C, utilisation diurne.
4693		
~~4696~~ NOC	ZLAMP: SAM-1 ZLARN: 2A, 2B, 2C, 3C, 10A	Voie commune à 2A, 2B, 2C et 3C. Dans 10A, utilisation diurne.
4699	Mondiale	A1 seulement

ZAI/56/41E **27/199**

Bande 5450-5480 kHz

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
5451		
~~5454~~ NOC	ZLARN: 10A, 10E, 12C, 13D	
5457		
~~5461~~ 5460	ZLARN: 10B, 12D, 13J	
5463		
5466		
~~5469~~ NOC	ZLARN: 10B, 13D	
5472		
~~5477~~ 5475	ZLARN: 10D, 12G, 13H	
5478	Mondiale	A1 seulement

ZAI/56/41F **27 200** **Bande 5480–5680 kHz**

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
5481		
~~5484~~ NOC	ZLAMP: CAR ZLARN: 2B, 3B	Voie commune à 2B et 3B.
5487		
~~5491~~ 5490	ZLARN: 2C, 6B, 7E, 10B, 12F, 13G	
5493		
5496		
~~5498~~ 5499	ZLARN: 2B, 3C, 7, 9B, 9C, 9D, 10C, 13H	Voie commune à 2B et 3C. Voie commune à 9B, 9C et 9D.
5502		
5505 NOC	ZLAMP: CWP, NSA-2 ZLARN: 10E, 13K	Dans 10E, utilisation seulement à l'est de 60 Ouest et puissance moyenne limitée à 250 W.
5508		
~~5512~~ 5511	ZLARN: 2A, 6A, 10C, 12G	
5514		
5517		
~~6519~~ 5520	ZLAMP: NSA-1 VOLMET: PAC-MET	
5523		
5526 NOC	ZLARN: 3C, 5A, 6D, 9B, 9C, 9D, 10B, 13J	Voie commune à 9B, 9C et 9D.
5529		
~~5533~~ 5532	ZLARN: 3B, 6D, 12C VOLMET: EU-MET	
5535		

Bande 5480-5680 kHz (suite)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
5538		
~~5540~~ 5541	ZLARN: 2B, 3B, 10D, 13C	Voie commune à 2B et 3B.
5544		
5547 NOC	ZLARN: 2C, 6A, 6E, 10A, 13H	Voie commune à 6A et 6E.
5550		
~~5551~~ 5553	ZLAMP: CEP, EU ZLARN: 3C	Dans 3C, utilisation diurne.
5556		
5559		
~~5561~~ 5562	ZLARN: 10D VOLMET: ME-MET	
5565		
5568 NOC	ZLAMP: CAR ZLARN: 1D, 2A, 3C, 6A	CAR: utilisation étendue jusqu'au point milieu de la ligne aérienne reliant Mexico à Tahiti. Dans 1D, utilisation diurne. Voie commune à 2A et 3C.
5571		
~~5575~~ 5574	ZLARN: 3B, 10C, 12E VOLMET: EU-MET	
5577		
5580		
~~5582~~ 5583	ZLAMP: SAM-2 ZLARN: 2C, 6A	
5586		
5589 NOC	ZLAMP: NP ZLARN: 2C, 12F, 12H	Voie commune à 12F et 12H.
5592		

Bande 5480-5680 kHz (suite)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
~~5596~~ 5595	ZLARN: 2A, 2B, 2C, 6D, 10D, 13K	Voie commune à 2A, 2B et 2C.
5598		
5601		
~~5603~~ 5604	ZLAMP: CEP, ME	
5607		
5610 NOC	ZLAMP: NA-2, NA-3 ZLARN: 6B	Voie commune à NA-2 et NA-3. Dans 6B, utilisation seulement à l'est de 100° Est.
5613		
~~5617~~ 5616	ZLARN: 2C, 6E, 10D, 12C, 13C	
5619		
5622		
~~5624~~ 5625	ZLAMP: FE, NA-1, NA-2	Voie commune à NA-1 et NA-2.
5628		
5631 NOC	ZLARN: 2C, 3A, 6B, 10A, 10E, 12E, 12F	Voie commune à 2C et 3A. Dans 6B, utilisation seulement à l'est de 100°Est et au sud de 40° Nord. Voie commune à 12E et 12F.
5634		
~~5638~~ 5637	ZLAMP: NA-2, SP ZLARN: 2B	Dans 2B, utilisation diurne.
5640		
5643		
~~5645~~ 5646	ZLAMP: FE ZLARN: 1B, 1C, 2B, 10D	En ce qui concerne 1B et 1C, voie commune à utiliser seulement dans la région de la mer du Nord. Dans 2B, utilisation diurne.
5649		

Bande 5480-5680 kHz (fin)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
5652 NOC	ZLARN: 2C, 6D VOLMET: AT-MET	Dans 2C, utilisation diurne.
5655		
~~5669~~ 5658	ZLARN: 1C, 3A, 5B, 5C, 5D, 6C, 10B, 13I	Voie commune à 5B, 5C et 5D.
5661		
5664		
~~5666~~ 5667	ZLARN: 2A, 2B, 2C, 9B, 9C, 10D, 12C, 13F	Voie commune à 2A, 2B et 2C. Voie commune à 9B et 9C.
5670		
5673 NOC	ZLAMP: NA-2, SEA	
5676		
5680 NOC	Mondiale (R & OR)	Usage autorisé dans le monde entier: 1. dans les stations d'aéronef pour: *a)* les contrôles d'approche et d'aérodrome; *b)* les communications avec les stations aéronautiques lorsque les autres fréquences de ces stations sont indisponibles ou inconnues; 2. dans les stations aéronautiques, pour les contrôles d'approche et d'aérodrome sous les réserves suivantes: *a)* avec une puissance moyenne limitée à une valeur au plus égale à 20 watts dans le circuit d'antenne; *b)* dans chaque cas, on doit étudier tout spécialement le type d'antenne à utiliser pour éviter les brouillages nuisibles; *c)* la puissance des stations aéronautiques qui utilisent cette fréquence dans les conditions ci-dessus peut être augmentée jusqu'à la valeur nécessaire pour satisfaire certains besoins d'exploitation, sous réserve de coordination entre les administrations directement intéressées et celles dont les services peuvent être défavorablement influencés; 3. les modalités précises de l'utilisation de cette voie pour les fins susdites peuvent être établies par des conférences aéronautiques régionales; 4. l'usage de cette fréquence est également autorisé pour établir des communications entre les stations mobiles qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées, ainsi que les communications entre ces stations et les stations terrestres participantes; 5. cette voie peut être utilisée pour des émissions de classe A1 ou A3 conformément à des accords particuliers. Elle ne doit pas être fractionnée.

ZAI/56/41G **27.201**

ZAI/56/41H **27 202**

Bande 6525-6685 kHz

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
6526 NOC	Mondiale	A1, A3A, A3H et A3J seulement
6529		
~~6533~~ 6532	ZLARN: 1C, 2B, 3B, 6E, 9B, 9C, 10C, 12E, 12F, 12H	Voie commune à 9B et 9C
6535		
6538		
~~6540~~ 6541	ZLAMP: CAR, NSA-2 ZLARN: 2A, 6B, 9B	
6544		
6547 NOC	ZLARN: 1E, 3A, 5B, 5C, 5D, 12C, 13J	Voie commune à 5B, 5C et 5D
6550		
~~6554~~ 6553	ZLARN: 2C, 6C, 10D, 13G	
6556		
6559		
~~6563~~ 6562	ZLAMP: CAR, NSA-2 ZLARN: 2A, 9D	CAR: utilisation étendue jusqu'au point milieu de la ligne aérienne reliant Mexico à Tahiti. NSA-2: utilisation étendue jusqu'à l'Australie occidentale via les îles Cocos.
6565		
6568 NOC	ZLAMP: EU W/CAR ZLARN: 6F, 10A, 13J	
6571		
~~6575~~ 6574	ZLARN: 2A, 6B, 9B, 12D VOLMET: AFI-MET	
6577		
6580		

Bande 6525-6685 kHz (suite)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
~~6582~~ 6583	ZLAMP: EU ZLARN: 6F, 10C, 13J	
6586		
6589 NOC	ZLARN: 2A, 2B, 3A, 3B, 4B, 6D, 12C	Voie commune à 2A, 2B, 3A et 3B.
6592		
~~6595~~ 6595	ZLARN: 10B, 12G VOLMET: ME-MET	
6598		
6601		
~~6603~~ 6604	ZLARN: 2B, 2C, 3C, 7E, 12C, 13C	Voie commune à 2B, 2C et 3C.
6607		
6610 NOC	ZLAMP: SA ZLARN: 2A, 5A, 9A, 10D VOLMET: PAC-MET	Dans PAC-MET, utilisation seulement au nord de 30° Nord et à l'ouest de 160° Est.
6613		
~~6617~~ 6616	ZLARN: 2C, 3A, 6C, 6D, 10A, 13D VOLMET: AFI-MET	Dans AFI-MET, utilisation seulement au sud de l'Equateur. Voie commune à 2C et 3A. Voie commune à 6C et 6D.
6619		
6622		
~~6624~~ 6625	ZLAMP: ME ZLARN: 3B, 10C, 13F	
6628		
6631 NOC	ZLAMP: CWP ZLARN: 1D, 3A, 10E, 13K	
6634		
~~6636~~ 6637	ZLARN: 2B, 4A, 4B, 9A, 10C, 13D	Voie commune à 4A et 4B.

Bande 6525–6685 kHz (fin)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
6640		
6643		
~~6645~~ 6646	ZLARN: 2B, 2C, 5D, 9B, 10B, 13G	Voie commune à 2B et 2C.
6649		
6652 NOC	ZLARN: 2C, 3C, 9A, 12C, 13C	Voie commune à 2C et 3C.
6655		
~~6659~~ 6658	ZLARN: 2C, 3B, 6D, 10D, 13K	
6661		
6664		
~~6666~~ 6667	ZLAMP: SAM-1 ZLARN: 2C, 3C, 9B, 10D	Voie commune à 2C et 3C.
6670		
6673 NOC	ZLARN: 2B, 3A, 6F, 10C, 12F	Voie commune à 2B et 3A. Dans 6F, utilisation seulement à l'est de 120° Est et au sud de 43° Nord.
6676		
~~6679~~ 6679	ZLAMP: SA ZLARN: 3A, 10D VOLMET: SEA-MET	SA: utilisation étendue jusqu'à Buenos Aires.
6682		

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
8816		
~~8819~~ NOC	ZLARN: 3B, 6C, 13C VOLMET: ME-MET	Dans 3B, utilisation seulement à l'est de 140 Est.
8822		
~~8826~~ 8825	ZLAMP: NSA-1, SAM-1 ZLARN: 3B, 6D, 9D, 10C	Dans 3B, utilisation seulement à l'est de 130 Est.
8828		
8831		
~~8833~~ 8834	ZLARN: 3B, 6C, 6D, 13K VOLMET: EU-MET	Dans 3B, utilisation seulement au nord de 50 Nord. Voie commune à 6C et 6D.
8837		
~~8840~~ NOC	ZLAMP: CAR, FE ZLARN: 2A, 2C, 3A, 7A, 7B, 7C, 7D, 9D, 13H	CAR: utilisation étendue jusqu'au point milieu de la ligne aérienne reliant Mexico à Tahiti. Voie commune à 2A, 2C et 3A. Voie commune à 7A, 7B, 7C et 7D.
8843		
~~8847~~ 8846	ZLAMP: ME, SAM-2, SP ZLARN: 3B	Dans 3B, utilisation seulement à l'est de 140 Est.
8849		
8852		
~~8854~~ 8855	ZLAMP: CWP, NA-2 ZLARN: 5B, 13K	
8858		
~~8861~~ NOC	ZLARN: 2A, 2B, 2C, 3A, 3B, 3C, 5D, 6D, 10E, 12C, 12F, 13F	Voie commune à 2A, 2B, 2C, 3A, 3B et 3C. Dans 6D, utilisation seulement au sud de 10° Nord. Dans 12F, utilisation seulement au nord de 04° Nord et puissance moyenne réduite à 300 W.
8864		
~~8868~~ 8867	ZLAMP: FE, SEA ZLARN: 2A, 3A, 10A VOLMET: AT-MET	Voie commune à FE et SEA. Voie commune à 2A et 3A. Dans 3A, utilisation seulement au nord de 60° Nord.
8870		
8873		

Bande 8815-8965 kHz (suite)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
~~8875~~ 8876	ZLAMP: CEP, EU ZLARN: 3B, 6D, 7E, 12E, 12F	Dans 3B, utilisation seulement à l'est de 120° Est. Voie commune à 12E et 12F.
8879		
8882 NOC	ZLAMP: SA, SEA ZLARN: 3A, 3B	SA: utilisation étendue jusqu'à Buenos Aires. L'utilisation de la fréquence 8882 kHz est autorisée en Inde et au Pakistan au-delà des limites de SEA. Dans 3A, utilisation seulement au nord de 60° Nord. Voie commune à 3A et 3B.
8885		
~~8889~~ 8888	ZLAMP: NA-2 ZLARN: 3B, 6A, 6E, 9B, 9D, 13J	Voie commune à 6A et 6E. Voie commune à 9B et 9D.
8891		
8894		
~~8896~~ 8897	ZLARN: 3B, 3C, 4A, 5A, 5B, 5C, 9B, 9C, 10B, 13F	Voie commune à 3B et 3C. Voie commune à 4A, 5A, 5B et 5C. Voie commune à 9B et 9C.
8900		
8903 NOC	ZLARN: 2A, 2C, 10E, 13G VOLMET: PAC-MET	Voie commune à 2A et 2C.
8906		
~~8910~~ 8909	ZLAMP: NA-1, NA-2 ZLARN: 3B, 3C, 9B, 9C, 13D	Voie commune à NA-1 et NA-2. Voie commune à 3B et 3C. Voie commune à 9B et 9C.
8912		
8915		
~~8917~~ 8918	ZLARN: 2A, 2B, 2C, 3A, 6E, 9B, 9C, 10A, 13D	Voie commune à 2A, 2B, 2C et 3A. Dans 2C, utilisation seulement à l'ouest de 40° Est. Voie commune à 9B et 9C.
8921		
8924 NOC	ZLARN: 4B, 6A, 9B, 9C, 10A, 12D, 13I	Voie commune à 9B et 9C.
8927		
~~8931~~ 8930	ZLAMP: CEP, EU ZLARN: 3B, 6D, 9D, 13J	Dans 3B, utilisation seulement à l'ouest de 180°. Dans 9D, utilisation seulement à l'ouest de 160° Est.

Bande 8815–8965 kHz (fin)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
8933		
8936		
~~8938~~ 8939	ZLAMP: NP ZLARN: 1C, 6A, 9A, 12E, 12F, 13H	Voie commune à 12E et 12F.
8942		
~~8945~~ NOC	ZLAMP: NA-2, NA-3 ZLARN: 3B, 3C, 6C, 13E, 13F	Voie commune à NA-2 et NA-3. Dans 3B et 3C, utilisation seulement au nord de 50 Nord Voie commune à 3B et 3C. Voie commune à 13E et 13F.
8948		
~~8952~~ 8951	ZLARN: 1D, 6B, 9A, 9C, 9D, 10B, 13G	Voie commune à 9A, 9C et 9D.
8954		
~~8959~~ 8957	ZLAMP: CAR, NSA-2 ZLARN: 3A, 6D, 9C, 9D	Dans 3A, utilisation seulement à l'est de 80 Est. Voie commune à 9C et 9D.
8960		
~~8963~~	Mondiale	A1 seulement.

ZAI/56/41J **27.204**

Bande 10 005–10 100 kHz

Frequence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
10 006		
~~10 009~~ NOC	ZLAMP: ME ZLARN: 13J	
10 012		
10 015		
~~10 017~~ 10 018	ZLAMP: CAR ZLARN: 2A, 2C VOLMET: SEA-MET	CAR: utilisation étendue jusqu'au point milieu de la ligne aérienne reliant Mexico à Tahiti. Voie commune à 2A et 2C avec utilisation d'antennes à effet directif assurant la protection de SEA-MET.
10 021		

Bande 10 005-10 100 kHz (suite)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
~~10 025~~ 10 024	ZLAMP: NSA-2 ZLARN: 3B, 3C, 12C, 13G	NSA-2: utilisation étendue jusqu'à l'Australie occidentale via les iles Cocos. Voie commune à 3B et 3C.
10 027		
10 030		
10 033 NOC	ZLARN: 2, 3, 13D	Voie commune à 2 et 3.
10 036		
10 039		
~~10 041~~ 10 042	ZLARN: 2, 7, 10, 13G	
10 045		
~~10 049~~ 10 048	ZLAMP: SA ZLARN: 2A, 6	SA: utilisation étendue jusqu'à Buenos Aires.
10 051		
10 054		
10 057 NOC	ZLARN: 2, 10, 13J	
10 060		
10 063		
~~10 065~~ 10 066	ZLARN: 1B, 1C, 1E, 6A, 6F, 13D	Voie commune à 1B, 1C et 1E. Voie commune à 6A et 6F.
10 069		
~~10 073~~ 10 072	ZLARN: 3, 12C VOLMET: AFI-MET	Dans AFI-MET, utilisation seulement au sud de l'Equateur.
10 075		
10 078		

Bande 10 005-10 100 kHz (fin)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
10 081 NOC	ZLARN: 1D, 4A, 6F, 13G	Voie commune à 1D et 4A.
10 084		
10 087		
~~10 089~~ 10 090	ZLARN: 2, 3, 12C, 13K	Voie commune à 2 et 3.
10 093 NOC	Mondiale	A1, A3A, A3H et A3J seulement.
10 096		
10 099	Mondiale	A1

ZAI/56/41K **27.205**

Bande 11 275-11 400 kHz

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
11 276		
11 279 NOC	VOL MET: AFI-MET, PAC-MET	Dans PAC-MET, utilisation seulement au nord de 30° Nord et à l'ouest de 160° Est.
11 282		
11 285		
~~11 287~~ 11 288	ZLARN: 2, 13H	
11 291		
~~11 295~~ 11 294	ZLARN: 5, 10, 13C	
11 297		
11 300		

Bande 11 275-11 400 kHz (suite)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
11 303 NOC	ZLAMP: CWP, EU	
11 306		
11 309		
~~11 314~~ 11 312	ZLARN: 6, 10B, 10C, 10D, 10E	Voie commune à 10B, 10C, 10D et 10E.
11 315		
~~11 319~~ 11 318	ZLARN: 2, 9A, 9B, 9D, 10, 13H	Voie commune à 9A, 9B et 9D.
11 321		
11 324		
11 327 NOC	ZLAMP: SAM-2 ZLARN: 3	
11 330		
11 333		
~~11 335~~ 11 336	ZLARN: 2, 7, 9	
11 339		
~~11 343~~ 11 342	ZLAMP: CAR, SAM-1 VOLMET: ME-MET	Voie commune à CAR et SAM-1.
11 345		
11 348		
11 351 NOC	ZLARN: 2, 12	
11 354		
11 357		

Bande 11 275-11 400 kHz (fin)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
~~11 359~~ 11 360	ZLARN: 1, 6D, 10, 13F	
11 363		
~~11 367~~ 11 366	ZLAMP: CAR ZLARN: 2	
11 369		
11 372		
11 375 NOC	ZLARN: 3, 4	
11 378		
11 381		
~~11 383~~ 11 384	ZLARN: 2, 9, 10	
11 387		
~~11 391~~ 11 390	ZLARN: 3 VOLMET: EU-MET	Dans 3, utilisation seulement à l'est de 90 Est.
11 393		
11 396		
11 399	Mondiale	A1

ZAI/56/41L **27 206** **Bande 13 260-13 360 kHz**

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
13 261		
13 264 NOC	ZLAMP: NP ZLARN: 7A, 7B, 7C, 7D	Voie commune à 7A, 7B, 7C et 7D.
13 267		
13 270		
~~13 273~~ 13 273	ZLARN: 3 VOLMET: AT-MET	
13 276		

Bande 13 260-13 360 kHz (suite)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
~~13 280~~ 13 27[illegible]	ZLAMP: NSA-2 ZLARN: 6F, 10, 13	
13 282		
13 285		
13 288 NOC	ZLAMP: FE, NA-2, SEA	Voie commune à FE et SEA. L'utilisation de la fréquence 13 288 kHz est autorisée en Inde et au Pakistan au-delà des limites de SEA, sous réserve que la protection voulue soit assurée dans les azimuts compris entre 300 et 340 , à partir du Nord vrai dans le sens des aiguilles d'une montre.
13 291		
13 294		
~~13 296~~ 13 297	ZLAMP: CWP ZLARN: 1	
13 300		
~~13 304~~ 13 303	ZLAMP: NSA-1, SP	
13 306		
13 309		
13 312 NOC	ZLAMP: FE ZLARN: 13H VOLMET: EU-MET	
13 315		
13 318		
~~13 320~~ 13 321	ZLAMP: CAR, SAM-2 ZLARN: 2, 6C	Voie commune à CAR et SAM-2.
13 324		
~~13 328~~ 13 327	ZLAMP: NA-1, NA-2, NA-3 ZLARN: 6	Voie commune à NA-1, NA-2 et NA-3.
13 330		

Bande 13 260-13 360 kHz (fin)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
13 333		
~~13 336~~ NOC	ZLAMP: CEP, ME, NSA-2	NSA-2: utilisation etendue jusqu'à l'Australie occidentale via les iles Cocos. Voie commune à ME et NSA-2.
13 339		
13 342		
~~- 13 344 -~~ 13 345	ZLAMP: SA VOLMET: PAC-MET	
13 348		
~~- 13 353 -~~ 13 351	ZLAMP: NA-2 ZLARN: 6	
13 354		
~~- 13 356 -~~ 13 357	Mondiale	* ~~A1, A3A,~~ A3H et A3J seulement.

ZAI/56/41M **27/207**

Bande 17 900-17 970 kHz

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
17 901		
17 904		
17 907		
~~- 17 909 -~~ 17 910	ZLAMP: CWP, NP VOLMET: AFI-MET	Voie commune à CWP et NP. Dans AFI-MET, utilisation seulement au sud de l'Equateur.
17 913		
~~- 17 917 -~~ 17 916	ZLAMP: CAR, ME, SAM-1, SAM-2	Voie commune à CAR, SAM-1 et SAM-2. CAR: utilisation étendue jusqu'au point milieu de la ligne aérienne reliant Mexico à Tahiti.
17 919		
17 922		
17 925 NOC	ZLAMP: CEP, NSA-2	NSA-2: utilisation étendue jusqu'à l'Australie occidentale via les îles Cocos.

Bande 17 900-17 970 kHz (fin)

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (sous réserve de modification) 3
17 928		
17 931		
~~17 933~~ 17 934	ZLARN: 4, 5, 9B, 9C, 9D	Voie commune à 4 et 5. Voie commune à 9B, 9C et 9D.
17 937		
~~17 941~~ 17 940	ZLAMP: EU, NA-1, NA-2, NA-3 ZLARN: 3	Voie commune à EU, NA-1, NA-2 et NA-3. Dans 3, utilisation seulement à l'est de 100° Est.
17 943		
17 946		
17 949 NOC	ZLAMP: NSA-1, SA, SP	Voie commune à NSA-1 et SA.
17 952		
17 955		
17 957 17 958	ZLARN: 2, 3, 13	Voie commune à 2 et 3.
17 961		
~~17 965~~ 17 964	ZLAMP: FE, SEA	Voie commune à FE et SEA.
17 967		

ZAI/56/41N ADD 27/207A

Bande 21 960 - 22 000 kHz

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations (Sous réserve de modification) 3
21 961		
21 964		
21 967		
21 970		
21 973		
21 976		
21 979		
21 982		
21 985		
21 988		
21 991		
21 994		
21 997		

PARTIE V

PROPOSITION D'AMENDEMENTS AU REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS

ARTICLE 5

Attribution des bandes de fréquences
entre 10 kHz et 275 GHz

NOC 125 à 201

ZAI/56/42 MOD 201A

Les fréquences 2182 kHz, ~~3023,5~~ 3023 kHz, 5680 kHz, 8364 kHz, 121,5 MHz, 156,8 MHz et 243 MHz peuvent, de plus, être utilisés, conformément aux procédures en vigueur pour les services de radiocommunications de Terre, pour les opérations de recherche et de sauvetage des véhicules spatiaux habités.

Il en est de même pour les fréquences 10 003 kHz, 14 993 kHz et 19 993 kHz mais, pour chacune de celles-ci, les émissions doivent être limitées à une bande de ± 3 kHz de part et d'autre de la fréquence.

Motifs : Conséquence de l'appendice 27(Rév.) pour indiquer de nouvelles fréquences déterminées par l'espacement de fréquence.

NOC 202 à 205

ZAI/56/43 MOD 205A

Les fréquences d'ondes porteuses 3 023,5 3 023 kHz et 5 680 kHz peuvent, de plus, être utilisées par les stations du service mobile maritime qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées, dans les conditions spécifiées aux numéros 1326C et 1353B respectivement.

Motifs : Conséquence de l'appendice 27(Rév.) pour indiquer de nouvelles fréquences déterminées par l'espacement de fréquence.

NOC 206 à 429

ARTICLE 7

Dispositions spéciales relatives à certains services

Section II. Service mobile aéronautique

ZAI/56/44 ADD 429A

Les communications du contrôle d'exploitation aéronautique dans le service mobile aéronautique (R) sont des communications qui intéressent exclusivement la régularité des vols.

Motifs : Préciser l'utilisation particulière du spectre pour les communications du contrôle d'exploitation.

NOC 430 à 432

ARTICLE 9

Notification et inscription dans le Fichier de référence international des fréquences des assignations de fréquence aux stations de radiocommunications de Terre

NOC 486 à 589

ZAI/56/45 MOD 590

(2) Si la conclusion est favorable relativement aux numéros 554 à 557, la date ~~du 29 avril 1966~~ (date de la signature de l'Accord de la CAMR-Aéro, Genève, 1978) est inscrite dans la colonne 2a.

ZAI/56/46 MOD 591

(3) Si la conclusion est favorable relativement au numéro 558, la date ~~du 29 avril 1966~~ (date de la signature de l'Accord de la CAMR-Aéro, Genève, 1978) est inscrite dans la colonne 2b.

Motifs : Spécifier une procédure pour l'inscription, dans le Fichier de référence international des fréquences, des fiches de notifications jugées satisfaisantes par le Comité, compte tenu des dates spécifiées par la procédure finale.

NOC 592 à 639EX

ARTICLE 28

Conditions à remplir par les stations mobiles

Section II. Dispositions spéciales concernant la sécurité

NOC 955 à 969

ZAI/56/47 MOD 969A

(3) Les fréquences aéronautiques ~~3023,5~~ 3023 kHz et 5680 kHz peuvent être utilisées par les stations mobiles pour la coordination des opérations de recherches et de sauvetage sur les lieux d'un incident, y compris pour les communications entre ces stations et les stations terrestres participantes, conformément à tout arrangement particulier régissant le service mobile aéronautique (voir les numéros 1326C et 1353B).

Motifs : Conséquence de l'appendice 27(Rév.) pour indiquer les nouvelles fréquences déterminées par le nouvel espacement entre fréquences, et pour se conformer aux dispositions des numéros 201A et 1326C.

NOC 970 à 999

ARTICLE 35

Emploi des fréquences en radiotéléphonie dans le service mobile maritime

NOC 1319 à 1322AB

Section II. Bandes comprises entre 1605 et 4000 kHz

NOC 1322B à 1326B

C. Recherches et sauvetage

ZAI/56/48 MOD 1326C

3A. La fréquence aéronautique 3023 ~~3023,5~~ kHz peut être utilisée pour établir des communications entre les stations mobiles qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées, ainsi que des communications entre ces stations et les stations terrestres participantes, ~~avec les fréquences porteuses, les classes d'émission et dans les conditions d'exploitation définies à~~ conformément aux dispositions de l'appendice 27(Rév.).

Motifs : Conséquence de l'appendice 27(Rév.), pour indiquer les nouvelles fréquences déterminées par l'espacement de fréquence.

NOC 1327 à 1351

Section III. Bandes comprises entre 4000 et 23 000 kHz

NOC 1351A à 1353A

D. Recherches et sauvetage

ZAI/56/49 MOD 1353B

15A. La fréquence aéronautique 5680 kHz peut être utilisée pour établir des communications entre les stations mobiles qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées, ainsi que des communications entre ces stations et les stations terrestres participantes, ~~avec les fréquences porteuses, les classes d'émission et dans les conditions d'exploitation définies à~~ conformément aux dispositions de l'appendice 27(Rév.).

Motifs : Aligner avec MOD 969A et MOD 1326C.

NOC 1354 à 1379

ZAI/56/50

APPENDICE 3

Mar Mar2

Tableau des tolérances de fréquence*

(voir l'article 12)

	Bandes de fréquences (limite inférieure exclue, limite supérieure incluse) et catégories de stations	Tolérances applicables jusqu'au 1er janvier 1966* aux émetteurs actuellement en service et à ceux qui seront mis en service avant le 1er janvier 1964	Tolérances applicables aux nouveaux émetteurs installés à partir du 1er janvier 1964 et à tous les émetteurs à partir du 1er janvier 1966*
		* 1er janvier 1970 pour toutes les tolérances marquées d'un astérisque	
	Bande : De 1605 à 4000 kHz		
	3. Stations mobiles :		
MOD	c) stations d'aéronef	200*	100* r)
ADD	4. Stations aéronautiques :		
	- d'une puissance inférieure ou égale à 500 W	100	100 r)
	- d'une puissance supérieure à 500 W	50	50 r)
MOD 5.	~~4.~~ Stations de radiorepérage :		
	- d'une puissance inférieure ou égale à 200 W	100	100
	- d'une puissance supérieure à 200 W	50	50
MOD 6.	~~5.~~ Stations de radiodiffusion	50	20
	Bande : De 4 à 29,7 MHz		
	2. Stations terrestres :		
MOD	b) stations aéronautiques :		
	- d'une puissance inférieure ou égale à 500 W	100	100 r)
	- d'une puissance supérieure à 500 W	50	50 r)
	3. Stations mobiles :		
MOD	c) stations d'aéronef	200*	100* r)

Renvois du tableau des tolérances de fréquence

Après le renvoi q) ajouter le nouveau renvoi suivant :

ZAI/56/51 ADD

r) Pour les émetteurs à bande latérale unique fonctionnant dans le service mobile aéronautique (R), la tolérance est :

1) Bande comprise entre 1605 et 4000 kHz :

Stations aéronautiques	10 Hz
Stations d'aéronef	20 Hz

2) Dans les bandes comprises entre 4 et 29,7 MHz :

Stations aéronautiques	10 Hz
Stations d'aéronef	20 Hz

Motifs : Ajouter les stations aéronautiques dans les bandes comprises entre 1605 et 4000 kHz. Avec la mise en service des équipements à bande latérale unique, notamment les équipements faisant des émissions avec porteuse supprimée (classe d'émission A3J), il faut que la fréquence de l'onde porteuse soit maintenue dans des tolérances plus strictes pour éviter toute perte d'intelligibilité du fait de l'instabilité des fréquences. Les équipements disponibles actuellement permettent de respecter les tolérances proposées dans la nouvelle rubrique 4. Nouvelle numérotation des paragraphes.

PARTIE VI

RESOLUTIONS ET RECOMMANDATIONS

ZAI/56/52 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (A)

relative à la mise en oeuvre des nouvelles dispositions concernant les bandes d'ondes décamétriques attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R) entre 2850 et 22 000 kHz

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que chacune des bandes d'ondes décamétriques attribuées à titre exclusif au service mobile aéronautique (R) par la Conférence administrative des radiocommunications de Genève (1959) et modifiées par la Conférence administrative extraordinaire des radiocommunications de Genève (1966) a été modifiée une nouvelle fois par la présente Conférence, pour permettre l'utilisation des techniques de la bande latérale unique;

b) qu'un très grand nombre de stations d'aéronef et de stations aéronautiques seront transférées des fréquences utilisées actuellement sur les nouvelles fréquences et les nouvelles voies désignées par la présente Conférence;

c) qu'il convient de modifier les assignations de fréquence le plus rapidement possible, afin que les avantages procurés par les nouvelles voies désignées par la présente Conférence puissent être obtenus dans les délais les plus brefs;

d) que le transfert des assignations devrait entraîner le minimum de perturbations dans le service fourni par chaque station;

e) que le transfert des assignations devrait se faire de telle façon qu'il n'y ait pas de brouillages nuisibles entre les stations concernées, durant la période de mise en oeuvre;

f) que les Actes finals de la présente Conférence entreront en vigueur le 1er avril 1979;

g) que le Plan révisé d'allotissement de fréquences contenu dans l'appendice 27(Rév.) entrera en vigueur le 1er février 1983;

reconnaissant

a) que le service mobile aéronautique (R) est un service de sécurité;

b) que certaines fréquences ont été allouées pour une utilisation mondiale;

décide

1. que, pour appliquer les décisions de la présente Conférence concernant les nouvelles dispositions relatives aux bandes d'ondes décamétriques attribuées au service mobile aéronautique (R), il convient de suivre une procédure méthodique pour le transfert des services existants des anciennes assignations sur les nouvelles assignations et pour l'introduction de nouveaux services;

2. que, pendant la période allant de l'entrée en vigueur des Actes finals de la présente Conférence, le 1er avril 1979, à l'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences contenu dans l'appendice 27(Rév.), le 1er février 1983, le passage à l'exploitation avec bande latérale unique se fera selon les modalités suivantes :

2.1 la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence) de la voie à bande latérale unique située dans la moitié supérieure de l'ancienne voie à double bande latérale sera la même que la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence) de cette voie;

2.2 la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence) de la voie à bande latérale unique située dans la moitié inférieure de l'ancienne voie à double bande latérale sera inférieure de 3 kHz à la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence) de l'ancienne voie à double bande latérale;

2.3 que, jusqu'au 1er février 1983, les stations aéronautiques et les stations d'aéronef dotées d'équipements à bande latérale unique pourront utiliser soit la moitié de l'ancienne voie à double bande latérale (la fréquence de l'onde porteuse (référence) à bande latérale unique étant celle spécifiée aux alinéas 2.1 et 2.2 ci-dessus), soit une voie du nouveau plan de fréquences, étant entendu qu'aucun brouillage ne devra être causé aux utilisateurs existants des voies du plan actuel. L'utilisation des voies concernées sera coordonnée avec l'Organisation de l'aviation civile internationale, conformément aux dispositions du numéro (MOD) 27/20 de l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications;

3. que, à la date du 1er février 1983, les fréquences indiquées dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications seront remplacées par les fréquences figurant dans la section II, article I, de l'appendice 27(Rév.);

4. que, sauf indication contraire dans les Actes finals de la présente Conférence, les stations radiotéléphoniques du service mobile aéronautique (R) fonctionnant dans les bandes comprises entre 2850 et 22 000 kHz devront satisfaire aux conditions suivantes :

4.1 aucun équipement à double bande latérale ne pourra être installé dans les stations d'aéronef après le 1er avril 1979; toutefois, les administrations s'efforceront de ne plus installer des équipements à double bande latérale le plus tôt possible avant le 1er avril 1979;

4.2 aucun équipement à double bande latérale ne pourra être installé dans les stations aéronautiques après le 1er avril 1979; les stations aéronautiques devront pouvoir fonctionner avec bande latérale unique à une date aussi rapprochée que possible; par ailleurs, elles devront mettre fin aux émissions à double bande latérale à la date la plus rapprochée que possible et, en tout état de cause, au plus tard le 1er février 1983;

4.3 jusqu'au 1er février 1983, les stations aéronautiques et les stations d'aéronef équipées pour l'exploitation à bande latérale unique devront aussi être équipées pour faire des émissions de la classe A3H compatibles avec la réception par les équipements à double bande latérale;

4.4 à partir du 1er février 1983, seules seront autorisées les classes d'émission A2H, A3J, A7J et A9J. L'exploitation à double bande latérale pourra cependant être poursuivie dans des cas exceptionnels pour les usages nationaux, jusqu'au 1er février 1987, à condition que les cas de brouillages nuisibles pouvant être causés au service mobile aéronautique international (R) exploité avec bande latérale unique soient résolus par application des dispositions de l'article 15 du Règlement des radiocommunications, notamment les numéros 667 et 674. Toutefois, les administrations qui auront besoin de cette extension de l'emploi de la bande latérale unique sont instamment invitées à mettre fin dès que possible à l'utilisation de la double bande latérale.

Motifs : La mise en vigueur de l'appendice 27(Rév.) exige un passage méthodique au nouveau plan.

ZAI/56/53 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (B)

relative au traitement des fiches de notification concernant les assignations de fréquence aux stations aéronautiques du service mobile aéronautique (R) dans les bandes attribuées en exclusivité à ce service entre 2850 et 22 000 kHz

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les Actes finals de la présente Conférence entreront en vigueur le 1er avril 1979;

b) que le nouveau Plan d'allotissement de fréquences contenu dans l'appendice 27(Rév.) entrera en vigueur le 1er février 1983 à 00.01 TMG;

c) que certaines administrations peuvent désirer mettre en application certaines dispositions du Plan révisé d'allotissement de fréquences avant la date spécifiée pour son entrée en vigueur, dans les cas où des brouillages nuisibles ne seront pas ainsi causés au service assuré par des stations fonctionnant conformément au Plan actuel d'allotissement de fréquences;

d) qu'il est, en conséquence, nécessaire de prévoir une procédure intérimaire pour faciliter le passage du Plan actuel au nouveau Plan;

décide

1. que pendant la période qui s'écoulera entre la date d'entrée en vigueur des Actes finals et la date d'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences :

1.1 les dispositions des numéros 553 à 558 du Règlement des radiocommunications continueront d'être appliquées au cours de l'examen des fiches de notification concernant les assignations de fréquence aux stations aéronautiques du service mobile aéronautique (R) dans les bandes attribuées en exclusivité à ce service entre 2850 et 22 000 kHz;

1.2 toutes ces assignations seront inscrites dans le Fichier de référence international des fréquences conformément aux conclusions formulées par l'IFRB;

1.3 la date à inscrire dans la colonne 2a ou dans la colonne 2b du Fichier de référence sera déterminée comme suit :

a) si la conclusion est favorable relativement aux numéros 554 à 557, la date du 29 avril 1966 sera inscrite dans la colonne 2a;

b) si la conclusion est favorable relativement au numéro 558, la date du 29 avril 1966 sera inscrite dans la colonne 2b;

c) pour toutes les autres assignations de cette nature (y compris celles qui pourraient être conformes au Plan révisé d'allotissement de fréquences, mais non au Plan actuel), la date à inscrire dans la colonne 2b sera la date à laquelle l'IFRB aura reçu la fiche de notification;

1.4 toute assignation conforme au Plan révisé d'allotissement de fréquences sera spécifiée comme telle au moyen d'un symbole convenable que l'IFRB insérera dans la colonne "Observations" du Fichier de référence;

2. qu'à la date d'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences, l'IFRB examinera les assignations de fréquence aux stations aéronautiques du service mobile aéronautique (R) inscrites dans le Fichier de référence international des fréquences dans les bandes attribuées en exclusivité à ce service entre 2850 et 22 000 kHz, du point de vue de leur conformité au nouveau Plan d'allotissement de fréquences, en suivant à cet effet les parties pertinentes de la procédure décrite aux numéros 553 à 559 du Règlement des radiocommunications; il inscrira en regard de ces assignations dans la colonne 2a ou la colonne 2b du Fichier de référence international des fréquences une date déterminée comme suit :

2.1 les assignations pour émissions à double bande latérale (A3), mentionnées au paragraphe 4.4 de la Résolution N° Aer2 - (A) et figurant déjà dans le Fichier de référence à la date d'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences, conserveront la date inscrite dans la colonne 2a ou dans la colonne 2b, selon le cas, jusqu'au 1er février 1983. Le 2 février 1983, une date inscrite dans la colonne 2a pour une assignation de fréquence avec double bande latérale (A3), comme indiqué au paragraphe 4.4 du projet de Résolution N° Aer2 - (A), sera transférée dans la colonne 2b. Le 1er janvier 1987, l'IFRB passera les inscriptions en revue et, en consultation avec les administrations intéressées, annulera les inscriptions correspondant à des assignations qui ne seront plus en usage, en conservant les autres à titre d'information seulement, sans date dans la colonne 2b;

2.2 si la conclusion est favorable relativement aux numéros 554 à 557, la date du (date de signature de l'Accord de la CAMR-Aéro, Genève, 1978) sera inscrite dans la colonne 2a;

2.3 si la conclusion est favorable relativement au numéro 558, la date du (date de signature de l'Accord de la CAMR-Aéro, Genève, 1978) sera inscrite dans la colonne 2b;

2.4 pour toutes les autres assignations, la date du (LENDEMAIN du jour de signature de l'Accord de la CAMR-Aéro, Genève, 1978) sera inscrite dans la colonne 2b;

3. qu'à la date d'entrée en vigueur du nouveau Plan d'allotissement de fréquences, les allotissements qui figurent dans ce Plan remplaceront, dans le Fichier de référence international des fréquences, les allotissements qui figurent dans le Plan actuel;

invite les administrations à notifier dès que possible à l'IFRB l'annulation des assignations de fréquence dont l'utilisation sera abandonnée par suite de la mise en service des allotissements du nouveau Plan d'allotissement de fréquences.

