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

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.

© International Telecommunication Union

V O L U M E I I I

R A P P O R T P R O V I S O I R E

ETABLI AU COURS DE SA PREMIERE SESSION

P A R L A

CONFERENCE INTERNATIONALE ADMINISTRATIVE

DES RADIOCOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES

D E G E N E V E (1 9 4 8)

AU SUJET DE

L'ETABLISSEMENT DU PLAN D'ATTRIBUTION DES FREQUENCES

DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE R

R E S O L U T I O N

concernant la suspension temporaire
des travaux de la Conférence
relatifs à l'établissement d'un plan d'attribution des fréquences
du service mobile aéronautique R.

LA CONFERENCE internationale administrative des Radiocommunications aéronautiques de Genève (1948),

CONSIDERANT :

1. que le plan définitif d'attribution des fréquences des bandes du service mobile aéronautique R devrait satisfaire aussi parfaitement que possible les besoins de toutes les catégories de ce service;

2. qu'un accord unanime existe entre les délégations participant à la Conférence pour que les besoins des lignes aériennes mondiales principales * et ceux des lignes aériennes régionales et nationales soient examinés et pour qu'ils soient satisfaits dans la même mesure;

3. que, d'après les études faites par la Conférence et les informations dont elle dispose, la portion du spectre allouée au service mobile aéronautique R ne suffit pas pour permettre, sans une étude complémentaire, de satisfaire pleinement tous les besoins de ce service;

4. qu'il a été possible d'étudier en détail les besoins des lignes aériennes mondiales principales et de satisfaire dans une large mesure leurs besoins minimum dans le projet de plan établi, tandis que la tentative faite pour satisfaire les besoins déclarés des lignes régionales et nationales avec les fréquences restantes et au moyen de la répétition des fréquences des lignes aériennes mondiales principales n'a pas donné de résultats satisfaisants;

5. que, au sujet des besoins des lignes aériennes régionales et nationales, la Conférence ne dispose pas de certaines informations essentielles, notamment celles qui ont trait à la possibilité de coordonner l'usage des fréquences dans les pays ou régions limitrophes; la nécessité de disposer de ces informations ne lui est, en effet, devenue évidente qu'au moment où elle a entrepris l'attribution des fréquences aux lignes aériennes mondiales principales, aux lignes régionales et aux lignes nationales. Elle n'est, par conséquent, pas en état, à l'heure actuelle, de déterminer les besoins des lignes régionales et nationales avec le même degré de précision que les besoins des lignes aériennes mondiales principales;

---

* Une ligne aérienne mondiale principale est une ligne de grande longueur, comprenant un ou plusieurs tronçons, dont le caractère est essentiellement international, qui s'étend sur plusieurs pays et qui exige des communications à longue distance.

Une zone de passage des lignes aériennes mondiales principales 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 même familles de fréquences.

6. que, faute de ces renseignements essentiels, les besoins des lignes aériennes régionales et nationales n'ont pu être correctement évalués par rapport à ceux des lignes aériennes mondiales principales;

7. que les renseignements indispensables mentionnés au paragraphe 5 ne pourront pas être obtenus tant que les administrations n'auront pas coordonné leurs besoins en fréquences à l'intérieur de chaque région en tenant compte, non seulement de l'usage actuel des ondes hectométriques, des ondes décamétriques dans les bandes partagées, et des ondes métriques, mais encore des possibilités que cet emploi procurera dans le futur;

8. que, en raison du paragraphe qui précède, la Conférence ne se trouve pas actuellement en état d'établir, notamment pour les bandes des fréquences les plus basses, un plan définitif qui soit acceptable pour tous les membres de l'Union et qui satisfasse équitablement les besoins de l'exploitation de tous les genres de services aériens;

9. que la Conférence, réunie en vertu de la résolution adoptée par la Conférence Internationale Administrative des Radiocommunications (1947), relative à l'établissement de la nouvelle liste internationale des fréquences, est la seule qui soit habilitée à établir un plan d'attribution des fréquences dans les bandes exclusives du service mobile aéronautique R, comprises entre 2850 et 18030 kc/s;

DECIDE :

10. a) de ne prendre actuellement aucune décision définitive sur l'ensemble des documents de la Conférence relatifs à la préparation d'un plan d'attribution des fréquences des bandes du service mobile aéronautique R;

b) de suspendre temporairement ses travaux à la date du 25 septembre 1948;

c) de se réunir de nouveau à Genève, le 31 juillet 1949;

d) d'établir, au cours de sa seconde session, un plan définitif d'attribution des fréquences des bandes du service mobile aéronautique R;

11. a) de transmettre aux administrations les documents énumérés au paragraphe 12, à titre d'indication sur les résultats provisoires obtenus pendant la première session de la Conférence;

b) de transmettre, à titre d'information, les mêmes documents à l'OACI, afin que cette organisation puisse prendre à leur sujet toutes mesures appropriées, notamment celles qui sont indiquées au paragraphe 15;

INVITE les administrations :

12. a) à considérer les documents Nos 199 (révisé), 206 (revisé), 239, 241, 242 (révisé), 249, 250, 265, 266, 284 (revisé) et accompagné d'une carte (revisée), comme contenant le projet de plan fondé sur les principes qu'ils renferment. Il est à noter que ce projet de plan n'engage aucune administration; et que la Conférence n'a adopté provisoirement les documents correspondants que pour soumettre à l'examen des administrations les résultats atteints au cours de la première session;

b) à considérer les documents Nos 2, 18, 21 (annexe seulement), 28, 30, 33, 248, comme contenant d'autres principes et d'autres méthodes qui sont susceptibles de fournir d'autres solutions du problème, mais qui n'ont pas été appliqués en pratique, parce qu'ils n'ont pas été adoptés par la Conférence au cours de sa première session;

c) à considérer les documents Nos 1 (avec addendum), 4 (déclaration de la délégation française), 34, 65, 67, 71 (accompagné de l'annexe 4 du document 198), 72, 110, 142, 145, 154, 169, 192, 211, 216, 218, 219 (révisé), 226, 240, 243, 258, 259, 273 (corrigendum du paragraphe 5 seulement), 274, 275, 276, 277, 286, 315 (paragraphes 4.1 à 4.4), ainsi que les procès-verbaux des séances plénières à partir de la 11e séance incluse, comme constituant une documentation générale sur les idées prises ou susceptibles d'être prises en considération pour déterminer les principes et méthodes d'établissement d'un plan;

13. a) à examiner les résultats obtenus par la Conférence au cours de sa première session;

b) à étudier les documents énumérés au paragraphe 12 et en déduire les principes de base, les méthodes de travail et les normes numériques susceptibles d'être pris en considération au cours de la seconde session de la Conférence;

c) à coordonner, dans toute la mesure du possible, compte tenu des opinions diverses exprimées au cours de la première session de la Conférence, les résultats de leurs études avec ceux des autres administrations intéressées aux mêmes questions sur le plan mondial, régional ou national, soit à l'occasion de conférences tenues sous l'égide de l'U.I.T. ou de l'O.A.C.I., soit à l'occasion d'autres conférences, soit, si nécessaire, en concluant des accords provisoires;

d) à prendre elles-mêmes toutes mesures nécessaires au sujet des conférences ou autres réunions qu'il serait désirable de convoquer pendant la suspension des travaux de la Conférence. Celle-ci estime, en effet, ne pas être en mesure de prédéterminer les possibilités à ce sujet;

14. à recommander aux conférences régionales, qui seront tenues conformément aux paragraphes 13 c) et 13 d), d'entreprendre des études en vue de déterminer et de coordonner les besoins en fréquences des services aériens régionaux et nationaux de chacun des pays contenus dans la région. Ces conférences devront limiter à cet effet, leur champ d'action aux bandes de fréquences adaptées aux

distances correspondant à ces genres de services. De plus, elles devront tenir compte de la nécessité d'utiliser pleinement les possibilités du spectre radioélectrique, en appliquant notamment les dispositions du No 373 du Règlement des Radiocommunications (1947);

INVITE l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale :

15. a) à étudier la partie du projet de plan qui concerne les lignes internationales de ses Etats-Membres, en tenant compte de l'ensemble des documents énumérés au paragraphe 12;

b) à tenter, tenant compte de ce que les besoins des lignes régionales et nationales sont élevés, de réduire au minimum les besoins des lignes aériennes mondiales principales en appliquant les méthodes de coordination les plus appropriées;

c) à établir, tenant compte de ce qui précède, un projet de plan d'attribution des fréquences aux services aériens internationaux de ses Etats-Membres;

INVITE les administrations :

16. à adresser au Secrétaire général de l'Union, en vue des travaux de la seconde session de la Conférence :

- les renseignements sur leurs besoins minimum en fréquences dans les bandes allouées au service mobile aéronautique R; ceux-ci devront être révisés, en tenant compte de la situation difficile qui résulte des travaux de la Conférence au cours de sa première session, et coordonnés, là où le besoin s'en fera sentir, avec ceux des autres administrations intéressées, soit au moyen de Conférences régionales, soit de toute autre manière;

- toutes suggestions d'amendements qu'elles estimeront devoir apporter au projet de plan visé au paragraphe 12 a), ou toutes propositions concernant les principes et méthodes permettant d'établir un plan définitif d'attribution des fréquences des bandes du service mobile aéronautique R;

- les renseignements qui sont énumérés dans l'annexe à la présente résolution et que la Conférence considère comme indispensables pour pouvoir traiter sur un pied d'égalité les besoins des lignes aériennes mondiales principales, des lignes régionales et des lignes nationales;

INVITE

17. les Conférences régionales visées au paragraphe 14 à adresser au Secrétaire général de l'Union, les résultats de leurs études, ainsi que toutes suggestions utiles concernant les amendements susceptibles d'être apportés au projet de plan visé au paragraphe 12 a), ou concernant les principes et méthodes susceptibles d'être utilisés pour établir un nouveau plan coordonné pour l'attribution des fréquences des bandes du service mobile aéronautique R;

18. l'O.A.C.I. à adresser au Secrétaire général de l'Union le résultat des travaux envisagés au paragraphe 15;

19. les administrations, les Conférences régionales et l'O.A.C.I. à faire parvenir au Secrétaire général de l'Union, le 30 juin 1949 au plus tard, la documentation visée aux paragraphes 16, 17 et 18.

ANNEXE

Renseignements à fournir par les Administrations en vue de la seconde session de la Conférence

(Voir les paragraphes 16 et 19 de la Résolution)

Certains renseignements et certaines statistiques seront nécessaires à la Conférence au cours des travaux de sa seconde session. Les administrations sont invitées à faire parvenir ces informations au Secrétaire général de l'Union le 30 juin 1949 au plus tard.

Ces informations devront être présentées sur les "formules Aér.1" dont le modèle est ci-joint, et conformément aux instructions qui l'accompagnent.

Les informations demandées sont les suivantes :

1. Statistiques relatives aux services aéronautiques.

(Les renseignements énumérés dans les alinéas suivants ne doivent pas être fournis pour les services aéronautiques exploités uniquement, soit dans les bandes hectométriques, soit dans les bandes métriques, soit dans les deux).

a) Amendements * à apporter aux tableaux I et II du document Aér.No 71. Ces amendements ne doivent concerner que les services existant au 3 juin 1949, et les principaux services supplémentaires dont on prévoit la mise en exploitation avant le 3 septembre 1949.

b) Pourcentage des parcours en milles des lignes nationales ** utilisant des fréquences attribuées aux lignes internationales (lignes régionales, ou lignes aériennes mondiales principales).

c) Schéma indiquant les lignes aériennes nationales, leurs points de départ et d'arrivée, ainsi que la fréquence des vols et les horaires publiés, ou un indicateur général, au cas où celui-ci contient les renseignements dont il est question ci-dessus.

* Ces renseignements devront être présentés sous la forme indiquée dans le doc. 71, contenu dans le présent volume.

** Le terme "national" s'applique au cas des lignes aériennes exploitées uniquement à l'intérieur des limites territoriales d'un Etat.

2. Statistiques relatives aux stations aéronautiques (régionales et nationales seulement).

(Les renseignements énumérés dans les alinéas suivants doivent être fournis uniquement pour les services aéronautiques exploités dans les bandes décamétriques allouées au service mobile aéronautique R. Ils ne doivent pas comprendre les besoins en fréquences des contrôles d'approche et d'aérodrome, dont le projet de plan d'attribution a déjà prévu la satisfaction).

a) Nom de la station, emplacement de l'émetteur, portée utile et nature du service exécuté à l'aide de chaque fréquence, en indiquant pour chacune de celles-ci le nombre horaire moyen des communications pendant les périodes de pointe, la durée moyenne de ces communications, la classe d'émission et le mode d'exploitation utilisés (par exemple A3, A1 simplex, A1 simplex sur voies adjacentes *** ou tout autre système).

b) Puissance fournie à l'antenne sur les fréquences qui sont utilisées :

- exclusivement pour l'exploitation nationale actuelle,
- pour l'exploitation régionale actuelle (y compris les fréquences à usage régional utilisées également pour les services nationaux).

c) Ordre de grandeur de chacune des fréquences demandées ****, en mentionnant si cette fréquence est désirée :

- pour un service continu,
- pour un service de jour seulement,
- pour un service de nuit seulement.

d) Les renseignements concernant les fréquences utilisées pour la diffusion des informations météorologiques destinées aux aéronefs. On doit indiquer si la fréquence est utilisée par un réseau et, en pareil cas, joindre une copie du schéma du réseau.

e) Tous les renseignements supplémentaires jugés nécessaires.

*** Dans le système d'exploitation simplex sur voies adjacentes, la fréquence utilisée pour les émissions de la station terrestre diffère légèrement de celle qu'utilise, pour ses émissions, la station d'aéronef, la différence ne dépassant jamais 5 kc/s.

**** L'ordre de grandeur des fréquences en mégacycles doit comporter le premier chiffre décimal. Mentionner les ordres de grandeur des fréquences d'après les bandes allouées au service mobile aéronautique R. (Règlement des Radiocommunications, 1947).

Des formules Aér 1 blanches sont envoyées aux administrations sous pli séparé. Le Secrétariat général de l'Union Internationale des Télécommunications, à Genève, enverra sur demande, des formules supplémentaires dont pourraient avoir besoin les administrations.

CONFERENCE INTERNATIONALE ADMINISTRATIVE
DES RADIOCOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES

GENEVE, 1948.

INSTRUCTIONS
POUR L'ETABLISSEMENT DES FORMULES AER 1.

I. Recommandations générales.

Pour éviter les erreurs, il est instamment recommandé d'écrire les informations demandées en lettres "capitales d'imprimerie" ou mieux en caractères dactylographiés.

Les en-têtes des formules No Aér.1 doivent être complétées par chaque administration :

1) indication du nom du pays,
2) indication du numéro de pagination de la formule (numérateur),
3) indication du nombre total de feuilles (dénominateur).