Motifs : Avec la révision de l'appendice 27, il faudra trouver un moyen pour faire en sorte que les notifications faites à l'IFRB au titre du Plan révisé d'allotissement de fréquences ne portent pas préjudice aux inscriptions faites au titre du Plan actuel. Par ailleurs, il faut prévoir une procédure intérimaire pour faciliter le passage du Plan de 1966 au Plan (R) de 1978.

ZAI/56/54

RESOLUTION N° 13

relative à l'élaboration de plans d'allotissement révisés pour le service mobile aéronautique (R)

Note : La présente Conférence n'est pas compétente pour s'occuper de cette résolution, en raison des intérêts du service (OR); il n'empêche que cette résolution n'est plus nécessaire en ce qui concerne le service (R).

ZAI/56/55 SUP

RESOLUTION N° 14

relative à l'utilisation des fréquences du service mobile aéronautique (R)

Motifs : Cette résolution a été modifiée, pour être mise à jour, comme le montre ADD Résolution N° Aer2 - (C).

ZAI/56/56 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (C)

relative à l'utilisation des fréquences du service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que le Plan élaboré précédemment pour l'utilisation des ondes décamétriques par le service mobile aéronautique (R) (appendice 27 au Règlement des radiocommunications, Genève, édition de 1968) a été révisé en grande partie par la présente Conférence;

b) que le trafic aérien est sujet à des changements continuels;

c) que ces changements doivent être pris en considération par les administrations intéressées, mais

d) qu'en cherchant à satisfaire les nouveaux besoins en communications, il convient de ne prendre aucune décision de nature à empêcher ou à compromettre l'utilisation coordonnée des ondes décamétriques par le service mobile aéronautique (R) telle qu'elle est prévue dans le Plan;

e) que les familles de fréquences alloties aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP), aux zones des lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN), ainsi qu'aux subdivisions de ces zones et aux zones VOLMET, ont été choisies, compte tenu des conditions de propagation qui permettent le choix de fréquences qui conviennent le mieux aux distances considérées;

f) qu'il est essentiel de répartir le trafic aussi uniformément que possible entre les fréquences du même ordre de grandeur disponibles;

g) qu'il convient de prendre des mesures pour que l'ordre de grandeur des fréquences utilisées soit correct;

h) que des fréquences ont été alloties pour une utilisation mondiale;

décide que les administrations prendront, à titre individuel ou en collaboration, les mesures nécessaires afin :

1. d'assurer l'utilisation aussi large que possible des ondes métriques afin de diminuer le trafic dans les bandes d'ondes décamétriques du service mobile aéronautique (R);

2. d'utiliser autant que possible des antennes ayant une directivité et un rendement appropriés, afin de réduire au minimum les risques de brouillages mutuels à l'intérieur d'une zone ou entre plusieurs zones;

3. de coordonner l'utilisation des familles de fréquences nécessaires pour un tronçon de ligne déterminé, conformément aux principes techniques exposés dans l'appendice 27, et en tenant compte des données disponibles sur les conditions de propagation, afin que les fréquences qui conviennent le mieux soient utilisées pour la liaison entre le sol et un aéronef situé à une distance donnée de la station aéronautique qui assure le service sur le tronçon de ligne considéré;

4. d'améliorer les techniques et les procédures d'exploitation et d'utiliser le matériel qui permettra d'obtenir le rendement le plus élevé possible des communications air-sol sur ondes décamétriques;

5. de rassembler des données techniques précises sur le fonctionnement de leurs systèmes de communication sur ondes décamétriques, notamment des données ayant une influence sur les normes techniques et d'exploitation afin de faciliter le nouvel examen du Plan.

Motifs : Mise à jour de la Résolution N° 14, pour laquelle nous proposons SUP.

ZAI/56/57 SUP

RESOLUTION N° Aer1

relative à l'utilisation des fréquences 3023,5 et 5680 kHz communes aux services mobiles aéronautiques (R) et (OR)

Motifs : Cette résolution a été modifiée, pour être mise à jour, comme le montre ADD Résolution N° Aer2 - (D).

ZAI/56/58 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (D)

relative à l'utilisation des fréquences 3023 et 5680 kHz communes aux services mobiles aéronautiques (R) et (OR)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant que, en adoptant un nouveau Plan d'allotissement de fréquences, appendice 27(Rév.), elle a décidé que la fréquence 3023 kHz serait utilisée en lieu et place de la fréquence 3023,5 kHz; et que, par ailleurs, elle a modifié les dispositions régissant l'utilisation des fréquences 3023 et 5680 kHz;

considérant en outre

1. que, du fait de ces décisions, il existe maintenant certaines anomalies dans les conditions d'utilisation des fréquences 3023,5 et 5680 kHz stipulées dans l'appendice 26 au Règlement des radiocommunications de Genève (1959);

2. que la coordination des opérations de recherche et de sauvetage sur les lieux d'un sinistre serait améliorée si, au cours de ces opérations, l'utilisation des fréquences 3023 et 5680 kHz était étendue aux communications entre stations mobiles et stations terrestres qui y participent;

3. qu'il serait de l'intérêt général du service mobile aéronautique (R) que les mêmes dispositions relatives à l'utilisation des fréquences 3023 et 5680 kHz soient appliquées dans le service mobile aéronautique (P) et dans le service mobile aéronautique (OR);

décide d'inviter les administrations à appliquer dans le service mobile aéronautique (OR), à partir de la date d'entrée en vigueur des Actes finals de la Conférence, les dispositions régissant l'utilisation des fréquences 3023 et 5680 kHz qui sont stipulées à l'appendice 27 (numéros MOD 27/196 et MOD 27/201).

Motifs : Mise à jour de la Résolution N° Aer1, pour laquelle nous proposons SUP.

ZAI/56/59 SUP

RESOLUTION N° Aer2

relative à l'utilisation des fréquences des bandes d'ondes décamétriques attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R)

Motifs : Cette résolution a été modifiée pour être mise à jour, comme le montre ADD Résolution N° Aer2 - (E) ci-dessous.

ZAI/56/60 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (E)

relative à l'utilisation non autorisée des fréquences des bandes attribuées au service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les observations de contrôle des émissions relatives à l'utilisation des fréquences des bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R) entre 2850 et 22 000 kHz montrent qu'un certain nombre de fréquences de ces bandes sont encore uti-

lisées par des stations appartenant à des services autres que le service mobile aéronautique (R), notamment par des stations de radiodiffusion à grande puissance, dont certaines fonctionnent en contravention des dispositions du numéro 422 du Règlement des radiocommunications;

b) que ces stations causent ainsi des brouillages nuisibles aux communications échangées dans ce service et qu'un très grand nombre d'émissions dont les sources n'ont pas pu être identifiées avec certitude ont été observées dans les bandes en question;

c) que les radiocommunications constituent le seul moyen de communication à la disposition du service mobile aéronautique (R) et que ce service est un service de sécurité;

considérant, en particulier

d) qu'il est essentiel que les voies directement utilisées pour le fonctionnement des services de transport aérien dans de bonnes conditions de sécurité et de régularité soient exemptes de brouillages nuisibles, étant donné que ces voies sont indispensables à la sauvegarde de la vie humaine et des biens;

décide de prier les administrations

1. de bien vouloir faire en sorte que des stations appartenant à des services autres que le service mobile aéronautiques (R) s'abstiennent d'utiliser les fréquences des bandes attribuées à ce service, sauf dans les conditions stipulées aux numéros 115 et 415 du Règlement des radiocommunications;

2. de ne ménager aucun effort pour identifier et localiser la source de toute émission non autorisée capable de causer des brouillages nuisibles au service mobile aéronautique (R) et susceptible, de ce fait, de mettre en danger ce service de sécurité, et de communiquer leurs résultats à l'IFRB;

3. de participer aux programmes de contrôle des émissions que l'IFRB pourra être amené à organiser comme suite à la présente résolution;

4. de demander à leurs gouvernements respectifs de promulguer telle législation qui pourra être nécessaire pour empêcher les stations situées à bord d'aéronefs de fonctionner en contravention des dispositions du numéro 422 du Règlement des radiocommunications;

charge le Comité international d'enregistrement des fréquences

1. de continuer à organiser des programmes de contrôle des émissions dans les bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R), dans le dessein d'éliminer les émissions des stations hors bande qui causent des brouillages nuisibles au service mobile aéronautique (R) ou sont susceptibles d'en causer;

2. de prendre les mesures nécessaires pour éliminer les émissions des stations hors bande qui causent des brouillages nuisibles au service mobile aéronautique (R) ou sont susceptibles d'en causer;

3. de rechercher, le cas échéant, la coopération des administrations, d'une part pour identifier les sources de ces émissions en employant tous les moyens disponibles, d'autre part pour obtenir la disparition de ces émissions.

Motifs : Mise à jour de la Résolution N° Aer2, pour laquelle nous proposons SUP.

ZAI/56/61 SUP

RESOLUTION N° Aer3

relative à l'introduction de la technique de la bande latérale unique dans les bandes d'ondes décamétriques attribuées au service mobile aéronautique (R)

Motifs : Avec l'adoption d'un plan d'allotissement fondé sur l'utilisation de la technique de la bande latérale unique, cette résolution n'est plus applicable.

ZAI/56/62 SUP

RESOLUTION N° Aer4

relative à l'utilisation des ondes métriques pour les communications du service mobile aéronautique (R)

Motifs : Cette résolution a été modifiée pour être mise à jour, comme le montre ADD Résolution N° Aer2 - (F) ci-après.

ZAI/56/63 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (F)

relative à l'utilisation des ondes métriques pour les communications du service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que du point de vue du service mobile aéronautique, les ondes métriques peuvent procurer des communications plus sûres et mieux protégées contre les parasites radioélectriques que les communications sur ondes décamétriques;

b) que du point de vue technique ainsi que du point de vue de l'exploitation, l'utilisation des ondes métriques par l'aviation a fait des progrès notables;

c) que l'emploi des ondes métriques dans leurs diverses formes d'application pourrait entraîner une réduction sensible de l'utilisation des ondes décamétriques par le service mobile aéronautique (R);

d) qu'en raison du développement des télécommunications aéronautiques dans bien des régions du monde, les possibilités de desservir ces régions au moyen d'ondes métriques s'accroissent à un rythme rapide;

décide qu'il convient que les administrations utilisent, dans toute la mesure du possible, des ondes métriques pour les besoins du service mobile aéronautique (R).

Motifs : Mise à jour de la Résolution N° Aer4, pour laquelle nous proposons SUP.

ZAI/56/64 SUP

RESOLUTION N° Aer5

relative à l'utilisation des ondes métriques pour la diffusion de renseignements météorologiques dans le service mobile aéronautique (R)

Motifs : Cette résolution a été modifiée pour être mise à jour, comme le montre ADD Résolution N° Aer2 - (G) ci-après :

ZAI/56/65 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (G)

relative à l'utilisation des ondes métriques pour la diffusion de renseignements météorologiques dans le service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les voies disponibles pour les communications du service mobile aéronautique (R) dans les bandes de fréquences comprises entre 2850 et 17 970 kHz sont en nombre limité;

b) que les besoins en fréquences pour les communications du service mobile aéronautique (R) et pour la diffusion de renseignements météorologiques à destination des aéronefs en vol ne font que croître;

c) que les caractéristiques de propagation des ondes décamétriques rendent celles-ci indispensables aux besoins de l'aviation pour des communications à grande distance;

d) que dans la Recommandation N° 13 de la Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques de Genève (1949) et dans la Résolution N° 14 MOD (voir le rapport sur le point 3 de l'ordre du jour, première page de l'appendice D) de la Conférence administrative ordinaire des radiocommunications de Genève (1959) les administrations ont été invitées instamment à "assurer l'utilisation aussi large que possible des ondes métriques afin de diminuer le trafic dans les bandes d'ondes décamétriques du service mobile aéronautique (R)";

e) que la présente Conférence a adopté une Résolution invitant les administrations à utiliser, dans toute la mesure du possible, les ondes métriques pour les besoins du service mobile aéronautique (R);

f) que l'aviation a accompli des progrès techniques appréciables qui ont permis d'étendre la portée utile des ondes métriques utilisées pour les communications du service mobile aéronautique (R);

g) que cette extension peut être de nature à répondre en partie aux besoins sans cesse croissants en matière de diffusion de renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol;

décide qu'il convient que les administrations utilisent, dans toute la mesure du possible, des ondes métriques pour la diffusion de renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol.

Motifs : Mise à jour de la Résolution N° Aer5 pour laquelle nous proposons SUP.

ZAI/56/66 SUP

RESOLUTION N° Aer6

relative au traitement des fiches de notification concernant les assignations de fréquence aux stations aéronautiques du service mobile aéronautique (R) dans les bandes attribuées en exclusivité à ce service entre 2850 et 17 970 kHz

Motifs : Cette résolution a été remaniée pour donner la Résolution N° Aer2 - (B); elle doit donc maintenant être supprimée.

ZAI/56/67 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (H)

relative à la mise en oeuvre du Plan d'allotissement de fréquences dans les bandes d'ondes décamétriques attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R) entre 2850 et 17 970 kHz

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les bandes attribuées en exclusivité (entre 2850 et 17 970 kHz) au service mobile aéronautique (R) par la Conférence administrative des radiocommunications de Genève (1959) ont été modifiées par la Conférence administrative extraordinaire des radiocommunications de Genève (1966);

b) que la Conférence de 1966 a établi des procédures qui doivent être suivies par les administrations, en ce qui concerne l'introduction de ces modifications;

c) que les dispositions nécessaires ont été prises pour que l'IFRB applique ces procédures;

reconnaissant

d) que le service mobile aéronautique (R) est un service de sécurité;

e) que la présente Conférence a apporté de nouvelles modifications aux bandes en question, pour permettre l'utilisation de la technique de la bande latérale unique;

f) qu'il est nécessaire que toutes les administrations appliquent les modifications introduites par la présente Conférence, afin d'éviter que des brouillages nuisibles soient causés aux services fournis par les stations qui fonctionnent conformément aux dispositions du Règlement des radiocommunications;

décide

1. que les assignations de fréquence qui figureront le 1er février 1983 dans le Fichier de référence et qui ne seront pas conformes aux décisions de la présente Conférence seront traitées comme suite à cette date :

1.1 dans un délai de 30 jours après le 1er février 1983, l'IFRB enverra aux administrations concernées des extraits pertinents du Fichier de référence, en indiquant que, conformément aux dispositions de la présente Résolution, les assignations de fréquence correspondantes devront être transférées dans les bandes appropriées dans un délai de 180 jours après l'envoi des extraits;

1.2 si une administration ne notifie pas le transfert à l'IFRB dans le délai imparti, l'inscription initiale sera maintenue dans le Fichier de référence, sans date dans la colonne 2 et avec une observation appropriée dans la colonne Observations. L'administration sera informée de ces mesures;

2. que l'IFRB donnera toute l'assistance nécessaire aux administrations qui en feront la demande. Pour ce faire, l'IFRB appliquera les dispositions des numéros 629 à 633 du Règlement des radiocommunications.

Motifs : Permettre le transfert des assignations du Fichier de référence dans les bandes d'ondes décamétriques attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R).

ZAI/56/68 ADD

RECOMMANDATION N° Aer2 - (A)

relative à une étude sur la possibilité d'attribuer en exclusivité de nouvelles bandes d'ondes décamétriques au service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les bandes d'ondes décamétriques attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R) contiennent des fréquences dont l'ordre de grandeur (MHz) est, dans les conditions actuelles, généralement satisfaisant pour répondre à tous les besoins des Zones de passage des lignes aériennes mondiales principales et des Zones des lignes aériennes régionales et nationales, telles qu'elles sont définies dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications;

b) que les exploitants d'aéronefs ont besoin de communiquer avec leurs appareils sur de grandes distances au-delà des limites des Zones de passage des lignes aériennes mondiales principales et des Zones des lignes aériennes régionales et nationales, telles qu'elles sont définies dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications;

c) que des fréquences plus élevées (20-24 MHz) nécessaires pour ces communications à grande distance ne sont pas attribuées actuellement en exclusivité au service mobile aéronautique (R);

recommande que les administrations étudient ce problème et que, en préparant leurs propositions pour la prochaine Conférence administrative mondiale compétente des radiocommunications, elles tiennent compte du fait que le service mobile aéronautique (R) a besoin d'attributions de fréquences exclusives supplémentaires dans la portion du spectre allant de 20 à 24 MHz.

Motifs : La prochaine CAMR compétente devrait étudier l'utilisation éventuelle, par le service mobile aéronautique (R), de fréquences plus élevées, de l'ordre de 20 à 24 MHz.

ZAI/56/69 SUP

RECOMMANDATION N° Aer1

relative à la mise au point de méthodes qui contribueront à réduire l'encombrement des bandes d'ondes décamétriques attribuées au service mobile aéronautique (R)

Motifs : Cette recommandation a été modifiée pour être mise à jour, comme l'indique ADD Recommandation N° Aer2 - (B) ci-après.

ZAI/56/70 ADD

RECOMMANDATION N° Aer2 - (B)

relative à la mise au point de méthodes qui contribueront à réduire l'encombrement des bandes d'ondes décamétriques attribuées au service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que plusieurs administrations travaillent activement à mettre au point des techniques de télécommunication dont l'utilisation, si elle était plus répandue dans le service mobile aéronautique (R), contribuerait à réduire l'encombrement des bandes d'ondes décamétriques attribuées à ce service; parmi ces techniques, il y a lieu de signaler l'usage de stations à ondes métriques avec télécommande, d'émissions de grande puissance sur ondes métriques avec antennes à effet directif de radiocommunications spatiales et de transmissions automatiques de données;

b) qu'il serait utile aux autres administrations de prendre connaissance de ces techniques afin d'en étudier l'application à leurs liaisons du service mobile aéronautique (R);

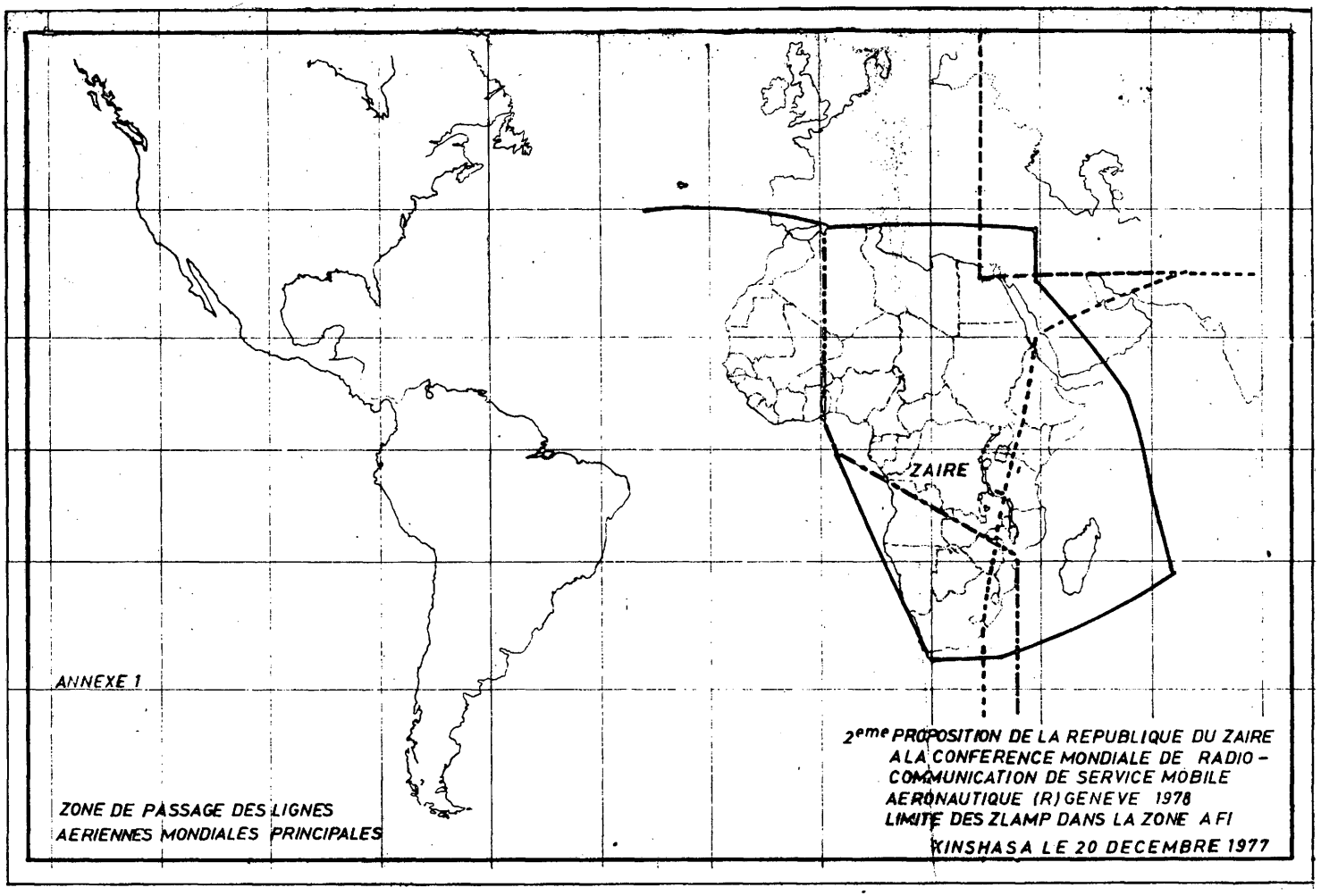
c) que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) travaille activement à coordonner l'utilisation pratique de ces techniques;

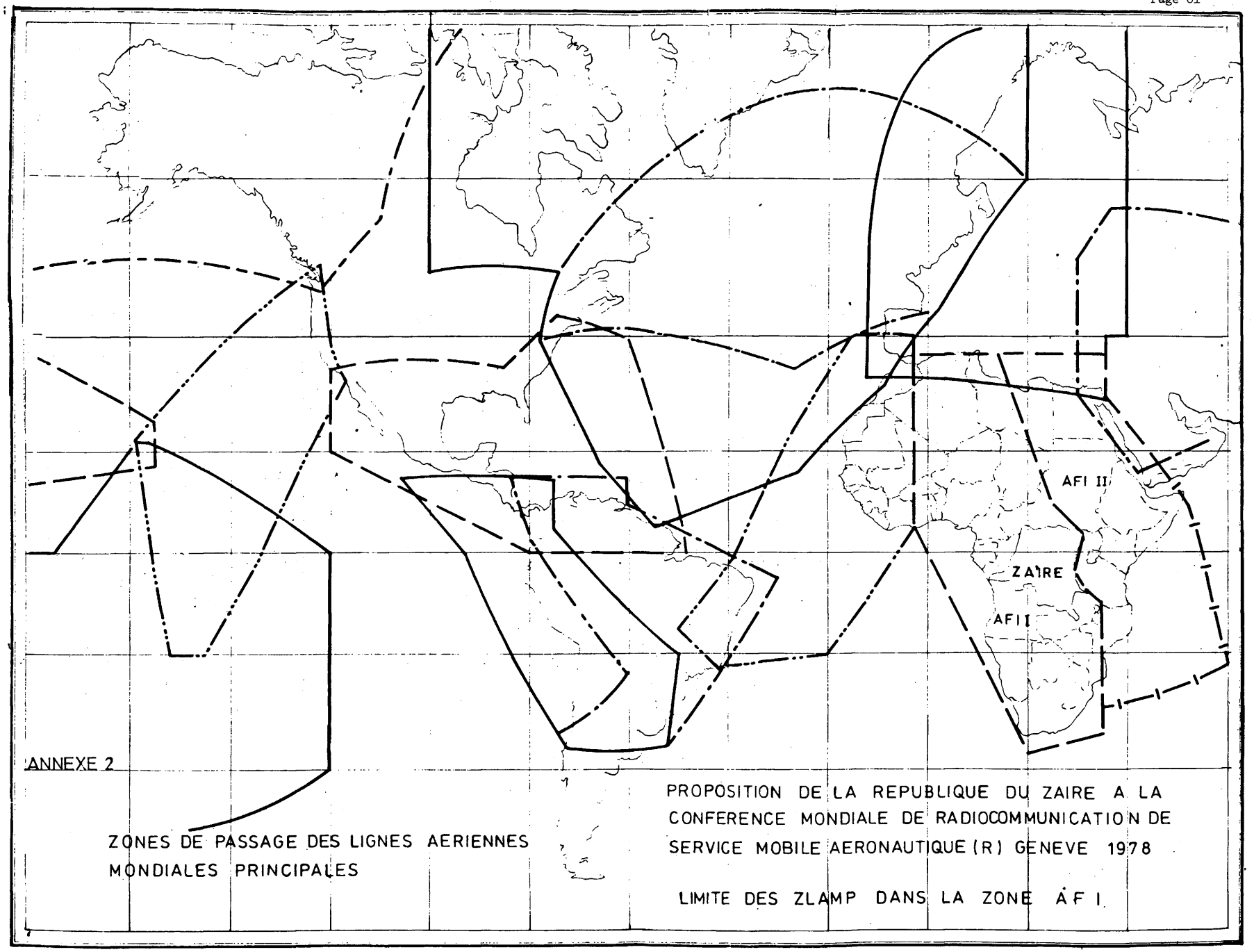
invite les administrations qui travaillent à la mise au point de ces techniques à informer périodiquement l'IFRB des progrès accomplis;

prie l'IFRB de communiquer périodiquement les renseignements qu'il aura ainsi reçus aux administrations ainsi qu'à l'OACI.

Motifs : Mise à jour de la Recommandation N° Aer1, pour laquelle nous proposons SUP.

Annexes : 3


ZAIRE
ANNEXE 1
ZONE DE PASSAGE DES LIGNES
AERIENNES MONDIALES PRINCIPALES
2eme PROPOSITION DE LA REPUBLIQUE DU ZAIRE
A LA CONFERENCE MONDIALE DE RADIO -
COMMUNICATION DE SERVICE MOBILE
AERONAUTIQUE (R) GENEVE 1978
LIMITE DES ZLAMP DANS LA ZONE A FI
KINSHASA LE 20 DECEMBRE 1977



ANNEXE 2

PROPOSITION DE LA REPUBLIQUE DU ZAIRE A LA CONFERENCE MONDIALE DE RADIOCOMMUNICATION DE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R) GENEVE 1978

ZONES DE PASSAGE DES LIGNES AERIENNES MONDIALES PRINCIPALES

LIMITE DES ZLAMP DANS LA ZONE AFI

ANNEXE 3

DEMANDE DE FREQUENCES

1	2				3
Bande de fréquence (kHz)	Nombre de fréquences utilisées selon allotissements de l'appendice 27 et nombre de fréquences demandées				Observations (y compris les fréquences en service pour le contrôle d'exploitation à grande distance et les zones d'exploitation)
	ZLAMP		ZLARN		
	Utilisées	Demandées	Utilisées	Demandées	
1) 2 850 - 3 025	-	-	-	-	
2) 3 400 - 3 500	1	-	-	-	
3) 4 650 - 4 700	-	-	-	-	
4) 5 450 - 5 480(Rég.2)	-	-	-	-	
5) 5 480 - 5 680	1	-	1	-	
6) 6 525 - 6 685	-	1	-	1	1 fréquence pour la ZLAMP-AFI ou AFI-I 1 fréquence pour la ZLARN-7B
7) 8 815 - 8 965	1	-	1	-	
8) 10 005 - 10 100	-	-	-	-	
9) 11 275 - 11 400	-	-	-	-	
10) 13 260 - 13 360	1	-	1	-	
11) 17 900 - 17 970	-	1	-	1	1 fréquence pour la ZLAMP-AFI ou AFI-I 1 fréquence pour la ZLARN-7B
12) 21 900 - 22 000	-	1	-	-	1 fréquence pour la ZLAMP-AFI ou AFI-I

Demande en fréquences pour les zones Volt-Met.

1) AFI-MET (Zone d'allotissement et Zone de réception)
NOC Allotissement de fréquences, conformément aux MOD 27/174 et 27/175 de l'appendice D du document 9187, COM/76; Montréal

2) Des émissions ATIS ou OFIS Volmet sur RTF du VOR seront assurées à partir des aérodromes internationaux de la République du Zaïre, conformément à la Recommandation 14/19 du document 7474/20 AFI V.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 57-F
25 janvier 1978
Original : français, anglais
espagnol

SEANCE PLENIERE

Note du Secrétaire général

PROGRAMME SPECIAL DE CONTROLE DES EMISSIONS DANS LES BANDES DE FREQUENCES ENTRE 2850 kHz ET 17 970 kHz ATTRIBUEES EN EXCLUSIVITE AU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

J'ai l'honneur de transmettre à la Conférence la lettre-circulaire de l'IFRB N° 405 portant sur le sujet mentionné ci-dessus.

M. MILI
Secrétaire général

Annexe : 1

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

COMITE INTERNATIONAL
D'ENREGISTREMENT DES FREQUENCES
I.F.R.B.

JUNTA INTERNACIONAL
DE REGISTRO DE FRECUENCIAS
I.F.R.B.

INTERNATIONAL
FREQUENCY REGISTRATION BOARD
I.F.R.B.

National (022) 34 60 21
International + 41 22 34 60 21
Tg: Burinterna Genève
Tx: 23 000/23 000 a uit ch

1211 GENÈVE 20, LE
2 RUE DE VAREMBÉ

18 janvier 1978

Lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 405

Objet : Préparation technique pour la Conférence administrative mondiale des radiocommunications du service mobile aéronautique (R) (Genève, 1978)

Programme spécial de contrôle des émissions dans les bandes de fréquences entre 2850 kHz et 17 970 kHz attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R)

Références : Numéro 482 du Règlement des radiocommunications

Lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 387 du 29 juillet 1977

Monsieur le Directeur général,

Au nom du Comité international d'enregistrement des fréquences, je désire porter à votre connaissance les résultats du programme spécial de contrôle des émissions ci-dessus mentionné.

2. En réponse à la lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 387, le Comité a reçu des rapports de vingt-sept administrations concernant quarante-sept stations de contrôle. Au total, 18 500 observations étaient comprises dans ces rapports.

3. Environ cinquante pour cent du total des observations ne contenaient pas suffisamment de renseignements concernant l'origine, l'identification ou la classe d'émission qui auraient permis au Comité d'effectuer une analyse complète de ces renseignements. Aussi le Comité a-t-il décidé de ne publier dans le "Résumé des Renseignements du Contrôle des Emissions N° 195 relatif à la période du 3 juillet au 5 novembre 1977" que les renseignements concernant les stations identifiées. Afin de faciliter la consultation, les renseignements reçus ont été classés par ZLARN, c'est-à-dire par zone dans laquelle est située la station de contrôle dont on a reçu les renseignements. Toutefois, il convient de noter que toutes les données reçues figurent dans l'Appendice 1 à la présente lettre-circulaire. De plus, le Comité présentera à la Conférence, aux fins de consultations, les renseignements complets qu'il aura reçus des administrations. A cet égard, le Comité attire l'attention des administrations sur la Résolution N° Aer 2 (voir l'Appendice 2).

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur général, l'assurance de ma haute considération.

S. Fujiki
Président faisant fonction

Appendices : 2

Prière d'adresser toute correspondance officielle à
Please address all official correspondance to
Toda correspondencia oficial debe dirigirse a

Monsieur le Président de l'I.F.R.B.
The Chairman of the I.F.R.B.
Señor Presidente de la I.F.R.B.
Union internationale des télécommunications
1211 GENÈVE 20
Suisse - Switzerland - Suiza

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

Appendice 1 à la lettre-circulaire de l'I.F.R.B. N° 405

Les stations observées ont été classées de la façon suivante :

Colonne I	:	classe de station "FA"
Colonne II	:	classe de station "BC"
Colonne III	:	classe de station "FX"
Colonne IV	:	autre classe de station
Colonne V	:	avec un indicatif d'appel ou autre indentification, mais pas de classe de station
Colonne VI	:	sans aucun indicatif d'appel, ni autre indentification, ni classe de station

---

Appendix 1 to I.F.R.B. Circular-letter No. 405

The stations observed have been classified as follows:

Column I	:	class of station "FA"
Column II	:	class of station "BC"
Column III	:	class of station "FX"
Column IV	:	other class of station
Column V	:	with a call sign or other identification but no class of station
Column VI	:	with neither a call sign or other identification, nor class of station.

Apéndice 1 a la carta circular de la I.F.R.B. N.° 405

Se han clasificado las estaciones observadas como sigue:

Columna I	:	clase de estación "FA"
Columna II	:	clase de estación "BC"
Columna III	:	clase de estación "FX"
Columna IV	:	otras clases de estación
Columna V	:	con un distintivo de llamada u otro medio de identificación, pero sin indicación de la clase de estación
Columna VI	:	sin distintivo de llamada u otro medio de identificación, ni indicación de la clase de estación.

NOMBRE D'OBSERVATIONS SIGNALEES - NUMBER OF OBSERVATIONS REPORTED - CIFRA DE OBSERVACIONES SEÑALADAS

ZLARN 1 - RDARA 1 - ZRRN 1

	I	II	III	IV	V	VI	
2850 - 3025 KHZ	109	17	132	44	169	197	668
3400 - 3500	28	3	39	5	104	216	395
4650 - 4700	48	12	64	10	61	108	303
5450 - 5480	1	2	49	11	30	28	121
5480 - 5680	141	16	125	18	139	380	819
6525 - 6685	160	147	108	31	116	245	807
8815 - 8965	190	14	101	35	65	200	605
10005 - 10100	43	65	168	5	36	175	492
11275 - 11400	25	148	61	24	25	85	368
13260 - 13360	103	16	64	3	49	121	356
17900 - 17970	1	88	16	13	12	13	143
	849	528	927	199	806	1768	5077

TOTAL { ZLARN: | RDARA: __| ZRRN:

ZLARN 4 - RDARA 4 - ZRRN 4

	I	II	III	IV	V	VI	
2850 - 3025 KHZ		10			54	222	286
3400 - 3500	2	57	2	1	20	331	413
4650 - 4700		14			1	147	162
5450 - 5480					13	218	231
5480 - 5680	3	32	2	2	19	466	524
6525 - 6685		47		1	16	321	385
8815 - 8965		32	4	2	20	393	451
10005 - 10100		39			28	341	408
11275 - 11400	1	75	2	2	8	309	397
13260 - 13360		13			13	338	364
17900 - 17970		91		1	19	154	265
	6	410	10	9	211	3240	3886

TOTAL { ZLARN: | RDARA: __| ZRRN:

ZLARN 5 - RDARA 5 - ZRRN 5

	I	II	III	IV	V	VI	
2850 - 3025 KHZ	2	6			9	148	165
3400 - 3500		17			8	46	71
4650 - 4700		1			1	65	67
5450 - 5480		8			6	46	60
5480 - 5680	1	3		2	38	155	199
6525 - 6685	2	7			9	116	134
8815 - 8965	1	13			17	117	148
10005 - 10100	1	1			2	104	108
11275 - 11400	3	32			5	38	78
13260 - 13360	1				10	78	89
17900 - 17970		12			1	11	24
	11	100		2	106	924	1143

TOTAL { ZLARN: | RDARA: __| ZRRN:

ZLARN 6 - RDARA 6 - ZRRN 6

	I	II	III	IV	V	VI	
2850 - 3025 KHZ	26	67	17		20	110	240
3400 - 3500		71	18	3	28	184	304
4650 - 4700	1	34	27		23	103	188
5450 - 5480		1	1			2	4
5480 - 5680	82	23	88	6	32	306	537
6525 - 6685	14	173	8		11	201	407
8815 - 8965	147	46	17	10	33	304	557
10005 - 10100	25	94	7	6	21	126	279
11275 - 11400		189	15		3	62	269
13260 - 13360	44	11	26		15	101	197
17900 - 17970	1	26	2			2	31
	340	735	226	25	186	1501	3013

TOTAL { ZLARN: | RDARA: __| ZRRN:

ZLARN 9 - RDARA 9 - ZRRN 9

	I	II	III	IV	V	VI	
2850 - 3025 KHZ	27	73	2	67	1	17	187
3400 - 3500	59	49	3	2		88	201
4650 - 4700	6	67	4	5	1	38	121
5450 - 5480		4			2	9	15
5480 - 5680	242	12	6	230	5	198	693
6525 - 6685	75	163	6	12	10	75	341
8815 - 8965	306	73		107	6	250	742
10005 - 10100	121	171	8	3	10	73	386
11275 - 11400	13	306	6	1	7	121	454
13260 - 13360	82	26	22	8	13	96	247
17900 - 17970	3	15		1		6	25
	934	959	57	436	55	971	3412

TOTAL { ZLARN: / RDARA: / ZRRN: } 3412

ZLARN 10 - RDARA 10 - ZRRN 10

	I	II	III	IV	V	VI	
2850 - 3025 KHZ	12	2	3				17
3400 - 3500	3		1	1		5	10
4650 - 4700	3	5	1	1	2	9	21
5450 - 5480	1	1	7		1	15	25
5480 - 5680	14	1	3	2		8	28
6525 - 6685	12	15	14	3	2	32	78
8815 - 8965	54	1	10	6	6	22	99
10005 - 10100	10	15	17		4	19	65
11275 - 11400	4	19	11	3	2	13	52
13260 - 13360	32		24	3	12	14	85
17900 - 17970		4		2		5	11
	145	63	91	21	29	142	491

TOTAL { ZLARN: / RDARA: / ZRRN: } 491

ZLARN 12 - RDARA 12 - ZRRN 12

	I	II	III	IV	V	VI	
2850 - 3025 KHZ		13		6	5	25	49
3400 - 3500		11	1	2	7	19	40
4650 - 4700	1	9	7	1	2	20	40
5450 - 5480	1	1	4	1	4	32	43
5480 - 5680	23	8	21	31	26	173	282
6525 - 6685	17	26	16	24	33	253	369
8815 - 8965	10	1	16	47	7	126	207
10005 - 10100	2	12		9	3	57	83
11275 - 11400	2	9	2	6	5	31	55
13260 - 13360		3	7	25	8	89	132
17900 - 17970		14		2		11	27
	56	107	74	154	100	836	1327

TOTAL { ZLARN: / RDARA: / ZRRN: } 1327

ZLARN 13 - RDARA 13 - ZRRN 13

	I	II	III	IV	V	VI	
2850 - 3025 KHZ			3	2			5
3400 - 3500		6					6
4650 - 4700	1	3	2	1			7
5450 - 5480		1	3	2			6
5480 - 5680	16	1	12	1			30
6525 - 6685	8	9	10	16			43
8815 - 8965	23	1	8	7	3	1	43
10005 - 10100	3	2	7	1	1		14
11275 - 11400	3	7	7		3		20
13260 - 13360	4		5	1	2		12
17900 - 17970	1	2	1	3			7
	59	32	58	34	9	1	193

TOTAL { ZLARN: / RDARA: / ZRRN: } 193

RÉSOLUTION N° Aer 2

relative à l'utilisation des fréquences des bandes d'ondes décamétriques attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative extraordinaire des radiocommunications aéronautiques de Genève (1966),

considérant

a) que les observations de contrôle des émissions relatives à l'utilisation des fréquences des bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R) entre 2850 et 17 970 kHz montrent qu'un certain nombre de fréquences de ces bandes sont utilisées par des stations appartenant à des services autres que le service mobile aéronautique (R), que ces stations causent ainsi des brouillages nuisibles aux communications dudit service sur certaines lignes aériennes internationales, et qu'un très grand nombre d'émissions dont les sources n'ont pas pu être identifiées avec certitude ont été observées dans les bandes en question;

b) que le service mobile aéronautique (R) est un service de sécurité auquel des bandes de fréquences ont été attribuées en exclusivité afin d'assurer la sécurité et la régularité de la navigation aérienne le long des routes nationales ou internationales de l'aviation civile, ainsi qu'il est spécifié au numéro **429** du Règlement des radiocommunications de Genève (1959);

c) que, afin d'assurer la sauvegarde de la vie humaine et des biens dans les airs, ainsi que le fonctionnement régulier et efficace des services de transport aérien, il est essentiel que les voies de communication du service mobile aéronautique soient exemptes de brouillage nuisible;

reconnaissant

que le service mobile aéronautique (R) est un service de sécurité;

prie instamment

les administrations de bien vouloir s'abstenir de faire utiliser les fréquences des bandes attribuées en exclusivité à ce service par des stations appartenant à des services autres que le service mobile aéronautique (R), sauf dans les conditions expressément stipulées aux numéros **115** ou **415** du Règlement des radiocommunications de Genève (1959);

invite

l'I.F.R.B. à continuer d'organiser des observations de contrôle des émissions dans les bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R), dans le dessein d'éliminer les émissions des stations hors bande qui causent des brouillages nuisibles au service mobile aéronautique (R) ou sont susceptibles d'en causer; et à rechercher la collaboration des administrations, d'une part pour identifier les sources de ces émissions en employant tous les moyens disponibles, et notamment des appareils d'enregistrement automatiques, des radiogoniomètres et des appareils de mesure de l'intensité de champ, d'autre part pour obtenir la disparition de ces émissions.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Corrigendum N° 2 au
Document N° 58-F
1er mars 1978

Note du Secrétaire général

PERTE DU DROIT DE VOTE

La République du Kenya a maintenant ratifié la Convention internationale des télécommunications (Malaga-Torremolinos, 1973) et, de ce fait, a recouvré son droit de vote.

Il convient donc de supprimer le nom de ce pays dans le document N° 58.

M. MILI

Secrétaire général

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Corrigendum N° 1 au
Document N° 58-F
9 février 1978

Note du Secrétaire général

PERTE DU DROIT DE VOTE

La République Arabe du Yémen a maintenant ratifié la Convention internationale des télécommunications (Malaga-Torremolinos, 1973) et, de ce fait, a recouvré son droit de vote.

Il convient donc de supprimer le nom de ce pays dans le Document N° 58.

M. MILI
Secrétaire général

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 58-F
31 janvier 1978
Original : français

SEANCE PLENIERE

Note du Secrétaire général

PERTE DU DROIT DE VOTE

1. Selon les dispositions de la Convention, les Membres perdent leur droit de vote aux conférences de l'Union, dans les deux cas suivants :

a) lorsqu'un Membre n'a pas encore ratifié (ou adhéré à) la Convention internationale des télécommunications (Malaga-Torremolinos (1973); article 45, § 2 de la Convention);

b) lorsqu'un Membre est en retard dans ses paiements à l'Union tant que le montant de ses arriérés est égal ou supérieur au montant des contributions à payer par ce Membre pour les deux années précédentes. (Article 15, § 7 de la Convention).

2. Actuellement, pour l'une ou l'autre des raisons indiquées ci-dessus et jusqu'à ce que leur situation ait été régularisée, les pays suivants n'ont pas le droit de vote à la Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour le service mobile aéronautique (R) :

Pays	n'ayant pas ratifié (ou adhéré à) la Convention	en retard pour le paiement de leurs contributions
Belgique	x	
Bénin (Rép. pop. du)	x	
Bolivie (Rép. de)	x	
Botswana (Rép. de)	x	
Cameroun (Rép. Unie du)	x	
Centrafricain (Empire)		x
Congo (Rép. pop. du)	x	
Costa Rica	x	
Côte d'Ivoire (Rép. de)	x	
Dominicaine (Rép.)	x	x
Gabonaise (Rép.)	x	
Guatemala (Rép. du)	x	
Guinée équatoriale (Rép. de la)	x	

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Haute-Volta (Rép. de)	x	
Honduras (Rép. de)	x	
Kampuchea Démocratique	x	x
Kenya (Rép. du)	x	
Liban	x	
Libéria (Rép. du)		x
Nauru (Rép. de)	x	
Niger (Rép. du)	x	
Nigeria (Rép. féd. de)		x
Ouganda (Rép. de l')	x	
Panama (Rép. de)		x
Pérou	x	
Sierra Leone		x
Soudan (Rép. Dém. du)	x	
Tchad (Rép. du)	x	x
Turquie	x	
Yémen (Rép. Arabe du)	x	
Yémen (Rép. Dém. pop. du)	x	
Zaïre (Rép. du)		x
Zambie (Rép. de)	x	

M. MILI
Secrétaire général

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 59-F
25 janvier 1978
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

Etats-Unis d'Amérique

INFORMATIONS REÇUES AU SUJET DES BESOINS DE FREQUENCES

Se référant au paragraphe 4 de la lettre-circulaire N° 400 (Document N° 48), l'Administration des Etats-Unis soumet les données ci-jointes pour mettre à jour ses réponses aux lettres-circulaires N^os 354 et 386. Ces données pourront être développées à mesure que le plan sera élaboré au cours de la Conférence.

Annexe : 1

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

A N N E X E

ZLAMP	Symbole de pays	Nombre de fréquences par bande (MHz) 3	3,5	4,7	5,4	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18	22	Voie commune à	Remarques
CAR	1)	2				2	2	2	1	2	1	1			A008, A025
CEP	2)	1	1	1		2	1	2	1		2	1			A008, A025
CWP	3)	1	1	2		2	1	1	1	1	1	1			A008, A025
NA1															A025; 4),
NA2	5)	4*	2*			6*	2*	5*	2*	2*	3*	1*		*Commune à NA1 et NA3 4)	A008, A025
NA3															A025; 4),
NP	6)	1		1		1	1	1		1	1	1			A008, A025
SAM1	7)	2*		1*		1*	1*	2*		2*	1*	1*		*Commune à SAM2 8)	A008, A025
SAM2	7)													8)	A008, A025
SP	9)	1				2		2			2	1			A008, A025

1) PNZ, PTR, SWN, USA, VIR

2) HWA, USA

3) GUM, HWA, HWL, JON, MDW, MRA, MRL, WAK

4) Les besoins indiqués pour la ZLAMP NA2 sont communs à NA1 et NA3, sur la base d'une "désectorisation" et de l'établissement d'une ZLAMP NA commune ("NAT")

5) PTR, USA, VIR. (PTR et VIR sont inclus sur la base d'une "désectorisation" et de l'établissement d'une ZLAMP commune "NAT")

6) ALS, USA

7) PNZ

8) Les besoins indiqués pour la ZLAMP SAM1 sont communs à SAM1 et à SAM2 sur la base d'une "désectorisation" et de l'établissement d'une ZLAMP SAM commune.

9) HWA, JAR, PHX, PLM, SMA

Zone VOLMET	Symbole de pays	Nombre de fréquences par bande (MHz) 3	3,5	4,7	5,4	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18	Remarques
AT-MET	USA	1	1			1	1	1	1		2		A008, A025; 1)
PAC-MET	2)	1	1			1	1	1	1	1	1		A008, A025
CAR-MET	3)	1				1		1		1			A008, A025
SAM-MET	PNZ		1			1		1			1		A008, A025

1) Fondé sur la redéfinition des zones d'allotissement et de réception, avec nouvelle désignation NAT-MET (Document N° 21).

2) ALS, GUM, HWA, HWL, JAR, JON, MDW, MRA, MRL, PHX, PLM, SMA, USA, WAK.

3) PNZ, PTR, USA, VIR.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 60-F
25 janvier 1978
Original : espagnol

SEANCE PLENIERE

République Argentine

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

ARG/60/1 MOD 27/9

9. Une famille de fréquences du service mobile aéronautique (R) est un groupe de deux ou plus de deux fréquences choisies dans différentes bandes (ondes hectométriques, ondes décamétriques) du service mobile aéronautique (R), destiné à l'établissement de communications entre les stations des aéronefs en vol et les stations aéronautiques correspondantes ~~quelles-que-soient-les-heures-et-les-distances~~, à tout moment et dans la zone d'utilisation autorisée.

Motifs : a) maintenir clairement les concepts qui couvrent l'emploi des gammes des ondes hectométriques et décamétriques et souligner que le terme "famille de fréquences" est nécessairement associé à ces gammes, ainsi qu'aux aéronefs en vol;

b) même si l'extension conférée par la définition "station d'aéronef" signifie, administrativement, une utilisation sans restriction, il est de fait que les communications en ondes hectométriques ou kilométriques sont a priori destinées aux liaisons à moyenne ou à grande distance, au sens généralement donné à ces expressions;

c) l'organisation normale des systèmes de communication à courte distance repose essentiellement sur l'emploi des ondes métriques.

ARG/60/2 MOD 27/17

3.1 L'usage des voies communes aux services (R) et (OR) et dont les fréquences ~~centrales~~ porteuses (de référence) sont ~~3 025,5~~ 3 023 et 5 680 kHz est autorisé dans le monde entier comme il est indiqué aux numéros 27/196 et 27/201. Nonobstant ces dispositions .....

ARG/60/3 MOD 27/18

3.2 Toutes les stations qui ~~utilisent les fréquences 3 023,5 et 5 680 kHz aux fins~~ participent directement à des opérations de recherches et de sauvetage ~~et qui emploient la technique de la bande latérale unique~~ utilisent à cette fin les fréquences 3 023 et 5 680 kHz et doivent émettre ~~une onde porteuse d'un niveau suffisant pour que l'émission puisse être reçue à l'aide d'un récepteur à double bande latérale; elles doivent également être en mesure de recevoir des émissions à double bande latérale~~ dans la bande latérale supérieure.

Toutefois, à titre provisoire, on pourra utiliser les émissions à double bande latérale sur les fréquences 3 023 et 5 680 kHz, jusqu'à la date limite du ...

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Motifs : Préciser que l'emploi de la double bande latérale doit être provisoirement accepté dans certains cas (recherches et sauvetage).

ARG/60/4 SUP 27/19 (Sans objet, compte tenu de la proposition relative à 27/18).

ARG/60/5 MOD 27/20 4. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) assure ~~dans une grande partie du monde~~ la coordination ~~internationale~~ des radiocommunications du service mobile aéronautique (R) en ce qui concerne les opérations aéronautiques internationales. Il convient donc, ~~le cas échéant,~~ de consulter cette Organisation ~~en particulier pour utiliser en exploitation les fréquences prévues dans le Plan~~ dans tous les cas appropriés pour une coordination et une exploitation efficace des services.

Motifs : Maintenir, dans les voies communes habituelles et réglementaires, l'intervention indispensable de l'UIT (IFRB). Assurer la coordination voulue par l'intermédiaire de l'organisation mondiale (OACI) dans les cas appropriés et dans les limites qui correspondent à son rôle dans l'ordonnance internationale.

Normalement, la coordination directe entre les Etats constitue le moyen primaire. Le besoin d'autres coordinations peut ensuite être satisfait par l'OACI dans les questions qui relèvent de son activité spécifique et, finalement, par l'application des procédures réglementaires à suivre obligatoirement par la voie de l'UIT (IFRB).

NOC 27/21

NOC 27/22

ARG/60/6 MOD 27/23 7. On a recours à la coordination décrite au numéro 27/20 lorsqu'il est opportun et souhaitable de le faire pour utiliser rationnellement les fréquences en question, et notamment quand la procédure prévue au numéro 27/22 n'a pas abouti à un résultat satisfaisant.

Motifs : Déterminer, en principe, l'ordre des mesures à prendre en vue de coordination.

1. Classes d'émission

ARG/60/7 MOD 27/49 Il est permis d'utiliser dans le service mobile aéronautique (R) des émissions telles que les suivantes, ~~sous réserve que cette utilisation :~~ en les employant selon les dispositions particulières spécifiées dans chaque cas et à condition que l'utilisation de l'une quelconque de ces émissions ne cause pas de brouillage nuisible aux autres utilisateurs de la voie dans laquelle est faite l'émission.

- ~~soit conforme aux dispositions des numéros 27/10 à 27/16 et des numéros 27/63 à 27/73,~~
- ~~ne cause pas de brouillage nuisible aux autres utilisateurs de la fréquence.~~

ARG/60/8 MOD 27/50 1.1 Téléphonie - modulation d'amplitude :

- à double bande latérale (A3)*
- ~~bande latérale unique, onde porteuse réduite (A3A)~~
- à bande latérale unique, avec onde porteuse complète (A3H)*
- à bande latérale unique avec onde porteuse supprimée (A3J)
- ~~deux bandes latérales indépendantes (A3B)~~

* L'emploi des émissions A3 et A3H est limité aux opérations de recherches et de sauvetage sur les fréquences 3 023 et 5 680 kHz et cela, à titre provisoire, jusqu'au ....

ARG/60/9 MOD 27/51 1.2.1 Modulation d'amplitude :

- télégraphie sans modulation par une fréquence audible (manipulation par tout ou rien) (A1)**
- ~~télégraphie par manipulation par tout ou rien d'une ou de plusieurs fréquences audibles de modulation ou manipulation par tout ou rien de l'émission modulée (A2)~~
- télégraphie par manipulation par tout ou rien d'une porteuse audiofréquence ou d'une fréquence audible, ou par modulation d'amplitude ou par manipulation par tout ou rien de la porteuse de l'émission modulée, y compris l'appel sélectif - bande latérale unique - onde porteuse complète (A2H)
- ~~télégraphie harmonique multivoie, bande latérale unique, onde porteuse réduite (A7A)~~
- ~~télégraphie harmonique multivoie, bande latérale unique, onde porteuse complète (A7H)~~
- télégraphie harmonique multivoie, bande latérale unique, onde porteuse supprimée (A7J)
- autres émissions, telles que la transmission automatique de données - bande latérale unique - onde porteuse supprimée (A9J)

ARG/60/10 MOD 27/52 1.2.2 Modulation de fréquence :

- télégraphie par manipulation par déplacement de fréquence sans modulation par une fréquence audible, l'une des deux fréquences étant émise à un instant donné (F1)**

** Les émissions A1 et F1 sont admises à condition de ne pas causer de brouillages nuisibles aux autres classes d'émission autorisées pour ce Plan. Il convient de plus que les émissions A1 et F1 soient conformes aux limites de puissance, à la largeur de voie et aux niveaux d'affaiblissement prévus aux numéros 27/65 et 27/66; dans tous les cas possibles, les émissions doivent être maintenues au centre de la voie autorisée.

- ~~télégraphie par manipulation par tout ou rien d'une fréquence audible de modulation de fréquence, ou par manipulation par tout ou rien d'une émission modulée en fréquence (F2)~~

Motifs : Pour les numéros 27/49 à 27/52 - la modification des types d'émission est fondée sur l'utilisation de la bande latérale unique, sans porteuse.

ARG/60/11 SUP 27/53

Motifs : On ne prévoit pas l'utilisation normale de A4.

ARG/60/12 MOD 27/54 2.1 Sauf indication contraire figurant à la partie II du présent appendice, les puissances de crête fournies à la ligne d'alimentation de l'antenne ne dépassent pas les valeurs maximales indiquées dans le tableau ci-dessous; il est admis que les puissances apparentes rayonnées de crête correspondantes sont égales aux deux tiers de ces valeurs.

Remplacer le tableau original par le tableau ci-dessous.

Classe d'émission	Stations	Puissance de crête maximale
A2H A3J A7J A9J (modulation : 100%)	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 300 W
A3* A3H* (modulation 100%)	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	6 kW 300 W
A1 F1	Stations aéronautiques Stations d'aéronef	1,5 kW 75 W

* Aux termes du numéro 27/50, les émissions A3 et A3H sont limitées aux opérations de recherches et de sauvetage sur les fréquences 3 023 et 5 680 kHz, et cela à titre provisoire, jusqu'au ....

Motifs : Les émissions doivent être modifiées pour être des classes prévues pour le nouveau Plan. En revanche, les puissances doivent être maintenues afin de conserver la relation prévue entre les niveaux des stations aéronautiques et des stations d'aéronef et permettre, autant que possible, d'utiliser les équipements disponibles, avec des caractéristiques appropriées aux bandes latérales.

ARG/60/13 MOD 27/55 2.2 Il est admis que la puissance de crête maximale spécifiée dans le tableau ci-dessus pour les stations aéronautiques produira la puissance apparente rayonnée moyenne de 1 kW (pour des émissions de classes telles que A1, F1 ~~ou F2 et A3 ou A3H non modulées~~) adoptée pour le tracé des courbes qui indiquent les portées de brouillage.

Motifs : Mentionner uniquement les émissions prévues pour le nouveau Plan.

NOC 25/56 à 27/62

Motifs : Les conditions actuellement énoncées répondent aux besoins relatifs à la coordination et à la protection.

ARG/60/14 MOD 27/63 3. Dispositions d'ordre technique relatives à l'utilisation des émissions ~~à bande latérale unique~~

ARG/60/15 MOD 27/63 3.1 Définition du niveau de l'onde porteuse :

Onde porteuse	Niveau N (db) de l'onde porteuse par rapport à la puissance de crête
Onde porteuse complète ~~(A3H)~~ (par exemple A2H)	$0 \geq N \geq -6$
~~Onde porteuse réduite (A3A)~~	~~$-6 \rightarrow N \rightarrow -26$~~
Onde porteuse supprimée (par exemple A3J)	Stations d'aéronef $-26 > N$ Stations aéronautiques $-40 > N$

ARG/60/16 SUP 27/64

Motifs : Les types d'émission à utiliser dans le Plan sont déjà définis.

ARG/60/17 MOD 27/65 3.3 Tolérance applicable aux niveaux des émissions ~~à bande latérale unique~~ en dehors de la largeur de bande nécessaire

3.3.1 ~~Dans le cas d'une émission à bande latérale unique (classes d'émission A3H, A3A et A3J)~~. La puissance moyenne fournie sur une fréquence quelconque, située en dehors de la largeur de bande nécessaire, à la ligne d'alimentation de l'antenne d'une station aéronautique ou d'une station d'aéronef est inférieure à la puissance moyenne (P_m) de l'émetteur, de la quantité indiquée dans le tableau ci-dessous.

ARG/60/18 MOD 27/66 3.3.2 Pour les types d'émetteurs de station d'aéronef et pour les émetteurs de station aéronautique installées avant le 1er février 1983

Ecart Δ par rapport à la fréquence assignée (kHz)	Affaiblissement minimum par rapport à P_m (dB)
$2 \leq \Delta < 6$	25
$6 \leq \Delta < 10$	35
$10 \leq \Delta$	Stations d'aéronef : 40 Stations aéronautiques : $43 + 10 \log_{10} P_m$ (W) *

* Il n'est pas nécessaire que l'affaiblissement dépasse 60 dB.

Note.- Les valeurs d'affaiblissement ci-dessus ne sont pas applicables dans le cas d'émissions destinées aux opérations de recherches et de sauvetage (A3 et A3H)

ARG/60/19 SUP 27/67 à 27/71

Motifs : Le nouveau Plan spécifie les caractéristiques des émissions à bande latérale unique.

ARG/60/20 MOD 27/196 ~~3-023~~

3 023 Mondiale - Usage autorisé dans le monde entier ... (le reste sans changement)

PROPOSITION

Conditions relatives au service d'exploitation complémentaire

ARG/60/21 ADD 27/8A Service d'exploitation complémentaire à grande distance : service de communications pour les aéronefs en vol, visant principalement à assurer la régularité des vols sur les lignes aériennes mondiales (SECGD)

Note.- Ce service peut couvrir les responsabilités des exploitants en ce qui concerne le contrôle d'exploitation des aéronefs sur les vols commerciaux réguliers en cas d'insuffisance des réseaux normaux en service.

ARG/60/22 ADD 27/73A Les pays et stations participants et utilisant chacune des voies ou famille de voies du SECGD reconnaissent les zones et/ou lignes aériennes prévues pour ces voies dans le présent Plan.

ARG/60/23 ADD 27/73B On peut toutefois faire des allotissements additionnels, sous réserve de l'accord des Etats intéressés et à condition de ne pas causer d'encombrement ou de brouillage nuisible aux stations qui fonctionnent conformément aux dispositions du présent Plan.

ARG/60/24 ADD 27/73C

Deux pays ou plus peuvent, sous réserve de l'accord des Etats intéressés, établi par l'intermédiaire de l'OACI, et à condition de ne pas causer de préjudice aux stations qui fonctionnent selon les dispositions du présent Plan, utiliser les voies qui pourraient éventuellement servir, sans aucune restriction, aux communications à grande distance.

DISPOSITIONS RELATIVES AU SECGD

ARG/60/25 ADD 27/73D

Les stations, ensemble de réseaux, les normes, modes d'exploitation et toute autre disposition concernant le fonctionnement du SECGD :

a) sont déterminées par un accord général entre les Etats intéressés, établi par l'intermédiaire de l'OACI,

b) sont conformes aux dispositions du présent Plan. Aucune condition qui pourrait correspondre à l'accord mentionné à l'alinéa précédent ne peut restreindre les conditions générales prévues, ni le droit des Etats d'autoriser ou de réglementer l'exploitation des stations aéronautiques conformément aux conventions et règlements internationaux et aux intérêts nationaux,

c) doivent reconnaître comme principes fondamentaux l'unité du service mobile aéronautique et la priorité absolue des communications relatives à la sécurité et à la protection des vols,

d) sont intégrées à l'ensemble de normes, recommandations ou dispositions complémentaires (le cas échéant) du service mobile aéronautique figurant dans les documents pertinents de l'OACI.

ARG/60/26 ADD

RECOMMANDATION N° ...

relative aux caractéristiques des services, pour les conditions d'exploitation et les dispositions connexes

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques (Genève, 1978),

tenant compte

du fait que cette Conférence, en adoptant comme nouveau document l'appendice 27 révisé, a apporté des modifications aux différentes formes de prestation des services (R) et les a considérablement élargies en les étendant à des zones ou à des Etats non compris dans le Plan antérieur,

considérant

qu'il est en conséquence nécessaire de préciser les caractéristiques propres à certains services, de mettre à jour les dispositions qui peuvent intéresser l'exploitation et les dispositions connexes;

que de telles mesures devront être prises avant la date de mise en vigueur du nouveau Plan révisé;

que la majorité des délégations (administrations) participant à la Conférence (CAMRA-R) ont exprimé l'avis que ces mesures doivent demeurer, dans leur totalité, couvertes par les dispositions et les réglementations de l'OACI, afin d'assurer l'uniformité et la normalisation des règles et de leur application dans le domaine aéronautique,

recommande

que les administrations étudient les moyens de donner suite aux considérations qui précèdent, en prévoyant de préférence une réunion des Etats Membres de l'OACI chargée d'étudier et de résoudre les questions pertinentes en temps voulu avant la date de mise en vigueur du nouveau Plan révisé,

invite

les administrations et l'Organisation de l'aviation civile internationale à examiner la liste des questions intéressant les mesures ci-dessus recommandées, et les traiter au cours d'une réunion convoquée par ladite Organisation.

ARG/60/27 ADD

RECOMMANDATION N° ....

relative aux études concernant les allotissements dans des bandes supérieures à 18 MHz

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques (Genève, 1978),

tenant compte

du fait que la Conférence a été saisie de demandes de services sur les lignes aériennes mondiales principales, dont l'extension justifie l'emploi de fréquences plus élevées que celles des bandes attribuées au service mobile aéronautique au moment de leur examen;

du fait que de telles demandes rendent indispensable, à certaines époques et pour certaines sections de lignes aériennes, la disponibilité de voies dans des bandes situées, par exemple, entre 21 et 26 MHz;

que la disponibilité de telles voies permettrait d'établir certaines communications appropriées aux services intéressés,

recommande

que les administrations procèdent aux études nécessaires en la matière et que, se fondant sur ces études, elles proposent pendant la prochaine Conférence administrative des radiocommunications les solutions qu'elles estiment propres à satisfaire aux demandes ci-dessus mentionnées.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 61(Rév.1)-F
8 février 1978
Original : espagnol

COMMISSION 6

Espagne

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

En révisant, conformément au point 2.1.2 de l'ordre du jour, les dispositions du Règlement des radiocommunications applicables au service mobile aéronautique (R), il convient que la Conférence modifie les textes de la façon indiquée ci-après.

ARTICLE 7

Dispositions spéciales relatives à certains services

Section II. Service mobile aéronautique

E/61/1 MOD 429 § 3. ~~Les fréquences de toutes les~~ (1) Dans les bandes attribuées au service mobile aéronautique de la catégorie (R) ~~sont réservées aux~~ les communications entre tous les aéronefs et les stations aéronautiques principalement chargées d'assurer la sécurité et la régularité de la navigation aérienne le long des routes nationales ou internationales de l'aviation civile ont la priorité absolue

E/61/2 ADD 429A Communications du contrôle d'exploitation

(2) Les communications du contrôle d'exploitation du service mobile aéronautique (R) ont pour objet de permettre les communications relatives à la régularité du vol et à la sécurité de l'aéronef.

E/61/3 (Note.- Il convient que la Conférence examine le bien-fondé de la définition des communications "de sécurité" et de "régularité" auxquelles se réfèrent les numéros 429 et 429A et, si elle juge nécessaire cette définition, qu'elle l'inclue dans l'article 7 ou dans la section I de l'article 1, en prenant pour base les textes des Annexes 6 et 10 de la Convention de l'OACI.)

E/61/4 MOD 431 Aer § 5. (1) Les fréquences des bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique entre 2 850 et ~~18 030~~ 17 970 kHz (voir l'article 5) sont assignées conformément aux dispositions ~~des appendices 26 et~~ de l'appendice 27 et aux autres dispositions pertinentes du présent Règlement.

E/61/5 ADD 431A (2) Les fréquences des bandes attribuées au service mobile aéronautique (OR) entre 2 505 et 23 350 kHz (voir l'article 5) sont assignées conformément aux dispositions de l'appendice 26 et aux autres dispositions pertinentes du présent Règlement.

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

E/61/6 MOD 432 § 6. Les administrations ~~ne doivent pas~~ peuvent autoriser la correspondance publique dans les bandes de fréquences attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique, ~~à moins qu'il n'en soit disposé autrement dans des règlements particuliers au service aéronautique, approuvés par une Conférence de l'Union à laquelle tous les Membres et Membres associés intéressés sont invités. Ces règlements doivent reconnaître~~ dans tous les cas où il existe un plan d'allotissement des fréquences approuvé par une Conférence administrative mondiale des radiocommunications convoquée par l'UIT et où ce plan contient des voies alloties à cette fin. Un tel plan doit, en tout cas, reconnaître une priorité absolue aux communications ~~de sécurité et de contrôle~~ auxquelles se réfère le numéro 429.

Motifs : Reprendre et adapter dans les normes réglementaires les vues exprimées dans le Document N° 62.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 61-F
20 janvier 1978
Original : espagnol

SEANCE PLENIERE

Espagne

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

En révisant, conformément au point 2.1.2 de l'ordre du jour, les dispositions du Règlement des radiocommunications applicables au service mobile aéronautique (R), il convient que la Conférence modifie les textes de la façon indiquée ci-après.

ARTICLE 7

Dispositions spéciales relatives à certains services

Section II. Service mobile aéronautique

E/61/1 MOD 429 § 3. ~~Les fréquences de toutes les~~ (1) Dans les bandes attribuées au service mobile aéronautique de la catégorie (R) ~~sont réservées aux~~ les communications entre tous les aéronefs et les stations aéronautiques principalement chargées d'assurer la sécurité ~~et la régularité~~ de la navigation aérienne le long des routes nationales ou internationales de l'aviation civile. ont la priorité absolue.

E/61/2 ADD (2) Sont aussi admises dans ces bandes les communications relatives à la régularité de la navigation aérienne, également appelées communications du contrôle d'exploitation, dans les conditions fixées par chaque administration.

E/61/3 (Note.- Il convient que la Conférence examine le bien-fondé de la définition des communications "de sécurité" et de "régularité" auxquelles se réfèrent les numéros 429 et 429A et, si elle juge nécessaire cette définition, qu'elle l'inclue dans l'article 7 ou dans la section I de l'article 1, en prenant pour base les textes des Annexes 6 et 10 de la Convention de l'OACI.)

E/61/4 MOD 431 Aer § 5. (1) Les fréquences des bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique entre 2 850 et ~~18 030~~ 17 970 kHz (voir l'article 5) sont assignées conformément aux dispositions ~~des appendices 26 et~~ de l'appendice 27 et aux autres dispositions pertinentes du présent Règlement.

E/61/5 ADD 431A (2) Les fréquences des bandes attribuées au service mobile aéronautique (OR) entre 2 505 et 23 350 kHz (voir l'article 5) sont assignées conformément aux dispositions de l'appendice 26 et aux autres dispositions pertinentes du présent Règlement.

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

E/61/6 MOD 432 § 6. Les administrations ~~ne doivent pas~~ peuvent autoriser la correspondance publique dans les bandes de fréquences attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique, ~~à moins qu'il n'en soit disposé autrement dans des règlements particuliers au service aéronautique, approuvés par une Conférence de l'Union à laquelle tous les Membres et Membres associés intéressés sont invités. Ces règlements doivent reconnaître~~ dans tous les cas où il existe un plan d'allotissement des fréquences approuvé par une Conférence administrative mondiale des radiocommunications convoquée par l'UIT et où ce plan contient des voies alloties à cette fin. Un tel plan doit, en tout cas, reconnaître une priorité absolue aux communications ~~de sécurité et de contrôle.~~ auxquelles se réfère le numéro 429.

Motifs : Reprendre et adapter dans les normes réglementaires les vues exprimées dans le Document N° 62.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 62-F
20 janvier 1978
Original : espagnol

SEANCE PLENIERE

Espagne

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

En révisant, conformément au point 2.1.1 de l'ordre du jour, le plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) contenu dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications, il convient que la Conférence, se fondant sur la technique de la bande latérale unique :

E/62/7 1. révise la partie I de l'appendice 27 en tenant compte des bases techniques proposées par la réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR (Genève, mars 1976) et par la réunion départementale des communications de l'OACI (Montréal, septembre 1976) (voir le Document 9187, COM/76);

E/62/8 2. allotisse les voies obtenues en appliquant la technique BLU et un espacement des voies de 3 kHz, pour répondre aux besoins suivants :

a) communications de "sécurité" dans les ZLAMP, ZLARN, zones VOLMET et subdivisions de ZLARN,

b) communications de "régularité" pour le contrôle d'exploitation à grande distance;

E/62/9 3. réserve une partie des voies des bandes des 4, 6, 8, 11, 13 et 17 MHz à la future introduction des communications de la correspondance publique dans le service mobile aéronautique, conformément à la procédure indiquée dans le projet de Résolution qui figure dans la proposition E/-/11;

E/62/10 4. inclue, modifie ou supprime dans l'appendice 27 les textes appropriés, de façon à donner suite aux propositions qui précèdent.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Corrigendum N° 1 au
Document N° 63-F
8 février 1978
Original : espagnol

SEANCE PLENIERE

Espagne

PROPOSITION POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

A la page 2 du Document N° 63, supprimer les points 2 et 3 du dispositif du projet de Résolution proposé sous la cote E/63/1.

Motifs : Les textes de ces points feront chacun l'objet de propositions de Recommandation séparées.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 63-F
20 janvier 1978
Original : espagnol

SEANCE PLENIERE

Espagne

PROPOSITION POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

Conformément aux dispositions du point 2.1.3 de l'ordre du jour, et compte tenu de la proposition E/-/6 visant à modifier la rédaction du texte du numéro 432 du Règlement des radiocommunications, nous proposons que la Conférence adopte le projet de Résolution suivant :

E/63/1 ADD

RESOLUTION N° Aer2

relative à l'introduction des communications de la correspondance publique dans le service mobile aéronautique (R) à ondes décamétriques

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour le service mobile aéronautique (R) (Genève, 1978),

considérant

a) que le Plan d'allotissement antérieur relatif à l'emploi des ondes décamétriques dans le service mobile aéronautique (R) qui figure dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications (édition de 1968) a été considérablement modifié par la présente Conférence;

b) que l'application des Résolutions N^os 13, 14, Aer3 et Aer4 qui ont été adoptées a rendu possible une amélioration évidente des disponibilités de fréquences dans les bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R);

c) qu'il est nécessaire de satisfaire à l'objectif tendant à établir dans le service mobile aéronautique des communications à grande distance sans les limitations imposées aux communications de sécurité;

d) que les communications à grande distance devront continuer à utiliser dans le futur immédiat les ondes décamétriques, malgré les nouvelles possibilités offertes par les communications par satellite;

e) que la présente Conférence a alloti une partie des nouvelles voies obtenues aux communications du contrôle d'exploitation aéronautique, en les considérant comme communications de régularité de la navigation aérienne, dans des conditions d'application mondiale;

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

f) que les communications de la correspondance publique du service mobile aéronautique (R) pourraient se développer considérablement dans un avenir proche, raison pour laquelle on a réservé à ces communications une partie des voies obtenues grâce à la révision du Plan d'allotissement de l'appendice 27 par la présente Conférence,

décide

1. de demander à la Conférence administrative mondiale des radiocommunications (1979) de prévoir l'introduction des communications de la correspondance publique dans les voies disponibles du Plan d'allotissement figurant à l'appendice 27;

2. de demander à la même Conférence de planifier la bande des fréquences comprises entre 21 870 et 22 000 kHz, attribuée à l'échelon mondial, aux services fixe aéronautique et mobile aéronautique (R) et d'étudier la possibilité d'obtenir une partie du spectre des fréquences radioélectriques comprises entre 20 et 24 MHz, afin de répondre aux besoins de communications à grande distance pour les différents types de communications du service mobile aéronautique (R) et notamment celles de la correspondance publique;

3. que, lorsque le Conseil d'administration le jugera opportun, il soit convoqué, conformément aux dispositions de l'article 54 de la Convention internationale des télécommunications, une Conférence administrative spécialement chargée, pour le service mobile aéronautique (OR), d'actualiser les objectifs dudit service et de réviser le Plan d'allotissement figurant dans l'appendice 26.

Motifs : Introduire les communications de la correspondance publique dans le service mobile aéronautique à ondes décamétriques.

E/63/2

La Recommandation N° 19 de la Conférence administrative mondiale des radiocommunications (Genève, 1959) doit être mise à jour ou, le cas échéant, supprimée.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Corrigendum N° 1 au
Document N° 64-F
3 février 1978
Original : français

Note du Secrétaire général

LIMITATIONS DE CLASSES DE COMMUNICATION DANS LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R) A ONDES DECAMETRIQUES

L'Administration espagnole informe que le Document N° 64 est annulé. Il a été remplacé par celui publié sous le numéro 67.

M. MILI
Secrétaire général

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 64-F
20 janvier 1978
Original : espagnol

SEANCE PLENIERE

Espagne

LIMITATIONS DE CLASSES DE COMMUNICATION DANS LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R) A ONDES DECAMETRIQUES

1. Introduction

1.1 La deuxième Conférence administrative mondiale des radiocommunications du service mobile aéronautique à ondes décamétriques, dont le mandat porte uniquement sur la catégorie (R), va réviser, en se fondant sur l'emploi de la technique BLU, le Plan d'allotissement de fréquences inclus dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications; cette révision doit répondre aux besoins du service mobile aéronautique (R) tout en utilisant une portion du spectre aussi limitée que possible. Conformément à l'ordre du jour de la Conférence, celle-ci pourra examiner et réviser, le cas échéant, les dispositions dudit Règlement qui s'appliquent au service mobile aéronautique (R) et qui sont liées à la révision du Plan.

1.2 Les besoins qui justifient cette révision ont déjà été prévus par la première Conférence aéronautique (1966), laquelle a adopté la Résolution N° Aer3; cette Résolution reconnaissait que de tels besoins se manifesteraient dans un avenir prévisible et pourraient aller en augmentant dans certaines zones; c'est pourquoi elle conseillait de remplacer progressivement et le plus tôt possible la technique de la DBL par la technique de la BLU dans les services radiotéléphoniques, afin d'améliorer ceux-ci et d'utiliser avec économie le spectre des fréquences.