II. Recommandations particulières.

Elles concernent les informations devant figurer dans chaque colonne :

Colonnes	Indications à porter
1 a	Cette colonne devant être remplie par la Conférence, les administrations sont priées de ne rien y inscrire.
1 b	Numérotation classificative de 1 à ..... n, par ordre croissant des différentes fréquences désirées par les administrations pour leurs services nationaux (y compris les fréquences régionales utilisables également pour les services nationaux et à l'exclusion des fréquences des contrôles d'approche et d'aérodrome). Un numéro de classification doit être affecté à chaque fréquence et, dans le cas où une même fréquence est demandée pour plusieurs stations, son numéro sera répété autant de fois qu'il y aura de stations considérées, mais en le faisant suivre d'une lettre (majuscule) supplétive différente : Exemple : 4 A - (caractérisant la 1re station utilisant la fréquence numéro 4) 4 B - (do la 2me do do) 4 C - (do la 3me do do) 4 D - (do la 4me do do)

Ordre de grandeur des fréquences désirées.

Indication de l'ordre de grandeur de chaque fréquence désirée en Mc/s, précisé jusqu'au premier chiffre décimal (Ex : 3,6 Mc/s).

Cette indication doit se rapporter à l'ordre de grandeur des fréquences figurant dans les bandes allouées au service mobile aéronautique R (Atlantic City 1947), et non pas à celui des fréquences actuellement en usage.

Cette indication est à porter :

2 a - lorsque la fréquence sera utilisée pendant 24 heures;

2 b - lorsque la fréquence sera utilisée pendant le jour seulement;

2 c - lorsque la fréquence sera utilisée pendant la nuit seulement.

Puissance dans l'antenne (porteuse moyenne).

Indication, en kW, de la puissance fournie à l'entrée de l'antenne :

3 a - si l'utilisation de la fréquence est prévue seulement pour le service national;

3 b - si l'utilisation de la fréquence est prévue simultanément dans les services nationaux et régionaux.

Station.

4 a Nom de l'aéroport desservi par la station qui utilisera la fréquence désirée ou une fréquence commune à plusieurs stations.

Si cette fréquence doit être également utilisée par des stations de pays voisins, memtion en sera faite colonne 9 (si l'administration intéressée en a connaissance) :

Ex : Fréquence No. (de la colonne 1 b) également utilisée par station de : ..... (localité et pays).

4 b et 4 c Coordonnées approximatives de l'émetteur en degrés et minutes (méridien de Greenwich) des latitudes et longitudes, sauf pour les stations de radionavigation pour lesquelles les positions seront indiquées, si possible, en degrés, minutes et secondes.

Portée de service.

5. Indication, en kilomètres, pour chaque station, de la portée de service.

Nature du service.

6. A mentionner clairement; par exemple :

- contrôle de zone;
- contrôle de région;
- diffusion météorologique, etc.

Classe d'émission et méthode de transmission.

7. A exprimer clairement. Si une abréviation quelconque est employée, donner son explication sur une annexe jointe au recueil de formules Aér. 1 :

Ex : A3
A1 simplex
A1 simplex sur voies adjacentes, etc.

Note : Par système A1 simplex sur voies adjacentes, on entend celui dans lequel la fréquence utilisée pour les émissions sol-air est légèrement différente de celle utilisée pour les émissions air-sol, la séparation ne dépassant jamais 5 kc/s.

Communications.

8 a Indication du nombre moyen de communications effectuées pendant une heure, au cours des périodes de pointe (air-sol ou sol-air). A fournir indépendamment des conditions de vol VFR ou IFR, pourvu que le chiffre indiqué se rapporte à une période de pointe.

8 b Le chiffre (en secondes) de la durée moyenne des communications doit correspondre aux conditions mentionnées pour l'établissement de la colonne 8 a.

Observations.

9. Y inclure toutes les informations complémentaires utiles, telles que :

- noms des stations de pays voisins appelés à utiliser la même fréquence (si le fait est connu);
- renseignements additionnels concernant les services météorologiques (horaires, etc.) etc.

Form. Aer. 1

ESTACIONES DEL SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO R
STATIONS DU SERVICE MOBILE AÉRONAUTIQUE R
STATIONS OF AERONAUTICAL MOBILE R SERVICE

Pais / Pays / Country (1): FRANCE

Numero de serie / Numéro de série / Serial number		Orden de frecuencias deseado (Mc/s) / Ordre de grandeur des fréquences désiré (Mc/s) / Order of frequencies desired (Mc/s)			Potencia en la antena (kW) / Puissance dans l'antenne (kW) / Power delivered to antenna (kW)		ESTACION / STATION / STATION			Alcance de servicio (km) / Portée de service (km) / Service range (km)	Naturaleza del servicio / Nature du service / Nature of service	Clase de emisión y sistema de operación / Classe d'émission et méthode d'exploitation / Class of emission and method of operation	Contactos durante el periodo de cresta / Communications pendant la période de pointe / Contacts during peak period		Observaciones e informaciones complementarias / Observations et informations complémentaires / Remarks and additional information
Conferencia / Conférence / Conference	Administración / Administration / Administration	Para uso continuo / Pour une utilisation continue / For continuous use	Para uso diurno solamente / Pour une utilisation de jour seulement / For daytime use only	Para uso nocturno solamente / Pour une utilisation de nuit seulement / For night time use only	Servicio nacional / Service national / Domestic Service	Servicio regional / Service régional / Regional service	Nombre del aeropuerto / Nom de l'aéroport / Name of airport	Latitud / Latitude / Latitude	Longitud / Longitude / Longitude				Promedio por horas / Nombre moyen par heure / Average number per hour	Duración media (segundos) / Durée moyenne en secondes / Average duration (seconds)	
1a	1b	2a	2b	2c	3a	3b	4a	4b	4c	5	6	7	8a	8b	9
	1 A	2,9			0,5		ORLY (PARIS)	48° 43' N	02° 17' E	600	AREA CONTROL	A 1 SIMPLEX	13	14	
	1 B		2,9		0,4		BRON (LYON)	45° 42' N	04° 56' E	200	" "	" "	9	25	
	2			3,0		1,0	LE BOURGET (PARIS)	48° 57' N	02° 35' E	900	METEO BROADCAST	A 1	14	35	AT HOURS: 2000, 2200, 2400, 0200, 0400, 0600 H. (See attached schedule) *
	3 A	3,5			0,3		ORLY (PARIS)	48° 43' N	02° 17' E		AREA CONTROL	A 3	10	25	FREQ. 3 ALSO USED BY THE FOLLOWING
	3 B	3,5			0,3		DIJON	47° 17' N	05° 04' E		" "	A 3	5	35	STATIONS: LONDON - DAKAR (SENEGAL)
	3 C	3,5			0,3		BORDEAUX	44° 50' N	00° 42' E		" "	A 3	8	46	AND PORT LYAUTEY (MOROCCO) **
	3 D	3,5			0,3		ISTRES (MARSEILLE)	45° 30' N	04° 55' E		" "	A 3	9	55	
	4		4,6			1,5	ORLY (PARIS)	48° 43' N	02° 17' E		REG. CONTROL	A 1	11	35	FREQ. 4 ALSO USED BY THE STATIONS OF LONDON AND LISBON (CTV) ***

* AUX HEURES : 2000, 2200, 2400, 0200, 0400, 0600 H. (voir l'horaire annexé).

** LA FRÉQUENCE 3 EST ÉGALEMENT UTILISÉE PAR LES STATIONS SUIVANTES : LONDRES-DAKAR (SÉNÉGAL) ET PORT LYAUTEY (MAROC).

*** LA FRÉQUENCE 4 EST ÉGALEMENT UTILISÉE PAR LES STATIONS DE LONDRES ET DE LISBONNE (CTV).

* A LAS HORAS SIGUIENTES 2000, 2200, 2400, 0200, 0400, 0600 H. (véase el horario adjunto).

** LA FRECUENCIA 3 ES UTILIZADA TAMBIEN POR LAS ESTACIONES : LONDRES-DAKAR (SENEGAL) Y PORT LYAUTEY (MARRUECOS).

*** LA FRECUENCIA 4 ES UTILISADA TAMBIEN POR LAS ESTACIONES DE LONDRES Y LISBOA (CTV).

Cette couverture contient les documents suivants, énumérés au paragraphe 12.a. du Rapport provisoire (Volume III) :

Document Aér.N°

199 - (revisé) Commission 6 - Description des limites des zones Hémisphère Est.

206 - (revisé) Commission 6 - Délimitation des zones de passage des routes aériennes régionales et nationales pour l'Hémisphère Ouest.

239 - Commission 6 - Groupe de Propagation - Rapport N° 3 - Plan I, Partie I, Assignation multiple des fréquences entre les zones des routes aériennes mondiales principales etc.

241 - Commission 6 - Carte des zones des lignes aériennes régionales et nationales.

242 - Commission 6 - Rapport final du Groupe de travail chargé d'établir la situation définitive des besoins en fréquences des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales ainsi que des besoins régionaux et nationaux de l'Hémisphère Est.

249 - Commission 6 - Groupe de Propagation - Rapport N° 4.

250 - Commission 6 - Groupe de Propagation - Rapport N° 5.

265 - Commission 6 - Plan I comprenant de nouvelles assignations de fréquences utilisées par des stations émettant à puissance réduite.

266 - Commission 6 - Cinquième rapport du Groupe spécial de l'Hémisphère Ouest - Plan d'attribution de fréquences R (1 kw et 200 w).

284 - (revisé) -Commission 6 - Zones de passage des lignes aériennes mondiales principales.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No 199-F
(Révisé)
11 août, 1948
COMMISSION 6

Description des limites des Zones

Hémisphère Est

Ce document indique les limites des Zones définies pour l'Hémisphère Est par le Groupe de travail compétant, aux fins d'établissement d'un plan d'assignation de fréquences.

1. ZONE 1.

Elle est délimitée par une ligne qui, partant du Pôle Nord, passe par les points suivants:

70° N,	10° O,
40° N,	50° O,
30° N,	37° O,
30° N,	10° O

et longe ensuite les côtes de l'Afrique du Nord en passant par Casablanca, Tanger, Alger, Tunis, Tripoli, Benghazi, jusqu'à la frontière entre la Libye et l'Egypte, pour de là rejoindre le Caire, puis se diriger vers l'est en suivant le parallèle, jusqu'à son intersection avec le 40ème méridien E, longer ce méridien en direction du nord jusqu'à la côte méridionale de la Mer Noire, et de là, suivre en direction de l'ouest, la côte turque de la Mer Noire jusqu'à son point d'intersection avec le 30ème méridien E, pour ensuite longer ledit méridien jusqu'à la frontière de la Roumanie et de l'U.R.S.S., se confondre à partir de ce point avec la frontière de l'U.R.S.S. et des pays suivants: Roumanie, Hongrie, Tchécoslovaquie, Pologne, avant de suivre la côte soviétique de la Mer Baltique, jusqu'à la frontière finno-soviétique, et à partir du point situé à 70° de lat. N et à 32° de long. E, rejoindre le Pôle Nord -

1.1 Subdivision 1A

Cette subdivision est délimitée par une ligne partant du point situé à:

65° N, 26° O

passant par les points situés à

40° N,	50° O
40° N,	13° O
60° N,	13° O
60° N,	26° O,

puis rejoignant son point de départ.

1.2 Subdivision 1B

La ligne délimitant cette subdivision part du Pôle Nord, passe par les points suivants:

70° N,	10° O
65° N,	26° O
60° N,	26° O
60° N,	13° O
50° N,	13° O,

puis se dirige vers l'Est à travers les eaux territoriales se trouvant entre les Iles de la Manche et la côte française, suit la frontière Nord-Est de la France, en longeant la Belgique, le Luxembourg et l'Allemagne, puis la frontière germano-suisse, pour passer ensuite par le Canal de Kiel après avoir longé la ligne de démarcation entre les Zones d'occupation orientale et occidentale de l'Allemagne et de l'Autriche et touché la frontière ouest de la Tchécoslovaquie; de Kiel, elle suit le parallèle jusqu'au point situé à 55° N et 4° E, pour, de là, rejoindre le Pôle Nord.

1.3 Subdivision 1C

La ligne délimitant cette subdivision part du Pôle Nord, passe par le point situé à 55° N, 4° E, puis par le Canal de Kiel, se dirige ensuite vers le sud, en longeant la ligne de démarcation entre les zones d'occupation orientale et occidentale de l'Allemagne, puis la frontière occidentale de la Tchécoslovaquie jusqu'à la ligne de démarcation entre les zones d'occupation orientale et occidentale de l'Autriche, pour se diriger ensuite vers l'est en suivant les frontières méridionales de l'Autriche et de la Hongrie, atteindre le point d'intersection des frontières de la Hongrie, la Roumanie, et des anciennes frontières de la Tchécoslovaquie, suivre la frontière séparant l'URSS de la Tchécoslovaquie et de la Pologne, longer la côte soviétique de la Mer Baltique jusqu'à la frontière finno-soviétique, et, après avoir passé par le point situé à

70° N, 32° E,

rejoindre le Pôle Nord.

1.4 Subdivision 1D

La ligne délimitant cette subdivision part du point d'intersection des frontières de la Hongrie, de la Roumanie, et des anciennes frontières de la Tchécoslovaquie, se dirige vers l'Ouest en suivant les frontières méridionales de la Hongrie et de l'Autriche pour longer ensuite la frontière italo-suisse, puis la frontière franco-italienne jusqu'à la Méditerranée, et de là passer par les points situé à

43° N, 10° E
41° N, 10° E
41° N, 7° E,

elle suit ensuite le 7ème méridien Est jusqu'à la côte nord-africaine, et longe cette côte en passant par Tunis, Tripoli et Benghazi, jusqu'à la frontière séparant la Libye et l'Egypte, arrive au Caire puis suit le parallèle du Caire jusqu'au 40ème méridien Est, longe ce méridien, en direction du nord, jusqu'à la côte méridionale de la Mer Noire, de là se dirige vers l'ouest le long de la côte turque de la Mer Noire pour atteindre le 30ème méridion Est, et le suivre jusqu'à la frontière roumano-ukrainienne, puis longe cette frontière pour venir rejoindre son point de départ (point d'intersection des frontières de la Hongrie, de la Roumanie et des anciennes frontières de la Tchécoslovaquie).

1.5 Subdivision 1E

La ligne délimitant cette subdivision part du point situé à

50° N, 13° O,

passe par les points situés à

40° N, 13° O
40° N, 50° O
30° N, 37° O
30° N, 10° O,

puis suit la côte nord-africaine, en passant par Casablanca, Tanger et Alger, jusqu'au point situé à

43° N, 10° E,

de là elle gagne la frontière franco-italienne; elle suit alors celle-ci, puis les frontières italo-suisse, germano-suisse, franco-allemande, puis la frontière franco-belge jusqu'à la Mer du Nord, se dirige ensuite vers l'ouest, en suivant la côte française, traverse les eaux territoriales des Iles de la Manche et de la côte française pour aller rejoindre son point de départ (50° N, 13° O).

2. ZONE 2.

Cette zone est délimitée par une ligne qui part du Pôle Nord, passe par le point situé en

70° N, 32° E,

et de ce point, suit la frontière finno-soviétique jusqu'à la côte de la Mer Baltique, et longeant les eaux territoriales soviétiques de la côte de la Mer Baltique jusqu'à la frontière polono-soviétique, et de là poursuit le long des frontières de l'U.R.S.S. et des pays suivants: Pologne, Tchécoslovaquie, Hongrie et Roumanie, jusqu'à l'intersection du 30ème méridien E et de la côte de la Mer Noire. Elle longe ensuite ce méridien jusqu'à la côte turque de la Mer Noire, court le long de cette ligne côtière jusqu'aux frontières séparant l'U.R.S.S. de la Turquie et de l'Iran, et le long de cette frontière jusqu'à un point situé à 49° de lat. N et à 88° de long. E (à l'intersection des frontières de la Mongolie, de la Chine et de l'U.R.S.S.) et de ce dernier point ladite ligne longe le 88ème méridien de long. E jusqu'au

55° de lat. N, 88° de long. E et du
55° de lat. N, 60° de long. E

et rejoint le Pôle Nord.

2.1 Subdivision 2A

La ligne qui délimite cette subdivision part du Pôle Nord, passe par le point situé à

70° N, 32° E,

suit ensuite la frontière finno-soviétique jusqu'à la côte de la Mer Baltique, puis longe les eaux territoriales soviétiques jusqu'au point situé à

55° N, 20° E,

pour suivre alors le 55ème parallèle jusqu'à sa rencontre avec le 60ème méridien Est, et de là rejoindre le Pôle Nord.

2.2 Subdivision 2B

La ligne délimitant cette subdivision part du point situé à

55° N, 88° E

passe par les points situés à

55° N, 60° E,
47° N, 53° E,

longe ensuite la côte orientale de la Mer Caspienne jusqu'à la frontière irano-soviétique, puis se dirige vers l'Est le long de la frontière méridionale de l'URSS jusqu'au point situé à 49° N, 88° E (point d'intersection des frontières de la Mongolie, de la Chine et de l'URSS), pour de là suivre le 88ème méridien E et rejoindre son point de départ (55° N, 88° E)

2.3 Subdivision 2C

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui part du point situé à

55° N, 60° E,

passe par le point situé à

55° N, 20° E,

se dirige vers le Sud le long de la frontière séparant l'URSS de la Pologne, puis longe les frontières séparant l'URSS des pays suivants : Pologne, Tchécoslovaquie, Hongrie et Roumanie, cela jusqu'à la côte de la Mer Noire au 30ème méridien Est; elle suit alors ce méridien jusqu'à la côte turque de la Mer Noire, longe ensuite cette côte jusqu'à la frontière caucasienne turco-iranienne, puis la côte méridionale de la Mer Caspienne, puis se dirige vers le nord en longeant la côte orientale de la Mer Caspienne et passe par le point situé à

47° N, 53° E,

avant de rejoindre son point de départ.

3. ZONE 3.

La ligne de démarcation de cette zone part du Pôle Nord et passe par les points suivants:

55° N,	60° E
55° N,	88° E

et de là jusqu'à un point situé sur les 49° de lat. N et 88° de long.E (soit à l'intersection des frontières de la Mongolie, de la Chine et de l'U.R.S.S.), ensuite, cette ligne longe les frontières de la Mongolie et de la Chine, de la Chine et de l'U.R.S.S. jusqu'à la côte et suit la ligne de démarcation des eaux territoriales japonaises et soviétiques jusqu'aux points situés à

43° N,	147° E,
50° N,	165 E,
65° N,	170° O,

et se termine au Pôle Nord.

3.1 Subdivision 3A

Cette subdivision est délimitée par une ligne partant du Pôle Nord, passant par les points situés à

55° N,	60° E
55° N,	88° E
60° N,	88° E
60° N,	110° E,

pour venir rejoindre le Pôle Nord.

3.2 Subdivision 3B

Cette subdivision est délimitée par une ligne partant du Pôle Nord, passant par les points situés à

60° N,	110° E
60° N,	147° E
43° N,	147° E
50° N,	165° E
65° N,	170° O

pour venir rejoindre le Pôle Nord.

3.3 Subdivision 3 C

La ligne délimitant cette subdivision part du point situé à

60° N, 83° E,

passe par un point situé à 49° N, 88° E (point d'intersection des frontières de la Mongolie, de la Chine et de l'URSS), longe la frontière sino-mongole, puis la frontière sino-soviétique jusqu'à la côte, puis la ligne de démarcation des eaux territoriales de l'URSS et du Japon jusqu'au point situé à

43° N, 147° E,

pour passer ensuite par le point situé à

60° N, 147° E

et, de là, rejoindre son point de départ (60° N, 88° E).

4. ZONE 4.

La ligne délimitant cette zone part du point situé à 30° de lat. N et à 39° de long. O, passe par ceux situés à

10° N, 20° O,
05° S, 20° O,
05° S, 23° E,

et de ce point suit la frontière septentrionale du Congo belge, le territoire de Kabinda excepté, longe celle de l'Afrique équatoriale française et du Soudan anglo-égyptien, et de là se dirige vers le nord le long de la frontière occidentale du Soudan anglo-égyptien; et à partir de là, cette ligne suit la frontière occidentale de l'Egypte, continue vers le nord jusqu'à la Méditerranée et emprunte la bordure des côtes méditerranéenne et atlantique de l'Afrique du Nord jusqu'à un point situé à 30° de lat. N et 10° de long.O et de là rejoint le point situé à 30° de lat. N et 39° long.O, point limite de ladite zone.

4.1 Subdivision 4 A

La ligne délimitant cette subdivision part du point situé à

30° N, 37° O,

passe par les points situés à

21° N, 31° O
12° N, 22° E

atteint la frontière séparant le Soudan anglo-égyptien de l'Afrique équatoriale française, monte vers le Nord en suivant la frontière occidentale du Soudan anglo-égyptien, puis, se dirige vers le Nord en suivant la frontière

occidentale de l'Egypte jusqu'à la Méditerranée, pour alors longer la côte nord-africaine de la Méditerranée et la côte Atlantique jusqu'au point situé à 30° N et 10° O, et, de là, se dirige vers l'Ouest pour rejoindre son point de départ (30° N, 37° O).

4.2 Subdivision 4 B

La ligne délimitant cette subdivision part du point situé à

21° N, 31° O

passe par les points situés à

10° N, 20° O
05° S, 20° O
05° S, 12° E,

longe la frontière septentrionale du Congo belge, à l'exception du territoire de Kabinda, jusqu'au point d'intersection des frontières du Congo belge, du Soudan anglo-èqyptien et de l'Afrique équatoriale française, puis passe par le point situé à

12° N, 32° E,

pour venir rejoindre son point de départ (21° N, 31° O).

5. ZONE 5.

Elle est délimitée par une ligne qui part du point situé au

41° de lat. N et au 40° de long.E, puis passe par le point

37° de lat. N et au 40° de long.E,

suit ensuite la frontière turco-syrienne jusqu'à la côte méditerranéenne et de là continue jusqu'au point de la frontière égypto-libyenne situé sur la côte nord-africaine; de ce dernier point, elle se dirige vers le sud, en longeant les frontières occidentales de l'Egypte et du Soudan anglo-égyptien jusqu'à celle du Congo belge, et de là vers l'est cette ligne longe les frontières des pays suivants: Uganda, Soudan anglo-égyptien; Soudan anglo-égyptien et Kenya; et Kenya-Ethiopie et vers le sud suit les frontières du Kenya et de la Somalie italienne, jusqu'à la côte orientale de l'Afrique, d'où elle s'avance jusqu'en un point situé à

2° de lat. S et 41° de long.E, pour passer par les points

2° de lat. S 73° de long. E,

37° de lat. N 73° de long. E,

37° de lat. N 75° de long. E

et de là revenir vers l'Ouest le long de la frontière méridionale de l'U.R.S.S. jusqu'au point situé à 41° de lat. N et à 40° de long.E.

5.1 Subdivision 5A

La ligne délimitant cette subdivision part du point situé à

37° N, 40° E,

suit, jusqu'à la côte méditerranéenne, la frontière turco-syrienne, puis se dirige vers le point où la frontière libyo-égyptienne atteint la côte nord-africaine, pour de là se diriger vers le sud en empruntant la frontière occidentale de l'Egypte, puis vers l'est le long de la frontière de l'Egypte et du Soudan anglo-égyptien, pour continuer dans la même direction jusqu'au milieu de la Mer Rouge, puis alors se diriger vers le sud en suivant une ligne partageant longitudinalement la Mer Rouge, passer par les points situés à

12° N, 44° E
12° N, 49° E
30° N 49° E,

et, de là, longer la frontière irano-irakienne, la frontière irano-turque, pour ensuite rejoindre son point de départ (37° N, 40° E).

5.2 Subdivision 5B

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui part du point situé à

41° N, 40° E, passe par le point situé à
37° N, 40° E,

se dirige vers l'est en suivant la frontière entre la Turquie, la Syrie et l'Irak, puis longe la frontière commune à l'Irak et à l'Iran jusqu'au point situé à

30° N, 49° E,

et de là traverser le Golfe Persique en son milieu et passer par les points situés à

24° N, 60° E
20° N, 73° E
26° N, 73° E
27° N, 75° E,

puis se diriger vers l'ouest en longeant la frontière méridionale de l'URSS, pour venir ensuite rejoindre son point de départ (41° N, 40° E).

5.3 Subdivision 5C

La ligne, délimitant cette subdivision part du point situé à

30° N, 49° E,

passe par les points situés à

12° N,	49° E,
12° N,	54° E,
02° S,	54° E,
02° S,	73° E,
20° N,	73° E,
24° N,	60° E,

traverse le Golfe Persique en son milieu longitudinalement, puis rejoint son point de départ (30° N, 49° E).

5.4 Subdivision 5D

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point d'intersection des frontières de l'Egypte, de la Libye et du Soudan anglo-égyptien, suit, en direction du Sud, la frontière occidentale du Soudan anglo-égyptien jusqu'à la frontière du Congo belge, longe ensuite la frontière du Congo belge et du Soudan anglo-égyptien, puis, se dirigeant vers l'est, les frontières des pays suivants: Ouganda, Soudan anglo-égyptien, Kenya, Abyssinie jusqu'à la frontière de la Somalie italienne, pour se diriger ensuite vers le sud en suivant la frontière séparant le Kenya et la Somalie et la Somalie italienne, jusqu'à la côte orientale de l'Afrique, d'où elle gagne le point situé à

02° S, 54° E,

puis passe par les points situés à

	11° N,	54° E
et	10° N,	43° E,

pour se diriger ensuite vers le Nord-Ouest, en traversant la Mer Rouge dans sa longueur jusqu'au point situé à

24° N, 37° E,

puis longer la frontière méridionale de l'Egypte avant de rejoindre son point de départ (point d'intersection des frontières de l'Egypte, de la Libye et du Soudan anglo-égyptien).

6. ZONE 6.

Cette zone est délimitée par une ligne qui part d'un point situé à

49° N, 66° E,

suit la frontière commune nord-occidentale de la Chine et de l'U.R.S.S. jusqu'au point situé à

37° N, 75° E. puis 36° N 73° E

et de là le long de la frontière Ouest entre le Pakistan, l'Afghanistan et l'Iran, jusqu'à la mer d'Oman. De là, à l'est, le long de la côte sud du Pakistan jusqu'à Bombay, puis au sud le long du 73° degré de long.E; et passe par les points suivants:

2° S,	73° E,
2° S,	92° E,
10° S,	92° E,
10° S,	141° E,
0°,	141° E,
0°,	170° 0,
10° N,	170° 0,
50° N,	165° E,
43° N	147° E,

de ce dernier point, cette ligne suit vers l'est la ligne de démarcation des eaux territoriales japonaises et soviétiques et ensuite longe les frontières nord-orientale et septentrionale de la Chine et de l'U.R.S.S. entre la Chine et la Mongolie, le susdit point situé à

49° N 88° E.

6.1 Subdivision 6A

La ligne délimitant cette sous-région part du point situé à

37° N, 75° E,

passe par le point situé à

36° N, 73° E,

puis longe la frontière occidentale du Pakistan et de l'Afghanistan, puis celle du Pakistan et de l'Iran, jusqu'à la Mer d'Oman, se dirige alors vers l'est le long de la côte méridionale du Pakistan, passe par Bombay, puis par le point situé à

25° N, 80° E,

puis par Calcutta, d'où elle longe la côte birmane jusqu'à la frontière séparant la Birmanie et la Siam pour alors remonter vers le nord le long de cette frontière, suivre la frontière séparant la Birmanie de l'Indochine jusqu'à la frontière chinoise, puis les frontières séparant la Chine de la Birmanie, du Boutan, du Népal et de l'Inde jusqu'à son point de départ (37 N, 75° E).

6.2 Subdivision 6B

La ligne délimitant cette subdivision part du point situé à

49° N, 88° E,

longe la frontière sino-soviétique nord-occidentale jusqu'au point situé à

37° N, 75° E,

puis suit les frontières séparant la Chine des pays suivants: Inde, Népal, Boutan, Birmanie, Indochine, jusqu'à la côte de la Mer de Chine méridionale; elle longe ensuite les eaux territoriales de l'île de Haïnan, en contournant celle-ci par le sud, et passe par les points situés à

20° N,	113° E,
20° N,	176° O,
50° N,	165° E,
43° N,	147° E,

avant de se diriger vers l'est, le long de la ligne de démarcation des eaux territoriales japonaises et soviétiques, puis de suivre les frontières séparant au nord-est et au nord de la Chine et l'URSS, à la frontière entre la Chine et la Mongolie, pour venir rejoindre son point de départ (49° N, 88° E).

6.3 Subdivision 6C

La ligne délimitant cette subdivision part du point situé à

20° N, 130° E,

passe par les points suivants:

04° N,	130° E
04° N,	117° E,

puis longe la frontière séparant la partie britannique de l'île de Bornéo de sa partie néerlandaise, pour passer ensuite par les points suivants :

03° N,	106° E,
10° S,	10[illegible] E,
10° S,	141° E,
0° ,	141° E,
0° ,	170° O,
10° N,	170° O,
20° N,	176° O,

pour, de ce dernier point, venir rejoindre son point de départ (20° N, 130° E)

6.4 Subdivision 6D

La ligne délimitant cette subdivision part du point d'intersection des frontières de la Chine, de la Birmanie et de l'Indochine, se dirige vers le sud en suivant la frontière séparant la Birmanie et le Siam atteint le Golfe de Bengale, puis passe par les points situés à

02° S,	92° E,
10° S,	92° E,
10° S,	114° E,
02° N,	114° E,

pour suivre ensuite la frontière séparant la partie britannique de l'île de Bornéo de sa partie néerlandaise, passer par les points situés à

04° N,	130° E,
21° N	130° E
21° N	113° E

se diriger vers le sud en contournant l'île de Haïnan, puis longer la frontière séparant la Chine et l'Indochine pour revenir à son point de départ (point d'intersection des frontières de la Chine, de la Birmanie et de l'Indochine).