1.3 Le service mobile aéronautique (R) dispose actuellement de 173 voies, toutes de caractère exclusif, réparties entre 10 bandes de fréquences (2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 11, 13 et 17 MHz). De ces voies, deux sont alloties sur une base mondiale (3 023,5 et 5 680 kHz), tant pour la catégorie (R) que pour la catégorie (OR), pour les communications de contrôle d'aérodrome et d'approche, ainsi que pour les opérations coordonnées de recherches et de sauvetage avec les autres services mobiles. L'utilisation de cinq autres voies (3 499, 6 526, 8 963, 10 093 et 13 356 kHz) peut être étendue au monde entier, avec les classes d'émission stipulées dans chaque cas. Les 166 voies restantes sont alloties aux ZLAMP, ZLARN et zones VOLMET dont les définitions et les limites figurent dans l'appendice 27.

1.4 Avec l'introduction de la technique BLU et la réduction de l'espacement des voies (de 7 ou 8 à 3 kHz), on pourra obtenir, dans les mêmes bandes, quelque 418 voies, ce qui signifie que l'on disposera de 245 nouvelles voies, soit une augmentation de 142 %, ce qui permettra au minimum de doubler le nombre des voies disponibles dans chaque bande. Si l'on considère que le service mobile maritime dispose à des fins similaires, depuis la révision du Plan d'allotissement de

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

l'appendice 25 (1974), d'un total de 175 voies (voir l'appendice 25 Mar2 au Règlement des radiocommunications), il faut reconnaître que le service mobile aéronautique (R) va disposer de moyens dont il pourra peut-être tirer parti pour étendre, dans la mesure du possible, l'utilisation de ses fréquences à d'autres classes de communications, et cela même en tenant compte des facteurs déterminants qui lui sont propres et qui sont dus aux caractéristiques d'exploitation de l'aviation civile - assez différentes des caractéristiques d'exploitation de la marine marchande.

2. Communications autorisées dans le service mobile aéronautique (R)

2.1 Les seules communications autorisées sur les fréquences allouées à ce service sont indiquées au numéro 429 du Règlement des radiocommunications : ce sont les communications qui ont trait à la sécurité et la régularité de la navigation aérienne le long des routes nationales ou internationales de l'aviation civile. Le Règlement des radiocommunications ne mentionne aucune autre classe de communications autorisées dans les bandes du service mobile aéronautique (R).

2.1.1 Il n'est pas facile d'interpréter le texte du numéro suivant (430); lu à la suite du numéro 429, il permet de distinguer la catégorie (R) de la catégorie (OR), dans laquelle les fréquences sont réservées aux communications autres que les communications du service mobile aéronautique le long des routes nationales ou internationales de l'aviation civile. De toute façon, la Conférence ne sera malheureusement pas compétente pour traiter de la catégorie (OR), malgré ses très étroites relations avec la catégorie (R).

2.2 En ce qui concerne les communications de "sécurité", on ne trouve dans le Règlement des radiocommunications que la définition du "service de sécurité" (introduite par la Conférence spatiale de 1971), dans le numéro 69, ainsi que les modalités d'emploi du "signal de sécurité" (numéros 1488 à 1495); les limites de ces communications ne sont pas définies, bien que l'on puisse les déduire de la définition précitée. Il faut recourir à l'Annexe 10 de l'OACI (Télécommunications aéronautiques), Volume II (1972), § 5.1.8.4, pour savoir que, dans le service mobile aéronautique, les messages de "sécurité" sont les messages de "mouvement et de contrôle", les messages provenant d'un exploitant d'aéronef(s) et qui présentent un "intérêt immédiat" pour un aéronef en vol, les "avis météorologiques" présentant un intérêt immédiat et d'"autres" messages concernant un aéronef en vol ou sur le point de prendre le départ.

2.2.1 Les messages de "mouvement et de contrôle" sont spécifiés dans le Document N° 4444-RAC/501 (PANS-RAC) de l'OACI; ils ont trait aux plans de vol, aux heures de décollage et d'atterrissage, aux retards estimés, à la coordination, à l'acceptation, aux autorisations et aux transferts de contrôle, aux demandes et aux renseignements sur la position.

2.3 Il en va de même pour les communications relatives à la "régularité" des vols. C'est dans le § 5.1.8.6 de l'Annexe 10 (Volume II) de l'OACI qu'il est spécifié que les messages relevant de ce type de communications ont trait :

- à des modifications des horaires d'aéronef;

- à l'entretien des aéronefs;

- aux instructions aux agents des exploitants d'aéronef(s), relatives à la modification des besoins des passagers ou de l'équipage, résultant de changements inévitables dans les horaires normaux (les besoins personnels des passagers ou de l'équipage ne sont pas admis dans cette catégorie);

- aux atterrissages non prévus que l'aéronef doit effectuer;

- aux pièces de rechange et aux fournitures demandées d'urgence;

- au fonctionnement ou à l'entretien des installations et services nécessaires à la sécurité ou à la régularité des vols.

2.3.1 La circulaire AN45-40 de l'OACI précise que ces communications sont les communications de caractère privé qui intéressent la coordination, par une compagnie aérienne ou son représentant désigné, des heures d'arrivée et de départ, les rapports de position en vol et les révisions du plan de vol, les rapports sur le fonctionnement mécanique et l'entretien en vol, ainsi que d'autres communications de nature similaire (voir le Document 9887, COM/76 de l'OACI, § 3.4.3). On peut donc constater que les limites entre les communications de sécurité et les communications de régularité ne sont pas nettement définies et que les deux catégories de communications intéressent souvent les mêmes besoins.

3. Communications non autorisées dans le service mobile aéronautique (R)

3.1 Aux termes du numéro 432 du Règlement des radiocommunications, les communications de la correspondance publique, définie dans l'Annexe 2 à la Convention internationale des télécommunications (Malaga-Torremolinos, 1973), sont expressément interdites dans les bandes de fréquences attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (des deux catégories, (R) et (OR)). Quoi qu'il en soit, et compte tenu du fait qu'il sera peut-être un jour possible d'autoriser les communications de la correspondance publique, le numéro 432 spécifie qu'il faut reconnaître une priorité absolue aux communications de sécurité et de contrôle (sans mentionner les communications de régularité, à propos desquelles on observe une fois de plus l'absence de définition précise de la nature des unes et des autres).

3.2 Devant le développement spectaculaire, passé et présent, des communications de la correspondance publique dans le service mobile maritime, et devant les objectifs de l'UIT (voir l'Article 4 de la Convention, alinéa b), il est vraiment surprenant que ces communications ne se soient pas encore développées dans le service mobile aéronautique.

3.2.1 La Recommandation N° 19 de la Conférence administrative mondiale de caractère général (1959) reconnaissait qu'à cette date il n'existait aucun système adéquat permettant d'assurer de telles communications et au lieu d'encourager leur établissement elle le freinait en signalant que les émissions

provenant d'aéronefs étaient susceptibles de causer des brouillages nuisibles à des distances considérables, puisqu'elle insistait sur le fait que, au cas où de telles communications seraient établies, elles ne devraient pas causer de brouillage à d'autres services.

4. Réunion préparatoire de l'OACI

4.1 Le Département COM de l'OACI a tenu une importante réunion en septembre 1976 (voir le Doc.9187 COM/76) pour préparer la Conférence aéronautique de l'UIT (1978). A l'ordre du jour de cette réunion figuraient notamment les besoins actuels et futurs en matière de fréquences, du service (R); on reconnaissait que depuis la première Conférence aéronautique de l'UIT (1966) il s'était produit des changements importants dans l'exploitation des services aériens et que pour cette raison il était essentiel que ces changements soient incorporés au Plan de l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications; à cette fin on devait prévoir, dans la révision, les besoins d'exploitation des routes aériennes jusqu'en l'an 2000 (voir le § 2.1.2 du Doc. 9187); il fallait en outre tenir compte du fait que même si un système opérationnel par satellite pouvait être établi, la date de mise en service d'un tel système n'était pas suffisamment proche pour avoir un effet important sur la planification effectuée en 1978 pour la période d'application du plan révisé (idem, § 3.2.1).

4.2 La réunion a approuvé trois importantes Recommandations : l'une sur la justification que doivent présenter les Etats pour leur demande de fréquences (3/2); une autre, sur la nécessité de disposer d'une méthode pour établir lesdits besoins (3/3) et une troisième les invitant à étudier les critères pour déterminer les besoins d'ensemble en fréquences compte tenu du spectre disponible (3/4). La réunion a fait ressortir qu'on ne connaissait pas avec précision les besoins de fréquences pour les ZLAMP,ZLARN et zones VOLMET, sauf dans certains cas isolés; il était cependant très net que l'on ressentait vivement la nécessité de disposer de voies à ondes décamétriques pour les communications du contrôle d'exploitation à grande distance et de caractère mondial.

4.3 En effet, la réunion "est convenu qu'il est nécessaire de disposer immédiatement d'un service de communications qui puisse permettre des communications verbales directes entre les exploitants et leurs aéronefs, où qu'ils puissent se trouver, dans le monde entier", et elle a également reconnu que "la révision de l'appendice 27 devra permettre l'élaboration de dispositions normatives appropriées ainsi que les allotissements de fréquences supplémentaires qui seront nécessaires pour que les Etats puissent faire les assignations de fréquences voulues afin de permettre des communications directes entre les exploitants et leurs aéronefs n'importe où dans le monde" (Doc. 9187, § 3.4.6).

5. Les communications du "contrôle d'exploitation"

5.1 Dans la Partie I (Chapitres 1 et 3) de l'Annexe 6 (exploitation aéronautique) de l'OACI, on définit le "contrôle d'exploitation" comme un contrôle s'exerçant sur le commencement, la poursuite, le déroutement ou l'achèvement d'un vol, étant entendu que la responsabilité de ce contrôle incombe à l'exploitant ou à un représentant par lui désigné.

5.1.1 Dans le Volume I (Partie II, Chapitre 1) de l'Annexe 10 (télécommunications aéronautiques) de l'OACI, on définit les communications du contrôle d'exploitation comme les "communications devant permettre d'exercer un contrôle sur le commencement, la poursuite, le déroutement ou l'achèvement d'un vol conformément aux dispositions de l'Annexe 6"; une note ajoute que ces communications sont généralement destinées à l'échange de messages entre aéronefs et exploitants d'aéronefs.

5.2 Compte tenu des principes susmentionnés, il est nécessaire de se poser les questions suivantes :

1) faut-il classer ces communications parmi les communications de sécurité et de régularité de la navigation aérienne ?

2) si tel est le cas, quelles sont les limites de ces communications compte tenu des accords de la réunion préparatoire de l'OACI (voir le § 4.3 qui précède) ?

5.2.1 Il est évident que le contrôle sur le commencement, la poursuite, le déroutement ou l'achèvement d'un vol peut nécessiter les messages de sécurité et de régularité auxquels se réfèrent les § 5.1.8.4 et 5.1.8.6 du Volume II de l'Annexe 10 de l'OACI (se référer aux § 2.2 et 2.3 qui précèdent) mais cela ne peut justifier que l'on prenne prétexte de ces besoins pour accepter d'autres communications qui sortent nettement des limites de la sécurité et de la régularité.

5.2.2 On déduit de tout ce qui précède qu'il faut définir clairement dans le Règlement des radiocommunications les communications de sécurité et de régularité qui peuvent être établies dans les assignations de fréquence fondées sur le plan d'allotissement de l'appendice 27 révisé.

5.3 En réalité, le but de la proposition tendant à allotir des fréquences au contrôle de l'exploitation aéronautique est de reconnaître une correspondance privée sans limite, entre les compagnies aériennes et leurs aéronefs, s'effectuant dans les bandes exclusives des ondes décamétriques, exploitées par ces mêmes compagnies aériennes et sans la coexistence d'un service de correspondance publique qui pourrait restreindre ces possibilités.

5.3.1 Signalons par exemple que dans le service mobile maritime, les communications à grande distance, établies dans les gammes d'ondes décamétriques, ne sont pas considérées comme correspondance privée, mais qu'elles sont acheminées comme correspondance publique par l'intermédiaire des stations côtières relevant des Etats ou cédées à des entreprises qui les exploitent au titre d'une concession; dans ce cas, l'acceptation de ces communications de "contrôle d'exploitation aéronautique" dans lesdites bandes, à caractère de correspondance privée, susciterait probablement chez les exploitants maritimes le désir d'établir des liaisons privées avec leur navire dans les mêmes conditions.

6. Nécessité de reconsidérer les limitations actuelles

6.1 En révisant le Plan de l'appendice 27 actuel sur la base de la technique BLU, la Conférence aéronautique de 1978 ne devra jamais négliger le fait que l'on va certainement obtenir 245 voies supplémentaires et que dans les bandes d'ondes décamétriques les communications à grande distance continueront à se développer au moins jusqu'à la fin du siècle; il faut donc saisir l'occasion de tenter d'introduire la corrrespondance publique dans le service mobile aéronautique à ondes décamétriques.

6.2 Cela étant, il faudra remanier les textes des numéros 429 et 432 du Règlement des radiocommunications. En effet, étant donné que ledit Règlement ne précise pas en quoi consistent les communications de sécurité et les communications de régularité autorisées dans les bandes (R), on pourrait tirer parti de cette lacune au bénéfice de communications de la correspondance privée (en utilisant presque toutes les nouvelles voies disponibles, sans lever l'interdiction de la correspondance publique dans les bandes (R)).

6.3 Le Plan d'allotissement de l'appendice 27, une fois révisé, devra indiquer clairement la répartition des voies entre les différentes classes de communications qui peuvent ou doivent être autorisées.

6.4 L'Administration espagnole présentera dans des documents distincts les propositions pertinentes.

INTERNATIONAL TELECOMMUNICATION UNION

AERONAUTICAL (R) CONFERENCE

(Geneva, 1978)

Corrigendum N° 1 au
Document N° 65-F
8 février 1978
Original : anglais

COMMISSIONS 4, 5, 6

Brésil

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

Page 4, remplacer B/65/2 par :

B/65/2 MOD 27/9

Une famille de fréquences du service mobile aéronautique ~~est un groupe de~~ contient au minimum deux fréquences choisies dans différentes bandes du service mobile aéronautique (R); elle est destinée à l'établissement de communications entre les aéronefs en vol et les stations aéronautiques correspondantes quelles que soient les heures, ~~et les distances.~~ à l'intérieur de la zone d'utilisation autorisée (voir numéros 27/189 à 27/207).

Motifs : Préciser la définition

Page 5, remplacer B/65/5 par :

B/65/5 MOD 27/11

~~a)~~ ~~On suppose que~~, Pour les émissions radiotéléphoniques, les fréquences ~~de modulation~~ audibles ont pour limites ~~supérieure~~ 300 et ~~3 000~~ 2 700 Hz; ~~et que~~ pour les autres classes d'émission autorisées, la largeur de bande occupée ne dépasse pas ~~celle des émissions de classe A3~~ la limite supérieure des émissions de classe A3J. Toutefois, la spécification de ces limites n'implique aucune restriction quant à leur extension, en ce qui concerne les émissions autres que celles de la classe A3J, à condition que les limites relatives aux émissions non désirées soient respectées.

Motifs : Définir une largeur de bande de fréquences audibles nécessaire pour l'utilisation de la classe d'émission A3J et compatible avec un espacement de voies de 3 kHz; permettre la mise en oeuvre d'autres classes d'émission permises.

Page 15, remplacer B/65/35 par :

B/65/35 MOD 27/171 Subdivision de zone 13J

La ligne délimitant cette subdivision de zone passe par les points ~~15°50'S 47°50'W~~, 15°S 47°W, 20°S 44°W, ~~22°55'S 43°10'W~~, 23°19'S 42°W, 29°S 40°W, 35°S 45°W, puis longe la frontière entre le Brésil, l'Uruguay, l'Argentine, ~~et~~ le Paraguay et la Bolivie jusqu'au point 22°35'S 55°40'W, et passe par le point ~~20°30'S 54°30'W~~, 18°S 57°37'W, pour revenir à son point de départ ~~15°50'S 47°50'W~~, 15°S 47°W.

Motifs : Déplacer la limite nord de la subdivision de zone 13J pour englober dans cette subdivision des villes qui reçoivent un trafic aérien important.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 65-F
26 janvier 1978
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

Brésil

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

TABLE DES MATIERES

I. Introduction

II. Besoins du Brésil

III. Amendements proposés pour l'Appendice 27

IV. Amendements proposés pour le Règlement des radiocommunications

V. Besoins en fréquences pour les ZLAMP, les ZLARN, les zones VOLMET et le contrôle d'exploitation à grande distance.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

I. Introduction

De toute évidence, il est devenu nécessaire de réviser le Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R), adopté par la CAER de 1966. Cette révision s'impose pour tenir compte des changements qui sont intervenus dans l'exploitation des aéronefs depuis l'adoption de ce Plan, comme conséquence naturelle des faits suivants : accroissement de la densité du trafic aérien, augmentation des dimensions et du rayon d'action des aéronefs commerciaux, plus grandes altitudes de vol de ces aéronefs.

Par ailleurs, il faut tenir compte du fait que les besoins de certains pays n'ont pas été pris en considération lorsque le Plan actuel a été élaboré. En conséquence, ce Plan ne répond pas aux besoins d'exploitation de ces pays.

Enfin, il faut souligner ce qui suit : en dépit de tous les efforts accomplis par les pays pour utiliser les ondes métriques dans la plus grande mesure possible, afin de satisfaire leurs besoins dans le service mobile aéronautique (R) et de réduire à un miminum l'utilisation des bandes d'ondes décamétriques, ces bandes demeureront le principal moyen de communication dans ce service. Il en sera ainsi principalement dans les pays en développement, où la mise en place et l'exploitation d'un réseau à ondes métriques et l'utilisation de satellites ne sont pas réalisables pour des raisons d'ordre matériel et/ou économique.

II. Besoins du Brésil

1. Modification des limites actuelles des ZLARN

Depuis l'adoption de l'Appendice 27, et compte tenu, d'une part, de l'augmentation du nombre des aéronefs équipés pour les ondes décamétriques, d'autre part, de l'établissement de nouvelles routes aériennes et de nouveaux aéroports dans des zones isolées et peu peuplées, les besoins d'exploitation du service mobile aéronautique (R) au Brésil ne peuvent plus être satisfaits dans les limites actuelles des subdivisions de ZLARN qui couvrent le territoire brésilien. La plupart des vols nationaux sont des vols à grande distance qui s'effectuent sur au moins deux subdivisions de ZLARN. On est obligé de faire des changements de fréquence pour pouvoir respecter les dispositions du Plan d'allotissement de fréquences de l'Appendice 27.

Compte tenu des caractéristiques du développement au Brésil, dont l'un des objectifs principaux est de favoriser une véritable intégration de toutes les parties du territoire national, nous avons été amenés à diviser les opérations de notre aviation civile nationale en deux catégories :

a) la partie nationale, qui est du ressort des quatre plus grandes compagnies d'exploitation d'aéronefs, dont les vols couvrent tout le pays;

b) la partie régionale, du ressort de cinq compagnies d'exploitation d'aéronefs, chacune exploitant des vols dans des régions déterminées. Ces dispositions justifient l'utilisation des ondes décamétriques pour les communications de ces compagnies, en raison de la grande étendue de ces régions et/ou en raison de l'impossibilité matérielle et économique d'implanter et d'exploiter un réseau à ondes métriques dans ces régions.

L'aviation civile brésilienne est organisée avec trois "pôles de circulation aérienne" bien définis, à savoir Brasilia, Rio de Janeiro et Sao Paulo, qui sont respectivement les centres administratif, touristique et économique du pays. Ces centres sont les points de départ et d'arrivée d'aéronefs qui, par des vols directs, desservent la totalité du territoire national.

Afin de réduire à un minimum les changements de fréquence au cours des vols nationaux à grande distance, l'Administration des télécommunications du Brésil propose à la Conférence d'apporter quelques modifications aux limites des subdivisions de ZLARN qui couvrent le territoire brésilien - principalement les subdivisions de zones 13C, 13J et 13K. Le but de ces modifications est de créer un chevauchement, raisonnable et nécessaire, sur le triangle Brasilia - Rio de Janeiro - Sao Paulo, et dans la région traversée par l'axe Belem-Brasilia (entre les méridiens 51°W et 47°W); dans cette région, le "boom" économique, qui est de la plus grande importance pour le programme d'intégration nationale, exige des liaisons avec les villes brésiliennes situées dans des zones plus développées; actuellement, ces liaisons sont réalisées presque exclusivement par avion, en raison des difficultés d'accès à la région.

Parallèlement, nous proposons une nouvelle configuration pour les subdivisions de ZLARN 12G, 12H et 12F, afin que ces zones suivent les frontières du Brésil; en effet, jusqu'à présent, nous n'avons utilisé aucune des fréquences allotie à ces zones. Les besoins de communications de la région amazonienne seront satisfaits par les fréquences des subdivisions de ZLARN 13C, 13J et 13K. Il faut aussi tenir compte du fait que les nouvelles limites de ces subdivisions de la ZLARN-12 faciliteront l'utilisation des fréquences correspondantes par les autres pays couverts par ces zones, ainsi que leur utilisation dans d'autres subdivisions de ZLARN.

2. Besoins en fréquences

Les besoins en fréquences du Brésil pour le service mobile aéronautique (R) ont été calculés sur la base de la durée de vol de tous les aéronefs équipés pour les ondes décamétriques, qui parcourent toutes les routes à l'intérieur de toutes les ZLARN qui touchent le territoire brésilien; cela s'applique à la nouvelle configuration de ces zones, telle qu'elle est proposée dans MOD 27/164, 171 et 172, où des communications en ondes décamétriques sont nécessaires.

Dans l'élaboration de ces propositions, le Brésil a tenu compte du Rapport établi par la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR, Genève, 1976, et du Rapport de la Réunion Télécommunication de l'OACI à l'échelon Division, Montréal, 1976. D'une manière générale, nos propositions sont conformes aux indications contenues dans ces rapports.

III. Modifications proposées pour l'Appendice 27

Ces propositions sont présentées comme suit :

1. Les numéros indiqués sont ceux du Règlement des radiocommunications.

2. Les textes soulignés sont des textes nouveaux.

3. ADD désigne une adjonction au texte actuel.

4. Les textes biffés par des tirets (par exemple, espace) sont des textes existants à supprimer.

5. MOD désigne une modification du texte actuel.

6. SUP désigne un texte à supprimer.

7. NOC désigne un texte à conserver.

PARTIE I

DISPOSITIONS GENERALES

Section I

Définitions

NOC 27/1 à 27/8

B/65/1 ADD 27/8A

Les communications aéronautiques du contrôle d'exploitation au sein du service mobile aéronautique (R) sont destinées à l'établissement de communications relatives à la régularité des vols, depuis le décollage jusqu'à l'atterrissage.

Motifs : Inclure les communications du contrôle d'exploitation aéronautique dans le plan d'allotissement de fréquences.

B/65/2 MOD 27/9

Une famille de fréquences du service mobile aéronautique ~~est un groupe de~~ contient au minimum deux fréquences choisies dans différentes bandes du service mobile aéronautique (R); elle est destinée à l'établissement de communications entre les stations d'aéronefs ~~en vol~~ et les stations aéronautiques correspondantes quelles que soient les heures, ~~et les distances.~~ à l'intérieur de la zone d'utilisation autorisée (voir numéros 27/189 à 27/207).

Motifs : Préciser la définition et l'aligner avec celle qui est donnée au numéro 33 du Règlement des radiocommunications.

B/65/3 ADD 27/9A

Une "voie commune" est une voie allotie en commun à plusieurs zones sans tenir compte des conditions de brouillage réciproque et son emploi fait l'objet d'un accord entre les administrations intéressées.

Motifs : Transfert du numéro 27/194 dans la section des définitions.

Section II. Principes techniques et d'exploitation appliqués pour l'établissement du Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R)

MOD du titre A. ~~Détermination de la largeur des voies~~

A. Caractéristiques des voies

Espacements entre fréquences

B/65/4 MOD 27/10

~~Les~~ Un espacement ~~entre~~ de fréquences ~~qu'indique le tableau suivant suffisent~~ de 3 kHz entre les fréquences des ondes porteuses (fréquences de référence) suffit pour permettre l'emploi de systèmes de communication qui utilisent les classes d'émission dont il est question aux numéros 27/49 à ~~27/53.~~ 27/51 dans les bandes de fréquences entre 2850 kHz et 17 970 kHz attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R). Les fréquences des ondes porteuses (fréquences de référence) des voies indiquées dans le Plan sont des multiples entiers de 1 kHz.

Motifs : Il est proposé que l'équipement soit réalisé pour pouvoir fonctionner sur des multiples entiers de 1 kHz, afin d'éviter les inconvénients d'ordre économique et d'exploitation que l'on pourrait rencontrer si les fréquences des voies étaient des multiples d'une fréquence inférieure à 1 kHz. Par ailleurs, le tableau qui figure actuellement dans l'appendice 27 est inutile, puisque la répartition des voies est fondée sur un espacement de 3 kHz dans toutes les bandes.

B/65/5 MOD 27/11

~~a) On suppose que~~, Pour les émissions radiotéléphoniques, les fréquences ~~de modulation~~ audibles ont pour limites ~~supérieure~~ 300 et ~~3 000~~ 2 700 Hz; ~~et que~~ pour les autres classes d'émission autorisées, la largeur de bande occupée ne dépasse pas ~~celle des émissions de classe A3~~ la limite supérieure des émissions de classe A3J. Toutefois, la spécification de ces limites n'implique aucune restriction quant à leur extension, en ce qui concerne les émissions autres que celles de la classe A3J, à condition que les limites relatives aux émissions non désirées soient respectées (voir ADD 27/66A et ADD 27/66B).

Note : Pour les types d'émetteur de station d'aéronef installés avant le 1er février 1983, les fréquences audibles sont limitées à 3 000 Hz.

Motifs : Définir une largeur de bande de fréquences audibles nécessaire pour l'utilisation de la classe d'émission A3J et compatible avec un espacement de voies de 3 kHz; permettre la mise en oeuvre d'autres classes d'émission permises.

B/65/6 ADD 27/11A

a.1) En raison du brouillage pouvant se manifester, une voie donnée ne doit pas être utilisée dans la même zone d'allotissement pour la radiotéléphonie et la transmission de données.

Motifs : Conséquence du Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR (classes d'émission).

B/65/7 MOD 27/12

~~b)~~ Afin d'éviter les brouillages nuisibles susceptibles de résulter de l'emploi simultané d'une même voie pour des émissions de classes différentes, l'utilisation pour les diverses classes d'émission autres que A3J et A2H des voies indiquées au numéro 27/16 ~~telles qu'elles résultent du tableau précédent (numéro 27/10)~~ fera l'objet d'accords particuliers entre les administrations intéressées. ~~aucune priorité de principe n'étant accordée à une classe d'émission déterminée.~~

Motifs : Compatibilité avec l'exploitation à bande latérale unique.

B/65/8 SUP 27/13 et 27/14

Motifs : Ne s'appliquent plus.

B/65/9 MOD 27/15

Les accords visés ~~aux numéros 27/12 et 27/14~~ au numéro 27/12 seront conclus en vertu des dispositions des articles de la Convention internationale des télécommunications et du Règlement des radiocommunications intitulés "~~Accords particuliers~~". "Arrangements particuliers".

Motifs : Clarification et conséquence de SUP 27/14.

B/65/10 MOD 27/16

On trouvera dans le tableau ci-après la liste des fréquences des ondes porteuses (fréquences de référence) à allotir dans les bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R), sur la base des espacements entre fréquences spécifiés au numéro 27/10.

B/65/11

kHz

2850 - 3025		3400 - 3500	4650 - 4700	5480 - 5680		6525 - 6685	
2851	2953	3401	4651	5481	5583	6526	6628
2854	2956	3404	4654	5484	5586	6529	6631
2857	2959	3407	4657	5487	5589	6532	6634
2860	2962	3410	4660	5490	5592	6535	6637
2863	2965	3413	4663	5493	5595	6538	6640
2866	2968	3416	4666	5496	5598	6541	6643
2869	2971	3419	4669	5499	5601	6544	6646
2872	2974	3422	4672	5502	5604	6547	6649
2875	2977	3425	4675	5505	5607	6550	6652
2878	2980	3428	4678	5508	5610	6553	6655
2881	2983	3431	4681	5511	5613	6556	6658
2884	2986	3434	4684	5514	5616	6559	6661
2887	2989	3437	4687	5517	5619	6562	6664
2890	2992	3440	4690	5520	5622	6565	6667
2893	2995	3443	4693	5523	5625	6568	6670
2896	2998	3446	4696	5526	5628	6571	6673
2899	3001	3449	(16) voies	5529	5631	6574	6676
2902	3004	3452	*4699	5532	5634	6577	6679
2905	3007	3455		5535	5637	6580	6682
2908	3010	3458		5538	5640	6583	(53) voies
2911	3013	3461		5541	5643	6586	
2914	3016	3464	5450 - 5480	5544	5646	6589	
2917	3019	3467	REGION 2	5547	5649	6592	
2920	3023(R/OR)	3470	5451	5550	5652	6595	
2923		3473	5454	5553	5655	6598	
	(58) voies		5457				
2926		3476	5460	5556	5658	6601	
2929		3479	5463	5559	5661	6604	
2932		3482	5466	5562	5664	6607	
2935		3485	5469	5565	5667	6610	
2938		3488	5472	5568	5670	6613	
2941		3491	5475	5571	5673	6616	
2944		3494		5574	5676	6619	
2947		3497	(9) voies	5577	5680(R/OR)	6622	
2950			*5478	5580		6625	
		(33) voies			(67) voies		

* Bande de garde

8815 - 8965		10005 - 10100	11275 - 11400		13260 - 13360	17900 - 17970
8816	8921	10006	11276	11384	13261	17901
8819	8924	10009	11279	11387	13264	17904
8822	8927	10012	11282	11390	13267	17907
8825	8930	10015	11285	11393	13270	17910
8828	8933	10018	11288	11396	13273	17913
8831	8936	10021	11291		13276	17916
8834	3939	10024	11294	(41) voies	13279	17919
8837	8942	10027	11297	*11399	13282	17922
8840	8945	10030	11300		13285	17925
8843		10033	11303		13288	17928
8846	8948	10036	11306		13291	17931
8849	8951	10039	11309		13294	17934
8852	8954	10042	11312		13297	17937
8855	8957	10045	11315		13300	17940
8858	8960	10048	11318		13303	17943
8861		10051	11321		13306	17946
8864	(49)voies	10054	11324		13309	17949
8867	*8963	10057	11327		13312	17952
8870		10060	11330		13315	17955
8873		10063	11333		13318	17958
8876		10066	11336		13321	17961
8879		10069	11339		13324	17964
8882		10072	11342		13327	17967
8885		10075	11345		13330	(23) voies
8888		10078	11348		13333	
8891		10081	11351		13336	
8894		10084	11354		13339	
8897		10087	11357		13342	
8900		10090	11360		13345	
8903		10093	11363		13348	
8906		10096	11366		13351	
8909		(31) voies	11369		13354	
8912		*10099	11372		13357	
8915			11375		(33) voies	
8918			11378			
			11381			

* Bande de garde

Motifs : Indiquer clairement que les fréquences indiquées dans le Plan d'allotissement sont des fréquences porteuses; remplacer le tableau existant par un nouveau tableau faisant apparaître un espacement de fréquence de 3 kHz; prévoir la protection en bordure de bande.

B/65/12 MOD 27/17

L'usage des ~~voies~~ fréquences d'ondes porteuses (fréquences de référence) 3023 et 5680 kHz communes aux services (R) et (OR) ~~et dont les fréquences centrales sont 3023,5 et 5680 kHz~~ est autorisé dans le monde entier comme il est indiqué aux numéros 27/196 et 27/201. Nonobstant ces dispositions, la fréquence d'onde porteuse (référence) 5680 kHz peut également être utilisée dans les stations aéronautiques pour les communications avec des stations d'aéronef lorsque les autres fréquences des stations aéronautiques sont indisponibles ou inconnues. Cette utilisation est cependant limitée à des zones et soumise à des conditions telles qu'il ne puisse en résulter aucun brouillage nuisible aux autres communications autorisées du service mobile aéronautique.

Motifs : Faire état des nouvelles fréquences porteuses déterminées par un espacement de fréquence de 3 kHz.

B/65/13 SUP 27/18

B/65/14 SUP 27/19

Motifs : Conséquence du passage aux émissions à bande latérale unique. Les dispositions relatives aux classes d'émission A3 et A3H dans les voies communes font l'objet de MOD 27/50.

B/65/15 MOD 27/20

L'Organisation de l'aviation civile internationale (~~O.A.C.I.~~) (OACI) assure ~~dans une grande partie du monde~~ la coordination internationale des radiocommunications du service mobile aéronautique (R) avec l'exploitation aéronautique. ~~Il convient donc, le cas échéant, de consulter~~ Cette Organisation ~~en particulier pour utiliser~~ doit donc être consultée pour toute utilisation, en exploitation ~~les~~ aéronautique internationale, des fréquences prévues dans le Plan.

Motifs : Pour tenir compte : 1) de la coordination effectuée actuellement à l'échelon mondial par l'OACI pour le service mobile aéronautique (R), et 2) de la proposition d'inclure les fréquences mondiales dans le Plan.

NOC 27/21 et 27/22

B/65/16 MOD 27/23

On a recours à la coordination décrite au numéro 27/20 lorsqu'il est opportun et souhaitable de le faire pour utiliser rationnellement les fréquences en question, et notamment dans les cas où les procédures spécifiées au numéro 27/22 ne sont pas satisfaisantes.

Motifs : Mieux préciser l'idée.

B. Courbes indiquant les portées de brouillage

B/65/17 SUP 27/24

B/65/18 ADD/27/24A

1.1 Dispositions générales

a) Portée utile - En raison de certains facteurs comme la puissance de l'émetteur, la perte de propagation, le niveau de bruit, etc., il existe une certaine limite en ce qui a trait aux distances auxquelles on peut établir des communications fiables entre une station aéronautique et une station d'aéronef. Cette distance limite, qui se fonde sur le trajet de propagation le plus faible, s'appelle la portée utile. Souvent, on admet que la limite de la zone des lignes aériennes est la distance limite.

b) Portée de brouillage - Il s'agit de la distance minimale entre la limite de portée utile de l'émission désirée et la station brouilleuse, qui assure un rapport signal utile/signal brouilleur de 15 dB. Ce rapport de protection est établi entre le signal désiré d'une station d'aéronef à la limite de la portée utile et le signal provenant d'une station aéronautique brouilleuse qui émet sur la même fréquence. La portée de brouillage a été calculée pour les fréquences qui sont indiquées dans le tableau, dans des conditions de propagation diurne et nocturne, à diverses latitudes, pour une activité solaire moyenne et pour une puissance apparence rayonnée moyenne de 1 kW pour la station aéronautique.

c) Distance de répétition - Il s'agit de la distance à laquelle on peut partager une fréquence et qui équivaut à la somme de la portée utile et de la portée de brouillage.

d) Calques - Les calques utilisés dans le présent appendice indiquent, pour les fréquences mentionnées, la portée de brouillage décrite en 1.1 b), qui serait nécessaire entre une station aéronautique qui cause du brouillage et une station d'aéronef fonctionnant à la limite de sa portée utile. En raison de la variation des conditions de propagation, non seulement d'heure en heure pendant les périodes de jour et de nuit, mais également de jour en jour, selon la saison, le niveau d'activité solaire, et le lieu géographique, on peut s'attendre que le rapport de protection de 15 dB varie notablement: par conséquent, une plus grande protection peut être assurée la plupart du temps, spécialement lorsque l'aéronef ne fonctionne pas à la limite de sa portée utile.

e) La figure 1 illustre l'utilisation du concept de la portée de brouillage lors de la planification des fréquences faite au moyen de la détermination de la distance de répétition.

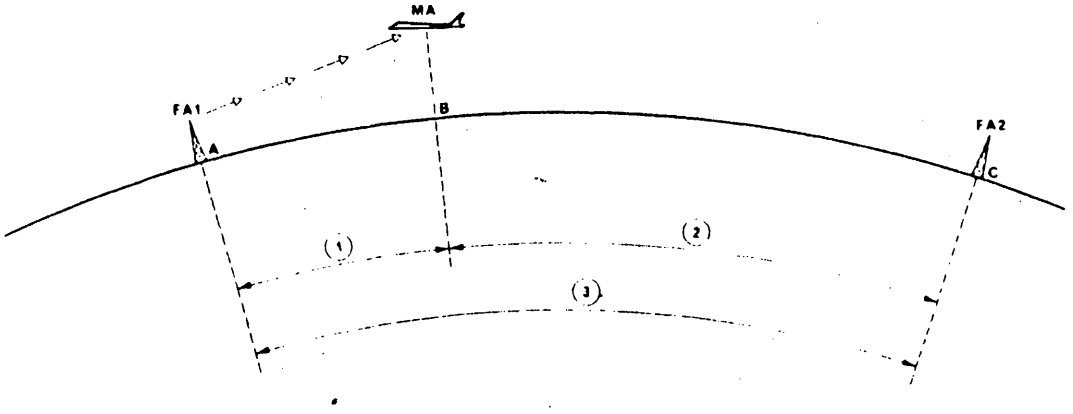


Figure I

Portée utile, portée de brouillage, distance de répétition

FA1 = station aéronautique en communication avec la station d'aéronef MA

FA2 = station aéronautique en communication avec des stations d'aéronef autres que la station MA

MA = station d'aéronef en communication avec la station aéronautique FA1

1 = portée utile AB

2 = portée de brouillage CB

3 = distance de répétition AC

NOC 27/25 à 27/33

B/65/19 MOD 27/34 5.3 Placer le centre du calque (c'est-à-dire l'intersection de l'axe de symétrie et de l'axe horizontal) sur la ligne qui délimite la zone ~~ou sur le lieu géographique de l'émetteur~~ au point le plus rapproché de l'émetteur susceptible de causer du brouillage, ou au lieu géographique de l'émetteur susceptible de causer du brouillage. Noter la latitude de ce point et prendre la courbe correspondante.

Motifs pour les numéros 27/24, 24A et 34: Permettre une nette description des courbes de brouillage et de leur emploi.