6.5 Subdivision 6E

La ligne délimitant cette subdivision part du point situé à

20° N,	73° E,

passe par les points situés à

02° S,	73° E,
02° S,	92° E,
10° N,	97° E,

suit ensuite la côte birmane, passe par Calcutta, puis par le point situé à

25° N,	80° E,

d'où elle rejoint son point de départ (20° N, 73° E).

7. ZONE 7.

La ligne délimitant cette zone part du Pôle Sud et passe par les points suivants:

5° S,	20° O,
5° S,	12° E,

de là elle longe la frontière septentrionale du Congo belge, le territoire de Kabinda compris, jusqu'à la frontière de l'Ouganda et du Soudan anglo- égyptien, et se continue entre le Kenya et les pays suivants: Soudan anglo-égyptien, Ethiopie, Somalie italienne jusqu'aux points situés aux

2° S,	42° E,
2° S,	60° E,

pour revenir au Pôle Sud.

7.1 Subdivision 7A

La ligne délimitant cette subdivision part du Pôle Sud et passe par les points situés à

05° S,	20° O,
05° S,	10° E,
40° S,	10° E,
40° S,	60° E,

avant de rejoindre son point de départ.

7.2 Subdivision 7B

La ligne délimitant cette subdivision part du point situé à

05° S,	10° E, puis passe par le point situé à
05° S,	12° E,

puis longe la frontière septentrionale du Congo belge et du Territoire de Kabinda jusqu'au point d'intersection des frontières de l'Uganda, du Congo belge et du Soudan anglo-égyptien, se dirige ensuite vers le sud, suivant alors la frontière du Congo belge jusqu'à son intersection avec celle de l'Angola, puis celle de l'Angola jusqu'au point situé à

17° S,	10° E,

d'où elle rejoint son point de départ (Pôle Sud).

7.3 Subdivision 7C

La ligne délimitant cette subdivision part du point d'intersection des frontières de l'Uganda, du Congo belge et du Soudan anglo-égyptien, longe la frontière séparant le Congo belge et l'Uganda, puis celle séparant le Congo belge du Tanganyika, suit ensuite la frontière séparant la Rhodesia et le Tanganyika, puis celle séparant le Tanganyika et le Mozambique, jusqu'à la côte orientale de l'Afrique, puis passe par les points situés à

11° S,	40° E,
11° S,	60° E,
02° S,	60° E,

pour revenir à la côte orientale de l'Afrique, se diriger alors vers le nord en longeant la frontière séparant le Kenya et la Somalie italienne, puis vers l'ouest en empruntant successivement le tracé de la frontière séparant le Kenya et l'Abyssinie et le Kenya et le Soudan anglo-égyptien, pour finalement rejoindre son point de départ (point d'intersection des frontières de l'Uganda, du Congo belge et du Soudan anglo-égyptien).

7.4 Subdivision 7D

La ligne délimitant cette subdivision part du point où la frontière commune du Tanganyika et du Mozambique touche la rive Est du lac Nyassa, se dirige vers le Sud en suivant la frontière occidentale du Mozambique jusqu'à la côte orientale de l'Afrique, puis passe par les points situés à

27° S,	33° E,
40° S,	33° E,
40° S,	60° E,
11° S,	60° E,
11° S,	40° E,

pour ensuite longer la frontière septentrionale du Mozambique jusqu'à son point de départ sur la rive Est du lac Nyassa.

7.5 Subdivision 7E

La ligne délimitant cette subdivision part du point située à

17° S,	10° E,

passe par les points situés à

40° S,	10° E,
40° S,	33° E,
27° S,	33° E,

puis suit sur toute sa longueur, c'est à dire, jusqu'au lac Nyassa, la frontière occidentale de Mozambique, pour ensuite longer la rive orientale du lac Nyassa, puis, successivement, les frontières entre le Tanganyika, le Nyassaland et la Rhodesia, entre la Rhodesia et le Congo belge, entre la Rhodesia et l'Angola, entre l'Angola et le Sud-ouest africain, pour venir rejoindre son point de départ (17° S, 10° E).

8. ZONE 8.

Partant du Pôle Sud, la ligne délimitant cette zone passe par les points ci-après:

2°	60° E,
2° S,	92° E,
10° S,	92° E,
10° S,	110° E,

et rejoint le Pôle Sud.

8.1 Subdivision 8A

La ligne délimitant cette subdivision part du Pôle Sud, passe par les points définis par les coordonnées suivantes:

02° S,	60° E,
02° S,	92° E,
10° S,	92° E,
10° S,	110° E,

et rejoint le Pôle Sud.

9. ZONE 9.

La ligne de démarcation de cette zone part du Pôle Sud et passe par les points sous-indiqués:

10° S,	110° E,
10° S,	141° E,
0°	141° E,
0°	170° O,
10° N,	170° O,
10° N,	120° O,

pour venir se terminer au Pôle Sud.

9.1 Subdivision 9A

La ligne délimitant cette subdivision est définie par les coordonnées suivantes:

10° S,	110° E
24° S,	110° E
24° S,	141° E
10° S,	141° E
10° S,	110° E

9.2 Subdivision 9B

La ligne délimitant cette subdivision est définie par les coordonnées suivantes:

0°,	141° E
24° S,	141° E
24° S,	170° O
0° ,	170° O
0° ,	141° E

9.3 Subdivision 9C

La ligne délimitant cette subdivision part du Pôle Sud, passe par les points situés à

10° N,	170° O
10° N,	120° O

et rejoint le Pôle Sud.

9.4 Subdivision 9D

La ligne délimitant cette subdivision part du Pôle Sud, passe par les points situés à

24° S,	141° E
24° S,	170° O,

puis rejoint le Pôle Sud.

9.5 Subdivision 9E

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui part du Pôle Sud, passe par les points situés à

24° S,	110° E.
24° S,	141° E.

puis rejoint le Pôle Sud.

Conférence Internationale Administrative
des Radiocommunications Aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Doc.No 206-F (révisé)
2 août 1948

COMMISSION 6

Délimitation des zones de passage des lignes aériennes régionales et nationales pour l'Hémisphère Ouest.

1. Ce document indique les limites des zones et des subdivisions de zones définies pour l'Hémisphère Ouest par le groupe de travail compétent, en vue de l'allocation des fréquences.

2. L'hémisphère Ouest, dans le présent document, inclut en sa totalité la Région 2 définie à l'article 5, p. 18, du Règlement des Radiocommunications Atlantic City 1947.

3. Ledit hémisphère a été divisé en 4 zones principales et chacune de celles-ci divisée à son tour en subdivisions décrites plus loin aux paragraphes 5, 6, 7 et 8.

4. Presque toutes les subdivisions adjacentes chevauchent dans une certaine mesure; elles sont décrites avec précision aux paragraphes 5,6,7 et 8.

Toutefois, pour faciliter la lecture de la carte à échelle réduite, sur laquelle ont été dessinées les zones et leurs subdivisions, le document original n'indique aucun empiètement.

C'est pourquoi il convient, en utilisant cette carte originale de se rappeler qu'elle n'indique que de façon approximative les limites réelles des subdivisions de zones.

5. ZONE 10

Elle est délimitée par une ligne qui part du:

50° de lat. N., 164° de long. E.

suit la ligne de démarcation établie par l'U.I.T. entre les régions 2 et 3 jusqu'au Pôle Nord, puis passe par le point situé à

70° de lat. N., 10° de long. O.

suit la ligne de démarcation fixée par l'U.I.T. entre les régions 1 et 2 cela jusqu'au point situé à

40° de lat. N., 50° de long. O.

pour ensuite passer par les points définis par les coordonnées suivantes :

40°	de lat.	N.,	65°	de long.	O.
45°	-	N.,	72°	-	O.
41°	-	N.,	81°	-	O.
41°	-	N.,	88°	-	O.
48°	-	N.,	91°	-	O.
48°	-	N.,	127°	-	O.
57°	-	N.,	139°	-	O.
57°	-	N.,	150°	-	O.
50°	-	N.,	175°	-	O.

et rejoindre son point de départ, c'est-à-dire le point situé à

50° de lat. N., 164° de long. E.

5.1. Subdivision 10 A

La ligne la délimitant part du point situé à

50° de lat. N., 164° de long. E.

suit la ligne de démarcation établie par l'U.I.T. entre les régions 2 et 3 cela jusqu'au Pôle Nord, passe ensuite par les points situés à

57°	de lat.	N.,	130°	de long.	O.
57°	-	N.,	150°	-	O.
50°	-	N.,	173°	-	O.

pour rejoindre son point de départ, c'est-à-dire le point situé à

50° de lat. N., 164° de long. E.

5.2. Subdivision 10 B

La ligne la délimitant part du point situé à

57° de lat. N., 140° de long. O.

passe par le Pôle Nord, puis par les points situés à

48°	de lat.	N.,	91°	de long.	O.
48°	-		127°	-	

pour venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

57° de lat. N., 140° de long. O.

5.3. Subdivision 10 C

La ligne délimitant part du point situé à

50° de lat. N., 140° de long. O.

passe par les points situés à

60°	de lat. N.,	140°	de long. O.
60°	-	91°	-
48°	-	91°	-
48°	-	127°	-

pour venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

57° de lat. N., 140° de long. O.

5.4. Subdivision 10 D

La ligne la délimitant part du point situé à

48° de lat. N., 98° de long. O.

passe par le Pôle Nord, puis par les points situés à

69°	de lat. N.,	45°	de long. O.
61°	-	70°	-
45°	-	72°	-
41°	-	81°	-
41°	-	88°	-
48°	-	90°	-

pour venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

48° de lat. N., 98° de long. O.

5.5 Subdivision 10 E

La ligne la délimitant part du point situé à

45° de lat. N., 74° de long. O.

passe par les points situés à

61°	de lat. N.,	72°	de long. O.
69°	-	47°	-

puis par le Pôle Nord, longe ensuite la ligne de démarcation fixée par l'U.I.T. entre les régions 1 et 2, avant de passer par les points situés à

40°	de lat. N.,	50°	de long. O.
40°	-	65°	-

et venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

45° de lat. N., 74° de long. O.

6. ZONE 11

La ligne qui la délimite part du point situé au

29° de lat. N., 180° de long. O.

suit la ligne de démarcation établie par l'U.I.T., entre les régions 2 et 3 cela jusqu'au point situé à

50° de lat. N., 164° de long. E.

passe ensuite par les points situés à

50°	de lat. N.,	150°	de long. O.
57°	-	139°	-
50°	-	127°	-
50°	-	74°	-
46°	-	74°	-
40°	-	65°	-
40°	-	50°	-

suit alors la ligne de démarcation fixée par l'U.I.T. entre les régions 1 et 2, cela jusqu'au point situé à

25° de lat. N., 35° de long. O.

puis passe par les points situés à

25°	de lat. N.,	90°	de long. O.
33°	-	117°	-
33°	-	153°	-
29°	-	153°	-

pour rejoindre son point de départ, soit le point situé à

29° de lat. N., 180° de long. O.

6.1. Subdivision 11 A

Cette sous-région est délimitée par une ligne qui part d'un point situé à

29° de lat. N., 180° de long. O.

longe la ligne de démarcation établie par l'U.I.T. entre les Régions 2 et 3, cela jusqu'au point situé à

50° de lat. N., 164° de long. O.

puis passe par les points situés à

50°	de lat. N.,	150°	de long. O.
57°	-	139°	-
50°	-	127°	-
33°	-	127°	-
33°	-	153°	-
29°	-	153°	-

pour venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

29° de lat. N., 180° de long. O.

6.2. Subdivision 11 B

La ligne la délimitant part du point situé à

33° de lat. N., 127° de long. O.

et passe par les points situés à

51°	de lat. N.,	127°	de long. O.
51°	-	127°	-
51°	-	104°	-
27°	-	104°	-
33°	-	119°	-

pour venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

33° de lat. N., 127° de long. O.

6.3. Subdivision 11 C

La ligne délimitant cette sous-région part du point situé à

29° de lat. N., 106° de long. O.

et passe par les points situés à

50°5	de lat. N.,	106°	de long. O.
50°5	-	92°	-
47°	-	72°	-
45°	-	72°	-
40°	-	81°	-
40°	-	85°	-
30°	-	85°	-
25°	-	96°	-

pour venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

29° de lat. N., 106° de long. O.

6.4. Subdivision 11 D

La ligne délimitant cette sous-région part du point situé à

29° de lat. N., 90° de long. O.

et passe par les points

50°	de lat. N.,	90°	de long. O.
47°	-	64°	-
23°	-	78°	-
23°	-	83°	-

pour venirrejoindre son point de départ, soit le point situé à

29° de lat. N., 90° de long.

6.5. Subdivision 11 E

La ligne délimitant cette sous-région part du point situé à

39° de lat. N., 125° de long. O.

et passe par les points situés au

50°	de lat. N.,	125°	de long. O.
50°	-	93°	-
46°	-	93°	-
42°	-	86°	-
36°	-	86°	-
36°	-	121°	-

pour venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

39° de lat. N., 125° de long. O.

6.6. Subdivision 11 F

Cette sous-région est délimitée par une ligne qui part du point situé au

46° de lat. N., 94° de long. O.

et passe par les points situés à

49°	de lat. N.,	94°	de long. O.
47°	-	65°	-
36°	-	74°	-
36°	-	88°	-
42°	-	88°	-

pour venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

46° de lat. N., 94° de long. O.

6.7. Subdivision 11 G

La ligne délimitant cette sous-région part du point situé à

29° de lat. N., 95° de long. O.

et passe par les points situés à

39°	de lat. N.,	95°	de long. O.
44°	-	66°	-
23°	-	77°	-
23°	-	83°	-
23°	-	91°	-

pour venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

29° de lat. N., 95° de long. O.

6.8. Subdivision 11 H

La ligne délimitant cette sous-région part du point situé à

33° de lat. N., 127° de long. O.

et passe par les points situés à

40°	de lat. N.,	127°	de long. O.
40°	-	89°	-
29°	-	89°	-
25°	-	98°	-
33°	-	119°	-

pour venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

33° de lat. N., 127° de long. O.