NOC 27/25 à 27/48

C. Classes d'émission et puissance

1. Classes d'émission

NOC 27/49

B/65/20 MOD 27/50 1.1 Téléphonie - modulation d'amplitude

- ~~double bande latérale~~ (A3)
- ~~bande latérale unique, onde porteuse réduite~~ (A3A)
- ~~bande latérale unique, onde porteuse complète~~ (A3H)
- bande latérale unique, onde porteuse supprimée (A3J)
- ~~deux bandes latérales indépendantes~~ (A3B)

Les classes d'émission A3 et A3H ne doivent être utilisées que pour les stations qui s'occupent directement d'opérations coordonnées de recherche et de sauvetage en employant les fréquences 3023 kHz et 5680 kHz. Voir MOD 27/17

1.2 Télégraphie (y compris les transmissions automatiques de données)

B/65/21 MOD 27/51 1.2.1 Modulation d'amplitude:

- ~~télégraphie sans modulation par une fréquence audible (manipulation par tout ou rien)~~ ~~(A1)~~
- télégraphie par manipulation par tout ou rien d'une ou de plusieurs fréquences audibles de modulation ou manipulation par tout ou rien de l'émission modulée, y compris l'appel sélectif - bande latérale unique - onde porteuse complète (A2H)

- ~~télégraphie harmonique multivoie, bande latérale unique, onde porteuse réduite~~ ~~(A7A)~~
- ~~télégraphie harmonique multivoie, bande latérale unique, onde porteuse complète~~ ~~(A7H)~~
- télégraphie harmonique multivoie, bande latérale unique, onde porteuse supprimée (A7J)
- autres types de transmissions, telles que la transmission automatique de données - bande latérale unique, onde porteuse supprimée (A9J)

Les classes d'émission qui sont indiquées ci-après ne doivent pas être autorisées, à moins que des précautions appropriées soient prises en vue d'assurer qu'il n'y a pas de brouillage causé aux classes d'émission susmentionnées :

A1, A7A, A7H, et F1.

B/65/22 SUP 27/52

B/65/23 SUP 27/53

Motifs pour les numéros 27/50, 51, 52 et 53: Donner des renseignements concernant les classes d'émission qui seront utilisées, compte tenu du Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR (Classes d'émission)

2. Puissance

B/65/24 MOD 27/54 2.1 Sauf indication contraire figurant à la partie II du présent appendice, les puissances de crête fournies à la ligne d'alimentation de l'antenne ne dépassent pas les valeurs maximales indiquées dans le tableau ci-dessous : il est admis que les puissances apparentes rayonnées de crête correspondantes sont égales aux deux tiers de ces valeurs.

~~Classe d'émission~~	~~Stations~~	~~Puissance de crête maximale~~
~~A1 F1 F2~~	~~Stations aéronautiques Stations d'aéronef~~	~~1,5 kW 75 W~~
~~A3 A3H (taux de modulation 100%)~~	~~Stations aéronautiques Stations d'aéronef~~	~~6 kW 300 W~~
~~Autres émissions telles que A2 A3A A3B A3J A4 A7A A7H A7J~~	~~Stations aéronautiques Stations d'aéronef~~	~~6 kW 300 W~~

Station	Classe d'émission*	Puissance de crête maximale (P_p)
aéronautique	A3J, A2H, A7J, A9J	6 kW
d'aéronef	A3J, A2H, A7J, A9J	400 W

* Pour les autres classes d'émission la puissance de crête maximale ne doit pas dépasser

- 1,5 kW pour les stations aéronautiques
- 75 W pour les stations d'aéronef

Motifs : Fournir des niveaux de puissance pour les classes d'émission qui seront utilisées, compte tenu du Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR (limites de puissance)

B/65/25 MOD 27/55

2.2 Il est admis que la puissance de crête maximale spécifiée dans le tableau ci-dessus pour les stations aéronautiques produira la puissance apparente rayonnée moyenne de 1 kW (pour les émissions de classes telles que A1, F1 ~~ou F2 et A3 ou A3H non modulées~~) adoptée pour le tracé des courbes qui indiquent les portées de brouillage.

Motifs : Pour concorder avec MOD 27/51

B/65/26 MOD 27/56

2.3 Afin d'assurer des communications de qualité satisfaisante avec les aéronefs, les stations aéronautiques qui desservent les ZLAMP, les zones VOLMET et les zones mondiales peuvent utiliser des puissances plus élevées que les puissances maximales spécifiées au numéro 27/54. S'il en est ainsi, l'administration qui exerce sa juridiction sur la station aéronautique intéressée prend note de RR694 et fait en sorte dans chaque cas:

Motifs : Pour prendre des dispositions identiques pour les stations aéronautiques qui ont une fonction mondiale.

NOC 27/57 à 27/61

B/65/27 SUP 27/62

Motifs : Limiter le brouillage en provenance des stations d'aéronef.

4. Fréquences assignées

B/65/28 MOD 27/72

4.1 ~~La fréquence assignée à une station qui fait~~ Dans le cas des émissions radiotéléphoniques à bande latérale unique, à l'exception des émissions de classe A2H, la fréquence assignée ~~doit être~~ sera supérieure de ~~1500 Hz~~ 1400 Hz à la fréquence de l'onde porteuse (fréquence porteuse).*

*Notes: 1. Les stations aéronautiques équipées du système d'appel sélectif indiqueront dans la colonne "Renseignements supplémentaires" du Modèle de fiche (Voir Appendice 1 au Règlement des radiocommunications), la classe d'émission A2H.

2. On doit veiller à ce que émissions de classe A1 et F1 ne soient pas situées à la limite de la voie.

Motifs : Définir la fréquence assignée, compte tenu du Rapport de la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR.

B/65/29 SUP 27/73

Motifs : L'exploitation à double bande latérale sur 3 023 kHz et 5 680 kHz fait l'objet de MOD 27/50.

PARTIE II

PLAN D'ALLOTISSEMENT DE FREQUENCES POUR LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R) DANS SES BANDES EXCLUSIVES ENTRE 2850 ET 17 970 kHz

NOC 27/74 à 27/79

Section I

ARTICLE 1

Description des limites des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP)

Ces limites seront déterminées par la Conférence, compte tenu du Rapport de la Réunion Télécommunications de l'OACI à l'échelon Division, préparatoire à la Conférence administrative mondiale des radiocommunications du service mobile aéronautique (R) (Montréal, 1976).

ARTICLE 2

Description des limites des zones et subdivisions de zones des lignes aériennes régionales et nationales (ZLAMP)

B/65/30 MOD 27/158 Subdivision de zone 12F

La ligne délimitant cette subdivision passe par les points 04°S 93°W, 02°N 93°W, 02°N 79°W, puis à Balboa (Zone du Canal) et par les points 13°N 77°W, 13°N 70°W, 08°N 70°W, 06°N 67°W, 01°N 66°W, et longe la frontière séparant le Brésil et la Colombie jusqu'au point 04°S 70°W. ~~puis~~ Elle longe ensuite la frontière séparant la Colombie et le Pérou jusqu'au point de rencontre des frontières de la Colombie, du Pérou et de l'Equateur, longe la frontière séparant le Pérou et l'Equateur, de là passe par le point 04°S 81°W, pour revenir à son point de départ à 04°S 93°W.

B/65/31 MOD 27/159 Subdivision de zone 12G

La ligne délimitant cette subdivision est définie par les points 07°N 73°W, 14°N 73°W, 14°N 58°W, ~~01°N-58°W~~, 01°31'N 58°W, ~~01°N-68°W~~, 05°N 69°W, pour revenir à son point de départ 07°N 73°W.

B/65/32 MOD 27/160 Subdivision de zone 12H

La ligne délimitant cette subdivision est définie par les points ~~10°S 70°W~~, 05°N 70°W, ~~05°N 61°10'W~~, 08°45'N 60°W, 08°N 58°W, 08°N 49°W, ~~02°N 47°W~~, 04°10'N 51°36'W, ~~10°S-47°W~~, ~~pour revenir à son point de départ 10°S-70°W~~; elle longe ensuite les frontières séparant le Brésil et la Guyane Française, le Surinam, la Guyane Britannique, le Venezuela et la Colombie, jusqu'au point de rencontre des frontières du Brésil, de la Colombie et du Pérou, pour revenir à son point de départ 05°N 70°W.

Motifs pour 27/158, 159 et 160 : Les besoins d'exploitation du service mobile aéronautique (R) dans la région amazonienne seront satisfaits grâce aux nouvelles limites des subdivisions de zones 13C, 13J et 13K, telles que proposées dans MOD 27/164, 171 et 172. L'exclusion du Brésil des subdivisions de zones 12F, 12G et 12H facilitera l'utilisation, par les autres pays, des fréquences alloties à ces subdivisions.

B/65/33 ADD 27/161A Zone des lignes aériennes régionales et nationales - 13 (ZLARN - 13)

Cette zone est délimitée par une ligne qui, partant du Pôle Sud, suit le méridien 120°W jusqu'au point 05°S 120°W; de là, elle passe par les points 05°S, 93°W, 04°S, 82°W et suit les frontières sud de l'Equateur, de la Colombie, du Venezuela, de la Guyane Britannique, du Surinam, de la Guyane Française, jusqu'au point 04°24'N 50°39'W. Elle passe ensuite par les points 04°24'N 47°W, 00°32°W et 00°20°W, pour rejoindre le Pôle Sud en suivant le méridien 20°W.

Motifs : Définir les limites de la ZLARN - 13.

B/65/34 MOD 27/164 Subdivision de zone 13C

La ligne délimitant cette subdivision de zone passe par les points ~~15°50'S et-47°50'W~~, 15°S 47°W, 20°30'S 55°W, 22°35'S 54°30'W, 20°S 44°W, 23°19'S 42°W, 25°S 45°W, 22°30'S 50°39'W, 19°52'S 58°W, puis longe la frontière du Brésil avec le Paraguay, la Bolivie, le Pérou, la Colombie, le Venezuela, la Guyane Britannique, le Surinam et la Guyane Française, et passe par les points 05°N-50°W, 04°24'N 50°39'W, ~~05°N-48°30'W~~, 04°24'N 47°W, pour revenir à son point de départ.

Motifs : Déplacer les limites sud de la subdivision de zone 13C, pour englober dans cette subdivision les villes de Brasilia, Rio de Janeiro et Sao Paulo; le but est de créer un chevauchement raisonnable et nécessaire des subdivisions de zones 13C, 13J et 13K, afin d'éviter des changements de fréquence pendant les vols nationaux à grande distance.

B/65/35 MOD 27/171 Subdivision de zone 13J

La ligne délimitant cette subdivision de zone passe par les points 15°50'S 47°50'W, 15°S 47°W, 20°S 44°W, 22°55'S ~~-43°10'W~~, 23°19'S 42°W, 29°S 40°W, 35°S 45°W, puis longe la frontière entre le Brésil, l'Uruguay, l'Argentine, ~~et~~ le Paraguay et la Bolivie jusqu'au point 22°35'S 55°40'W, 19°52'S 58°W et passe par le point 20°30'S 54°30'W, 18°S 57°37'W, pour revenir à son point de départ 15°50'S 47°50'W, 15°S 47°W.

Motifs : Déplacer la limite nord de la subdivision de zone 13J pour englober dans cette subdivision des villes qui reçoivent un trafic aérien important.

B/65/36 MOD 27/172 Subdivision de zone 13K

La ligne délimitant cette subdivision de zone passe par les points 15°50'S 47°50'W, 22°30'S 50°39'W, 20°S-44°W,-22°55'S-43°10'W, 25°S 45°W, 29°S 40°W, 20°S 32°W, 00° 32°W, ~~et~~ 05°N 48°30'W, 04°24'N 47°W, 04°24'N 50°39'W, pour revenir à son point de départ 15°50'S 47°50'W, 22°30'S 50°39'W.

Motifs : Déplacer les limites ouest et sud de la subdivision de zone 13K pour y englober l'axe Belém-Brasilia et les villes de Brasilia, Rio de Janeiro et Sao Paulo; le but est de créer un chevauchement raisonnable et nécessaire des subdivisions de zones 13K et 13C, et des subdivisions 13K, 13C et 13J, afin d'éviter des changements de fréquence pendant les vols nationaux à grande distance.

Section II. Allotissement des fréquences au service mobile aéronautique (R)

ARTICLE 1

B/65/37 MOD 27/186

Plan d'allotissement de fréquences par zones

(~~par ZLAMP, ZLARN, subdivisions de ZLARN et zones VOLMET~~)

Motifs : Expliquer que le titre couvre toutes les utilisations des fréquences dans le Plan d'allotissement de fréquences.

NOC 27/187

B/65/38 MOD 27/188

La liste suivante ne comprend ~~ni~~ pas les fréquences communes dans le monde entier aux services mobiles aéronautiques (R) et (OR), ~~3023,5~~ 3023 et 5680 kHz. ~~ni les fréquences mondiales 3499, 6526, 8963, 10 093 et 13 356 kHz~~. L'allotissement de ces fréquences est indiqué à l'article 2.

Motifs : Conséquence de l'introduction des fréquences mondiales dans le tableau.

B/65/39 MOD 27/189

Tableau révisé, à déterminer par la Conférence, pour inclure les fréquences du contrôle d'exploitation aéronautique.

ARTICLE 2

Plan d'allotissement de fréquences

B/65/40 MOD 27/192 1.

Classe des stations : FA

Classes d'émission : voir les numéros 27/49 à ~~27/53~~. 27/51

Puissance : à moins d'indications contraires figurant dans le Plan, la valeur des puissances des stations aéronautiques et des stations d'aéronefs est celle qui figure aux numéros 27/54 à ~~27/62~~ 27/61.

Horaire : H24, à moins d'indications contraires.

Motifs : Conséquence de SUP 27/52, 27/53 et 27/62.

B/65/41 MOD 27/193 2.

Une fréquence allotie avec la mention "utilisation diurne" peut être utilisée pendant la période s'étendant de une heure après le lever du soleil jusqu'à une heure avant son coucher quand la même voie se trouve allotie dans le Plan à des ZLAMP, des ZLARN ou subdivisions de ZLARN ou des zones VOLMET qui reçoivent une protection complète pendant les vingt-quatre heures, ou s'il s'agit d'une voie à utilisation mondiale qui reçoit la même protection.

Motifs : Ajouter les voies alloties pour une utilisation mondiale.

B/65/42 SUP 27/194

Motifs : Transférer ce numéro dans la section des définitions (voir ADD 27/9A).

B/65/43 ADD 27/194A L'allotissement de fréquences pour utilisation mondiale, sauf pour les fréquences 3 023 kHz et 5 680 kHz, est destiné à des assignations qui seront faites par les administrations au bénéfice d'un ou de plusieurs organismes d'exploitation d'aéronefs opérant en vertu d'une autorisation accordée par la (les) administration(s) concernées. Ces assignations ont pour objet d'assurer des communications entre une station aéronautique appropriée et une station d'aéronef pour exercer l'autorité nécessaire en ce qui concerne la régularité des vols.

Motifs : Définir le but de l'utilisation de ces fréquences.

B/65/44 ADD 27/194B Les fréquences désignées pour l'utilisation mondiale dans le Plan d'allotissement de fréquences sont destinées à être utilisées dans toute partie du monde et à l'intérieur de toute zone d'exploitation qui n'est pas entièrement contenue dans les limites d'une ZLARN ou d'une subdivision de ZLARN.

Motifs : Définir les zones dans lesquelles ces fréquences peuvent être utilisées.

B/65/45 MOD 27/195, 27/197, 27/198, 27/199, 27/200, 27/202, 27/203, 27/203, 27/204, 27/205, 27/206 et 27/207, comme suit :

Dans le tableau (pages (45) à (58)), il est proposé que les fréquences destinées à une utilisation mondiale soient désignées comme suit :

Colonne 1 - "Fréquence kHz"

Colonne 2 - "Zone d'emploi autorisée" - Mondiale

Colonne 3 - "Observations" - (Voir ADD 27/194A et ADD 27/194B).

Motifs : Inclure, dans l'ordre numérique des fréquences, l'indication des fréquences qui peuvent être utilisées.

B/65/46 MOD 27/196 et 27/201 Dans le tableau, MOD Colonne 2 en ce qui concerne 27/196 et 27/201, pour lire : mondiale, (R) et (OR).

Motifs : Indiquer l'application mondiale aux services mobiles aéronautiques (R) et (OR).

IV. AMENDEMENTS PROPOSES POUR LE REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS

ARTICLE 5

Attribution des bandes de fréquences entre 10 kHz et 275 GHz

NOC 125 à 201

B/65/47 MOD 201A

Les fréquences 2182 kHz, ~~3023,5~~ 3023 kHz, 5680 kHz, 8364 kHz, 121,5 MHz, 156,8 MHz et 243 MHz peuvent, de plus, être utilisés, conformément aux procédures en vigueur pour les services de radiocommunications de Terre, pour les opérations de recherche et de sauvetage des véhicules spatiaux habités.

Il en est de même pour les fréquences 10 003 kHz, 14 993 kHz et 19 993 kHz mais, pour chacune de celles-ci, les émissions doivent être limitées à une bande de ± 3 kHz de part et d'autre de la fréquence.

Motifs : Conséquence de l'appendice 27(Rév.) pour indiquer de nouvelles fréquences déterminées par l'espacement de fréquence.

NOC 202 à 205

B/65/48 MOD 205A

Les fréquences d'ondes porteuses ~~3023,5~~ 3023 kHz et 5680 kHz peuvent, de plus, être utilisées par les stations du service mobile maritime qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées, dans les conditions spécifiées aux numéros 1326C et 1353B respectivement.

Motifs : Conséquence de l'appendice 27(Rév.) pour indiquer de nouvelles fréquences déterminées par l'espacement de fréquence.

NOC 206 à 429

ARTICLE 7

Dispositions spéciales relatives à certains services

Section II. Service mobile aéronautique

B/65/49 ADD 429A

Les communications du contrôle d'exploitation aéronautique dans le service mobile aéronautique (R) sont des communications qui intéressent exclusivement la régularité des vols, depuis le décollage jusqu'à l'atterrissage.

Motifs : Préciser l'utilisation particulière du spectre pour les communications du contrôle d'exploitation.

ARTICLE 9

NOC 430 à 432

Notification et inscription dans le Fichier de référence international des fréquences des assignations de fréquence aux stations de radiocommunications de Terre

NOC 486 à 589

B/65/50 MOD 590 (2) Si la conclusion est favorable relativement aux numéros 554 à 557, la date ~~du 29 avril 1966~~ (date de la signature de l'Accord de la CAMR-Aéro, Genève, 1978) est inscrite dans la colonne 2a.

B/65/51 MOD 591 (3) Si la conclusion est favorable relativement au numéro 558, la date ~~du 29 avril 1966~~ (date de la signature de l'Accord de la CAMR-Aéro, Genève, 1978) est inscrite dans la colonne 2b.

Motifs : Spécifier une procédure pour l'inscription, dans le Fichier de référence international des fréquences, des fiches de notification jugées satisfaisantes par le Comité, compte tenu des dates spécifiées par la procédure finale.

NOC 592 à 639EX

ARTICLE 28

Conditions à remplir par les stations mobiles

Section II. Dispositions spéciales concernant la sécurité

NOC 955 à 969

B/65/52 MOD 969A (3) Les fréquences aéronautiques ~~3023,5~~ 3023 kHz et 5680 kHz peuvent être utilisées par les stations mobiles pour la coordination des opérations de recherches et de sauvetage sur les lieux d'un incident, y compris pour les communications entre ces stations et les stations terrestres participantes, conformément à tout arrangement particulier régissant le service mobile aéronautique (voir les numéros 1326C et 1353B).

Motifs : Conséquence de l'appendice 27(Rév.), pour indiquer les nouvelles fréquences déterminées par l'espacement de fréquence, et pour se conformer aux dispositions des numéros 201A et 1326C.

NOC 970 à 999

ARTICLE 35

Emploi des fréquences en radiotéléphonie dans le service mobile maritime

NOC 1319 à 1322AB

Section II. Bandes comprises entre 1605 et 4000 kHz

NOC 1322B à 1326B

C. Recherches et sauvetage

B/65/53 MOD 1326C

3A. La fréquence aéronautique 3023 ~~3023,5~~ kHz peut être utilisée pour établir des communications entre les stations mobiles qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées, ainsi que des communications entre ces stations et les stations terrestres participantes, ~~avec les fréquences porteuses, les classes d'émission et dans les conditions d'exploitation définies à~~ conformément aux dispositions de l'appendice 27(Rév.).

Motifs : Conséquence de l'appendice 27(Rév.), pour indiquer les nouvelles fréquences déterminées par l'espacement de fréquence.

NOC 1327 à 1351

Section III. Bandes comprises entre 4000 et 23 000 kHz

NOC 1351A à 1353A

D. Recherches et sauvetage

B/65/54 MOD 1353B

15A. La fréquence aéronautique 5680 kHz peut être utilisée pour établir des communications entre les stations mobiles qui participent à des recherches et des opérations de sauvetage coordonnées, ainsi que des communications entre ces stations et les stations terrestres participantes, ~~avec les fréquences porteuses, les classes d'émission et dans les conditions d'exploitation définies à~~ conformément aux dispositions de l'appendice 27(Rév.).

Motifs : Aligner avec MOD 969A et MOD 1326C.

NOC 1354 à 1379

RESOLUTIONS ET RECOMMANDATIONS

B/65/55 SUP

RESOLUTION N° 13

Motifs : Cette résolution portait création de l'Appendice 27, qui est maintenant en cours de révision. Elle est par conséquent dépassée.

B/65/56 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (A)

relative à l'utilisation des fréquences du service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications, Genève, 1978,

considérant

a) **que le Plan élaboré pour l'utilisation des ondes décamétriques par le service mobile aéronautique (R) (appendice 27 au Règlement des radiocommunications, Genève, 1971) a été mis en application en grande partie;**

b) **que le trafic aérien est sujet à des changements continuels;**

c) que ces changements doivent être pris en considération par les administrations intéressées, mais

d) qu'en cherchant à satisfaire les nouveaux besoins en communications, il convient de ne prendre aucune décision de nature à empêcher ou à compromettre l'utilisation coordonnée des ondes décamétriques par le service mobile aéronautique (R) telle qu'elle est prévue dans le Plan;

e) que les familles de fréquences alloties aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP), aux zones des lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN), ainsi qu'aux subdivisions de ces zones, ont été choisies en tenant compte des conditions de propagation qui permettent le choix de fréquences qui conviennent le mieux aux distances considérées;

f) qu'il est essentiel de répartir le trafic aussi uniformément que possible entre les fréquences du même ordre de grandeur;

g) qu'il convient de prendre des mesures pour que l'ordre de grandeur des fréquences utilisées soit correct;

h) que du point de vue du service mobile aéronautique, les ondes métriques peuvent procurer des communications plus sûres et mieux protégées contre les bruits radioélectriques que les communications sur ondes décamétriques;

i) que du point de vue technique ainsi que du point de vue de l'exploitation, l'utilisation des ondes métriques par l'aviation a fait des progrès notables;

j) que l'emploi des ondes métriques dans leurs diverses formes d'application pourrait entraîner une réduction sensible de l'utilisation des ondes décamétriques par le service mobile aéronautique (R);

k) qu'en raison du développement du réseau général de télécommunication dans bien des régions du monde, les possibilités de desservir ces régions au moyen d'ondes métriques s'accroissent à un rythme rapide;

décide

que les administrations prendront, à titre individuel ou en collaboration, les mesures nécessaires afin:

1. d'utiliser, dans toute la mesure du possible des ondes métriques pour les besoins du service mobile aéronautique (R) afin de diminuer le trafic dans les bandes d'ondes décamétriques;

2. d'utiliser autant que possible des antennes ayant une directivité et un rendement appropriés, afin de réduire au minimum les risques de brouillages mutuels à l'intérieur d'une zone ou entre plusieurs zones;

3. de coordonner l'utilisation des familles de fréquences nécessaires pour un tronçon de ligne déterminée, conformément aux principes techniques exposés dans l'appendice 27, et en tenant compte des données disponibles sur les conditions de propagation, afin que les fréquences qui conviennent le mieux soient utilisées pour la liaison entre le sol et un aéronef situé à une distance donnée de la station aéronautique qui assure le service sur le tronçon de ligne considéré;

4. d'améliorer les techniques et les procédures d'exploitation et d'utiliser le matériel qui permettra d'obtenir le rendement le plus élevé possible des communications air-sol sur ondes décamétriques;

5. de rassembler des données techniques précises sur le fonctionnement de leurs systèmes de communication sur ondes décamétriques, notamment des données ayant une influence sur les normes techniques et d'exploitation afin de faciliter le nouvel examen du Plan;

6. de déterminer, au moyen d'accords régionaux, la meilleure méthode permettant d'assurer les communications nécessaires sur toute nouvelle ligne aérienne régionale ou internationale à longue distance, qui n'est pas ou ne peut pas être desservie dans le cadre des ZLAMP et des ZLARN, de manière à ne pas créer de brouillage nuisible dans l'utilisation des fréquences prévues dans le Plan pour le service mobile aéronautique (R).

Motifs : Unification des Résolutions N^os 14 et Aer4, pour les mettre à jour.

B/65/57 SUP

RESOLUTION N° 14

Motifs : Les Résolutions N^os 14 et Aer4 ont été fusionnées, comme proposé dans ADD Résolution N° Aer2 (A).

B/65/58 SUP

RESOLUTION N° Aer1

relative à l'utilisation des fréquences 3023,5 et 5680 kHz communes aux services mobiles aéronautiques (R) et (OR)

Motifs : Cette résolution a été modifiée, pour être mise à jour, comme le montre ADD Résolution N° Aer2 - (B), ci-dessous.

B/65/59 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (B)

relative à l'utilisation des fréquences 3023 et 5680 kHz communes aux services mobiles aéronautiques (R) et (OR)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant que, en adoptant un nouveau Plan d'allotissement de fréquences, appendice 27(Rév.), elle a décidé que la fréquence 3023 kHz serait utilisée en lieu et place de la fréquence 3023,5 kHz; et que, par ailleurs, elle a modifié les dispositions régissant l'utilisation des fréquences 3023 et 5680 kHz;

considérant en outre

1. que, du fait de ces décisions, il existe maintenant certaines anomalies dans les conditions d'utilisation des fréquences 3023,5 et 5680 kHz stipulées dans l'appendice 26 au Règlement des radiocommunications de Genève (1959);

2. que la coordination des opérations de recherche et de sauvetage sur les lieux d'un sinistre serait améliorée si, au cours de ces opérations, l'utilisation des fréquences 3023 et 5680 kHz était étendue aux communications entre stations mobiles et stations terrestres qui y participent;

3. qu'il serait de l'intérêt général du service mobile aéronautique (R) que les mêmes dispositions relatives à l'utilisation des fréquences 3023 et 5680 kHz soient appliquées dans le service mobile aéronautique (R) et dans le service mobile aéronautique (OR);

décide d'inviter les administrations à appliquer dans le service mobile aéronautique (OR), à partir de la date d'entrée en vigueur des Actes finals de la Conférence, les dispositions régissant l'utilisation des fréquences 3023 et 5680 kHz qui sont stipulées à l'appendice 27 (numéros MOD 27/196 et MOD 27/201).

Motifs : Mise à jour de la Résolution N° Aer1, pour laquelle nous proposons SUP.

B/65/60 SUP

RESOLUTION N° Aer2

relative à l'utilisation des fréquences des bandes d'ondes décamétriques attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R)

Motifs : Cette résolution a été modifiée pour être mise à jour, comme le montre ADD Résolution N° Aer2 - (C) ci-dessous.

B/65/61 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (C)

relative à l'utilisation non autorisée des fréquences des bandes attribuées au service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les observations de contrôle des émissions relatives à l'utilisation des fréquences des bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R) entre 2850 et 17 970 kHz montrent qu'un certain nombre de fréquences de ces bandes sont encore utilisées par des stations appartenant à des services autres que le service mobile aéronautique (R), notamment par des stations de radiodiffusion à grande puissance, dont certaines fonctionnent en contravention des dispositions du numéro 422 du Règlement des radiocommunications;

b) que ces stations causent ainsi des brouillages nuisibles aux communications échangées dans ce service et qu'un très grand nombre d'émissions dont les sources n'ont pas pu être identifiées avec certitude ont été observées dans les bandes en question;

c) que les radiocommunications constituent le seul moyen de communication à la disposition du service mobile aéronautique (R) et que ce service est un service de sécurité;

considérant, en particulier

d) qu'il est essentiel que les voies directement utilisées pour le fonctionnement des services de transport aérien dans de bonnes conditions de sécurité et de régularité soient exemptes de brouillages nuisibles, étant donné que ces voies sont indispensables à la sauvegarde de la vie humaine et des biens;

décide de prier les administrations

1. de bien vouloir faire en sorte que des stations appartenant à des services autres que le service mobile aéronautiques (R) s'abstiennent d'utiliser les fréquences des bandes attribuées à ce service, sauf dans les conditions stipulées aux numéros 115 et 415 du Règlement des radiocommunications;

2. de ne ménager aucun effort pour identifier et localiser la source de toute émission non autorisée capable de causer des brouillages nuisibles au service mobile aéronautique (R) et susceptible, de ce fait, de mettre en danger ce service de sécurité, et de communiquer leurs résultats à l'IFRB;

3. de participer aux programmes de contrôle des émissions que l'IFRB pourra être amené à organiser comme suite à la présente résolution;

4. de demander à leurs gouvernements respectifs de promulguer telle législation qui pourra être nécessaire pour empêcher les stations situées à bord d'aéronefs de fonctionner en contravention des dispositions du numéro 422 du Règlement des radiocommunications;

charge le Comité international d'enregistrement des fréquences

1. de continuer à organiser des programmes de contrôle des émissions dans les bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R), dans le dessein d'éliminer les émissions des stations hors bande qui causent des brouillages nuisibles au service mobile aéronautique (R) ou sont susceptibles d'en causer;

B/65/62 SUP

RESOLUTION N° Aer3

Motifs : Par suite de l'introduction de la bande latérale unique, la Résolution N° Aer3 devient caduque.

B/65/63 SUP

RESOLUTION N° Aer4

Motifs : Conséquence de la fusion des Résolutions N^os 4 et Aer4, proposée dans ADD Résolution N° Aer2 (A).

B/65/64 SUP

RESOLUTION N° Aer5

relative à l'utilisation des ondes métriques pour la diffusion de renseignements météorologiques dans le service mobile aéronautique (R)

Motifs : Cette résolution a été modifiée, pour être mise à jour, comme le montre ADD Résolution N° Aer2 - (D), ci-dessous.

B/65/65 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (D)

relative à l'utilisation des ondes métriques
pour la diffusion de renseignements météorologiques
dans le service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les voies disponibles pour les communications du service mobile aéronautique (R) dans les bandes de fréquences comprises entre 2850 et 17 970 kHz sont en nombre limité;

b) que les besoins en fréquences pour les communications du service mobile aéronautique (R) et pour la diffusion de renseignements météorologiques à destination des aéronefs en vol ne font que croître;

c) que les caractéristiques de propagation des ondes décamétriques rendent celles-ci indispensables aux besoins de l'aviation pour des communications à grande distance;

d) que dans la Recommandation N° 13 de la Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques de Genève (1949) et dans la Résolution N° 14 MOD de la Conférence administrative ordinaire des radiocommunications de Genève (1959) les administrations ont été invitées instamment à "assurer l'utilisation aussi large que possible des ondes métriques afin de diminuer le trafic dans les bandes d'ondes décamétriques du service mobile aéronautique (R)";

e) que la présente Conférence a adopté une Résolution invitant les administrations à utiliser, dans toute la mesure du possible, les ondes métriques pour les besoins du service mobile aéronautique (R);

f) que l'aviation a accompli des progrès techniques appréciables qui ont permis d'étendre la portée utile des ondes métriques utilisées pour les communications du service mobile aéronautique (R);

g) que cette extension peut être de nature à répondre en partie aux besoins sans cesse croissants en matière de diffusion de renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol;

décide qu'il convient que les administrations utilisent, dans toute la mesure du possible, des ondes métriques pour la diffusion de renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol.

Motifs : Mise à jour de la Résolution N° Aer5 pour laquelle nous proposons SUP.

B/65/66 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (E)

relative à l'adoption d'un nouveau Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) (appendice 27 MOD)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications de Genève (1978),

considérant

a) qu'elle a révisé le Plan d'allotissement de fréquences en se fondant sur de nouveaux critères techniques;

décide

1. que les Actes finals de la présente Conférence entreront en vigueur le 1er janvier 1980;

2. que le Plan révisé d'allotissement de fréquences contenu dans l'appendice 27 entrera en vigueur le 1er février 1983.

B/65/67 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (F)

relative à l'emploi de la technique de la bande latérale unique dans les bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R) entre 2 850 et 17 970 kHz.

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications de Genève (1978),

considérant

a) que la Conférence administrative extraordinaire des radiocommunications de Genève (1966) a décidé que les administrations devraient remplacer progressivement et le plus tôt possible la technique de la double bande latérale par la technique de la bande latérale unique dans leurs systèmes radiotéléphoniques en ondes décamétriques du service mobile aéronautique (R);

b) que les Actes finals de la présente Conférence entreront en vigueur le 1er janvier 1980;

c) que le Plan révisé d'allotissement de fréquences entrera en vigueur le 1er février 1983;

décide

que, sauf disposition contraire contenue dans les Actes finals de la présente Conférence, les stations radiotéléphoniques du service mobile aéronautique qui fonctionnent dans les bandes comprises entre 2850 et 17970 kHz devront être conformes aux conditions suivantes:

1. à partir du 1er janvier 1980 aucune nouvelle installation d'appareils à double bande latérale ne sera autorisée dans les stations aéronautiques et les stations d'aéronef; les administrations devront cependant s'efforcer de mettre fin à l'utilisation d'appareils à double bande latérale le plut tôt possible et dans tous les cas, au plus tard le 1er février 1983;

2. à partir du 1er janvier 1980, les fréquences assignées en conformité avec l'appendice 27, édition de 1968, pourront continuer d'être en vigueur jusqu'au 1er février 1983;

3. à partir du 1er janvier 1980, les assignations de fréquence faites en vertu du nouveau Plan d'allotissement de fréquences pourront être mises en oeuvre; cependant, l'emploi de ces fréquences ne devra pas entrer en conflit avec celui des fréquences assignées en vertu du Plan d'allotissement de fréquences contenu dans l'appendice 27, édition de 1968;

4. à partir du 1er janvier 1980, aucune nouvelle installation de matériel à bande latérale unique dans des stations aéronautiques ou des stations d'aéronef utilisant des fréquences du nouveau plan d'allotissement de fréquences ne sera tenue d'être compatible avec les systèmes à double bande latérale;

5. à partir du 1er janvier 1980, aucune nouvelle installation de matériel à bande latérale unique à bord d'un aéronef, utilisant des fréquences du plan d'allotissement de fréquences actuellement en vigueur ne sera tenue d'être compatible avec les systèmes à double bande latérale, si la communication n'est requise qu'avec les stations aéronautiques et les stations d'aéronef qui emploient des systèmes à bande latérale unique:

6. à partir du 1er janvier 1980 toute nouvelle installation de matériel à bande latérale unique dans des stations aéronautiques, utilisant des fréquences du plan d'allotissement de fréquences actuellement en vigueur, sera tenue d'être compatible avec les systèmes à double bande latérale, jusqu'au 1er février 1983;

B/65/68 ADD

RESOLUTION N° Aer2 - (G)

relative à la mise en oeuvre du Plan d'allotissement de fréquences dans les bandes d'ondes décamétriques attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R) entre 2850 et 17 970 kHz

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les bandes attribuées en exclusivité (entre 2850 et 17 970 kHz) au service mobile aéronautique (R) par la Conférence administrative des radiocommunications de Genève (1959) ont été modifiées par la Conférence administrative extraordinaire des radiocommunications de Genève (1966);

b) que la Conférence de 1966 a établi des procédures qui doivent être suivies par les administrations, en ce qui concerne l'introduction de ces modifications;

c) que les dispositions nécessaires ont été prises pour que l'IFRB applique ces procédures;

reconnaissant

d) que le service mobile aéronautique (R) est un service de sécurité;

e) que la présente Conférence a apporté de nouvelles modifications aux bandes en question, pour permettre l'utilisation de la technique de la bande latérale unique;

f) qu'il est nécessaire que toutes les administrations appliquent les modifications introduites par la présente Conférence, afin d'éviter que des brouillages nuisibles soient causés aux services fournis par les stations qui fonctionnent conformément aux dispositions du Règlement des radiocommunications;

décide

1. que les assignations de fréquence qui figureront le 1er février 1983 dans le Fichier de référence et qui, à cette date, ne seront pas conformes aux décisions de la présente Conférence seront traitées comme suit :

1.1 dans un délai de 30 jours après le 1er février 1983, l'IFRB enverra aux administrations concernées des extraits pertinents du Fichier de référence, en indiquant que, conformément aux dispositions de la présente Résolution, les assignations de fréquence correspondantes devront être transférées dans les bandes appropriées dans un délai de 180 jours après l'envoi des extraits;

1.2 si une administration ne notifie pas le transfert à l'IFRB dans le délai imparti, l'inscription initiale sera maintenue dans le Fichier de référence, sans date dans la colonne 2 et avec une observation appropriée dans la colonne Observations. L'administration sera informée de ces mesures;

2. que, si une administration en fait la demande, l'IFRB appliquera les dispositions des numéros 629 à 633 du Règlement des radiocommunications.

Motifs : Permettre le transfert des assignations du Fichier de référence dans les bandes d'ondes décamétriques attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R).

B/65/69 ADD

RECOMMANDATION N° Aer2 - (A)

relative à une étude sur la possibilité d'attribuer en exclusivité de nouvelles bandes d'ondes décamétriques au service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que les bandes d'ondes décamétriques attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R) contiennent des fréquences dont l'ordre de grandeur (MHz) est, dans les conditions actuelles, généralement satisfaisant pour répondre à tous les besoins des Zones de passage des lignes aériennes mondiales principales et des Zones des lignes aériennes régionales et nationales, telles qu'elles sont définies dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications;

b) que les exploitants d'aéronefs ont besoin de communiquer avec leurs appareils sur de grandes distances au-delà des limites des Zones de passage des lignes aériennes mondiales principales et des Zones des lignes aériennes régionales et nationales, telles qu'elles sont définies dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications;

c) que des fréquences plus élevées (20-24 MHz) nécessaires pour ces communications à grande distance ne sont pas attribuées actuellement en exclusivité au service mobile aéronautique (R);

recommande que les administrations étudient ce problème et que, en préparant leurs propositions pour la prochaine Conférence administrative mondiale compétente des radiocommunications, elles tiennent compte du fait que le service mobile aéronautique (R) a besoin d'attributions de fréquences exclusives supplémentaires dans la portion du spectre allant de 20 à 24 MHz.

Motifs : La prochaine CAMR compétente devrait étudier l'utilisation éventuelle, par le service mobile aéronautique (R), de fréquences plus élevées, de l'ordre de 20 à 24 MHz.

B/65/70 SUP

RECOMMANDATION N° Aer1

relative à la mise au point de méthodes qui contribueront à réduire l'encombrement des bandes d'ondes décamétriques attribuées au service mobile aéronautique (R)

Motifs : Cette recommandation a été modifiée pour être mise à jour, comme l'indique ADD Recommandation N° Aer2 - (B) ci-après.