6.9. Subdivision 11 I

La ligne délimitant cette sous-région part du point situé à

25° de lat. N., 77° de long. O.

passe par les points situés à

42°	de lat. N.,	68°	de long. O.
40°	-	65°	-
40°	-	50°	-

longe la ligne de démarcation établie par l'U.I.T. entre les Régions 1 et 2, cela jusqu'au point situé à

25° de lat. N., 35° de long. O.

pour venir rejoindre sonpoint de départ, soit le point situé à

25° de lat. N., 77° de long. O.

7. ZONE 12

La ligne délimitant cette région part du point situé à

10° de lat. N., 170° de long. O.

suit la ligne de démarcation établie par l'U.I.T. entre les régions 2 et 3 cela jusqu'au point situé à

29° de lat. N., 180° de long. O.

puis passe par les points situés à

29°	de lat. N.,	153°	de long. O.
33°	-	153°	-
33°	-	117°	-
25°	-	90°	-
25°	-	35°	-

après quoi elle longe la ligne de démarcation établie par l'U.I.T. entre les régions 1 et 2, cela jusqu'au point situé à

0° de lat. 20° de long. O.

pour de là passer par les points situés à

0°	de lat.	44°	de long. O.
4°	de lat. S.,	44°	-
4°	-	77°	-

5° de lat. S., 78° de long. O.
5° - 120° -

suivre ensuite la ligne de démarcation établie par l'U.I.T. entre les régions 2 et 3, et venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

10° de lat. N., 170° de long. O.

7.1. Subdivision 12 A

La ligne délimitant cette sous-région part du point situé à

10° de lat. N., 170° de long. O.

suit la ligne de démarcation établie par l'U.I.T. entre les régions 2 et 3 cela jusqu'au point situé à

29° de lat. N., 180° de long. O.

puis passe par les points situés à

29°	de lat.	N.,	153°	de long. O.
33°	-		153°	-
33°	-		120°	-
17°	-		115°	-
14°	-		93°	-
2°	-		86°	-
2°	-		93°	-
5°	-	S.,	93°	-
5°	-	S.,	120°	-

pour suivre ensuite la ligne de démarcation établie par l'U.I.T. entre les régions 2 et 3, et venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

10° de lat. N., 170° de long. O.

7.2. Subdivision 12 B

La ligne la délimitant part du point situé à

10° de lat. N., 170° de long. O.

suit la ligne de démarcation (U.I.T.) des régions 2 et 3, cela jusqu'au point situé à

29° de lat. N., 180° de long. O.

puis passe par les points situés à

29° de lat. N., 153° de long. O.
10° - 153° -

pour venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

10° de lat. N., 170° de long. O.

7.3. Subdivision 12 C

La ligne délimitant cette sous-région part du point situé à

33° de lat. N., 120° de long. O.

passe par les points situés à

35°	de lat. N.,	120°	de long. O.
32°	-	104°	-
25°	-	91°	-
23°	-	83°	-
22°	-	83°	-
13°	-	90°	-
16°	-	116°	-

pour venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

33° de lat. N., 120° de long. O.

7.4. Subdivision 12 D

La ligne la délimitant part du point situé à

20° de lat. N., 91° de long. O.

passe par les points situés à

26°	de lat. N.,	91°	de long. O.
26°	-	73°	-
17°	-	58°	-
10°	-	58°	-
10°	-	77°	-
18°	-	83°	-

pour rejoindre son point de départ, soit le point situé à

20° de lat. N., 91° de long. O.

7.5. Subdivision 12 E

La ligne délimitant cette sous-région part du point situé à

15° de lat. N., 95° de long. O.

passe par les points situés à

23°	de lat. N.,	92°	de long. O.
23°	-	85°	-
19°	-	85°	-
9°	-	77°	-
2°	-	79°	-
2°	-	86°	-
14°	-	93°	-

pour venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

15° de lat. N., 95° de long. O.

7.6. Subdivision 12 F

La ligne délimitant cette sous-région part du point situé à

4° de lat. S., 93° de long. O.

passe par les points situés à

2°	de lat. N.,	93°	de long. O.
2°	-	79°	-
9°	-	77°	-
13°	-	77°	-
13°	-	70°	-
8°	-	70°	-
6°	-	67°	-
1°	-	66°	-
4°	- S.,	70°	-

longe, en passant du Sud de son tracé, la frontière sud-colombo-parusienne jusqu'au point situé à

2° de lat. S., 75° de long. O.

puis en passant du sud de son tracé, suit la frontière méridionale séparant le Pérou de l'Equateur, cela jusqu'au point situé à

4° de lat. S., 81° de long. O.

pour venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

4° de lat. S., 93° de long. O.

7.7. Subdivision 12 G

La ligne délimitant cette sous-région, partant du point situé à
7° de lat. N, 73° de long O.

passe par les points situés à

14°	de lat. N.,	73°	de long. O.
14°	-	58°	-
1°	-	58°	-
1°	-	68°	-
5°	-	69°	-

pour venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

7° de lat. N., 73° de long. O.

7.8. Subdivision 12 H

Elle est délimitée par une ligne partant du point situé à

40° de lat. S., 70° de long. O.

passant par les points situés à

5°	de lat. N.,	70°	de long. O.
5°	-	58°	-
8°	-	58°	-
Equateur		44°	-
4° de lat.	S.,	44°	-

venant rejoindre son point de départ, soit le point situé à

40° de lat. S., 70° de long. O.

7.9. Subdivision 12 I

Elle est délimitée par une ligne qui, partant du point situé à

25° de lat. N., 70° de long. O.

passe par le point situé à

25° de lat. N., 35° de long. O.

suit ensuite la ligne de démarcation établie par l'U.I.T. entre les régions 1 et 2, cela jusqu'au point situé à

0° 20° de long. O.

passe ensuite par les points situés à

0°		44° de long. O.
8°	de lat. N.,	54° -
8°	-	58° -
17°	-	58° -

pour venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

25° de lat. N., 70° de long. O.

8. ZONE 13

La ligne la délimitant part du point situé à

5° de lat. S., 120° de long. O.

passe par les points situés à

5°	de lat. S.,	78° de long. O.
4°	-	77° -
4°	-	44° -
0°	-	44° -
0°	-	20° -

longe la ligne de démarcation fixée par l'U.I.T. entre les Régions 1 et 2, cela jusqu'au Pôle Sud, pour venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

5° de lat. S., 120° de long. O.

8.1. Subdivision 13 A

Elle est délimités par une ligne partant du point situé à

5° de lat. S., 120° de long. O.

passant par les points situés à

5°	de lat. S.,	81° de long. O.
19°	-	81° -
19°	-	73° -
25°	-	73° -
25°	-	81° -
57°	-	81° -
57°	-	90° -

puis par le Pôle Sud, pour ensuite venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

5° de lat. S., 120° de long. O.

8.2. Subdivision 13 B

La ligne délimitant cette sous-région part du point situé à

29° de lat. S., 111° de long. O.

passe par les points situés à

24°	de lat. S.,	111°	de long. O.
24°	-	104°	-
29°	-	104°	-

pour venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

29° de lat. S., 111° de long. O.

8.3. Subdivision 13 C

La ligne délimitant cette sous-région part du point situé à

29° de lat. S., 81° de long. O.

passe par les points situés à

5°	de lat. S.,	81°	de long. O.
3°	-	80°	-

longe ensuite la frontière séparant au nord le Pérou de l'Equateur, cela jusqu'au point défini par les coordonnées

0° 75° de long. O.

puis emprunte le tracé de la frontière nord Colombo-péruvienne, jusqu'à un point défini par les coordonnées

0° 69° de long. O.

pour ensuite passer par les points situés à

11°	de lat. S.,	69°	de long. O.
11°	-	67°	-
19°	-	67°	-

et venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

19° de lat. S., 81° de long. O.

8.4. Subdivision 13 D

La ligne délimitant cette sous-région part du point situé à

19° de lat. S., 73° de long. O.

passe par les points situés à

15°	de lat. S.,	73°	de long. O.
15°	-	70°	-
9°	-	70°	-
9°	-	65°	-
18°	-	56°	-
21°	-	56°	-
24°	-	61°	-
24°	-	69°	-
19°	-	69°	-

pour venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

19° de lat. S., 73° de long. O.

8.5. Subdivision 13 E

Cette sous-région est délimitée par une ligne partant du point situé à

57° de lat. S., 81° de long. O.

passant par les points situés à

25°	de lat. S.,	81°	de long. O.
25°	-	73°	-
16°	-	73°	-
16°	-	68°	-
22°	-	67°	-

longeant ensuite, en passant à l'est de son tracé, la frontière séparant le Chili, et l'Argentine, cela jusqu'au point situé à

52° de lat. S., 67° de long. O.

passant ensuite par les points situés à

57°	de lat. S.,	67°	de lon. O.
57°	-	40°	-

puis par le Pôle Sud, et par le point situé à

57° de lat. S., 90° de long. O.

pour venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

57° de lat. S., 81° de long. O.

8.6. Subdivision 13 F

La ligne délimitant cette sous-région part du point situé à

57° de lat. S., 81° de long. O.

passe par les points situés à

32°	de lat. S.,	81°	de long. O.
32°	de lat. S.,	69°	-

suit en passant à l'est de son tracé, la frontière séparant le Chili et l'Argentine, pour passer par les points situés à

52°	de lat. S.,	67°	de long. O.
57°	-	67°	-
57°	-	40°	-

puis par le Pôle Sud, puis par le point situé à

57° de lat. S., 90° de long. O.

pour venir à son point de départ, soit le point situé à

57° de lat. S., 81° de long. O.

8.7. Subdivision 13 G

La ligne délimitant cette sous-région part du point situé à

57° de lat. S., 90° de long. O.

passe par les points situés à

57°	de lat. S.,	70°	de long. O.
52°	-	70°	-

pour suivre ensuite, en passant à l'ouest de son tracé, la frontière séparant l'Argentine et le Chili, puis passer par les points situés à

21°	de lat. S.,	68°	de long. O.
21°	-	62°	-
25°	-	56°	-
25°	-	53°	-
28°	-	53°	-
29°	-	56°	-
57°	-	56°	-
57°	-	40°	-

puis par le Pôle Sud d'où elle rejoint son point de départ, soit le point situé à

57° de lat. S., 90° de long. O.

8.8. Subdivision 13 H

La ligne délimitant cette sous-région part du point situé à

57° de lat. S., 90° de long. O.

passe par les points situés à

57°	de lat. S.,	70°	de long. O.
52°	-	70°	-

suit ensuite, en passant à l'ouest de son tracé, la frontière séparant l'Argentine et le Chili, cela jusqu'au point situé à

32° de lat. S., 70° de long. O.

pour passer ensuite par les points situés à

34°	de lat. S.,	56°	de long. O.
57°	-	56°	-
57°	-	40°	-

puis par le Pôle Sud d'où elle rejoint son point de départ, soit le point situé à

57° de lat. S., 90° de long. O.

8.9. Subdivision 13 I

La ligne délimitant cette sous-région part du point situé à

24° de lat. S., 63° de long. O.

passe par les points situés à

18°	de lat. S.,	63°	de long. O.
18°	-	56°	-
22°	-	56°	-
22°	-	53°	-
29°	-	53°	-
29°	-	47°	-
37°	-	56°	-
37°	-	59°	-
25°	-	59°	-

pour venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

24° de lat. S., 63° de long. O.

8.10. Subdivision 13 J

La ligne délimitant cette sous-région part du point situé à

2° de lat. S., 70° de long. O.

passe par les points situés à

2°	de lat. S.,	50°	de long. O.
20°	-	50°	-
20°	-	58°	-
12°	-	66°	-
12°	-	70°	-

suit ensuite le tracé de la frontière séparant à l'ouest le Brésil et le Pérou, pour venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

2° de lat.S., 70° de long. O.

8.11. Subdivision 13 K

La ligne délimitant cette sous-région part du point défini par les coordonnées

0° 50° de long. O.

passe par les points définis par les coordonnées

0°	de lat.	32°	de long. O.
4°	de lat. S.,	32°	-
20°	-	38°	-
20°	-	50°	-

pour venir rejoindre son point de départ, soit le point défini par les coordonnées

0° 50° de long. O.

8.12. Subdivision 13 L

La ligne délimitant cette sous-région part du point situé à

20° de lat. S., 58° de long. O.

passe par les points situés à

20°	de lat. S.,	38°	de long. O.
35°	-	52°	-
30°	-	58°	-
25°	-	58°	-
24°	-	55°	-

pour venir rejoindre son point de départ, soit le point situé à

20° de lat. S., 58° de long. O.

8.13. Subdivision 13 M.

La ligne délimitant cette sous-région part du point défini par les coordonnées

0° 32° de long. O.

passe par les points définis par les coordonnées

0° 20° de long. O.

puis par le Pôle Sud, puis par les points situés à

57°	de lat. S.,	40°	de long. O.
57°	-	56°	-
37°	-	56°	-
20°	-	38°	-
40°	-	32°	-

pour venir rejoindre son point de départ, soit le point défini par les coordonnées

0° 32° de long. O.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No. 239-F
16 août 1948
COMMISSION 6

GROUPE DE PROPAGATION

Rapport No. 3

Plan I, Partie I; Assignation multiple des fréquences entre les zones des lignes aériennes mondiales principales etc.

1. Composition du Groupe.

Les membres qui ont consacré un temps considérable aux travaux de ce Groupe sont les suivants :

G. SEARLE (Nouvelle-Zélande) Président
H. COSTA (Brésil)
J. BOCTOR (Egypte)
S. A. SATHAR (Pakistan)
A. SOUTO CRUZ (Portugal)
W. E. WEAVER (Etats-Unis d'Amérique)
P. J. GREVEN (O.A.C.I.)
L. M. LAYZELL (I.A.T.A.)

D'autres délégués, dans la mesure où cela leur a été possible, ont participé à l'activité du Groupe.

2. Présentation du Rapport.

Conformément à la décision prise par la Commission 6 au cours de sa séance du 19 août, le rapport relatif au Plan I sera publié en deux parties; la partie I donne le détail des assignations multiples de fréquences entre les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP); la partie II se rapporte aux assignations multiples entre les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales et les zones ou leurs subdivisions d'une part et d'autre part entre les zones et leurs subdivisions.

3. Rapports antérieurs du Groupe de propagation.

Le rapport No. 1 (Rapport provisoire), doc. Aér. No. 211, doit être modifié conformément au rapport de la Commission 6 (doc. Aér. No. 214) comme suit :

3.1. Au paragraphe 3.1. du doc. Aér. No. 211 remplacer 30° N par 35° N.

3.2. Le texte du paragraphe 3.3. doit être mis d'accord avec celui du paragraphe 13 du doc. Aér. No. 214.

4. Principes suivis pour les assignations multiples entre les zones des lignes aériennes mondiales principales.

Deux principes fondamentaux ont été observés :

4.1. Choisir les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales qui sont aussi proches que possible les unes des autres, afin de laisser libre pour les assignations multiples de fréquences aux zones de passage des lignes aériennes régionales une zone globale aussi vaste que possible.