B/65/71 ADD

RECOMMANDATION N° Aer2 - (B)

relative à la mise au point de méthodes qui contribueront à réduire l'encombrement des bandes d'ondes décamétriques attribuées au service mobile aéronautique (R)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications aéronautiques de Genève (1978),

considérant

a) que plusieurs administrations travaillent activement à mettre au point des techniques de télécommunication dont l'utilisation, si elle était plus répandue dans le service mobile aéronautique (R), contribuerait à réduire l'encombrement des bandes d'ondes décamétriques attribuées à ce service; parmi ces techniques, il y a lieu de signaler l'usage de stations à ondes métriques avec télécommande, d'émissions de grande puissance sur ondes métriques avec antennes à effet directif de radiocommunications spatiales et de transmissions automatiques de données;

b) qu'il serait utile aux autres administrations de prendre connaissance de ces techniques afin d'en étudier l'application à leurs liaisons du service mobile aéronautique (R);

c) que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) travaille activement à coordonner l'utilisation pratique de ces techniques;

invite les administrations qui travaillent à la mise au point de ces techniques à informer périodiquement l'IFRB des progrès accomplis;

prie l'IFRB de communiquer périodiquement les renseignements qu'il aura ainsi reçus aux administrations ainsi qu'à l'OACI.

Motifs : Mise à jour de la Recommandation N° Aer1, pour laquelle nous proposons SUP.

V. BESOINS EN FREQUENCES POUR DES VOIES D'ONDES DECAMETRIQUES DANS LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R), POUR LES ZLAMP, LES ZLARN, LES ZONES VOLMET ET LE CONTROLE INTERNATIONAL D'EXPLOITATION AERONAUTIQUE 1) 7)

Bande de fréquences (kHz)		Nombre de voies par zone									
		J2F 1)	J2G 1)	J2H 1)	J3 1)	J3C 1)	J3J 1)	J3K 1)	SAM2 5)	AT-MET 6)	OPN 2)
2850 - 3025	Utilisée conformément à l'Ap. 27	-	-	-	-	2	3	2	1	1	-
	Besoins supplémentaires	-	-	-	-	1	3	1	-	-	-
3400 - 3500	Utilisée conformément à l'Ap. 27	-	-	2	-	1	1	2	-	-	-
	Besoins supplémentaires	-	-	-	-	4	3	3	-	-	-
4650 - 4700	Utilisée conformément à l'Ap. 27	-	-	-	-	-	2	1	-	-	-
	Besoins supplémentaires	-	-	-	-	2	4	2	-	-	1
5450 - 5480 (Reg.2)	Utilisée conformément à l'Ap. 27	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
	Besoins supplémentaires	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-
5480 - 5680	Utilisée conformément à l'Ap. 27	-	-	1	-	2	1	2	1	1	-
	Besoins supplémentaires	-	-	-	-	3	3	2	-	-	-
6525 - 6685	Utilisée conformément à l'Ap. 27	-	-	-	-	2	3	2	-	-	-
	Besoins supplémentaires	-	-	-	-	4	3	3	-	-	1
8815 - 8965	Utilisée conformément à l'Ap. 27	-	-	-	-	1	2	2	1	1	-
	Besoins supplémentaires	-	-	-	-	2	2	3	-	-	-
10005 - 10100	Utilisée conformément à l'Ap. 27	-	-	-	-	-	2	1	-	-	-
	Besoins supplémentaires	-	-	-	-	3	2 4)	3 4)	-	-	1
11275 - 11400 8)	Utilisée conformément à l'Ap. 27	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-
	Besoins supplémentaires	-	-	-	-	2	-	3	-	-	-
13260 - 13360	Utilisée conformément à l'Ap. 27	-	-	-	1	-	-	-	1	1	-
	Besoins supplémentaires	-	-	-	-	2 3)	-	2 3)	-	-	-
17900 - 17970	Utilisée conformément à l'Ap. 27	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-
	Besoins supplémentaires	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
22000	Utilisée conformément à l'Ap. 27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Besoins supplémentaires	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1

1) Dans les calculs relatifs à ces besoins en fréquences, on a tenu compte des nouvelles limites des zones 12F, 12G, 12H, 13, 13C, 13J et 13K, proposées dans MOD 27/158, MOD 27/159, MOD 27/160, ADD 27/161A, MOD 27/164, MOD 27/171 et 27/172, du contrôle d'exploitation national et des zones VOLMET nationales.

2) Pour le contrôle d'exploitation aéronautique à grande distance, on se propose d'établir des communications avec les ZLAMP SA, CWP, NA-3, EU, CAR, SAM-1, CEP, NSA-1, NSA-2.

3) Les deux voies seront communes à 13K et 13C.

4) Une des voies sera commune à 13J et 13K.

5) Il n'est pas demandé de fréquence supplémentaire, ni de famille de fréquences supplémentaires, pour la ZLAMP SAM-2 ou toute autre ZLAMP, telles qu'elles sont décrites dans l'actuel Appendice 27.

6) Il n'est pas demandé de fréquence supplémentaire, ni de famille de fréquences supplémentaires, pour AT-MET, tel que décrit dans l'actuel Appendice 27.

7) Il existe quelques différences entre ces besoins et ceux qui ont été communiqués à l'IFRB et publiés dans sa Lettre-circulaire N° 400.

8) La fréquence 11 351 kHz allotie à la ZLARN 12 est utilisée actuellement au Brésil.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 66-F
3 février 1978
Original : français, anglais, espagnol

SEANCE PLENIERE

Note du Secrétaire général

DOCUMENTS DE LA COMMISSION D'ETUDES 8 DU CCIR

A sa réunion finale, qui s'est tenue récemment, la Commission d'études 8 du CCIR a considéré que les documents suivants peuvent présenter de l'intérêt pour la Conférence aéronautique et qu'ils devraient être portés à son attention :

Doc. 8/392(Rév.1)
8/495
8/497

A la demande du Directeur du CCIR, j'ai l'honneur de transmettre ci-joints ces documents à la Conférence.

M. MILI
Secrétaire général

Annexes : 3

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

Documents
Commissions d'études du CCIR
Période 1974 - 1978

ANNEXE 1

Doc. 8/392(Rév.1)-F
18 janvier 1978

Original : anglais

COMMISSION D'ETUDES 8

OBSERVATIONS SUR L'ETUDE DES UTILISATIONS D'UN SYSTEME D'APPEL SELECTIF NUMERIQUE DANS LES SERVICES MOBILES AERONAUTIQUE ET MARITIME*

1. Le Sous-Groupe de travail 8-F-1 a examiné le Doc. 8/279.

2. Ce document, qui a été présenté par la Suède, a fait l'objet d'un long débat.

3. Bien que l'on ait estimé qu'il pourrait y avoir avantage à utiliser pour le service mobile aéronautique (R) le système d'appel sélectif numérique adopté pour le service mobile maritime à ondes décamétriques, on a également reconnu qu'une telle utilisation pourrait être difficile en raison des différences de conditions concernant l'exploitation et les techniques.

4. Il est recommandé que le CCIR communique, à titre d'information, la documentation pertinente (Avis 493 et Rapport 501) à l'OACI, en lui demandant de formuler des observations à ce sujet.

---

* Bien que ce sujet ne figure pas directement à l'ordre du jour de la prochaine CAMR aéronautique, il pourrait être utile de le signaler à l'attention de cette conférence, mais uniquement pour information.

ANNEXE 2

Documents
Commissions d'études du CCIR
Période 1974 - 1978

Doc. 8/495-F
19 janvier 1978

Original : anglais

COMMISSION D'ETUDES 8

PROJET D'AVIS ... *

UTILISATION DES CLASSES D'EMISSION A3A ET A3J POUR LA DETRESSE ET LA SECURITE

(Question 26/8)

(1978)

Le CCIR,

CONSIDERANT

a) que l'utilisation des classes d'émission A3A et A3J pour la détresse et la sécurité comporte de sérieux avantages du point de vue de l'exploitation, particulièrement en ce qui concerne l'économie d'énergie;

b) que, de ces deux classes d'émission, la classe A3J assure l'utilisation la plus efficace du spectre;

c) que les conditions en matière de stabilité de fréquence sont les mêmes pour les services des classes A3A et A3J;

d) que la mise au point et l'utilisation des émissions de la classe A3J se sont révélées satisfaisantes;

e) que les services radiotéléphoniques maritimes de correspondance publique ont adopté la classe A3J;

f) que l'utilisation de la classe A3A ne présente aucun avantage supplémentaire notable du point de vue opérationnel, technique ou économique;

g) que l'introduction de deux nouvelles classes d'émission pour la détresse et la sécurité représenterait une complication inutile et non justifiée;

h) que l'emploi de la classe A3J sur la fréquence 2 182 kHz est à l'étude,

EMET L'AVIS

que les émissions de la classe A3A ne doivent pas être utilisées pour la détresse et la sécurité.

---

*Le présent Avis doit être porté à l'attention de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI).

ANNEXE 3

Documents
Commissions d'études du CCIR
Période 1974 - 1978

Doc. 8/497-F
19 janvier 1978

Original : anglais

COMMISSION D'ETUDES 8

PROPOSITION DE REVISION DU PROJET DE RAPPORT AF/8

UTILISATION DES EMISSIONS DE CLASSE A3A ET A3J POUR LA DETRESSE ET LA SECURITE

(Question 26/8)

1. Introduction

Le présent document traite de l'utilisation des émissions des classes A3A et A3J dans les cas de détresse et de sécurité, sur la fréquence porteuse 2 182 kHz. L'utilisation des émissions de classe A3J pour la détresse et la sécurité sur les fréquences porteuses 4 125 kHz et 6 215,5 kHz fait l'objet de l'Avis 8/496. L'Avis 8/495 recommande de ne pas employer les émissions de la classe A3A pour la détresse et la sécurité.

2. Considérations concernant l'exploitation

2.1 Du point de vue de l'exploitation, l'emploi d'émissions de classe A3J dans les cas de détresse a pour avantage principal soit une économie d'énergie soit une plus grande portée de communication. La fiabilité et le coût de l'équipement de navire n'en seraient que meilleurs car la même classe d'émission serait utilisée sur les voies de trafic de détresse et sur les voies de radiocommunication de qualité commerciale. De plus, le spectre des fréquences radioélectriques serait utilisé de manière plus efficace. Toutefois, il existe un grand nombre d'équipements d'engin de sauvetage, d'appareils portatifs de détresse et de radiobalises de localisation des sinistres qui, utilisant la classe d'émission A3 ou A3H, ne sauraient être mis au rebut avant le terme de leur vie utile.

2.2 L'Avis 488 donne à entendre que pour une valeur donnée de la puissance primaire à l'entrée, l'emploi des classes d'émission A3J permettrait d'augmenter la portée de l'équipement. Ce qui a été confirmé en pratique. En cas de détresse, il est souhaitable que la portée de la radiocommunication soit la plus grande possible.

2.3 Réciproquement, l'Avis 488 indique que, pour une même valeur du rapport signal/bruit, les émissions de classe A3J permettraient de réaliser, par rapport aux émissions de classe A3 ou A3H, une économie de puissance de crête d'environ 10 dB. Une telle économie serait particulièrement intéressante lorsqu'on se trouve en présence de problèmes difficiles à résoudre parce que l'espace et le poids dont on peut disposer sont limités. Ces circonstances se présentent dans le cas d'équipements radioélectriques destinés à des engins de sauvetage et d'appareils portatifs alimentés par batterie.

2.4 La possibilité de disposer d'un signal porteur ou de bandes latérales invariantes améliore les techniques de radiogoniométrie. Si l'on recourt aux émissions A3J, il faut appliquer des procédures techniques et d'exploitation assurant une performance optimale de la radiogoniométrie dans un contexte BLU. Des recherches sont indispensables pour définir des solutions optimales pour une tonalité BLU, la transmission ou des changements de conception DF. Il faut préciser les conditions d'exploitation pour le "radioralliement".

2.5 Les niveaux du bruit atmosphérique dans les zones tempérées et les compromis nécessaires pour l'équipement des engins de sauvetage et les radiobalises de localisation de sinistre réduisent l'efficacité des équipements dans ces zones.

3. Compatibilité des classes d'émission A3, A3H et A3J

3.1 Le problème à résoudre avant de pouvoir adopter la classe d'émission A3J aux fins de détresse et de sécurité réside dans la difficulté de garantir que le système sera satisfaisant, compatible avec les dispositions existantes et capable de fonctionner avec les classes d'émission A3, A3H et A3J.

3.2 Des essais ont montré que, lorsque les stations côtières assurent un service de veille, un système A3J peut identifier et recevoir des signaux du type A3 et A3H. Dans ces conditions les communications de détresse et de sécurité sont possibles entre les stations de navires et les stations côtières. Toutefois, les conditions actuelles en matière de détresse et de sécurité exigent que les signaux de détresse en provenance de stations de navires, d'embarcations de sauvetage et de RLS soient reçus par les stations de navires et par les stations côtières.

3.3 A cet effet, il serait nécessaire de concevoir un récepteur de veille qui, lorsqu'il recevrait un signal A3J, introduirait automatiquement dans son démodulateur une fréquence porteuse produite localement, mais qui supprimerait cette porteuse en présence d'un signal A3 ou A3H.

3.4 La présence d'un signal A3 ou A3H dans un récepteur conçu pour la réception de signaux A3J produirait entre les porteuses une fréquence de battement dont la valeur maximale pourrait être fonction de la tolérance de fréquence des émetteurs d'engin de sauvetage, (300.10^{-6}, ou 655 Hz à la fréquence 2 182 kHz). Si l'on tient compte d'une tolérance de $\pm$ 10 Hz pour la fréquence porteuse réintroduite, la fréquence de battement entre porteuses prévue serait au maximum 665 Hz.

3.5 Des battements se produiraient également entre la porteuse réintroduite et les fréquences des bandes latérales qui, après démodulation, produiraient des fréquences acoustiques dans la bande passante basse-fréquence du récepteur. Il est évident que ces fréquences acoustiques diminueraient l'audibilité du signal d'alarme à deux tonalités dans une proportion dépendant des fréquences relatives des tonalités utile et non désirée. Si le récepteur était utilisé conjointement avec un dispositif de filtrage, les filtres de fréquence acoustique pourraient réduire la probabilité pour que l'on entende des tonalités non désirées.

3.6 Le problème ne peut cependant être complètement résolu, à moins que l'on puisse faire en sorte que la réintroduction de la porteuse n'ait lieu qu'en présence d'un signal A3J ou que cette porteuse soit absente pendant la réception d'un signal A3 ou A3H. Un dispositif de ce genre sera de toute manière nécessaire pour que les communications téléphoniques soient reçues de façon satisfaisante.

3.7 Il est techniquement possible de construire des récepteurs conçus pour être compatibles avec les émissions de classe A3 ou A3H et A3J. Par exemple, on pourrait s'arranger pour que la tension à la sortie de l'oscillateur local soit coupée par la porteuse de tout signal A3 ou A3H, à 665 Hz près de 2 182 kHz, ce qui tiendrait compte de la tolérance de fréquence des émetteurs de radiobalises de localisation de sinistre et d'engins de sauvetage. Le schéma simplifié du circuit HF de ce dispositif qui permet de résoudre techniquement le problème de compatibilité est représenté dans la Fig. 1.

3.8 A moins qu'un convertisseur-abaisseur de fréquence soit incorporé au récepteur, un filtre à cristal serait nécessaire pour isoler une porteuse A3 ou A3H dans les limites d'une bande passante de 1 330 Hz. Le temps d'intégration à la sortie de ce filtre devrait être assez long pour empêcher l'interruption de la réintroduction de la porteuse par un bruit impulsif ou par une composante basse-fréquence de la parole et pour réduire au minimum toute interruption due à des salves de signaux brouilleurs survenant dans la bande passante du filtre. En pratique, il serait nécessaire d'arriver à un compromis entre l'avantage que procurerait une constante de temps d'intégration aussi long que possible et la nécessité de réduire au minimum le temps écoulé entre le déclenchement d'un signal d'alarme à deux tonalités et sa perception auditive. Une constante de temps d'environ 1,5 s constituerait probablement un compromis raisonnable.

3.9 L'adoption de cette solution technique, ou de toute autre, pour des navires devant participer au service de détresse sur 2 182 kHz doit faire l'objet de nouvelles études portant sur les considérations économiques et opérationnelles.

4. Précision et stabilité des fréquences

4.1 A plus long terme, et avant que les émissions de classe A3J puissent être universellement adoptées, certaines corrections devront être apportées aux diverses tolérances de fréquence admises par le Règlement des Radiocommunications pour les émetteurs utilisés en cas de détresse afin, notamment, que les émissions de classe A3J soient reçues dans des conditions satisfaisantes par des récepteurs de veille munis de filtres ou à réglage silencieux.

4.2 La tolérance de fréquence à long terme admise pour les stations de navire est de ± 50 Hz pour les émetteurs qui seront mis en service à partir du 1er janvier 1982. La tolérance de fréquence de chacune des deux tonalités du signal d'alarme est de ± 1,5 %, soit ± 19,5 Hz (mettons ± 20 Hz) pour la tonalité inférieure de fréquence 1 300 Hz. Les conditions normalement requises pour les caractéristiques de filtrage des tonalités des récepteurs de veille sont telles que la réponse ne doit pas être inférieure de 3 dB à la réponse maximale, à 3 % près de la fréquence de la réponse maximale, laquelle doit être à ± 1,5 % près de la fréquence de la tonalité et, au moins à 20 dB au-dessous de la réponse maximale à 15 % de la fréquence de la réponse maximale.

4.3 Si la tolérance de ± 50 Hz pour les émetteurs de navire était également appliquée aux équipements de radiobalises de localisation de sinistre et d'engins de sauvetage, la tolérance totale du système pourrait être de ± 120 Hz environ, soit ± 9 % de la tonalité à 1 300 Hz. L'application de cette tolérance à un système A3J aurait pour effet, au récepteur, de pouvoir faire varier les fréquences des deux tonalités, respectivement entre 1 180 Hz et 1 420 Hz, et entre 2 080 Hz et 2 320 Hz. Toutefois, la différence de tonalité entre les deux notes musicales devrait rester raisonnablement constante à 900 Hz environ; dans la plupart des cas pratiques, la variation des fréquences des deux tonalités ne dépasserait probablement pas ± 50 Hz.

4.4 Si la veille était faite au son, il est improbable que la variation de fréquence des tonalités aurait quelque effet que ce soit sur la détection du signal d'alarme car le hululement distinctif serait encore présent. De même, si l'on utilisait un récepteur de veille silencieux l'effet serait probablement négligeable parce que la détection peut être assurée par une combinaison de fréquences audibles et de la séquence de base de temps. Un dispositif de ce genre devrait fonctionner correctement, à condition que les deux tonalités soient présentes et exactement synchronisées.

4.5 Mais, si l'on utilisait un haut-parleur à filtres, l'étalement de ces filtres éléverait le niveau du bruit de fond, peut-être jusqu'à les rendre sans objet, alors qu'ils étaient destinés à réduire les bruits sur la passerelle d'un navire.

4.6 Pour qu'un filtre fonctionne de manière satisfaisante, ou que la note musicale des fréquences audibles soit similaire à celle du système actuel, il faudra appliquer à l'équipement A3J des tolérances considérablement plus serrées. Dans le cas des modes A3 et A3H actuels, la tolérance de fréquence admise pour les tonalités est seulement applicable au générateur audiofréquence de l'émetteur. Dans le mode A3J, la tolérance de ± 20 Hz doit être partagée entre la fréquence du générateur audiofréquence, la fréquence porteuse de l'émetteur et la fréquence de l'oscillateur local du récepteur; la raison en est que, dans le cas de ce mode, la fréquence et l'amplitude de la tonalité reçue sont aussi fonction de la précision de la porteuse réintroduite dans le récepteur.

4.7 Etant donné les fréquences en jeu, la presque totalité de la tolérance aurait à être partagée entre la fréquence porteuse de l'émetteur et l'oscillateur local du récepteur, laissant ainsi une petite tolérance de ± 0,1 Hz environ pour la fréquence 1 300 Hz du générateur audiofréquence.

4.8 La répartition de ± 20 Hz entre différents types d'équipement sera dictée, en pratique, par des considérations concernant l'exploitation et par l'état présent de la technique des oscillateurs à haute stabilité. A l'heure actuelle, les tolérances indiquées ci-dessous pourraient être rendues applicables, pour un coût modeste, aux équipements fonctionnant à la fréquence 2 182 kHz :

Type d'équipement	Gamme de températures	Variation de fréquence	
		avec thermostat	sans thermostat
de navire	0 à 40°C	± 0,3 Hz	± 10 Hz
d'engin de sauvetage	-25 à +70°C	± 0,3 Hz	± 22 Hz

Cependant, les études devraient être poursuivies notamment du point de vue du coût.

4.9 Il serait techniquement possible de pourvoir les équipements d'engin de sauvetage de thermostats, mais cela poserait plusieurs problèmes, notamment en ce qui concerne le supplément de puissance qui serait nécessaire et les éléments de réchauffement. Dans ces circonstances, la tolérance de ± 20 Hz requise ne pourrait pas être satisfaite. Si toutefois l'équipement de navire était pourvu d'un dispositif de régulation de la température, on pourrait réaliser dans le cas du système le plus mauvais une tolérance de ± 22,4 Hz, ainsi composée : ± 22 Hz pour l'équipement d'engin de sauvetage, ± 0,3 Hz pour l'équipement de navire et ± 0,1 Hz pour la fréquence 1 300 Hz du générateur audiofréquence. Compte tenu du vieillissement des quartz, ces conditions impliqueraient des contrôles périodiques de la fréquence de l'équipement de navire. Peut-être trouvera-t-on que d'autres techniques assurant des tolérances de fréquence moins rigoureuses dans un milieu hostile sont applicables : l'étude de ce point est indispensable.

5. Conclusions

5.1 Les émissions A3J ont de tels avantages que cette classe d'émission devrait être adoptée pour les émissions de détresse et de sécurité. Il faudra cependant :

a) assurer une veille efficace dans les stations côtières, attentive aux signaux de détresse en A3, A3H et A3J en sorte que le service de détresse actuel ne soit dégradé en aucune façon;

b) donner à tous les navires la possibilité d'assurer la veille des signaux de détresse en A3, A3H et A3J;

c) améliorer la précision et la stabilité des équipements devant être utilisés en cas de détresse. Il faut à cet égard étudier la possibilité que l'équipement des engins de sauvetage et les radiobalises de localisation des sinistres respectent une tolérance de fréquence de ± 2 Hz environ et que l'équipement des navires respecte une tolérance de ± 0, Hz. Il serait utile de faire des recherches sur de nouvelles techniques intéressant des signaux d'alarme automatique compatibles avec la BLU;

d) évaluer dans le cadre général du service de détresse sur 2 182 kHz la valeur de l'équipement des engins de sauvetage et des radiobalises de localisation des sinistres en liaison avec leur influence dominante sur l'application des émissions A3J aux fins de la détresse et de la sécurité;

e) mettre au point un équipement approprié pour l'exploitation en A3J, simple à utiliser et d'un fonctionnement fiable dans des milieux très divers et après de longues périodes d'emmagasinage;

f) obtenir l'Avis de l'OMCI concernant la nécessité d'utiliser un récepteur de veille efficace pourvu d'un haut-parleur à filtres et des tonalités dont la fréquence de la note musicale est à ± 1,5 % près de leurs valeurs nominales.

- Si ces conditions doivent être remplies, les tolérances de fréquence à appliquer seront :

Equipement de navire	± 0,3 Hz
Equipement d'engin de sauvetage	± 22 Hz
Générateur audiofréquence	± 0,1 Hz

- Si ces conditions n'ont pas à être remplies, ou si quelque dégradation est acceptable, les tolérances de fréquences suivantes pourraient convenir :

Equipement de navire	± 50 Hz
Equipement d'engin de sauvetage	± 50 Hz
Générateur audiofréquence	± 20 Hz

Note.- Le Directeur du CCIR est prié d'appeler l'attention de l'OACI et l'OMCI sur le présent Rapport et d'inviter cette organisation à formuler des observations à ce sujet.

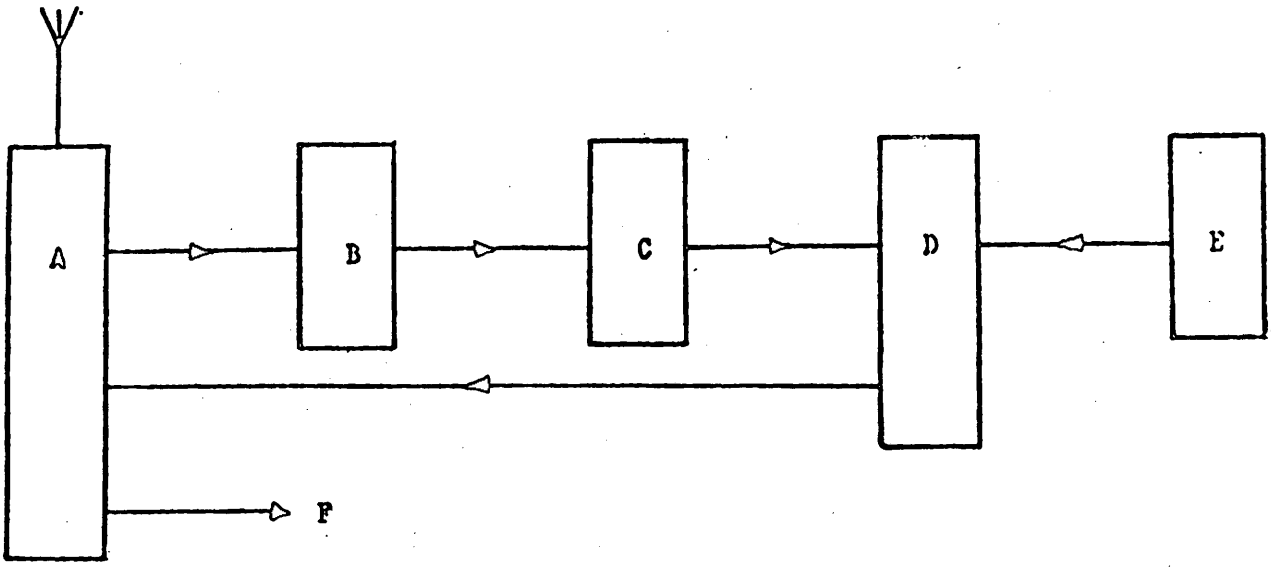


FIGURE 1

Schéma simplifié d'un récepteur de veille compatible

A Amplificateur HF

B Filtre 2 182 kHz, bande passante : 1 330 Hz

C Intégrateur

D Commutation commandée par la tension de sortie de l'intégrateur

E Oscillateur local à cristal, 2 182 kHz

F Sortie vers l'étage suivant du récepteur

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 67-F
2 février 1978
Original : espagnol

SEANCE PLENIERE

Espagne

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

1. Introduction

Avant que la Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour le service mobile aéronautique (R) à ondes décamétriques ne révise, en se fondant sur l'emploi de la technique BLU, l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications, l'Espagne réitère son intention de contribuer à la réalisation des objectifs de la Conférence et propose, à cette fin, de modifier les dispositions du Règlement des radiocommunications et du Règlement additionnel des radiocommunications relatives au service mobile aéronautique, sur la base des considérations suivantes :

a) Compte tenu de l'augmentation du nombre de voies radioélectriques découlant de l'emploi de la technique BLU dans les bandes d'ondes décamétriques attribuées au service mobile aéronautique (R), et devant l'emploi de plus en plus répandu des ondes métriques pour les communications concernant le contrôle de la navigation aérienne, il convient de prévoir l'allotissement mondial, dans les bandes d'ondes décamétriques, de familles de fréquences pour assurer les communications air/sol destinées au contrôle de l'exploitation aéronautique.

b) Etant donné ce qui précède, il convient de réserver des voies en vue de leur attribution à un service futur de correspondance publique avec les aéronefs, pour répondre à la demande de liaisons de correspondance publique à grande distance.

c) Il convient que la Conférence approuve, d'une manière générale, les recommandations du rapport de la réunion départementale des communications que l'OACI a tenue en 1976 (Doc. 9187 COM/76).

L'Administration espagnole formulera, dans d'autres documents, les propositions pertinentes.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 68-F
4 février 1978
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

Canada

PROPOSITION POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

NECESSITE D'INCLURE LA BANDE 21 870-22 000 kHz DANS L'APPENDICE 27

1. Introduction

1.1 La bande 21 870-22 000 kHz est attribuée au Service mobile aéronautique (R) mais elle ne figure pas actuellement dans le Plan d'allotissement de fréquences et les fréquences de cette bande ne sont utilisées que de façon limitée. Grâce aux travaux de la Commission d'études 6 du CCIR, on sait que, pendant certaines phases du cycle d'activité solaire, ces fréquences conviennent parfaitement aux communications à grande distance dans toutes les zones du monde et que, dans la zone équatoriale, elles conviennent également aux communications sur distances moyennes. Etant donné que le nouveau Plan d'allotissement de fréquences contiendra des dispositions pour les communications du contrôle d'exploitation aéronautique et les communications VOLMET du type "diffusion", il pourrait être avantageux d'inclure les fréquences de cette bande dans le nouveau Plan.

2. Proposition

2.1 Il est proposé que la Conférence approuve l'inclusion de la bande de 21 870 à 22 000 dans le nouveau Plan d'allotissement de fréquences de l'Appendice 27.

3. Discussion

3.1 Le CCIR a établi, de façon certaine, que pendant la période d'activité solaire maximale la bande des 22 MHz convient parfaitement aux communications à grande distance. En particulier, pendant la journée, elle est utile pour les communications sur des distances de 1.500 à 3.000 km et, dans la zone équatoriale, pour des distances pouvant s'abaisser jusqu'à 1.000 km.

3.2 Afin de remédier à l'encombrement du trafic dans les bandes moyennes (9, 11, 13 MHz), il faudrait s'efforcer davantage d'utiliser les fréquences plus élevées (17 et 22 MHz) pendant les périodes où elles sont disponibles. Si ce principe est accepté, la bande des 22 MHz devra être incluse dans le plan.

3.3 Pour les ZLARN et les ZLAMP, il est reconnu que les distances de communication ont des valeurs telles qu'on n'a pas besoin de fréquences supérieures à celles qui figurent actuellement dans le plan (13 et 17 MHz); toutefois, pour les services comportant des communications sur de plus grandes distances (contrôle d'exploitation aéronautique, VOLMET), la bande des 22 MHz pourrait être employée. Dans les ZLAMP, la plupart des communications se font généralement sur des distances courtes ou moyennes, mais cette bande de fréquences devrait néanmoins être allotie aux ZLAMP situées très près de l'équateur, où les conditions de propagation justifient l'emploi de fréquences plus élevées pendant une grande partie du temps.

3.4 On sait que l'équipement des télécommunications actuellement installé à bord des aéronefs commerciaux effectuant des vols internationaux peut fonctionner sur les fréquences de la bande des 22 MHz.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 69-F
6 février 1978
Original : anglais

SEANCE PLENIERE

République Démocratique Allemande

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

1. Modification de la description des limites des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales - EUROPE

DDR/69/1 MOD 27/84 Zones de passage des lignes aériennes mondiales principales - EUROPE (ZLAMP ~~EU~~ EUR)

"Du point 33°N 12°W, par les points 54°N 12°W, 70°N 00°, 74°N 40°E, ~~40°N-40°E~~, 74°N 52°E, 60°N 52°E, 40°N 36°E, 29°N 35° 30'E, 32°N 13°E, jusqu'au point 33°N 12°W."

2. Besoins en fréquences pour les ZLAMP, les ZLARN et le contrôle d'exploitation à grande distance

On trouvera dans l'Annexe les besoins en fréquences de la République Démocratique Allemande.

Annexe : 1

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

Annexe 2 à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386

1 DDR Administration	2 DDR Symbole désignant le pays

Formulaire à utiliser pour communiquer les besoins de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) 4)

(Voir le paragraphe 5 de la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386)

3 5021-0 N° 30 Référence N°	4 20 janvier 1978 Date

Nombre d'allotissements demandés pour son introduction dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications						
5	6	7	8	9	10	11
Bande de fréquences (kHz)	ZLAMP	ZLARN	Subdivision de ZLARN	Zone VOLMET	Contrôle d'exploitation à grande distance	Remarques 3)
De – à	Symbole ZLAMP 1)	Symbole ZLARN 1)	Symbole subdivision de ZLARN 1)	Symbole zone VOLMET 1)	Symbole(s) 2)	
2 850 – 3 025	1	1	1		–	
3 400 – 3 500	1	1	2		1/EU	
4 650 – 4 700	1	1	1		1/EU,ME,NA-2,CAR	
5 450 – 5 480 (Rég. 2)	–	–	–		–	
5 480 – 5 680	1	–	2		1/EU,ME,NA-2,CAR	
6 525 – 6 685	2	1	1		1/EU,ME,NA-2,CAR	
8 815 – 8 965	2	1	1		1/EU,ME,FE,NA-2,CAR,NSA-1,NSA-2	
10 005 – 10 100	–	1	1		–	
11 275 – 11 400	1	2	1		1/EU,ME,FE,NA-2,CAR-NSA-1, NSA-2	
13 260 – 13 360	–	2	1		1/ME,FE,NA-2,CAR,NSA-1,NSA-2	
17 900 – 17 970	1	–	–		1/ME,FE,NA-2,CAR,NSA-1, NSA-2	

1) Inscrire dans chaque cas le symbole utilisé dans l'appendice 27 pour désigner la zone ou la subdivision de zone (dans le cas d'une subdivision de ZLARN) pour laquelle l'allotissement est demandé et le nombre d'allotissements demandés dans chaque bande de fréquences. Lorsque le pays ou la zone géographique (définis par un symbole désignant un pays) s'étend sur ou se trouve dans plus d'une zone aéronautique (ZLAMP, ZLARN, subdivision de ZLARN et/ou zone VOLMET), le nombre des fréquences demandées pour chacune des zones ou subdivisions de zone supplémentaires sera inscrit sur des formulaires distincts. Par exemple, l'administration d'un pays dont le territoire s'étend sur deux ZLAMP, cinq subdivisions de ZLARN et deux zones VOLMET, utilisera deux formulaires pour indiquer ses besoins pour les deux ZLAMP, pour deux des cinq subdivisions de ZLARN et pour les deux zones VOLMET; elle utilisera trois formulaires supplémentaires pour les trois autres subdivisions de ZLARN.

2) En cas de demandes pour le contrôle d'exploitation à grande distance, prière d'indiquer la zone (au moyen du ou des symboles utilisés dans l'appendice 27 pour désigner les ZLAMP) avec laquelle on envisage d'établir des communications.

3) Cette colonne est réservée aux renseignements qu'une administration peut souhaiter communiquer en plus des renseignements inscrits dans les colonnes 6 à 10. Utiliser au besoin une feuille de papier distincte.

4) Ce formulaire est à retourner dès que possible au Président du Comité international d'enregistrement des fréquences, Union internationale des télécommunications, 1211 Genève 20, Suisse. Il devra parvenir à cette adresse le *30 septembre 1977 au plus tard*.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 70-F
6 février 1978
Original : anglais

COMMISSION 5

République de l'Inde

BESOINS DES ZLARN POUR LES ZONES 5 ET 6 ET POUR LES SUBDIVISIONS DE ZONES 6A, 6E, 5B ET 5C

1. Pour les ZLARN, les besoins de l'Inde ont été réévalués, en tenant compte de l'expansion des lignes aériennes et de la circulation aérienne jusqu'à la fin de ce siècle. Ces besoins sont présentés sous forme de tableau dans l'annexe et remplacent ceux qui ont été projetés plus tôt et qui ont été communiqués par la voie de la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400, en date du 24 novembre 1977.

2. L'Inde demande que cette information soit présentée sous la forme d'un document de conférence.

Annexe : 1

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

A N N E X E

BESOINS DE L'INDE EN MATIERE DE ZLARN

Zone d'allotissement	Nombre de fréquences par bande (MHz)										Remarques
	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	
6A	3(1)*)	2(1)	4(2)	4(2)	4(2)	4(2)	3	2	1	-	27**)(10)
6E	3(1)	4(2)	2(1)	3(1)	5(1)	4(2)	4(1)	2	1	-	28(9)
6	-	-	-	-	-	1	-	1	1	1	4
5B	2(1)	1	-	1	1	-	-	-	-	-	5(1)
5C	1	-	-	1	-	1	-	-	-	-	3
5	-	-	-	1	-	1	-	1	-	-	3

*) Les valeurs inscrites entre parenthèses sont les besoins exclusifs de fréquences de l'Inde.

**) Nombre total des besoins de fréquences.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 71-F
6 février 1978
Original : anglais

COMMISSION 5

Irlande

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

Les propositions suivantes, formulées par l'Irlande, visent à modifier les limites des subdivisions 1A et 1B de la zone ZLARN 1, telles qu'elles sont définies à l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications :

IRL/71/1 MOD 27/105 Subdivision de zone 1A

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point 65°N 26°W, passe par les points situés à 40°N 50°W, 40°N 20°W, 60°N 20°W, 60°N 26°W, jusqu'au point 65°N 26°W.

IRL/71/2 MOD 27/106 Subdivision de zone 1B

Modifier la première phrase pour lire :

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du Pôle Nord et suivant le méridien 15°W, passe par les points suivants : 72°N 15°W, 65°N 26°W, 60°N 26°W, 60°N 20°W et 50°N 20°W, puis se dirige vers l'est en passant par les eaux territoriales entre les îles anglo-normandes et la côte française qu'elle rejoint au méridien 03°W .....

Motifs : Cette modification vise à satisfaire les besoins en communications des vols intérieurs participant aux activités de recherche pétrolière en mer.

BESOINS EN FREQUENCES DANS LA ZLARN

Subdivision de zone 1B

- 3 fréquences dans les bandes comprises entre 2 850 et 4 700 kHz;
- 3 fréquences dans les bandes comprises entre 5 480 et 6 685 kHz.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 72-F
7 février 1978
Original : espagnol

COMMISSION 5

Cuba

RENSEIGNEMENTS SUR LES BESOINS EN FREQUENCES

Conformément au paragraphe 4 de la Lettre circulaire N° 400 de l'IFRB, l'Administration cubaine a transmis à l'IFRB des renseignements concernant ses besoins en fréquences*). Récemment, après réexamen de ces besoins, elle a jugé souhaitable d'apporter quelques nouvelles modifications à ces renseignements.

Les nouvelles données sont indiquées ci-après :

Zone aéronautique	Nombre de fréquences par bande (MHz)										
	3	3,5	4,7	5,4 (Reg)	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
CAR	2	1	1	-	2	2	2	1	2	1	1
12D	1	-	-	1	-	1	1	-	-	-	-
CAR-MET	1	-	-	1	1	1	1	1	-	-	-
LDOC*)	1	-	1	-	1	-	1	-	1	1	1

*) Nous demandons également une voie dans la bande des 22 MHz pour ce service.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 73-F
6 février 1978
Original : français

Note du Secrétaire général

SECRETARIAT DE LA CONFERENCE

(adopté au cours de la première séance plénière)

Conformément aux dispositions du Numéro 433 de la Convention, l'une des tâches de la première séance plénière réside dans la constitution du Secrétariat de la Conférence.

Secrétaire de la Conférence	M. M. Mili, Secrétaire général
Secrétaire exécutif	M. A. Winter-Jensen
Secrétaire technique	M. G. Brooks
Secrétaires de séance	
Séances plénières	M. A. Zaccagnini
Commission 1 - Direction	M. A. Zaccagnini
Commission 2 - Pouvoirs	M. A. Winter-Jensen
Commission 3 - Contrôle budgétaire	M. R. Prélaz
Commission 4 - Technique	M. L. Sonesson
Commission 5 - Planification	M. M. Sant
Commission 6 - Procédures réglementaires	M. M. Ahmad
Commission 7 - Rédaction	M. R. Macheret
Secrétaire administratif	M. U. Petignat

Le Secrétariat se composera en outre des fonctionnaires détachés du Siège ou du personnel surnuméraire nécessaire.

M. MILI

Secrétaire général

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 74-F
7 février 1978
Original : anglais

COMMISSION 4
COMMISSION 5

Papua-Nouvelle-Guinée

BROUILLAGE CAUSE PAR LES VOIES ADJACENTES

Exposé des motifs

Papua-Nouvelle-Guinée a noté que le Plan d'allotissement existant (appendice 27, édition de 1968) contient des allotissements de voies adjacentes.

Nous avons noté aussi un cas de brouillage intense par des voies adjacentes, par suite de l'utilisation de la fréquence 5 659 kHz dans la subdivision de ZLARN-6C et de la fréquence 5 666 kHz dans la subdivision ZLARN-9B contiguë.

Ce brouillage a causé des difficultés tant aux stations d'aéronef qu'aux stations aéronautiques qui utilisent les fréquences susmentionnées.

En examinant l'application de l'actuel Plan d'allotissement dans la subdivision de ZLARN-9B, nous avons constaté que d'autres risques de brouillage par des voies adjacentes ont été diminués soit par la non-utilisation des allotissements de voies adjacentes, soit par l'utilisation des allotissements de voies adjacentes dans des zones à faible densité de trafic.

Propositions

Afin d'éviter que des difficultés soient causées constamment par les voies adjacentes, dans le cadre du nouveau Plan d'allotissement, nous proposons l'adoption des lignes directrices suivantes pour la planification.

PNG/74/1 Il convient d'éviter, dans la mesure du possible, les allotissements de voies adjacentes à l'intérieur d'une même subdivision de ZLARN.

PNG/74/2 Il convient d'éviter, dans la mesure du possible, les allotissements de voies adjacentes dans des subdivisions de ZLARN contiguës.

PNG/74/3 Quand des allotissements de voies adjacentes sont nécessaires, il convient de tenir compte de l'utilisation des voies.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 75-F
7 février 1978
Original : anglais

COMMISSION 4
COMMISSION 6

Papua-Nouvelle-Guinée

PROPOSITION CONCERNANT LA STABILITE DE FREQUENCE REQUISE A L'ECHELON NATIONAL

Prenant note

1. que la Réunion spéciale de la Commission d'études 8 du CCIR a recommandé l'adoption d'une tolérance de fréquence de ± 20 Hz pour les stations d'aéronef;

2. que cette Commission d'études a reconnu que cette tolérance de fréquence risque d'être trop rigoureuse pour les applications nationales;

3. que cette Commission d'études a demandé aux administrations d'examiner le problème et, si elles l'estimaient nécessaire, de présenter des contributions à la présente Conférence,

Considérant

qu'aux termes de l'Appendice 3 au Règlement des radiocommunications la tolérance de fréquence correspondante pour les stations de navire est de ± 50 Hz,

Propose

PNG/75/1 que la tolérance de fréquence pour les stations d'aéronef exploitées à des fins exclusivement nationales soit de ± 50 Hz.

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 76-F
7 février 1978
Original : français, anglais, espagnol

STRUCTURE DE LA CONFERENCE AERONAUTIQUE (R) 1978

(approuvée au cours de la première séance plénière)

Commission 1 - Direction

Mandat : Coordonner les travaux des Commissions, fixer le calendrier des séances, etc.

Commission 2 - Vérification des pouvoirs

Mandat : Vérifier les pouvoirs des délégations et communiquer ses conclusions à la séance plénière, dans le délai spécifié par celle-ci.

Commission 3 - Contrôle budgétaire

Mandat : Apprécier l'organisation, ainsi que les installations et services mis à la disposition des participants; examiner et approuver les comptes des dépenses encourues pendant la durée de la Conférence.

Commission 4 - Commission technique

Mandat : Etablir les critères techniques de base destinés à la révision du Plan d'allotissement de fréquences de l'appendice 27, compte tenu du rapport du CCIR de mars 1976, avec son addendum, janvier 1978; examiner et réviser, le cas échéant, les principes techniques applicables audit appendice et apporter les modifications en conséquence aux autres dispositions techniques du Règlement des radiocommunications, y compris l'appendice 3.

Commission 5 - Planification

Mandat : Etablir les besoins de fréquences et les limites des zones et subdivisions de zones aéronautiques et réviser le Plan d'allotissement de fréquences, sur la base de la technique de la bande latérale unique, pour répondre aux demandes de fréquences en utilisant une portion du spectre aussi limitée que possible; examiner et réviser les dispositions connexes de l'appendice 27, et apporter toutes modifications en conséquence au Règlement des radiocommunications, concernant les questions de planification.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

Commission 6 - Procédures réglementaires

Mandat : Réviser les autres dispositions de l'appendice 27; examiner et apporter toutes modifications en conséquence au Règlement des radiocommunications. concernant des questions de procédure; établir le calendrier de base et les principes à observer dans la procédure pour le passage du Plan d'allotissement de fréquences actuel au Plan d'allotissement de fréquences révisé.

Commission 7 - Rédaction

Mandat : Améliorer la forme des textes des Actes finals sans en altérer le sens.

Chaque Commission est invitée à examiner, en tant que de besoin, les Résolutions et Recommandations nécessaires à l'accomplissement de son mandat.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document No 77-F/E/S
7 février 1978
Original : français
anglais
espagnol

ATTRIBUTION DES DOCUMENTS / ALLOCATION OF DOCUMENTS / ATRIBUCIÓN DE LOS DOCUMENTOS

(Nos. 1 - 65, 67)

(approuvée au cours de la première séance plénière)
(approved in the first plenary meeting)
(aprobada en la primera sesión plenaria)

Plénière / Plenary / Plenaria	: 1, 38, 40+, 41, 47, 58
C2 - Pouvoirs / Credentials / Credenciales	: 3
C3 - Budget / Presupuesto	: 35, 36
C4 - Technique / Technical / Técnica	: 2+, 4*, 5, 18, 20, 21, 22, 24, 28, 29, 31, 33, 34, 42, 43, 44, 49, 51, 56, 60, 62, 65, 67
C5 - Planification / Planning / Planificación	: 4, 5, 6, 7, 8, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 29, 30, 32, 33, 34, 37, 39, 43, 44, 45*, 46, 48, 49+, 50, 52*, 53, 55, 56, 59, 60, 62, 65, 67
C6 - Procédures réglementaires / Regulatory procedures / Procedimientos reglamentarios	: 4, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 25, 27, 29, 33, 34, 43, 44, 46, 54, 56, 57, 60, 61, 62, 63, 65, 67

---

* : + Corr.
\+ : + Add.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 78-F
7 février 1978
Original : français

COMMISSIONS 5 et 6

République Algérienne Démocratique et Populaire

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

ALG/78/1 Les besoins en fréquences pour l'Administration algérienne sont exprimés dans le tableau ci-dessous.

BANDES DE FREQUENCES (kHz)	ZLAMP				ZLARN		SUBDIVISION ZLARN		ZONE VOLMET		CONTROLE D'EXPLOITATION
	EU	NSA-1	NSA-2	SA	1	4	1E	4A	AFI-MET	EU-MET	
2 850 - 3 025	1	2	1	1	1	1	1	3	1	1	1
3 400 - 3 500	1	2	1	1	1	1	1	3	2	1	2
4 650 - 4 700	1	2	1	1	1	1	1	3	1	1	1
5 480 - 5 680	1	2	1	1	1	1	1	3	2	1	2
6 525 - 6 685	1	2	1	1	1	1	1	3	2	1	1
8 815 - 8 965	1	2	1	1	1	1	1	3	1	1	2
10 005 - 10 100	1	2	1	1	1	1	1	3	1	1	1
11 275 - 11 400	1	2	1	1	1	1	1	3	2	1	2
13 260 - 13 360	1	2	1	1	1	1	1	3	1	1	2
17 900 - 17 970	1	2	1	1	1	1	1	3	2	1	2
21 870 - 22 000	1	2	1	1	1	1	1	3	1	1	2

ALG/78/2 MOD 27/20 L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) assure la coordination internationale des radiocommunications du Service Mobile Aéronautique (R). Il convient donc, le cas échéant, de consulter cette Organisation pour utiliser des fréquences prévues dans le Plan aux fins de contrôle de l'exploitation aéronautique à grande distance.

Motifs : 1) Le Plan concerne toutes les régions du monde.

2) Introduire la notion de contrôle d'exploitation.

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 79-F
7 février 1978
Original : espagnol

COMMISSION 5

Mexique

BESOINS DE FREQUENCES

La délégation mexicaine présente cette demande de fréquences pour le service de contrôle d'exploitation à grande distance et demande qu'elle soit prise en considération par la Commission 5 (Planification).

PAYS	BANDES DE FREQUENCES (Nombre de fréquences dans chaque bande)						OBSERVATIONS
	3 MHz	4,7 MHz	6,6 MHz	9 MHz	11,3 MHz	18 MHz	
MEX	1	1	1	1	1	1	

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 80-F
7 février 1978
Original : anglais

COMMISSION 5
COMMISSION 6

Suède

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

1. Introduction

L'Administration suédoise est en faveur de l'inclusion des communications dites du contrôle d'exploitation dans le Plan d'allotissement pour le service mobile aéronautique (R).

Selon nous, l'actuel numéro 429 du Règlement des radiocommunications exclut que le trafic des stations aéronautiques autres que celles principalement chargées de la sécurité et de la régularité des vols, etc., soit échangé sur les fréquences des bandes attribuées au service mobile aéronautique (R).

Nous estimons par conséquent que l'adjonction d'un nouveau numéro (429A) relatif aux communications du contrôle d'exploitation n'est pas satisfaisante. Au lieu de cela, nous considérons qu'il est nécessaire de développer le numéro 429 de façon qu'il comprenne les communications du contrôle d'exploitation sur lesquelles la Conférence se mettrait d'accord.

Les communications du contrôle d'exploitation aéronautique devraient comprendre aussi les communications entre l'équipage d'un aéronef et les spécialistes de l'organisme exploitant en ce qui concerne la sécurité de l'aéronef. C'est ce que nous proposons aussi d'exprimer clairement dans l'article 7 (numéro 429) ainsi que dans une définition à inclure dans l'appendice 27.

2. Propositions

ARTICLE 7

Dispositions spéciales relatives à certains services

Section II. Service mobile aéronautique

S/80/1 MOD 429 § 3. Les fréquences de toutes les bandes attribuées au service mobile aéronautique de la catégorie (R) sont réservées

(1) aux communications entre tous les aéronefs et les stations aéronautiques principalement chargées d'assurer la sécurité et la régularité de la navigation aérienne le long des routes nationales ou internationales de l'aviation civile, et

(2) aux communications entre des stations d'aéronef et des stations aéronautiques, concernant la régularité de la navigation aérienne et la sécurité des aéronefs (communications du contrôle d'exploitation aéronautique).

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Motifs : Permettre l'utilisation de fréquences des bandes attribuées au service mobile aéronautique (R) pour des communications du contrôle d'exploitation.

Appendice 27

PARTIE I

Section I. Définitions

S/80/2 ADD 27/8A Les communications du contrôle d'exploitation aéronautique dans le service mobile aéronautique (R) ont pour objet de permettre d'échanger des communications intéressant la régularité des vols et la sécurité des aéronefs.

Motifs : C'est dans cette partie du Règlement des radiocommunications qu'il convient de faire figurer la définition des communications du contrôle d'exploitation aéronautique.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 81-F
7 février 1978
Original : français

COMMISSION 5

Côte d'Ivoire

BESOINS EN FREQUENCES

I. ZLAMP Zone SA

3	3,5	4,7	5,4 (Rég.2)	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
	2			2	2	2	2	2	2	2

II. ZLARN Zone 4B

				1	1	1				

III. VOLMET Zone AFI-MET

1		1			1	1				

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Addendum N° 1 au
Document N° 82-F/E/S
8 février 1978
Original : espagnol

COMMISSION 5
COMMITTEE 5
COMISION 5

République Argentine, République Orientale de l'Uruguay

DESCRIPTION DES LIMITES DE LA ZONE SAT-MET
(RIO DE LA PLATA)

Veuillez ajouter la carte ci-jointe au Document N° 82.

Argentine Republic, Oriental Republic of Uruguay

DESCRIPTION OF THE BOUNDARIES OF THE SAT-MET
(RIO DE LA PLATA) AREA

Please add the following page to Document No. 82.

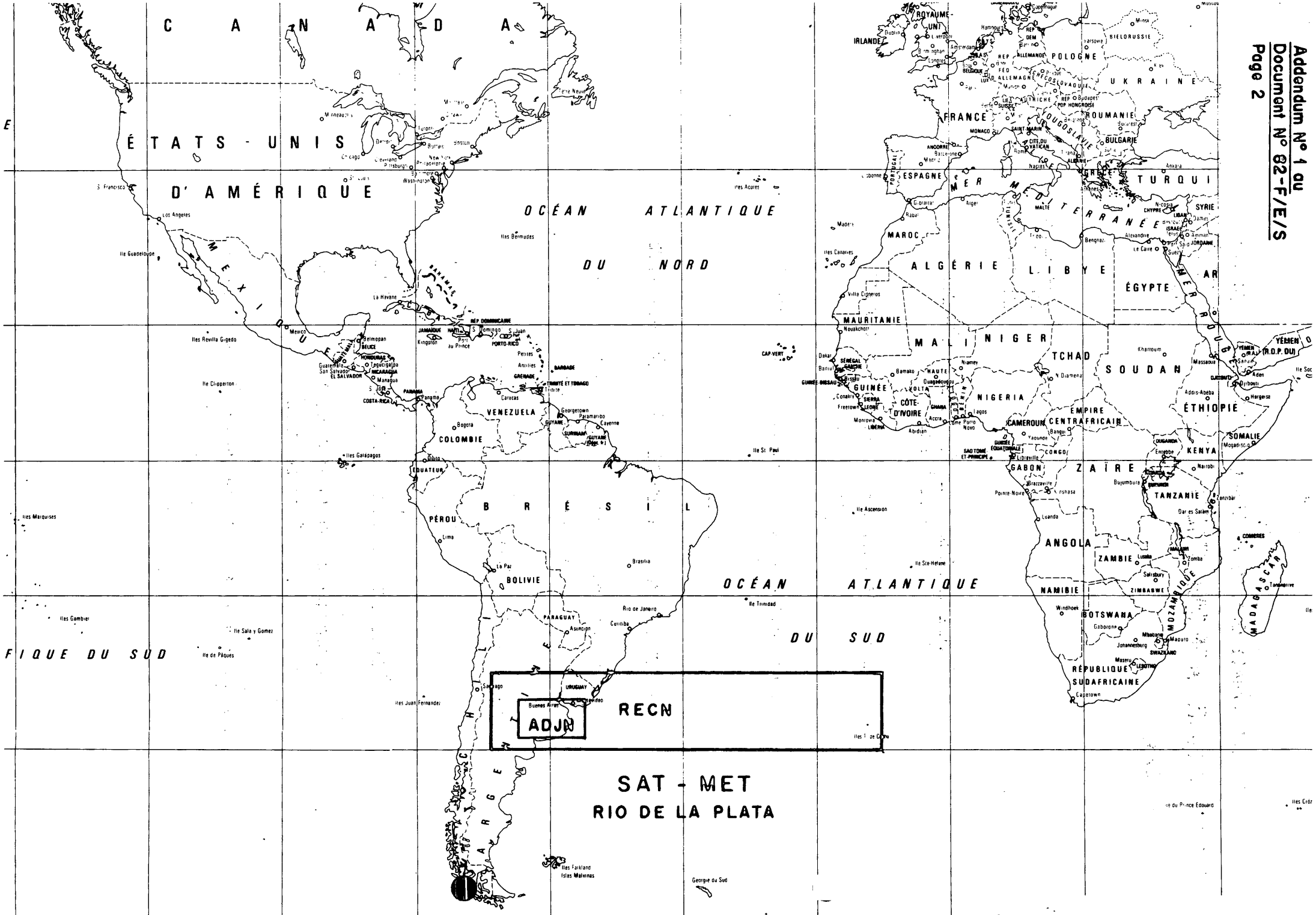
República Argentina, República Oriental del Uruguay

DESCRIPCIÓN DE LOS LÍMITES DE LA ZONA SAT-MET
(RÍO DE LA PLATA)

Sírvase añadir la página adjunta al Documento N.° 82.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.


CANADA
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
OCÉAN ATLANTIQUE DU NORD
OCÉAN ATLANTIQUE DU SUD
MER MÉDITERRANÉE
MER ROUGE
MEXIQUE
BAHAMAS
CUBA
JAMAÏQUE
HAÏTI
RÉP. DOMINICAINE
PORTO-RICO
BARBADE
TRINITÉ ET TOBAGO
GRENADE
BELIZE
HONDURAS
NICARAGUA
COSTA-RICA
PANAMA
VENEZUELA
COLOMBIE
ÉQUATEUR
PÉROU
BOLIVIE
PARAGUAY
URUGUAY
CHILI
ARGENTINE
BRÉSIL
GUYANE
SURINAM
GUYANE (Dépt Fr.)
ROYAUME-UNI
IRLANDE
FRANCE
ESPAGNE
PORTUGAL
BELGIQUE
PAYS-BAS
ALLEMAGNE
RÉP. FÉD. ALLEMAGNE
RÉP. DÉM. ALLEMAGNE
POLOGNE
TCHÉCOSLOVAQUIE
AUTRICHE
SUISSE
HONGRIE
RÉP. POP. HONGROISE
YOUGOSLAVIE
ROUMANIE
BULGARIE
ALBANIE
GRÈCE
TURQUIE
UKRAINE
BIÉLORUSSIE
MONACO
SAINT-MARIN
CITÉ DU VATICAN
ANDORRE
MALTE
CHYPRE
SYRIE
LIBAN
ISRAËL
JORDANIE
MAROC
ALGÉRIE
LIBYE
ÉGYPTE
MAURITANIE
MALI
NIGER
TCHAD
SOUDAN
SÉNÉGAL
GAMBIE
GUINÉE-BISSAU
GUINÉE
HAUTE VOLTA
CÔTE-D'IVOIRE
GHANA
TOGO
BÉNIN
NIGERIA
CAMEROUN
CENTRAFRICAIN
EMPIRE
ÉTHIOPIE
YÉMEN
YÉMEN (R.D.P. DU)
DJIBOUTI
SOMALIE
OUGANDA
KENYA
GUINÉE ÉQUATORIALE
SAO TOME ET PRINCIPE
GABON
CONGO
ZAÏRE
RWANDA
BURUNDI
TANZANIE
ANGOLA
ZAMBIE
MALAWI
MOZAMBIQUE
NAMIBIE
ZIMBABWE
BOTSWANA
SWAZILAND
LESOTHO
RÉPUBLIQUE SUDAFRICAINE
MADAGASCAR
COMORES
Iles Canaries
Iles Açores
Iles Bermudes
Iles Marquises
Iles Galapagos
Iles Juan Fernandez
Iles Falkland
Islas Malvinas
Georgie du Sud
Ile Ste-Hélène
Ile Ascension
Ile St Paul
Ile Trinidad
Ile Bouvet
Ile du Prince Edouard
RECN
ADJN
SAT - MET
RIO DE LA PLATA

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document No 82-F
7 février 1978
Original : espagnol

COMMISSION 5

République Argentine, République Orientale de l'Uruguay

DESCRIPTION DES LIMITES DE LA ZONE SAT-MET (RIO DE LA PLATA)

Les délégations de l'Argentine et de l'Uruguay présentent à la Conférence les limites de la zone SAT-MET "Rio de la Plata" proposées en réponse à la lettre-circulaire de l'IFRB No 354 (voir la lettre-circulaire de l'IFRB N° 400, page 44 (Document N° 48)).

Etant donné que la zone du Rio de la Plata se caractérise par des conditions météorologiques instables, marquées par des variations brusques et prononcées qui sont d'une grande importance pour les opérations aéronautiques et qu'elle constitue en outre un point de convergence de diverses lignes aériennes, nous proposons la création de la zone VOLMET SAT-MET "RIO DE LA PLATA", afin de fournir l'aide nécessaire à la navigation aérienne, dans les limites de cette zone, définie ci-après :

ARG/URG/82/1	ADD	27/168(A)	La ligne délimitant la zone SAT-MET RIO DE LA PLATA part du point 34°S 65°W, puis passe par les points 34°S 55°W, 40°S 55°W, 40°S 65°W, pour revenir au point 34°S 65°W.
ARG/URG/82/2	ADD	27/168(B)	La ligne délimitant la zone de réception SAT-MET RIO DE LA PLATA part du point 30°S 69°W, puis passe par les points 30°S, 10°W, 40°S 10°N, 40°S 69°W, pour revenir au point 30°S 69°W.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 83-F
7 février 1978
Original : anglais

COMMISSION 4

Etats-Unis d'Amérique

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

Tolérances de fréquence

1. Introduction

1.1 L'appendice 3 au Règlement des radiocommunications spécifie une tolérance maximale de 100 millionièmes pour les bandes d'ondes décamétriques attribuées au service mobile aéronautique (R). Avec des émissions à bande latérale unique, des tolérances de cet ordre se traduiront par des niveaux d'intelligibilité inacceptables. Ce fait a été reconnu par la communauté de l'aviation civile internationale et les équipements existants sont conçus de manière à assurer une tolérance maximale de ± 20 Hz pour les stations d'aéronef et de ± 10 Hz pour les stations aéronautiques. Ces conditions techniques ont été incorporées à l'Annexe 10 de l'OACI depuis 1966 et par plusieurs administrations dans leurs règlements relatifs aux télécommunications nationales. Par ailleurs, la Commission d'études 8 du CCIR considère (dans le rapport de la réunion qu'elle a tenue du 22 au 26 mars 1976) que ces tolérances doivent s'appliquer à ce service sauf en ce qui concerne certains besoins nationaux.

2. Discussion

2.1 Le service mobile aéronautique (R) est un service destiné à la sécurité des vols et l'utilisation du spectre des ondes décamétriques, laquelle présente des caractéristiques défavorables dues à l'évanouissement, au bruit atmosphérique et au bruit industriel, et exige que tous les moyens techniques disponibles soient mis en oeuvre pour obtenir et maintenir un niveau élevé de qualité et d'intelligibilité des communications. Dans ce contexte, il importe au plus haut point de réduire à un minimum les erreurs de fréquence. L'expérience acquise dans le domaine de l'aviation civile a montré que la tolérance de fréquence requise peut être respectée quel que soit le coût des équipements.

2.2 L'intelligibilité et la qualité des communications à bande latérale unique dépendent de la tolérance de fréquence de l'oscillateur local de l'émetteur et du récepteur. Lors de l'introduction, il y a une dizaine d'années de la technique BLU dans le service mobile aéronautique (R), l'observation des tolérances prescrites posait de sérieux problèmes d'ordre technique et économique, mais ces problèmes ont pu être résolus. Les caractéristiques des équipements industriels publiées avant la CAER aéronautiques de 1966 étaient conformes à ces tolérances. L'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a également adopté ces tolérances dans son Annexe 10. Au cours des 15 à 20 dernières années, la technique a évolué et le coût de fabrication des dispositifs permettant de contrôler la fréquence avec précision a été considérablement réduit. Des équipements de communication BLU à ondes décamétriques sont à présent facilement disponibles.

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

2.3 Il est fallacieux de mettre en parallèle les erreurs de fréquence acceptables pour l'exploitation des aéronefs supersoniques avec les erreurs de fréquence dues à la conception et aux pratiques de maintenance des équipements. L'erreur de fréquence due à l'effet Doppler, à laquelle donne lieu l'exploitation des aéronefs supersoniques constitue une limitation technique fondamentale. D'un autre côté, les assouplissements proposés en matière de tolérances de fréquence ne se traduisent que par des économies négligeables.

2.4 Les principaux facteurs qui influent sur les tolérances de fréquence de l'oscillateur local de l'émetteur et du récepteur sont les suivants :

a) précision du réglage initial;

b) stabilité à long terme;

c) dérive à long terme.

Les conséquences économiques de chacun de ces facteurs peuvent être considérées séparément, bien que les tolérances de fréquence pour l'exploitation dépendent de leur effet cumulatif.

2.5 La précision initiale de réglage dépend de la précision des appareils de mesure et de l'aptitude du technicien à régler et à lire les indications de ces appareils.

Un compteur de fréquence typique (par exemple, le modèle Hewlett-Packard HP 5328A) disposant de la base de temps de grande stabilité, proposée en option, assure une stabilité meilleure que 5×10^{-10} par jour. L'indicateur à 9 chiffres de ce compteur donne une résolution de $\pm$ 0,1 Hz dans la bande des ondes décamétriques. Grâce à sa conception numérique, cet affichage permet au technicien de lire les valeurs affichées jusqu'à la limite du pouvoir de résolution.

Pour obtenir une tolérance meilleure que 1×10^{-9}, on peut utiliser la diffusion de fréquences étalon pour étalonner le compteur. L'erreur cumulative provenant du réglage, de la stabilité et de la lecture de l'appareil de mesure est inférieure à 1 Hz dans la bande des ondes décamétriques.

Le modèle HP 5328A coûte environ 1.300 dollars des Etats-Unis, auxquels s'ajoutent 525 dollars des Etats-Unis si l'on désire obtenir la base de temps facultative de grande stabilité.

2.6 Pour les émetteurs-récepteurs d'aéronef à BLU, une stabilité à court terme meilleure que 5×10^{-7} est couramment admise, même pour les matériels BLU de prix modique fonctionnant sur ondes décamétriques. Cette tolérance de fréquence se traduit, pour l'émetteur, par une erreur de 5,5 Hz à une fréquence d'exploitation typique de 11 MHz.

2.7 La stabilité de fréquence à long terme dépend de la modification des caractéristiques du quartz au cours de son vieillissement. Les quartz actuellement en service assurent en général, pendant la première année d'utilisation, une stabilité meilleure que 5×10^{-7}, qui se dégrade à la longue. Cela correspond à une tolérance de fréquence de 5,5 Hz pendant la première année à une fréquence d'exploitation typique de 11 MHz.

2.8 Les quartz ayant les caractéristiques de qualité susmentionnées sont couramment disponibles au prix de 10 dollars des Etats-Unis environ. Comme un émetteur typique exige un nombre de quartz extrêmement faible, le coût global des quartz est peu élevé.

2.9 Au fil des ans, l'effet cumulatif du réglage initial, des erreurs à court et à long terme des équipements BLU à ondes décamétriques est le suivant :

	Contribution d'erreur (en Hz) après une utilisation de :		
	1 an	2 ans	3 ans
Réglage initial	1	1	1
A court terme	5,5	5,5	5,5
A long terme (vieillissement)	5,5	11	16,5
Tolérance sur la racine carrée de la somme des carrés	7,8	12,3	17,4

2.10 Sur la base de ce qui précède, il suffit de réviser tous les trois ans les équipements BLU à ondes décamétriques généralement utilisés dans l'aviation pour garantir une tolérance de ± 20 Hz.

2.11 Conclusion

2.11.1 La présente conférence est saisie de propositions visant à incorporer à l'appendice 3 du Règlement des radiocommunications des tolérances moins strictes que celles qui ont été adoptées par l'OACI et qui sont généralement acceptées par la communauté de l'aviation civile internationale. Un tel assouplissement des tolérances pourrait présenter des avantages économiques limités, à condition que la dégradation de l'intelligibilité soit admissible pour les aéronefs assurant des vols nationaux.

2.11.2 Néanmoins, le Règlement des radiocommunications devra spécifier les tolérances de fréquences applicables à l'exploitation aéronautique internationale. Les tolérances suggérées dans les propositions USA/4/61 et USA/4/62 (Document N° 4) sont de ± 20 Hz pour les stations d'aéronef et de ± 10 Hz pour les stations aéronautiques.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 84-F
7 février 1978
Original : espagnol

COMMISSION 5

Bolivie

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

1. Introduction

1.1 Reconnaissant une fois de plus l'importance des travaux qu'accomplit l'Union internationale des télécommunications pour assurer le développement coordonné des télécommunications comme moyen de liaison entre les pays du monde, la Bolivie réitère son désir de continuer à contribuer à ces travaux et regrette très sincèrement de n'avoir pu, pour diverses raisons, faire parvenir à l'IFRB en temps opportun la demande relative à ses besoins en fréquences.

2. Historique

2.1 L'Appendice 27, Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) et renseignements connexes, tel qu'il a été adopté par la Conférence administrative extraordinaire des radiocommunications (Genève, 1966), a établi la subdivision de zone 13D (ZLARN) qui comprend les territoires contigus du Paraguay, du Pérou et de la Bolivie. Il a aussi alloti globalement à cette subdivision de zone les fréquences suivantes pour le service mobile aéronautique (R), à charge pour les trois pays intéressés de faire des assignations :

Bandes en kHz	2 850-3 025	3 400-3 500	5 450-5 480	6 525-6 685	8 815-8 965	10 005-10 100
Subdivision de zone 13D	2 868 2 924	3 411 3 495	5 454 5 469	6 617 6 638	8 910 8 917	10 033 10 065

2.1.2 Afin de définir l'utilisation des fréquences allotie, dans l'Appendice 27, à la subdivision de zone 13D de façon autant que possible compatible avec les exigences d'exploitation des assignations exclusives aux régions d'information de vol correspondantes, les Administrations du Paraguay, du Pérou et de la Bolivie ont conclu un accord en date du 27 septembre 1967, en vertu duquel les Etats signataires se sont engagés en principe à se répartir les fréquences allotie à la subdivision de zone 13D, pour l'usage des stations nationales de chaque pays, de la façon suivante :

Paraguay	Bolivie	Pérou
2 868 kHz	2 924 kHz	2 868 kHz
3 411 kHz	3 495 kHz	3 411 kHz
5 454 kHz	5 469 kHz	5 454 kHz
6 617 kHz	6 638 kHz	6 617 kHz
8 910 kHz	8 910 kHz	8 917 kHz
10 033 kHz	10 033 kHz	10 065 kHz

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

3. Demandes

3.1 L'Administration bolivienne utilise toutes les fréquences mentionnées ci-dessus, dans 28 stations aéronautiques réparties sur le territoire national. C'est pourquoi la Bolivie demande que soient maintenues sans changement, lors de la révision du Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique, les valeurs des fréquences radioélectriques (2 924, 3 495, 5 469 et 6 638 kHz)qu'elle exploite actuellement à titre exclusif, ainsi que les fréquences 8 910 et 10 033 kHz qu'elle partage avec la République du Paraguay conformément à l'accord mentionné au paragraphe 2.1.2.

3.1.2 Par ailleurs, les besoins en fréquences de la Bolivie pour le service mobile aéronautique (R), dans les diverses bandes indiquées ci-dessous, sont les suivants :

2 850- 3 025 kHz	2 voies
3 400- 3 500 kHz	2 voies
5 480- 5 680 kHz	2 voies
6 525- 6 685 kHz	2 voies
8 815- 8 965 kHz	2 voies
10 005-10 100 kHz	2 voies

3.1.3 Ces besoins se justifient de par la position géographique et la structure topographique de la Bolivie, où le transport aérien joue un rôle essentiel pour le développement économique et social. Actuellement, le transport aérien régulier constitue le seul lien entre la plupart des localités du vaste territoire oriental de la Bolivie et les principales villes du pays, en particulier celles de la région occidentale andine où, dans un avenir prévisible, le service de radiocommunication par ondes métriques ne sera plus viable du point de vue économique. Cela signifie que le contrôle de la circulation aérienne se fera uniquement dans des voies des bandes décamétriques.

3.1.4 Les besoins formulés dans le présent document remplacent ceux qui ont été publiés dans l'additif à la lettre circulaire de l'IFRB N° 400.

4. Communications du contrôle d'exploitation (régularité des vols)

4.1 La Bolivie fait siens les points de vues formulés à l'OACI lors de la Réunion Télécommunications à l'échelon Division préparatoire à la présente Conférence (Doc. 9187, COM/76), concernant les communications du contrôle d'exploitation (régularité des vols).

4.1.2 Dans le domaine du transport aérien international, la compagnie nationale bolivienne effectue actuellement des vols réguliers, pour le transport de passagers et le fret, sur un vaste réseau de routes qui s'étend de Miami à Buenos Aires, avec de grandes possibilités d'extension au continent européen.

4.1.3 Compte tenu de l'élaboration possible de nouvelles dispositions pour les "communications du contrôle d'exploitation" dans le service mobile aéronautique (R), qui permettront aux entreprises exploitantes d'établir des communications avec leurs aéronefs à toute heure et en toute région du monde, l'Administration bolivienne demande que lui soit accordée une famille de fréquences dans les bandes suivantes :

3 400- 3 500 kHz	1 voie
6 525- 6 685 kHz	1 voie
10 005-10 100 kHz	1 voie
13 260-13 360 kHz	1 voie
17 900-17 970 kHz	1 voie
21 870-22 000 kHz	1 voie

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 85-F
8 février 1978
Original : anglais

COMMISSION 5

Malaisie

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

DESCRIPTION DES LIMITES DES ZONES DES LIGNES AERIENNES

REGIONALES ET NATIONALES (ZLARN)

MLA/85/1 MOD 27/130 Subdivision de zone 6D

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point de rencontre des frontières de la Chine, de l'Inde et de la Birmanie, se dirige vers le sud en longeant la frontière séparant la Birmanie et l'Inde, et la Birmanie et le Bangladesh, et atteint le golfe de Bengale; de là elle longe la côte de Birmanie jusqu'à son point le plus méridional. Elle se dirige ensuite vers l'île de Weh (au large de la côte septentrionale de Sumatra) et de là passe par les points 02°S 92°E, 10°S 92°E jusqu'au point 10°S 110°E. Elle se dirige ensuite vers l'est jusqu'au point 10°S 141°E, puis vers le nord jusqu'au point 04°S 141°E, et passe par les points 04°N 130°E, 20°N 130°E, 20°N 113°E, 20°N 130°E et 20°N 113°E. Elle se dirige vers le sud en contournant l'île de Haïnan, et longe la frontière séparant la Chine du Viet-Nam, et ensuite les frontières séparant la Chine du Laos et la Chine de la Birmanie pour revenir à son point de départ au point de rencontre des frontières de la Chine, de l'Inde et de la Birmanie.

Motifs : 1) La Malaisie comprend deux zones séparées par la mer de Chine méridionale, à savoir la presqu'île malaise et Sabah, Sarawak, dans le nord de l'île de Bornéo. La Malaisie comprend deux régions d'information de vol (FIR) : Kuala Lumpur et Kota Kinabalu. Du fait de cette séparation géographique, il y a un important trafic aérien national au-dessus du secteur de la mer de Chine méridionale.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

2) Le groupement régional en Asie du sud-est, c'est-à-dire le Groupe "Asiatique" composé des pays suivants : République d'Indonésie, République des Philippines, République de Singapour, Thaïlande et Malaisie, a favorisé une augmentation du trafic aérien et celui-ci s'accroît rapidement. Le nombre des vols entre les zones frontières a également augmenté. La configuration actuelle comprend deux subdivisions de zone, ce qui entraîne des difficultés d'exploitation.

Le réaménagement proposé pour la ZLARN 6D favorisera la coopération régionale et ira dans le sens de la Recommandation 1/1 de la Réunion Télécommunications à l'échelon Division de l'OACI, qui a eu lieu à Montréal du 8 au 14 septembre 1976 (Doc. 21 du Secrétaire général), concernant les ZLARN qui englobent des routes aériennes à caractère régional et national.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 86-F (Rev.)
7 février 1978
Original : anglais

PRESIDENT ET VICE-PRESIDENTS DE LA CONFERENCE

(approuvé à la première séance plénière)

Président de la Conférence	:	M. Srirangan, T.V. (Inde (République de l'))
Vice-Présidents de la Conférence	:	M. Bouhired, N. (Algérie (République Algérienne Démocratique et Populaire))
		M. Hermano Balduino, P.R. (Brésil)
		M. Wang, N.-T. (Chine (République Populaire de))
		Mme Dillon, B. (Etats-Unis d'Amérique)
		M. Petti, A. (Italie)
		M. Badalov, A.L. (Union des Républiques Socialistes Soviétiques)
Commission 1 - Direction	:	(composée des Président et Vice-Présidents de la Conférence et des Présidents et Vice-Présidents des autres Commissions)
Commission 2 - Vérification des pouvoirs	:	Président : M. Martinez, C.J. (Venezuela (République de))
		Vice-Président : M. Grimstveit, L (Norvège)
Commission 3 - Contrôle budgétaire	:	Président : M. Dione, A.M. (Sénégal (République du))
		Vice-Président : M. Hakimian, A. (Iran)
Commission 4 - Commission technique	:	Président : Dr Kovács, G. (Hongroise (République Populaire))
		Vice-Président : M. Inoma, R.E.N. (Nigeria (République fédérale de))

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Commission 5 - Planification	:	Président	: M. Chef, M. (France)
		Vice-Président	: M. Ducharme, E.D. (Canada)
Commission 6 - Procédures réglementaires	:	Président	: M. Bundle, R.J. (Nouvelle-Zélande)
		Vice-Président	: M. Kupczyk, Z. (Pologne (République Populaire de))
Commission 7 - Rédaction	:	Président	: M. Dhenin, C.-J. (France)
		Vice-Présidents	: M. Valbuena Granados, M. (Espagne)
			M. Baptiste, D.E. (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord)

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 86-F
7 février 1978
Original : anglais

PRESIDENT ET VICE-PRESIDENTS DE LA CONFERENCE

(approuvé à la première séance plénière)

Président de la Conférence	:	M. Srirangan, F.V. (Inde (République de l'))
Vice-Présidents de la Conférence	:	M. Bouhired, N. (Algérie (République Algérienne Démocratique et Populaire))
		M. Hermano Balduino, P.R. (Brésil)
		M. Wang, N.-T. (Chine (République Populaire de))
		Mme Dillon, B. (Etats-Unis d'Amérique)
		M. Petti, A. (Italie)
		M. Badalov, A.L. (Union des Républiques Socialistes Soviétiques)
Commission 1 - Direction	:	(composée des Président et Vice-Présidents de la Conférence et des Présidents et Vice-Présidents des autres Commissions)
Commission 2 - Vérification des pouvoirs	: Président :	M. Martinez, C.J. (Venezuela (République de))
	Vice-Président :	M. Grimstveit, L (Norvège)
Commission 3 - Contrôle budgétaire	: Président :	M. Dione, A.M. (Sénégal (République du))
	Vice-Président :	M. Hakimian, A. (Iran)
Commission 4 - Commission technique	: Président :	Dr Kovács, G. (Hongroise (République Populaire))
	Vice-Président :	M. Inoma, R.E.N. (Nigeria (République fédérale de))

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Commission 5 - Planification	Président	M. Chef, M. (France)
	Vice-Président	M. Ducharme, E.D. (Canada)
Commission 6 - Procédures réglementaires	Président	M. Bundle, R.J. (Nouvelle-Zélande)
	Vice-Président	M. Kupczyk, Z. (Pologne (République Populaire de))
Commission 7 - Rédaction	Président	M. Dhenin, C.-J. (France)
	Vice-Présidents	M. Valbuena Granados, M. (Espagne)
		M. Baptiste, D.E. (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord)

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 87-F
8 février 1978
Original : anglais

COMMISSION 5

République Populaire d'Angola

DESCRIPTION DES LIMITES DES ZLARN ET BESOINS EN ALLOTISSEMENTS

L'Administration de la République Populaire d'Angola présente à la Conférence administrative mondiale pour le service mobile aéronautique (R) les propositions suivantes concernant les modifications à apporter aux descriptions des limites des ZLARN qui intéressent la République Populaire d'Angola, ainsi que les besoins correspondants de l'Angola en matière d'allotissements de fréquences.