4.2. Tendre à maintenir aussi bas que possible le nombre de fréquences attribuées aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales, de manière à diminuer le nombre de changements de fréquences nécessaires pour un aéronef suivant les diverses lignes. Dans de nombreux cas, il n'a pas été possible d'appliquer intégralement ce principe en raison de la situation géographique des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales et de la distance de répétition d'un ordre particulier de fréquence.

5. Normes techniques.

Les normes techniques adoptées par la Commission 6 ont, d'une façon générale, été appliquées dans l'élaboration du plan. Ces normes sont exposées dans les documents suivants : doc. Aér. No. 209, paragraphe 4, alinéa 1; doc. Aér. No. 214, paragraphe 13. Ce sont les suivantes :

Distance de protection : correspondant à un rapport de protection de 15 db.

Conditions pour les assignations multiples entre les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales :

FREQUENCE	CONDITIONS DE PARTAGE
3	de nuit
3,5	de nuit
4,7	de nuit
5,6	de nuit
6,6	de nuit
9,0	de jour
10,0	de jour
11,3	de jour

Ces conditions s'appliquent aux fréquences de l'ordre de : 3; 3,5; 4,7; 5,6; 9; 10 et 11,3 Mc/s. Pour les fréquences de l'ordre de 6,6; 13,3 et 18 Mc/s, les différentes méthodes suivantes ont été envisagées par le groupe:

5.1. Assignations multiples des fréquences voisines de 6.6 Mc/s.

L'assignation multiple des fréquences voisines de 6,6 Mc/s a été effectuée sur la base des distances de protection adoptées pour la bande de 5,6 Mc/s pour les conditions de nuit. Cette façon de faire a été approuvée par la Commission 6 en sa séance du 11 août 1948.

5.2. Assignations multiples des fréquences voisines de 13,3 Mc/s.

Tenant compte de ce que les assignations multiples entre les ZLAMP qui reposent sur des distances de protection de jour pour un rapport de protection de 15 db ne donnent pas un résultat absolument parfait, tenant compte en outre, de ce qu'il existe des différences considérables entre les conditions rencontrées sur les différents trajets, on a estimé qu'en faisant entrer en ligne de compte le facteur "temps", on obtiendrait une solution beaucoup plus conforme à la réalité. On a par conséquent décidé d'appliquer une séparation minimum de 80° de longitude, soit 5 heures 20 minutes. On a en outre décidé que dans certains cas, lorsque le trafic est peu intense, une différence de temps moins importante pourrait être admise. Le tableau II annexé indique les résultats définitifs acceptés finalement par le Groupe.

5.5. Assignations multiples des fréquences voisines de 18 Mc/s.

Le Groupe de propagation a estimé que le trafic dans la bande de 18 Mc/s serait relativement peu élevé, vu les caractéristiques de propagation des fréquences de cette bande. En conséquence, on n'a pas considéré comme judicieux de partager ces fréquences sur la base de la portée de brouillage de jour. On remarquera dans les annexes 2 et 3 du document Aér. No. 198, page 3, que le Groupe précédent avait procédé au partage des fréquences dans la bande de 18 Mc/s en divisant le globe en quatre quadrants approximatifs et en répartissant les fréquences entre eux. Le Groupe actuel a entrepris ce partage en ayant comme but d'obtenir le maximum de séparation entre les lignes n'ayant aucun intérêt d'exploitation commun et en groupant, dans la mesure du possible, les lignes ayant une communauté d'intérêt dans leur exploitation. Il a également cherché à donner une certaine priorité aux longs trajets transocéaniques.

6. Suggestions émises dans le document Aér. No. 219.

Le Groupe a examiné les propositions indiquées au paragraphe 2, alinéa 1 du doc. Aér. No. 219, et est arrivé aux conclusions suivantes :

6.1. Une voie dans la bande de 13 Mc/s est assignée simultanément aux zones NSA2 et ME (paragraphe 2, alinéa 1a du doc. Aér. No. 219).

6.2. Deux voies dans la bande de 9 Mc/s et une voie dans la bande de 10 Mc/s sont attribuées à la zone NSAM2 (paragraphe 2, alinéa 1b du doc.Aér. No. 219).

6.3. Le Groupe a étudié la question des partages entre les zones NSAM1 et NSAM2 d'une part, et entre les zones FE2 et SP d'autre part; il a estimé que pour des raisons de propagation, ces partages ne sont pas recommandables. Le plan précédemment exposé au tableau noir a été modifié pour permettre un partage entre les zones NSA2 et ME, et en même temps pour améliorer les conditions de partage entre zones (paragraphe 2, alinéas 1b et 1c du doc. Aér. 219).

6.4. Du point de vue de la propagation, il est préférable, de façon générale, de ne pas partager des fréquences de la zone NP avec des fréquences de la zone NA. Il a cependant été décidé de partager une voie de la bande de 3 Mc/s entre ces zones. On constatera plus loin que, dans les autres bandes de fréquences, certaines fréquences attribuées à la zone NA sont également attribuées aux lignes aériennes de l'Océan Pacifique. En conséquence, le Groupe considère qu'aucune économie intéressante de fréquences ne pourrait être réalisée par la mise en pratique de la suggestion qui figure au paragraphe 2, alinéa 1d, du document Aér. No. 219.

6.5. Le Groupe a tenu compte de la modification apportée aux limites de la ZLAMP "SA" comme conséquence de la proposition figurant au paragraphe 2, alinéa 1e, du document Aér. No. 219.

6.6. Il n'a pas été tenu compte de la suggestion exposée au paragraphe 2, alinéa 1f du document Aér. No. 219. Cette suggestion serait en effet désavantageuse car les bandes de 10 et de 11 Mc/s sont moins chargées que la bande de 13,3 Mc/s par les lignes aériennes mondiales principales.

7. Fréquences à employer pour les émissions météorologiques.

En conformité avec les documents Aér. No. 172 et 192, une famille de fréquences prises dans chacune des bandes de 3; 6 et 9 Mc/s devrait être attribuée à la zone de l'Océan Pacifique; il devait en être de même pour la zone de l'Océan Atlantique. Le Groupe a finalement décidé d'utiliser pour les émissions météorologiques des fréquences des ordres de grandeurs suivants : 3; 5,6 et 9 Mc/s, et ceci conformément à l'usage établi de maintenir, dans chaque famille, le rapport de deux fréquences voisines au dessous de la valeur 2.

7.1. Emissions météorologiques dans la région de l'Océan Atlantique (partage des fréquences).

Une famille de fréquences de l'ordre de 3; 5,6 et 9 Mc/s attribuée en premier lieu à la région de l'Océan Atlantique pour les émissions météorologiques pourra être également utilisée dans la ZLAMP "ME", compte tenu des restrictions suivantes :

FREQUENCES	CONDITIONS	UTILISATION
3 Mc/s	de jour	dans toute la zone "ME"
3 Mc/s	de nuit	à l'Ouest du méridien 40° Est
5,6 Mc/s	de jour	dans toute la zone "ME"
9 Mc/s		à l'Est du méridien 65° Est. à l'Ouest du méridien 65° Est

7.2. Emissions météorologiques dans l'Océan Pacifique (partage des fréquences).

Une famille de fréquences de l'ordre de 3; 5,6 et 9 Mc/s attribuée en premier lieu à la région de l'Océan Pacifique pour les émissions météorologiques pourra être également utilisée dans la ZLAMP "EU" avec un rapport de protection de 15 db. Toutefois on ne devra dans aucune des deux zones utiliser, de nuit, une fréquence supérieure à celle qui est voisine de 5.6 Mc/s.

8. Explications relatives aux tableaux annexés au présent document.

Le tableau I fait connaître les assignations multiples aux ZLAMP dans les bandes de 3; 3,5; 4,7 et 5,6 Mc/s.

Le tableau II fait connaître les assignations multiples aux ZLAMP dans les bandes de 6,6; 9; 10; 11,3; 13,3 et 18 Mc/s.

Le tableau III est un résumé des attributions de voies aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales, au contrôle des aérodromes et au contrôle d'approche et aux émission météorologiques. Il indique, en outre, le nombre des voies pouvant être attribuées exclusivement aux zones des lignes aériennes régionales.

9. Conclusion.

Pour mettre au point les répétitions de fréquences qu'on trouve dans le présent rapport, le Groupe a tenu compte de certains facteurs qui n'ont pas un rapport direct avec la propagation. Certains entraînent de légères diminutions dans les distances de répétition; c'est par exemple le cas lorsque les deux extrêmités d'une liaison sont sous le contrôle de la même administration, et aussi lorsque la stricte observance des normes proposées aurait conduit à réduire les possibilités d'économie résultant des répétitions.

Dans ces conditions, le Groupe considère que le plan contenu dans le présent rapport constitue pour les ZLAMP, du point de vue de l'utilisation des fréquences, la solution la plus économique compatible avec la sécurité de l'exploitation. Il existe sans aucun doute de nombreuses combinaisons différentes reposant sur la base des normes adoptées, et qui pourraient être appliquées, mais le Groupe estime que, d'une façon générale, elles ne donneraient pas une répartition globale des fréquences plus avantageuses.

Le Président :
G. SEARLE

Aer-Document No. 239-F-E-S

REPETITIONS BETWEEN MAJOR WORLD AIR ROUTE AREAS

ASSIGNATIONS MULTIPLES AUX ZONES DE PASSAGE DES LIGNES AERIENNES MONDIALES PRINCIPALES

REPETICIONES ENTRE AREAS DE RUTAS AEREAS MAS IMPORTANTES DEL MUNDO

Frequency Order Ordre de grandeur de fréquence Orden de frecuencias	3 Mc/s	3.5 Mc/s	4.7 Mc/s	5.6 Mc/s
Index Number Numéro Numero				
1	NP-FEI-NA	CEP-SA(Ext)	EU	NA-FEI
2	CWP-NSA2(Ext)-NSAM2	CEP-ME(Ext)	EU	NA-FE2
3	SP-NA	CEP-EU	NSAM1	NA-SP
4	FE2-NA	CEP-EU		NA(Ext)
5	EU-NSAM1	NSAM2-ME		CEP-EU
6	EU-NSAM2	NSAI(Ext)		NP-NSA2(Ext)
7	NA (Ext)			CWP-NSA1(Ext)
8	SA			NSAM2
9				NSAM2
10				CEP-ME(Ext)
Total channels Total des voies Total de canales	8	6	3	10

TABLE I TABLEAU I CUADRO I

REPETITIONS BETWEEN MAJOR WORLD AIR ROUTE AREAS
ASSIGNATIONS MULTIPLES AUX ZONES DE PASSAGES DES LIGNES AERIENNES MONDIALES PRINCIPALES
REPETICIONES ENTRE AREAS DE RUTAS AEREAS MAS IMPORTANTES DEL MUNDO

Frequency order Ordre de grandeur de fréquence Orden de frecuencias	6.6 Mc/s	9 Mc/s	10 Mc/s	11.3 Mc/s	13 Mc/s	18 Mc/s
Index number Numéro Numero						
1	SA-CEP	FE2-EU-NSAM2	CEP-SA(Ext)	CEP	NA	NA-FE1-FE2
2	SA-CEP	FE1-EU-CEP	CEP	CEP-EU	NSAM2-SP	CEP-ME-NSA2
3	SA(Ext)	NSAM2-ME(Ext)-SP	NSAM2-ME(Ext)	NSAM2	NA-FE1	CWP-NP-EU
4	ME(Ext)	NSAM1-NSA1(Ext)			ME(Ext)-NSA2(Ext)-CEP	SA-NSA1-SP
5	NSAM2	SA-FE1-CEP			NA(Ext)-CWP	NSAM1-NSAM2
6	NSAM1	SA-NP			NA-FE2	
7	EU	NA-CWP			NSAM1	
8	EU	NA(Ext)			NSA1(Ext)-CEP	
9		NA			SA(Ext)-NP	
10		NA				
11		NSA2(Ext)				
Total channels Total des voies Total de canales	8	11	3	3	9	5

TABLE II TABLEAU II CUADRO II

SUMMARY OF CHANNEL ALLOCATION

TABLEAU RESUME DE L'ATTRIBUTION DES VOIES

CUADRO RESUMEN DE LA DISTRIBUCION DE CANALES

Frequency order (Mc/s) Ordre de grandeur des fréquences(Mc/s) Orden de frecuencias(Mc/s)	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	Totals Totaux Totales
Channels for MWAR and regions Voies pour les lignes aériennes mondiales principales et pour les régions Canales para las MWAR y para las regiones	8	6	3	10	8	11	3	3	9	5	66
Channels for meteorological broadcasts Voies pour les émissions météorologiques Canales para las radiodifusiones meteorológicas	2	-	-	2	-	2	-	-	-	-	6
Channels for aerodrome & approach control Voies pour le contrôle d'aerodrome et de contrôle d'approche Canales para el control de aerodromo y de aproximación	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Total of above Total des nombres ci-dessus Total de canales distribuidos	11	7	3	12	8	13	3	3	9	5	74
Total channels available Nombre total des voies disponibles Total de canales disponibles	24	14	7	26	21	17	10	13	10	7	149
Exclusive channels for regions Voies réservées à un usage régional Canales exclusives para las regiones	13	7	4	14	13	4	7	10	1	2	75

TABLE III TABLEAU III CUADRO III

International Administrative
Aeronautical Radio Conference
GENEVA, 1948

Aer-Document No 241-E
17 August, 1948
COMMISSION 6

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE 1948

Aér-Document No 241-F
17 août 1948
COMMISSION 6

Conferencia Administrativa Internacional
de Radiocomunicaciones Aeronauticas
GINEBRA, 1948

Aer-Documento No 241-S
17 de Agosto de 1948
COMISION 6

MAP "REGIONAL AND DOMESTIC AIR ROUTE AREAS"

CARTE DES ZONES DES LIGNES AERIENNES REGIONALES ET NATIONALES

MAPA "ZONAS DE LAS RUTAS AEREAS REGIONALES E INTERNAS"

MAP. "Regional and Domestic Air Route Areas".

1. The attached Map showing the Regional and Domestic Air Route Areas was approved by Committee 6 at its 25th meeting, Doc. 214. The description of the boundaries is contained in the revised versions of Docs. 199 and 206 for the Eastern and Western hemispheres respectively.

2. The designator "Appendix II" has been added by arrangement with the Editorial Committee in order to make provision for the Map to appear as such in the final report of the Conference.

Carte des zones des lignes aériennes régionales et nationales.

1. La carte des zones des lignes aériennes régionales et nationales a été approuvée par la Commission 6, au cours de sa 25e séance (doc. Aér.No 214). La délimitation des zones est donnée dans les versions révisées des documents Nos 199 et 206, pour les hémisphères Est et Ouest respectivement.