1. Zones des lignes aériennes régionales et nationales

AGL/86/1 MOD 27/133

Zone des lignes aériennes régionales et nationales - 7 (ZLARN-7)

Cette zone est délimitée par une ligne qui, partant du Pôle Sud, suit le méridien 20°W et passe ensuite par les points 05°S 20°W et 05°S 12°E, longe ensuite la frontière ~~septentrionale de la République Démocratique du Congo, le Territoire de Cabinda étant inclus dans cette zone,~~ séparant la République Populaire du Congo et la République Populaire d'Angola, la frontière septentrionale de la République du Zaïre, la frontière séparant l'Ouganda et le Soudan, et la frontière séparant le Kenya des pays suivants : Soudan, Ethiopie et Somalie, passe par les points 02°S 42°E, 02°S 60°E; elle rejoint enfin le Pôle Sud en suivant le méridien 60°E.

AGL/86/2 MOD 27/135 Subdivision de zone 7B

Cette subdivision de zone est délimitée par une ligne qui, partant du point 05°S 10°E, passe par le point 05°S 12°E pour longer la frontière ~~septentrionale de la République Démocratique du Congo, le Territoire de Cabinda étant inclus dans cette zone~~ séparant la République Populaire du Congo et la République Populaire d'Angola, la frontière septentrionale de la République du Zaïre, jusqu'au point de rencontre des frontières de l'Ouganda, de la République ~~Démocratique~~ du ~~Congo~~ Zaïre et du Soudan, puis, de là, suit la frontière orientale et méridionale de la République ~~Démocratique~~ du ~~Congo~~ Zaïre (en y comprenant ~~le Royaume~~ la République du Burundi et la République Rwandaise) et de ~~l'Angola~~ la République Populaire d'Angola jusqu'à la côte de l'Atlantique Sud, passe par le point 17°S 10°E et rejoint le point 05°S 10°E.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

Motifs : La République Populaire d'Angola estime que les limites décrites dans l'appendice 27 (27/133 et 27/135) sont inappropriées, pour les raisons suivantes :

a) Cabinda n'est pas un territoire, mais une des provinces de la République Populaire d'Angola;

b) pour définir la zone et les subdivisions de zone, il convient de considérer la frontière du pays et non la frontière d'une province;

c) indiquer dans l'ordre logique les limites de la zone et des subdivisions de zone;

d) respecter les noms officiels des pays africains.

2. Besoins en fréquences

On trouvera ci-dessous les besoins en fréquences de la République Populaire d'Angola :

Bande de fréquences	ZLAMP 1) NSA-1	ZLARN 7	Subdivision de zone 2) 7-B	VOLMET 1) AFI-MET	Contrôle d'exploitation 3)
2 850-3 025	-	-	1	-	-
3 400-3 500	2	-	2	2	1
4 650-4 700	-	-	-	-	-
5 480-5 680	2	1	2	-	1
6 525-6 685	-	-	2	2	-
8 815-8 965	2	1	2	-	1
10 005-10 000	-	-	-	1	-
11 275-11 400	-	-	-	1	-
13 260-13 360	2	1	-	-	1
17 900-17 970	2	-	-	1	1
21 870-22 000	-	-	-	-	1

1. En préparant ces propositions, la République Populaire d'Angola a tenu compte du Rapport de la Réunion Communications de l'OACI à l'échelon Division (Montréal, 1976). Ces propositions sont, dans l'ensemble, conformes aux indications de ce rapport.

2. Dans le calcul des besoins en fréquences pour la ZLARN, on a tenu compte des besoins pour le contrôle d'exploitation national et pour les zones VOLMET nationales.

3. Pour le contrôle d'exploitation aéronautique à grande distance, il est prévu d'établir des communications avec les ZLAMP NSA-1, NSA-2, EU, SA, SAM-2, NA-3 et CAR.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 88-F
8 février 1978
Original : anglais

COMMISSION 5
COMMISSION 6

Royaume-Uni

ALLOTISSEMENT DE FREQUENCES DE LA BANDE 21 870-22 000 kHz, POUR INCLUSION DANS L'APPENDICE 27

1. L'Administration du Royaume-Uni considère avec faveur l'objectif de l'Administration canadienne, tendant à ce que la Conférence planifie l'utilisation de cette bande de fréquences et l'inclue dans l'appendice 27. De toute évidence, il serait hautement souhaitable de le faire maintenant et ici, une fois que tous les facteurs entrant en jeu auront pu être évalués par les autorités les plus compétentes. Cependant, l'Administration du Royaume-Uni estime qu'il est de la plus haute importance que la Conférence respecte les dispositions du numéro 43 de la Convention de l'UIT, par lesquelles elle est liée, et qui indiquent à propos des Conférences administratives, que seules les questions inscrites à leur ordre du jour peuvent y être débattues.

2. L'Administration du Royaume-Uni ne peut souscrire à l'opinion exprimée dans le Document N° 46, à savoir que l'ordre du jour permet à la Conférence d'inclure cette bande de fréquences dans l'appendice 27. Ce n'est pas un argument valable de dire que, si l'ordre du jour n'exclut pas expressément la bande 21 870-22 000 kHz, cette bande est automatiquement incluse. Lorsqu'il établit un ordre du jour, le Conseil d'administration ne cherche pas à exclure expressément tel ou tel point de l'examen, mais seulement à inclure les sujets qui devront être examinés. Cela est rigoureusement conforme aux dispositions du numéro 43 de la Convention.

3. L'ordre du jour de la Conférence stipule que celle-ci doit réviser le Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R), plan figurant dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications, et qu'elle doit examiner et réviser les dispositions des Règlements des radiocommunications qui sont liées à ce plan révisé. Le plan ne contient pas la bande 21 870-22 000 kHz.

4. La proposition de l'Administration canadienne exigerait que la Conférence soit habilitée à réviser le numéro 431 du Règlement des radiocommunications. De l'avis de l'Administration du Royaume-Uni, ce numéro constitue une règle fondamentale qui fixe la limite des bandes réglementées par l'appendice 27, et ne peut pas être considérée comme liée à une modification quelconque de l'appendice 27.

5. L'Administration du Royaume-Uni ne peut souscrire à l'opinion formulée au paragraphe 4 c) du Document N° 46, selon laquelle l'ordre du jour de la présente Conférence est exprimé dans les mêmes termes que l'ordre du jour de la CAMR 1979, auquel il est fait référence au paragraphe 4 c) du Document N° 46. L'ordre du jour pour 1979 donne pleins pouvoirs à cette Conférence pour réviser les dispositions du Règlement des radiocommunications concernant l'attribution des bandes de fréquences et les dispositions directement associées.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

6. Un autre point important à considérer est le suivant : la bande 21 870-22 000 kHz n'est pas une bande attribuée en exclusivité au service mobile aéronautique (R), mais est utilisée en partage avec le service fixe aéronautique. La CAER de 1951 avait établi que le Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) devrait être limité aux bandes de fréquences attribuées en exclusivité à ce service. En tout état de cause, la présente Conférence de 1978 n'a pas mandat pour traiter de questions se rapportant au service fixe aéronautique, ni pour prendre des décisions pouvant affecter ce service de quelque manière que ce soit.

7. L'Administration du Royaume-Uni considère que, avant que cette bande ou une partie de cette bande puisse être incorporée à l'appendice 27, elle devrait faire l'objet d'une nouvelle attribution exclusive au service mobile aéronautique (R). La prochaine conférence compétente pour prendre une telle décision est la CAMR 1979.

8. L'Administration du Royaume-Uni estime que l'objectif poursuivi par l'Administration canadienne pourrait être pleinement réalisé par le moyen d'une Recommandation à la CAMR 1979, sur la base du projet de texte joint en annexe au présent document. Il suffira alors que la Conférence de 1979 procède à une simple réattribution et qu'elle entérine le travail effectué par la présente Conférence de 1978, sans nécessité pour elle de refaire un examen détaillé de l'appendice 27. Le Secrétaire général pourrait alors établir le texte révisé complet de l'appendice 27 après la Conférence de 1979. Il est essentiel que tout cela entre en vigueur à la date qui sera fixée par la présente Conférence de 1978.

9. Le présent document s'adresse en premier lieu à la Commission 6, à laquelle il appartiendra de décider si cette procédure peut ou non être acceptée. Si elle est acceptée, nous estimons qu'il incombera à la Commission 5 de décider si cette bande doit être incluse dans l'appendice 27 et, dans l'affirmative, quelle partie de cette bande. C'est la raison pour laquelle les limites de bande sont indiquées entre crochets dans le projet de Recommandation. De toute évidence, il serait préférable que la Commission 5 puisse planifier l'utilisation de cette bande dans la même opération de planification que pour les autres bandes.

Annexe : 1

A N N E X E

G/88/1 ADD

RECOMMANDATION N° Aer ...

relative à l'inclusion de la bande [21 870-22 000] kHz dans le Plan d'allotissement de fréquences pour le Service mobile aéronautique (R) (appendice 27 au Règlement des radiocommunications)

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour le Service mobile aéronautique (R) de Genève (1978),

considérant

1) qu'il est nécessaire d'ajouter dans l'appendice 27 une bande de fréquences supplémentaire pour répondre aux besoins d'un surcroît de trafic;

2) qu'il existe une bande appropriée, [21 870-22 000] kHz, attribuée actuellement au Service fixe aéronautique et au Service mobile aéronautique (R);

3) que, si cette bande devait être attribuée en exclusivité au Service mobile aéronautique (R), elle pourrait être incluse dans l'appendice 27;

4) que la décision relative au changement d'attribution de cette bande pourrait être prise par la Conférence administrative mondiale générale des radiocommunications de 1979;

5) que la décision portant inclusion d'un plan pour cette bande dans l'appendice 27 pourrait être prise par la CAMR générale de 1979;

a formulé un plan pour la bande [21 870-22 000] kHz, ainsi que des dispositions associées en conséquence, pour modifier les procédures de l'appendice 27, (voir l'annexe);

recommande

1) que la Conférence administrative mondiale générale des radiocommunications de 1979 réattribue la bande [21 870-22 000] kHz en exclusivité au Service mobile aéronautique (R) et qu'elle annexe le plan et les dispositions associées à l'appendice 27, pour en faire partie intégrante et pour être mis en vigueur à la même date;

2) que les administrations présentent des propositions à cet effet à la CAMR générale de 1979.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 89-F
8 février 1978
Original : anglais

COMMISSION 5
COMMISSION 6

Papua-Nouvelle-Guinée

PROPOSITION RELATIVE A L'INCLUSION, DANS LE PLAN D'ALLOTISSEMENT DE FREQUENCES POUR LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R), DE FAMILLES DE FREQUENCES POUR ASSURER LA REGULARITE DES VOLS A L'ECHELON NATIONAL

1. Considérations générales

Papua-Nouvelle-Guinée est un pays qui se caractérise par une topographie extrêmement variée, allant de vastes plaines marécageuses jusqu'à une cordillère centrale au relief très tourmenté.

Une grande partie du pays est recouverte d'une épaisse forêt tropicale. Cette particularité, jointe au caractère très insulaire du pays, rend très difficile le développement des systèmes de transport.

Contrairement à de nombreux autres pays, la population vit en majorité dans les zones rurales. Les services de transport vers ces zones sont par conséquent un facteur important dans presque tous les aspects du développement économique et social.

On a décidé récemment de faire un effort sur la construction d'un réseau routier, mais très peu de grands centres sont reliés par des routes; la raison en est le montant très élevé des coûts de construction et d'entretien, ainsi que la configuration du pays en de nombreuses îles.

De ce fait, de grands centres de population, dans de nombreuses régions du territoire principal ou des îles, ne peuvent être atteints que par avion léger, par la marche ou par canoë.

Au 31 décembre 1977, Papua-Nouvelle-Guinée possédait 236 aéronefs à immatriculation civile et 418 aérodromes de types variés, allant de l'aéroport international voisin de Port Moresby jusqu'à de nombreux petits aérodromes de type rural desservis seulement par des avions légers. Dans beaucoup des aérodromes ruraux, les seuls moyens de télécommunication sont des équipements de radiocommunication à ondes décamétriques. De ce fait, le service de régularité des vols à ondes décamétriques revêt un caractère essentiel, car les appareils légers qui desservent ces aérodromes volent principalement dans des vallées et au-dessus de cols de montagne à grande altitude; ils sont souvent hors de portée, en ondes métriques, de tout centre d'exploitation.

L'Administration de Papua-Nouvelle-Guinée estime que les fréquences dont elle a besoin pour assurer la régularité des vols à l'échelon national devraient figurer dans les nouveaux allotissements qui seront inclus dans l'appendice 27 révisé.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

2. Nombre de voies nécessaires

L'Administration de Papua-Nouvelle-Guinée estime qu'elle aura besoin de 3 familles de 3 fréquences chacune pour son service national chargé d'assurer la régularité des vols.

Une des trois familles sera étendue également aux opérations internationales.

Afin de garantir la souplesse de planification requise, Papua-Nouvelle-Guinée demande des voies prises dans la bande 2 850 - 3 025 kHz ou dans la bande 3 400 - 3 500 kHz. De même, des voies sont demandées dans les bandes 4 650 - 4 700, 5 480 - 5 680 ou 6 525 - 6 685 kHz ainsi que dans les bandes 8 815 - 8 965, 10 005 - 10 160 ou 11 275 - 11 400 kHz.

On trouvera ci-dessous, la liste des besoins en fréquences :

1. Service national pour la régularité des vols (dans la ZLARN 9B)

	Bandes de fréquences	Besoins
	2 850 - 3 025 kHz	
ou	3 400 - 3 500 kHz	2 voies
	4 650 - 4 700 kHz	
ou	5 480 - 5 680 kHz	2 voies
ou	6 525 - 6 685 kHz	
	8 815 - 8 965 kHz	
ou	10 005 - 10 100 kHz	2 voies
ou	11 275 - 11 400 kHz	

2. Service national et international pour la régularité des vols (dans les ZLAMP CWP, SEA, FE, SP)

	Bandes de fréquences	Besoins
	2 850 - 3 025 kHz	1 voie
ou	3 400 - 3 500 kHz	
	4 650 - 4 700 kHz	1 voie
ou	5 480 - 5 680 kHz	
ou	6 525 - 6 685 kHz	
	8 815 - 8 965 kHz	
ou	10 005 - 10 100 kHz	1 voie
ou	11 275 - 11 400 kHz	
	13 260 - 13 360 kHz	1 voie
	17 900 - 17 970 kHz	1 voie

3. Proposition

En présentant ses besoins pour le service national de régularité des vols, à ondes décamétriques, l'Administration de Papua-Nouvelle-Guinée est consciente du fait que quelques autres administrations auront des besoins similaires, notamment parmi les pays en développement qui ne disposent pas de ressources nécessaires pour mettre en place un vaste réseau à ondes métriques pour ce service. Cela étant, nous proposons ce qui suit :

PNG/89/1

Notant

que des communications pour assurer la régularité des vols sont nécessaires avec des aéronefs évoluant à l'intérieur des frontières nationales et

que ces communications ne peuvent pas toujours être assurées dans les bandes d'ondes métriques,

Recommande

que l'on autorise l'utilisation de fréquences alloties dans l'appendice 27(Rév.1978) pour les communications relatives à la régularité des vols, à l'intérieur des frontières nationales,

PNG/89/2

Notant

que des communications pour assurer la régularité des vols sont nécessaires avec des aéronefs évoluant au-delà des frontières nationales et

que ces communications doivent, dans certains cas, utiliser des fréquences des bandes d'ondes décamétriques,

Recommande

que l'on autorise l'utilisation de fréquences alloties dans l'appendice 27(Rév.1978) pour les communications relatives à la régularité des vols, avec des aéronefs évoluant au-delà des frontières nationales.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 90-F
8 février 1978
Original : anglais

COMMISSION 6

Papua-Nouvelle-Guinée

PROPOSITIONS POUR FACILITER LE PASSAGE A L'APPLICATION DES DISPOSITIONS DES ACTES FINALS

1. Considérations générales

L'Administration de Papua-Nouvelle-Guinée pense que le passage aux nouvelles dispositions et aux nouveaux allotissements approuvés dans les Actes finals doit pouvoir se faire sans causer de perturbations importantes dans les services de transport aérien exploités actuellement.

Dans le cas de Papua-Nouvelle-Guinée, la très grande majorité des aéronefs est constituée par des appareils légers, qui devront tous être rééquipés et sur lesquels il faudra modifier la répartition des voies dans une base de maintenance.

Compte tenu des ressources techniques limitées dont dispose Papua-Nouvelle-Guinée, on estime que l'installation, dans les aéronefs, de nouveaux équipements capables de faire des émissions de classe A3J demandera au moins neuf mois; d'autre part, la modification de la répartition des voies dans les équipements prendra environ trois mois.

Pour des raisons d'ordre technique et économique, il ne serait pas possible à Papua-Nouvelle-Guinée d'accroître les moyens des stations aéronautiques pendant la période de transition, pour faire face à la fois aux allotissements actuels et aux nouveaux allotissements qui seront adoptés.

Or, pour des raisons de sécurité, il est indispensable que toutes les stations d'aéronef qui opèrent dans une zone donnée puissent entendre les émissions échangées entre toutes les autres stations d'aéronef et stations aéronautiques dans la même zone.

2. Procédures de transition

Dans l'analyse des procédures nécessaires pour assurer la transition, on a considéré deux parties distinctes : d'une part le rééquipement des stations d'aéronef et des stations aéronautiques pour leur permettre de faire des émissions de la classe A3J, d'autre part la modification de la répartition des voies sur la base des allotissements nouvellement adoptés.

On considère qu'il n'est pas souhaitable de modifier la répartition des voies sur la base des allotissements nouvellement adoptés, avant d'opérer la conversion à la classe d'émission A3J. En effet, les récepteurs utilisés actuellement ont une bande passante plus grande que les récepteurs conçus pour la classe d'émission A3J; de ce fait, il ne serait pas possible d'éviter une certaine augmentation du brouillage, surtout si certaines des voies supplémentaires nouvellement créées étaient utilisées pour des attributions mondiales.

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

En conséquence, nous nous proposons de procéder tout d'abord au rééquipement de toutes les stations d'aéronef et de toutes les stations aéronautiques, sur la base des allotissements actuels au service (R), avec des équipements pouvant faire aussi bien des émissions de classe A3H que des émissions A3J.

Pendant la durée de ces travaux de rééquipement, toutes les communications vocales se feraient en classes d'émission A3 et A3H.

Après l'achèvement du travail de rééquipement, on mettrait fin, à une date convenue, à toutes les émissions téléphoniques en classes A3 et A3H, et on mettrait en service la classe d'émission A3J. Il y a quelque avantage à passer à la classe d'émission A3J avant de passer à l'utilisation des nouveaux allotissements; en effet, il est possible que le brouillage pouvant survenir pendant le passage aux nouveaux allotissements soit moins fort si les stations d'aéronef et les stations aéronautiques utilisent la classe d'émission A3J au moment du changement.

Une fois que toutes les stations d'aéronef et toutes les stations aéronautiques seraient passées à la classe d'émission A3J, toutes les stations aéronautiques passeraient à l'application des allotissements nouvellement adoptés, cela à une date convenue.

Les aéronefs dotés d'équipements pour voies fixes devraient être convertis à l'utilisation d'un nombre limité de nouveaux allotissements, avant la date du changement.

Ces aéronefs pourraient être assujettis à des restrictions d'ordre géographique ou à des restrictions relatives aux horaires de fonctionnement, jusqu'à ce qu'ils soient dotés des nouvelles voies requises pour une exploitation sans restrictions.

Les aéronefs dotés d'équipements pouvant être adaptés aussi bien aux nouveaux allotissements qu'aux anciens allotissements seront convertis aux nouveaux allotissements à la même date que les stations aéronautiques; ces aéronefs ne seraient pas gravement affectés par ces dispositions.

3. Proposition

PNG/90/1 Nous proposons que la Conférence tienne compte des problèmes qui se posent aux pays en développement lorsqu'elle formulera les procédures pour le passage aux nouvelles dispositions.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 91-F (Rev.)
9 février 1978
Original : anglais

COMMISSION 5
COMMISSION 6

Royaume de l'Arabie Saoudite

BESOINS EN FREQUENCES

Les besoins de fréquences de l'Administration de l'Arabie Saoudite sont indiqués ci-dessous :

Bande de fréquences	ZLAMP MID	ZLARN 5	Subdivision de ZLARN 5A	5C	Zone VOLMET MID	Contrôle d'exploitation
2 850 - 3 025	5	1	1		1	1
3 400 - 3 500	3	1	1	1	1	1
4 650 - 4 700	4	1	1		1	2
5 450 - 5 480	6	1	1		2	2
5 480 - 5 680	4	1	2		1	1
6 525 - 6 685	4	1	1	1	2	1
8 815 - 8 965	6	2	1		2	1
10 005 - 10 100	4	2	1		2	1
11 275 - 11 400	4	2	1		2	1
13 260 - 13 360	4	2	1		2	2
17 900 - 17 970	2	2	1		2	2
21 870 - 22 000	2	2	1		1	2

ARS/91/1 MOD 27/20

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) assure ~~dans une grande partie du monde~~ la coordination internationale des radiocommunications du service mobile aéronautique (R). Il convient donc, dans tous les ~~le~~ cas, ~~échéant~~ de consulter cette Organisation, ~~en particulier~~ pour utiliser ~~en exploitation~~ les fréquences prévues dans le Plan pour le contrôle d'exploitation aéronautique à grande distance.

Motifs : 1. Le Plan a un champ d'application mondial, qui s'étend à toutes les régions du monde;

2. Il est nécessaire d'introduire la notion de contrôle d'exploitation.

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 91-F
8 février 1978
Original : anglais

COMMISSION 5
COMMISSION 6

Royaume de l'Arabie Saoudite

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

Les besoins de fréquences de l'Administration de l'Arabie Saoudite sont indiqués ci-dessous :

Bande de fréquences	ZLAMP MID	ZLARN	Subdivision de ZLARN	Zone VOLMET MID	Contrôle d'exploitation
2 850 - 3 025	5	1	1	1	1
3 400 - 3 500	3	1	1 (SA)	1	1
4 650 - 4 700	4	1	1	1	2
5 450 - 5 480	6	1	1	2	2
5 480 - 5 680	4	1	2	1	1
6 525 - 6 685	4	1	1 (SA)	2	1
8 815 - 8 965	6	2	1	2	1
10 005 - 10 100	4	2	1	2	1
11 275 - 11 400	4	2	1	2	1
13 260 - 13 360	4	2	1	2	2
17 900 - 17 970	2	2	1	2	2
21 870 - 22 000	2	2	1	1	2

ARS/91/1 MOD 27/20

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) assure ~~dans une grande partie du monde~~ la coordination internationale des radiocommunications du service mobile aéronautique (R). Il convient donc, dans tous les ~~le~~ cas, ~~échéant~~ de consulter cette Organisation, ~~en particulier~~ pour utiliser ~~en exploitation~~ les fréquences prévues dans le Plan pour le contrôle d'exploitation aéronautique à grande distance.

Motifs : 1. Le Plan a un champ d'application mondial, qui s'étend à toutes les régions du monde;

2. Il est nécessaire d'introduire la notion de contrôle d'exploitation.

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 92-F
8 février 1978
Original : anglais

COMMISSION 5

Suède

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

Les besoins de fréquences de la Suède sont les suivants :

Bande de fréquences (kHz)	Contrôle d'exploitation à grande distance — Mondial	Observations
4 650 - 4 700	1	Famille commune pour DNK, NOR et S
5 480 - 5 680	1	
6 525 - 6 685	1	
8 815 - 8 965	1	
10 005 - 10 100	1	
11 275 - 11 400	1	
13 260 - 13 360	1	
17 900 - 17 970	1	

La Suède a aussi besoin, en commun avec le Danemark et la Norvège, d'une fréquence de la bande des 22 MHz pour contrôle d'exploitation à grande distance à l'échelon mondial dans le service mobile aéronautique (R).

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 93-F
8 février 1978
Original : espagnol

COMMISSION 4
COMMISSION 5

République du Paraguay

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

Présenter une demande de fréquences pour le contrôle d'exploitation à grande distance ainsi que pour les zones VOLMET

Afin de répondre à ses besoins présents et futurs, la République du Paraguay demande un jeu de fréquences qui répondent à ses besoins pour le contrôle d'exploitation et les zones VOLMET.

Annexe : 1

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ANNEXE

Annexe 2 à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386

1 PRG Administration	2 PRG Symbole désignant le pays

Formulaire à utiliser pour communiquer les besoins de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) [4]

(Voir le paragraphe 5 de la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386)

3 _____ Référence N°	4 _____ Date

Nombre d'allotissements demandés pour son introduction dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications						
5	6	7	8	9	10	11
Bande de fréquences (kHz)	ZLAMP	ZLARN	Subdivision de ZLARN	Zone VOLMET	Contrôle d'exploitation à grande distance	Remarques [3]
De – à	Symbole ZLAMP [1]	Symbole ZLARN [1]	Symbole subdivision de ZLARN [1]	Symbole zone VOLMET [1]	Symbole(s) [2]	
2 850 – 3 025					1 SAM-1 SAM-2	
3 400 – 3 500					1 SAM-1 SAM-2	
4 650 – 4 700					1 SAM-1 SAM-2	
5 450 – 5 480 (Rég. 2)						
5 480 – 5 680				1 AT-MET	1 ASAM-1 SAM 2	
6 525 – 6 685					1 SAM-1 SAM-2 CAR	
8 815 – 8 965				1 AT MET		
10 005 – 10 100					1 SAM-1 SAM-2 CAR	EU
11 275 – 11 400						
13 260 – 13 360					1 SAM-2 CAR EU	
17 900 – 17 970					1 ANA-3 CAR EU	

1) Inscrire dans chaque cas le symbole utilisé dans l'appendice 27 pour désigner la zone ou la subdivision de zone (dans le cas d'une subdivision de ZLARN) pour laquelle l'allotissement est demandé et le nombre d'allotissements demandés dans chaque bande de fréquences. Lorsque le pays ou la zone géographique (définis par un symbole désignant un pays) s'étend sur ou se trouve dans plus d'une zone aéronautique (ZLAMP, ZLARN, subdivision de ZLARN et/ou zone VOLMET), le nombre des fréquences demandées pour chacune des zones ou subdivisions de zone supplémentaires sera inscrit sur des formulaires distincts. Par exemple, l'administration d'un pays dont le territoire s'étend sur deux ZLAMP, cinq subdivisions de ZLARN et deux zones VOLMET, utilisera deux formulaires pour indiquer ses besoins pour les deux ZLAMP, pour deux des cinq subdivisions de ZLARN et pour les deux zones VOLMET; elle utilisera trois formulaires supplémentaires pour les trois autres subdivisions de ZLARN.

2) En cas de demandes pour le contrôle d'exploitation à grande distance, prière d'indiquer la zone (au moyen du ou des symboles utilisés dans l'appendice 27 pour désigner les ZLAMP) avec laquelle on envisage d'établir des communications.

3) Cette colonne est réservée aux renseignements qu'une administration peut souhaiter communiquer en plus des renseignements inscrits dans les colonnes 6 à 10. Utiliser au besoin une feuille de papier distincte.

4) Ce formulaire est à retourner dès que possible au Président du Comité international d'enregistrement des fréquences, Union internationale des télécommunications, 1211 Genève 20, Suisse. Il devra parvenir à cette adresse le *30 septembre 1977 au plus tard*.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 94-F
8 février 1978
Original : anglais

COMMISSION 5

République du Kenya

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

1. L'Administration du Kenya propose les fréquences suivantes pour les régions indiquées ci-après :

BANDES DE FREQUENCES	ZLAMP		ZLARN 7	SUBDIVISION DE ZLARN 7C	ZONE VOLMET AFI-MET	CONTROLE D'EXPLOITATION
	AFI	IND				
2 850- 3 025	1					1
3 400- 3 500	4	1			2	
4 650- 4 700	1					
5 480- 5 680	2	1	1	1		1
6 525- 6 685	2				2	1
8 815- 8 965	3	1		1		1
10 005-10 100	1		1		1	
11 275-11 400	1		1	1	1	
13 260-13 360	5	1				1
17 900-17 970	3	1			1	
21 870-22 000	2					1

Note : Les régions sont celles qui sont définies dans le Document 21 de l'OACI.

2. L'Administration de la République du Kenya appuie les propositions de la République de Maurice visant à remplacer la désignation de la ZLAMP 10 nouvellement créée, par la désignation ZLAMP-IN0 (voir le Document N° 33).

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 95-F
8 février 1978
Original : anglais

COMMISSION 5

République Unie de Tanzanie

PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

L'Administration de Tanzanie appuie la proposition formulée par l'Administration du Kenya dans le document N° 94 et concernant les fréquences suivantes dans la région indiquée dans le tableau ci-dessous :

Bande de fréquences (kHz)	ZLAMP		ZLARN 7	Subdivision de ZLARN 7C	Zone VOLMET AFI-MET	Contrôle d'exploitation
	AFI	INO				
2 850-3 025	1					1
3 400-3 500	4	1			2	
4 650-4 700	1					
5 480-5 680	2	1	1	1		1
6 525-6 685	2				2	1
8 815-8 965	3	1		1		1
10 005-10 100	1		1		1	
11 275-11 400	1		1	1	1	
13 260-13 360	5	1				1
17 900-17 970	3	1			1	
21 870-22 000	2					1

Nous approuvons en outre la proposition formulée par Maurice dans le document N° 33 et visant à remplacer la désignation ZLAMP IO par celle de ZLAMP INO, comme le propose l'OACI.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 96-F
8 février 1978
Original : anglais

COMMISSION 5

Danemark

BESOINS DE FREQUENCES POUR LE CONTROLE D'EXPLOITATION A GRANDE DISTANCE

En accord avec les délégations de la Norvège et de la Suède, les besoins de fréquences du Danemark pour le contrôle d'exploitation à grande distance, en vue d'une utilisation commune par le Danemark, la Norvège et la Suède (voir le Document N° 37), devraient être remplacés pour lire :

4,6 MHz	1
5,6 "	1
6,6 "	1
8,9 "	1
10,0 "	1
11,3 "	1
13,3 "	1
17,9 "	1
22,0 "	1

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 97-F
8 février 1978
Original : espagnol

COMMISSION 5

Espagne

PROPOSITION POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE

E/97/1 ADD

RECOMMANDATION N° ... AER 2

relative à l'inclusion de la bande 21 870 - 22 000 kHz dans le Plan d'allotissement de fréquences de l'Appendice 27(Rév.) au Règlement des radiocommunications

La Conférence administrative mondiale des radiocommunications pour le service mobile aéronautique (R), Genève, 1978,

Considérant

a) qu'il s'est révélé nécessaire de prévoir l'utilisation exclusive, pour les communications du service mobile aéronautique (R), de fréquences plus élevées que celles qui figurent actuellement dans le Plan d'allotissement des fréquences de l'Appendice 27(Rév.) au Règlement des radiocommunications;

b) qu'il existe une bande appropriée de 21 870 à 22 000 kHz, laquelle est actuellement attribuée au service mobile aéronautique (R) et au service fixe aéronautique, et que l'attribution de cette bande en exclusivité au service mobile aéronautique (R) permettrait de l'inclure dans le Plan d'allotissement des fréquences de l'Appendice 27(Rév.) aux fins susmentionnées;

c) que la décision de reconsidérer l'attribution de cette bande et d'envisager son inclusion dans l'Appendice 27 pourrait incomber à la Conférence administrative mondiale des radiocommunications de 1979,

A établi

un plan pour la bande 21 870 - 22 000 kHz et a spécifié les dispositions appropriées en vue de son inclusion dans l'Appendice 27 au Règlement des radiocommunications,

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

Recommande

1. que la Conférence administrative mondiale des radiocommunications (1979) tienne compte de la possibilité d'attribuer la bande 21 870 - 22 000 kHz en exclusivité au service mobile aéronautique (R) et que cette bande fasse en conséquence partie intégrante de l'Appendice 27(Rév.);

2. que les administrations soumettent à ce sujet des propositions à la Conférence administrative mondiale des radiocommunications de 1979.

Motifs : Pouvoir disposer dans la bande 21 870 - 22 000 kHz de voies attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R).

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 98-F
8 février 1978
Original : français

COMMISSION 5

République Gabonaise

BESOINS EN FREQUENCES

Bande de fréquence	Besoins en fréquences		Observations
	ZLAMP-AFI	ZLARN-4B	
1. 2 850 - 3 025			
2. 3 400 - 3 500			
3. 5 450 - 5 480	1	2	MET - VOLMET
4. 5 480 - 5 680	1		
5. 6 525 - 6 685	2	2	Contrôle d'exploitation
6. 8 815 - 8 965	1	2	idem
7. 10 005 - 10 100	1		
8. 11 275 - 11 400	1		
9. 13 260 - 13 360	1		
10. 17 900 - 17 970	2		
21 900 - 22 000	1		

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 99-F
8 février 1978
Original : anglais

COMMISSION 5

République Arabe du Yémen

ALLOTISSEMENT DE FREQUENCES POUR LA SUBDIVISION DE ZLARN 5A

Actuellement, une seule famille de fréquences est allotie à la subdivision de ZLARN 5A;

étant donné que la circulation aérienne, dans cette subdivision de zone qui couvre plusieurs pays, s'est considérablement accrue pendant la dernière décennie;

étant donné que, dans cette subdivision de zone, le terrain est constitué soit de vastes régions désertiques isolées, soit de régions montagneuses, et qu'il est donc économiquement impossible d'en assurer la couverture au moyen des ondes métriques;

étant donné que pour la sécurité de la circulation aérienne il est indispensable de couvrir, de jour et de nuit, cette zone au moyen de communications efficaces et exemptes de brouillage dans la gamme des ondes décamétriques;

nous demandons que la Conférence tienne compte des faits susmentionnés et prévoie l'allotissement d'une famille ou plusieurs familles supplémentaires de fréquences à la subdivision de ZLARN 5A.

AHMED ELZAGGAR
Chef de la délégation de la
République Arabe du Yémen

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° 100-F
8 février 1978
Original : anglais

COMMISSION 5

République Arabe du Yémen

DEMANDES DE FREQUENCES

La délégation de la République Arabe du Yémen soumet les demandes ci-jointes pour les ZLAMP et subdivisions de ZLARN, ainsi que pour le contrôle d'exploitation à grande distance.

Annexe : 1

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Pour des raisons d'économie, ce document n'a été tiré qu'en nombre restreint. Les participants sont donc priés de bien vouloir apporter à la conférence leurs documents avec eux, car il n'y aura que fort peu d'exemplaires supplémentaires disponibles.

ANNEXE

Annexe 2 à la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386

1 YEMEN, Rép. Arabe Administration	2 YEM Symbole désignant le pays

Formulaire à utiliser pour communiquer les besoins de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) 4)

(Voir le paragraphe 5 de la lettre-circulaire de l'IFRB N° 386)

3 _____ Référence N°	4 _____ Date

Nombre d'allotissements demandés pour son introduction dans l'appendice 27 au Règlement des radiocommunications						
5	6	7	8	9	10	11
Bande de fréquences (kHz)	ZLAMP	ZLARN	Subdivision de ZLARN	Zone VOLMET	Contrôle d'exploitation à grande distance	Remarques 3)
De – à	ME, NSA-2 Symbole ZLAMP 1)	Symbole ZLARN 1)	S'A Symbole subdivision de ZLARN 1)	Symbole zone VOLMET 1)	Symbole(s) 2)	
2 850 – 3 025						
3 400 – 3 500			1			
4 650 – 4 700			1			
5 450 – 5 480 (Rég. 2)						
5 480 – 5 680	ME, NSA-2(2)		1		1	NSA-1/2
6 525 – 6 685			1		1	NSA-1/2
8 815 – 8 965	ME, NSA-2(2)		1		1	ME
10 005 – 10 100					1	EU
11 275 – 11 400					1	EU ME
13 260 – 13 360	ME, NSA-2(1)				1	EU ME
17 900 – 17 970					1	EU NA 2

1) Inscrire dans chaque cas le symbole utilisé dans l'appendice 27 pour désigner la zone ou la subdivision de zone (dans le cas d'une subdivision de ZLARN) pour laquelle l'allotissement est demandé et le nombre d'allotissements demandés dans chaque bande de fréquences. Lorsque le pays ou la zone géographique (définis par un symbole désignant un pays) s'étend sur ou se trouve dans plus d'une zone aéronautique (ZLAMP, ZLARN, subdivision de ZLARN et/ou zone VOLMET), le nombre des fréquences demandées pour chacune des zones ou subdivisions de zone supplémentaires sera inscrit sur des formulaires distincts. Par exemple, l'administration d'un pays dont le territoire s'étend sur deux ZLAMP, cinq subdivisions de ZLARN et deux zones VOLMET, utilisera deux formulaires pour indiquer ses besoins pour les deux ZLAMP, pour deux des cinq subdivisions de ZLARN et pour les deux zones VOLMET; elle utilisera trois formulaires supplémentaires pour les trois autres subdivisions de ZLARN.

2) En cas de demandes pour le contrôle d'exploitation à grande distance, prière d'indiquer la zone (au moyen du ou des symboles utilisés dans l'appendice 27 pour désigner les ZLAMP) avec laquelle on envisage d'établir des communications.

3) Cette colonne est réservée aux renseignements qu'une administration peut souhaiter communiquer en plus des renseignements inscrits dans les colonnes 6 à 10. Utiliser au besoin une feuille de papier distincte.

4) Ce formulaire est à retourner dès que possible au Président du Comité international d'enregistrement des fréquences, Union internationale des télécommunications, 1211 Genève 20, Suisse. Il devra parvenir à cette adresse le *30 septembre 1977 au plus tard*.