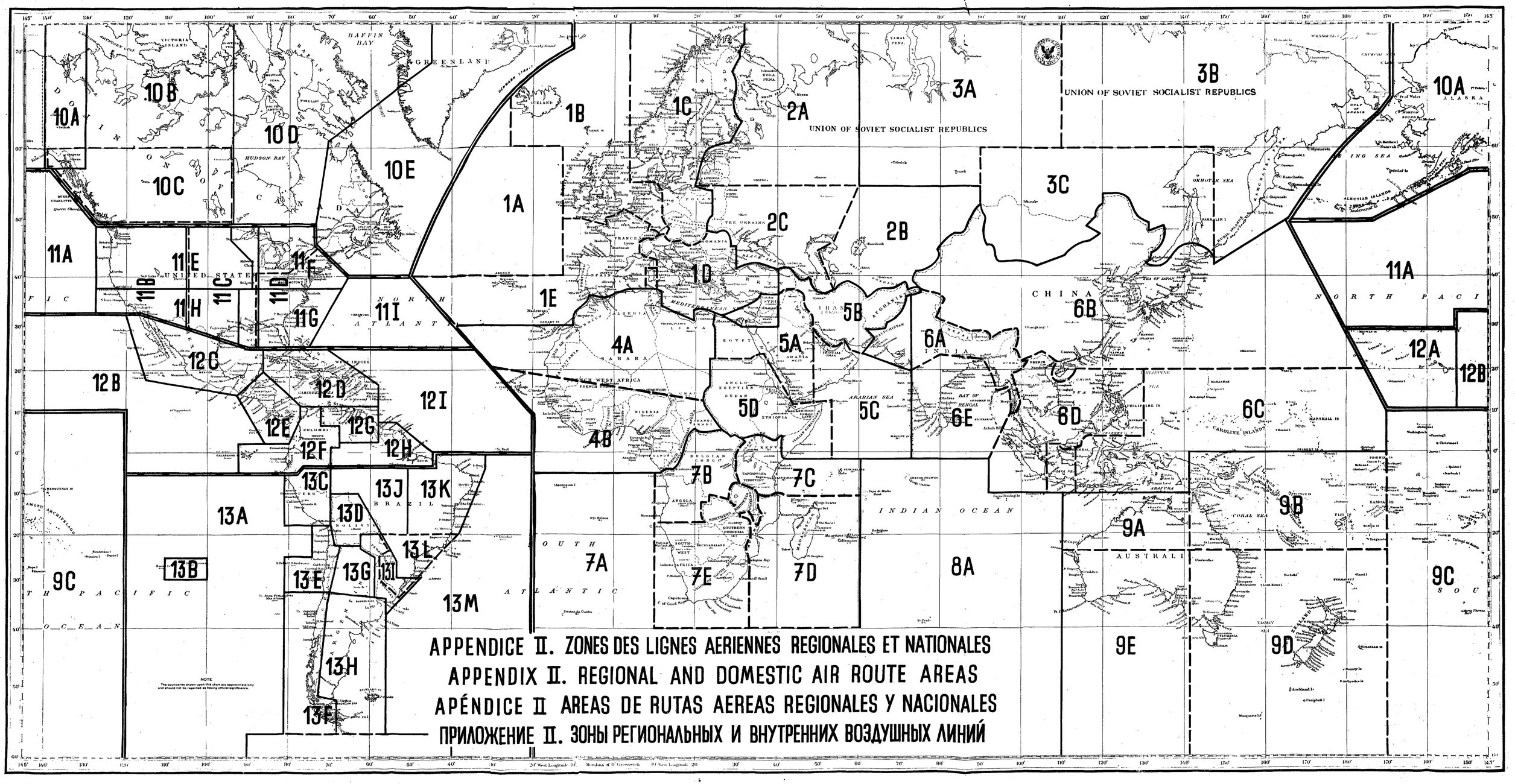
2. La carte a été désignée comme Appendice II à la suite d'un arrangement avec la Commission de rédaction. Elle sera introduite avec cette désignation dans le rapport final de la Conférence.

MAPA. "Zonas de las Rutas Aéreas Regionales e Internas".

1. El mapa adjunto, en que aparecen las Zonas de la Rutas Aéreas Regionales e Internas, ha sido aprobado por la Comisión 6 en su 25a sesión (Doc. Aer. 214). Los Documentos Aer. 199 y 206 (revisados) contienen la descripción de los límites de dichas zonas en los Hemisferios Oriental y occidental respectivamente.

2. El mapa indicador se añade como "Apendice II", según acuerdo con la Comisión de Redacción, a fin de que aparezca como tal en el Informe Final de la Conferencia.

E.G. Betts
Chairman of Committee 6
Président de la Commission 6
Presidente de la Comisión 6



APPENDICE II. ZONES DES LIGNES AERIENNES REGIONALES ET NATIONALES

APPENDIX II. REGIONAL AND DOMESTIC AIR ROUTE AREAS

APÉNDICE II AREAS DE RUTAS AEREAS REGIONALES Y NACIONALES

ПРИЛОЖЕНИЕ II. ЗОНЫ РЕГИОНАЛЬНЫХ И ВНУТРЕННИХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No 242-F
19 août 1948

COMMISSION 6

RAPPORT FINAL DU GROUPE DE TRAVAIL CHARGE D'ETABLIR LA SITUATION DEFINITIVE DES BESOINS EN FREQUENCES DES ZONES DE PASSAGE DES LIGNES AERIENNES MONDIALES PRINCIPALES AINSI QUE DES BESOINS REGIONAUX ET NATIONAUX DE L'HEMISPHERE EST

1. Introduction.

Le mandat de ce groupe de travail était le suivant (cf. document-Aér. No 205, par. 5-1) :

"Etudier les besoins en fréquences des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales et des lignes aériennes régionales, et en faire la récapitulation, afin de s'assurer que les besoins notifiés ne pourraient être réduits sans nuire à la sécurité. La même méthode sera utilisée pour déterminer les besoins définitifs, tant pour les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales que pour les zones des lignes aériennes régionales. Toute la documentation disponible, telle que les formules No 2 et le nombre de kilomètres parcourus, sera utilisé pour l'établissement des conclusions finales".

2. Considérations générales.

Le groupe de travail a subdivisé le problème en 2 parties :

a) étude des besoins des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales;

b) étude des besoins des zones des lignes régionales et nationales de l'hémisphère Est.

3. Examen des besoins des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales.

Le groupe a d'abord procédé à l'examen de détail des besoins des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales; le résultat de cette étude lui a permis de réaliser des économies dans le nombre de fréquences attribuées à certaines de ces zones. Les résultats de cet examen figurent au document-Aér No. 219. A noter que, selon l'avis du groupe, les besoins actuellement déclarés des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales, représentent des minima absolus au dessous desquels il n'est plus possible de descendre sans nuire à la sécurité, à la rapidité et à la régularité de l'exploitation de ces services aériens internationaux à longue distance.

4. Examen des besoins des zones régionales et nationales de l'hémisphère Est.

Ici également, le travail a été subdivisé en deux parties, soit d'abord l'examen des besoins régionaux et ensuite l'examen des besoins nationaux.

4.1. Besoins régionaux.

Se basant sur les besoins notifiés par les conférences régionales, et sur les indications des délégués possédant une connaissance particulière des zones régionales considérées, le groupe a établi une récapitulation des besoins régionaux. Il y a toutefois des régions pour lesquelles aucune conférence régionale n'a encore eu lieu, et qu'aucun délégué ne représente à la conférence actuelle. Le groupe s'est, dans ce cas, efforcé d'évaluer de façon aussi exacte que possible, les besoins minima de ces régions, en procédant par comparaison avec d'autres régions analogues dont les besoins sont connus. Les renseignements disponibles pour la détermination des besoins régionaux n'étaient pas aussi précis que ceux qui ont servi à l'évaluation des besoins des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales; le groupe est néanmoins convaincu que les chiffres indiqués pour les besoins régionaux dans les tableaux revisés de besoins régionaux et nationaux sont relativement exacts et qu'ils constituent une évaluation satisfaisante des besoins réels de moyens de communication des services aériens régionaux.

4.2. Besoins nationaux.

Le groupe de travail, afin d'établir une base pour l'évaluation des besoins nationaux, a procédé à l'examen des formules 2 présentées par les divers pays intéressés. Chaque fois qu'une demande de fréquence n'était pas nettement d'un intérêt international ou régional, on l'a considérée provisoirement comme un besoin national. Le groupe a en outre examiné les feuilles remises au groupe 6 G 2 par les différents délégués et contenant les besoins nationaux de leurs pays respectifs.

4.2.1. Le groupe a dressé la récapitulation des demandes des différents pays, classés dans la subdivision de zone à laquelle ils appartiennent. Le document-Aér No. 215 donne une description complète de la méthode suivie par le groupe.

4.2.2. Chaque fois que l'examen détaillé de ces demandes a révélé que les besoins relatifs aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales ou même à des liaisons entre points fixes ou des besoins régionaux avaient été compris dans les demandes de besoins nationaux, les délégués représentant les pays intéressés ont été consultés, chaque fois que cela a été possible, dans le but d'éviter toute confusion. En plusieurs occasions, il a été ainsi possible de réduire certaines demandes nationales dans une proportion considérable.

4.2.3. Lorsque cette partie du travail a été terminée, il est devenu évident que la méthode de présentation exposée au paragraphe 4.2.1 donnait une idée extrêmement pessimiste de la situation. De plus, elle ne permet pas de se rendre compte exactement des besoins réels des divers pays. En effet, dans certain cas, les voies demandées auraient été utilisées incomplètement bien que, d'après le tableau représentant les besoins nationaux, toutes les fréquences aient dû être indiquées comme voies libres et distinctes. Le groupe a estimé qu'il parviendrait à une représentation plus exacte des besoins en groupant les demandes nationales dans chaque subdivision de zone et en réduisant le nombre total des voies lorsqu'il est possible de le faire de façon équitable.

Le groupe a donc préparé des tableaux résumant les besoins des zones et de leurs subdivisions.

4.2.4. Après examen de ces tableaux, le groupe a jugé qu'une coordination convenable entre les subdivisions de zones permettrait de réduire encore les besoins nationaux. Il estime cependant qu'il n'est pas actuellement à même d'effectuer des réductions de ce genre, sans être en possession de renseignements précis au sujet de la charge des voies, du nombre des stations aéronautiques, de la procédure employée pour les communications des installations locales des terrains et d'autres particularités.

4.2.5. A la lumière de ce qui vient d'être dit et afin de tenter à nouveau de déterminer une norme susceptible d'une application générale, la longueur du parcours aérien hebdomadaire des services nationaux a été supputée pour chaque voie demandée. Il y a lieu de noter ici que le groupe de travail ne considère cette méthode que comme une comparaison très approximative et ne correspondant pas entièrement à la réalité dans tous les cas.

4.2.6. Les résultats obtenus pour les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales et régionales sont donnés ci-dessous :

Zones de passage des lignes aériennes mondiales principales.

(NA)	Atlantique Nord	50 000 milles par voie
(CEP)	Pacifique Est Central	47 000 milles par voie
	NSAM-1	74 000 milles par voie

Zones des lignes aériennes régionales.

	Europe	50 000 milles par voie

Subdivisions de zones.

Variant de 23 000 à 1 800 milles par voie

4.2.7. Le groupe de travail estime que, même en tenant compte dans la plus large mesure des conditions locales, des différences aussi importantes ne devraient pas exister.

4.2.8. Il considère en outre que la répétition des fréquences dans une subdivision de zone donnée est possible dans certaines conditions. Cependant, avant que ce facteur puisse entrer en ligne de compte, il est nécessaire d'être en possession de renseignements plus précis sur l'utilisation projetée d'une fréquence donnée, et entre autres, sur la répartition géographique des stations aéronautiques dans les différentes subdivisions de zones, la protection nécessaire pendant le jour et pendant la nuit, la puissance et le type de l'émission.

5. Conclusion.

5.1. Après avoir examiné les besoins en fréquences régionaux et nationaux de façon complète et sous tous les aspects, le groupe est arrivé à la conclusion qu'il est impossible d'en faire une évaluation précise avec les renseignements dont il dispose actuellement.

5.2. Il semble que les renseignements fournis au groupe de propagation sur les besoins régionaux et encore davantage sur les besoins nationaux ne doivent être considérés par ce groupe comme des indications sur l'ordre de grandeur et le nombre des fréquences nécessaires dans chaque zone de passage des lignes aériennes régionales et dans chaque subdivision de ces zones.

5.3. En vue d'assurer une allocation équitable des fréquences aux zones des lignes aériennes régionales et à leurs subdivisions, le groupe recommande, qu'avant de procéder à une nouvelle tentative d'évaluation de ces besoins, soit au cours de la présente conférence, soit au cours d'une conférence régionale ultérieure, les renseignements suivants, qu'il considère comme indispensables à l'élaboration d'un plan satisfaisant, soient fournis par tous les Etats Membres : -

6.1. Statistiques des services aériens.

6.1.1. Pour les vols prévus d'avance, nombre total de milles parcourus chaque semaine sur les lignes internationales régionales et sur les lignes nationales (ces totaux doivent être indiqués séparément).

6.1.2. Pour les vols non prévus d'avance, nombre total de milles parcourus chaque semaine sur les lignes internationales régionales et sur les lignes nationales (ces totaux doivent être indiqués séparément).

6.1.3. Une carte schématique des lignes internationales régionales et des lignes nationales indiquant les lignes aériennes et la fréquence des vols.

6.2. Statistiques des stations aéronautiques.

6.2.1. Nom et position géographique de chaque station aéronautique.

6.2.2. Utilisation de chaque voie (liaison avec les aéronefs en vol, contrôle de région d'approche, contrôle d'aérodrome ou services similaires).

6.2.3. Classe d'émission.

6.2.4. Puissance rayonnée.

6.2.5. Nombre des stations aéronautiques fonctionnant sur la même fréquence.

6.2.6. Nombre moyen des liaisons de chaque station lorsque les règles de vol aux instruments sont en vigueur pendant une période de 24 heures et à l'heure de pointe.

6.2.7. Durée moyenne des liaisons air-sol lorsque les règles de vols aux instruments sont en vigueur.

6.2.8. Répartition de la charge par voie pendant une période de 24 heures pour chaque station aéronautique.

6.3. Systèmes de communication et procédures.

6.3.1. Description générale des liaisons air-sol et de l'organisation du contrôle du trafic aérien. Les renseignements fournis à ce sujet doivent indiquer si les liaisons avec les aéronefs faisant un service régional et avec les aéronefs faisant un service national sont assurées sur les mêmes voies ou sur des voies distinctes. Le cas échéant, il suffira d'indiquer que les règles de l'O.A.C.I. sont appliquées.

6.3.2. Pourcentages respectifs de toutes les liaisons air-sol effectuées sur ondes hectométriques, ondes décamétriques et ondes métriques pour chacune des catégories de trafic aérien mentionnées aux paragraphes 6.1.1. et 6.1.2.

6.3.3. Indiquer si, à la suite de circonstances particulières temporaires, on est obligé d'acheminer du trafic du service fixe sur les voies du service mobile aéronautique, et quelle est l'importance de ce trafic fixe.

6.3.4. Signaler l'existence éventuelle de réseaux utilisés à des fins spéciales telles que la radiogoniométrie sur ondes décamétriques et pour lesquels l'utilisation de voies distinctes est envisagée.

7. Renseignements d'ordre général.

7.1. Tous renseignements supplémentaires pouvant être considérés comme intéressants pour la présente étude.

8. Recommandations pour l'avenir.

8.1. Le groupe de travail considère que, pour réaliser une utilisation aussi économique que possible des fréquences disponibles, les conférences futures devront s'inspirer des suggestions suivantes :

8.1.1. Réduire la puissance d'émission pour les services nationaux dans certaines subdivisions de zones surchargées.

8.1.2. En vue de réaliser une répétition maximum des fréquences dans les zones surchargées, il sera nécessaire d'effectuer des assignations de fréquences aux stations prises une par une et de déterminer dans chaque cas la portée de brouillage.

8.1.3. Une économie considérable est probablement réalisable pour certains usages dans lesquels une portée de service limitée est suffisante, si on tient compte avec précision de l'angle de rayonnement du système d'aériens utilisé.

A. de Haas.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

ANNEXE I au Document Aér.No 242-F

BESOINS DES ZONES DES LIGNES AERIENNES REGIONALES ET NATIONALES (ZLARN)

ZONE 1	Mc/s 3,0	Mc/s 3,5	Mc/s 4,7	Mc/s 5,6	Mc/s 6,6	Mc/s 9,0	Mc/s 10	Mc/s 11	Mc/s 13	Mc/s 18
SUBDIVISION A	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SUBDIVISION B [1]										
Belgique Irlande Royaume-Uni Pays-Bas Allemagne (Ouest) Islande	8	6	3	3						
SUBDIVISION C [2]										
Suède Norvège Finlande Pologne Allemagne (Est) Tchécoslovaquie Autriche Danemark Hongrie	5	5	5	9	4					
SUBDIVISION D [3]										
Roumanie Bulgarie Yougoslavie Grèce Albanie Turquie Italie Malte Chypre	7	16	7	12	7					
SUBDIVISION E [4]										
France Suisse Espagne Portugal Gibraltar	1	3	4	3	1					
Zone 1	6	4	-	5		3	1	1		

BESOINS DES ZONES DES LIGNES AERIENNES REGIONALES ET NATIONALES
(ZLARN)

ZONE 2 *	Mc/s 3.0	Mc/s 3,5	Mc/s 4,7	Mc/s 5,6	Mc/s 6,6	Mc/s 9,0	Mc/s 10	Mc/s 11	Mc/s 13	Mc/s 18
SUBDIVISION A	3	1	1	3	2	1				
SUBDIVISION B	3	2	1	2	2	1				
SUBDIVISION C	4	2	1	4	3	1				
Voies communes pour les subdivisions A, B & C	3	2	1	3	2	2	2	2	1	
ZONE 3 *										
SUBDIVISION A	4	2	1	3	1					
SUBDIVISION B	4	2	1	3	2					
SUBDIVISION C	4	2	1	3	2					
Voies communes pour les subdivisions A, B & C			1	3	2	3	2	2	1	
Voies communes pour les zones 2 & 3	5	3	1	4	5	4	3	4	2	3

Longueur totale des lignes aériennes des zones 2 et 3, 175000 KM.

* "En présentant ses demandes, la délégation de l'U.R.S.S. avait à l'esprit que quelques unes des voies A 3 seraient séparées en deux voies A 1".

BESOINS DES ZONES DES LIGNES AERIENNES REGIONALES ET NATIONALES
(ZLARN)

ZONE 4	Mc/s 3,0	Mc/s 3,5	Mc/s 4,7	Mc/s 5,6	Mc/s 6,6	Mc/s 9,0	Mc/s 10	Mc/s 11	Mc/s 13	Mc/s 18
SUBDIVISION A 5)										
Maroc Tanger Alger Tunisie Lybie Tripolitaine	3		3			2				
SUBDIVISION B 6)										
Afrique éq. fr. Afrique occ. fr. Gambie Côte d'Or Sierra Leone Nigeria Cap-Vert etc. Liberia	1	5	1	5	6	2		2		
Zone 4		2	2	1	2	1				

BESOINS DES ZONES DES LIGNES AERIENNES REGIONALES ET NATIONALES
(ZLARN)

ZONE 5	Mc/s 3,0	Mc/s 3,5	Mc/s 4,7	Mc/s 5,6	Mc/s 6,6	Mc/s 9,0	Mc/s 10	Mc/s 11	Mc/s 13	Mc/s 18
SUBDIVISION A [7]										
Aden Syrie Liban Palestine Transjordanie Arabie Saoudite Yemen Hadramaut Egypte Iraq	> 3	5	2	4	8	2				
SUBDIVISION B [8]										
Iran Paquistan Afghanistan Turquie d'Asie		4	2	2	4	2				
SUBDIVISION C										
Oman Golfe persique		2			2	(On ne dispose pas des distances kilométriques)				
SUBDIVISION D [9]										
Soudan anglo-égyptien Ethiopie Erythrée Côte française des Somalis Somalie italienne Somalie britannique	> 1	4	1	1	5					
Zone 5		4		4	4	2				

BESOINS DES ZONES DES LIGNES AERIENNES REGIONALES ET NATIONALES (ZLARN)

ZONE 6	Mc/s 3,0	Mc/s 3,5	Mc/s 4,7	Mc/s 5,6	Mc/s 6,6	Mc/s 9,0	Mc/s 10	Mc/s 11	Mc/s 13	Mc/s 18
SUBDIVISION A/E 10)	2	7	6	3	6	3	-	1	-	-
SUBDIVISION B 11)	5	6	5	6	6	4	-	1	-	-
SUBDIVISION C 12)	1	4	1	2	3	1 *	-	1 *	-	-
SUBDIVISION D 13)	2	8	3	3	11	5 *	2	1 *	-	-
ZONE 6		1			1	1		1		
ZONE 7										
SUBDIVISION 7 A	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SUBDIVISION 7 B 14)		2	1	-	3	2				
SUBDIVISION 7 C 15)		3			3	1				
SUBDIVISION 7 D 16)	1	2	1	1	2	1	-			
SUBDIVISION 7 E 17)	2	2	-	2	2	2	3	1	-	-
ZONE 7	1	1	-	1	2	2		2	1	-
ZONE 9										
SUBDIVISION A 18)	1	1			1	1				
SUBDIVISION B 18)	1	2	1		2	1		2		
SUBDIVISION C	-	-								
SUBDIVISION D 19)	4	15x	1	1	1	1		1		
SUBDIVISION E 18)	1	1			1	1				
ZONE 9		1			1	1		1		

*) Une fréquence dans la bande des 6 Mc/s et une fréquence dans celle des 11 Mc/s sont communes aux subdivisions 6 C et 6 D

x) Six fréquences seulement dans la bande des 3,5 Mc/s sont demandées pour l'usage de nuit.

NOTE :

Pour calculer le nombre de milles par voie, il a été tenu compte des besoins des pays dont on connaît le nombre de milles parcourus par leurs services aériens; c'est pourquoi dans certains cas le nombre total des fréquences demandées pour une subdivision de zone donnée ne correspond pas aux chiffres qui ont servi au calcul.

1) Milles parcourus par semaine : 419800. Nombre de voies : 18
Milles par voie : 23320.

2) Milles parcourus par semaine : 220800. Nombre de voies : 25
Milles par voie : 8832.

3) Milles parcourus par semaine : 257700. Nombre de voies : 38.
Milles par voie : 6965.

4) Milles parcourus par semaine : 149200. Nombre de voies : 11.
Milles par voie : 13600

5) Milles parcourus par semaine : 146524. Nombre de voies : 8.
Milles par voie : 18315.

6) Milles parcourus par semaine : 65750. Nombre de voies : 13.
Milles par voie : 5058.

7) Milles parcourus par semaine : 64900. Nombre de voies : 20.
Milles par voie : 3245.

8) Milles parcourus par semaine : 84000. Nombre de voies : 9.
Milles par voie : 9333.

9) Milles parcourus par semaine : 10800. Nombre de voies : 6.
Milles par voie : 1800.

10) Milles parcourus par semaine : 244000. Nombre de voies : 28.
Milles par voie : 8700.

11) Milles parcourus par semaine : 1000000. Nombre de voies : 33.
Milles par voie : 30303.

12) Milles parcourus par semaine : 160000. Nombre de voies : 12.
Milles par voie : 13300.

13) Milles parcourus par semaine : 244000. Nombre de voies : 35.
Milles par voie : 7000.

14) Milles parcourus par semaine : 31000. Nombre de voies : 8.
Milles par voie : 3875.

15) Milles parcourus par semaine : 48000. Nombre de voies : 7.
Milles par voie : 6857.

16) Milles parcourus par semaine : 27500. Nombre de voies : 8.
Milles par voie : 3437.

17) Milles parcourus par semaine : 128000. Nombre de voies : 14.
Milles par voie : 9145.

18) <u>Subdivisions 9 A, 9 B et 9 E combinées</u> :
Milles parcourus par semaine : 634266. Nombre de voies : 17.
Milles par voie : 37300.

19) <u>Subdivision 9 D</u>
Milles parcourus par semaine : 73000. Nombre de voies : 27.
Milles par voie : 3040.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

ANNEXE II au
Aér-Document No 242-F
28 septembre, 1948

BESOINS DES ZONES DES LIGNES AERIENNES REGIONALES ET NATIONALES (ZLARN)

ZONE 1	Mc/s 3,0	Mc/s 3,5	Mc/s 4,7	Mc/s 5,6	Mc/s 6,6	Mc/s 9,0	Mc/s 10	Mc/s 11	Mc/s 13	Mc/s 18	Nb. de milles par semaine
SUBDIVISION A	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
SUBDIVISION B											
Belgique	1	1									inconnu
Irlande	1			1							5.500
Royaume-Uni	4	5	1	1							365.000
Pays-Bas	1		1								21.300
Allemagne (Ouest)	-										-
Islande	1		1	1							28.000
Total	8	6	3	3							
SUBDIVISION C											
Suède	2		2								41.000
Norvège		2	1								27.600
Finlande		1	1		1						18.800
Pologne	2	1	1	3	3						96.000
Allemagne (Est)											
Tchécoslovaquie				2							27.900
Autriche											
Danemark	1			1							9.500
Hongrie		1		2							
Total	5	5	5	8	4						
SUBDIVISION D											
Roumanie	1	2	1	2	1						30.000
Bulgarie	2	2	1	2	1						5.900
Yougoslavie	1	4	1	3	2						92.000
Grèce			2	2							14.800
Albanie		3	2	1							
Turquie	1			1	2						
Italie	2	3		1	1						85.000
Malte		1									
Chypre		1			3						
Total	7	16	7	12	8						
SUBDIVISION E											
France		2	3	3							114.000
Suisse											
Espagne											
Portugal	1		1		1						4.700
Gibraltar		1									
Total	1	3	4	3	1						
ZONE 1	6	4	-	5	-	3	1	1			

BESOINS DES ZONES DES LIGNES AERIENNES REGIONALES ET NATIONALES
(ZLARN)

ZONE 2	Mc/s 3,0	Mc/s 3,5	Mc/s 4,7	Mc/s 5,6	Mc/s 6,6	Mc/s 9,0	Mc/s 10	Mc/s 11	Mc/s 13	Mc/s 18
SUBDIVISION A	3	1	1	3	2	1				
SUBDIVISION B	3	2	1	2	2	1				
SUBDIVISION C	4	2	1	4	3	1				
Voies communes pour les subdivisions A,B & C	3	2	1	3	2	2	2	2	1	
ZONE 3										
SUBDIVISION A	4	2	1	3	1					
SUBDIVISION B	4	2	1	3	2					
SUBDIVISION C	4	2	1	3	2					
Voies communes pour les subdivisions A,B & C	3	2	1	3	2	3	2	2	1	
Voies communes pour les zones 2 & 3	5	3	1	4	5	4	3	4	2	3

BESOINS DES ZONES DES LIGNES AERIENNES REGIONALES ET NATIONALES (ZLARN)

ZONE 4	Mc/s 3,0	Mc/s 3,5	Mc/s 4,7	Mc/s 5,6	Mc/s 6,6	Mc/s 9,0	Mc/s 10	Mc/s 11	Mc/s 13	Mc/s 18	Nb de Milles par semaine
SUBDIVISION A											
Maroc			4			1					79.850
Alger			2			1					55.070
Tunisie											11.150
Lybie											
Tripolitaine											
Total			6			2					
SUBDIVISION B											
Afrique éq. fr.		1		1	2			1			27.300
Afrique occ. fr.		2		2	3			1			77.920
Gambie											
Côte d'Or											
Sierra Leone		2		2		2					inconnu
Nigeria											
Cap Vert etc,		1	1		1						
Liberia											
Total		6	1	5	6	2		2			
ZONE 4											

BESOINS DES ZONES DES LIGNES AERIENNES REGIONALES ET NATIONALES
(ZLARN)

ZONE 5	Mc/s 3,0	Mc/s 3,5	Mc/s 4,7	Mc/s 5,6	Mc/s 6,6	Mc/s 9,0	Mc/s 10	Mc/s 11	Mc/s 13	Mc/s 18	Nb. de Milles par semaine
SUBDIVISION A											
Aden		1		1	1						-
Syrie		2			2						12.000
Palestine		2		2							1.000
Arabie (1/2)		1			1						
Egypte		3	2	3	2	2					34.500
Iraq	2	2		1	3	1					12.000
Total	2	11	2	7	9	3					
SUBDIVISION B											
Iran			2		2						22.500
Pakistan		2	2	2	2	2					
Afghanistan			2		2						
Belouchistan											
Total		2	6	2	6	2					
SUBDIVISION C											
Arabie (1/2)		1			1						voir subdivision 5 A
SUBDIVISION D											
Soudan anglo-égyptien		2		2	1	1					7.500
Ethiopie		2			2						3.300
Erythrée	1				2						-
Côte française des Somalis											
Somalie italienne			1		1						
Somalie anglaise		1		1	1						
Total	1	5	1	3	7	1					
ZONE 5	1	2			3	3		1			

BESOINS DES ZONES DES LIGNES AERIENNES REGIONALES ET NATIONALES (ZLARN)

ZONE 6	Mc/s 3,0	Mc/s 3,5	Mc/s 4,7	Mc/s 5,6	Mc/s 6,6	Mc/s 9,0	Mc/s 10	Mc/s 11	Mc/s 13	Mc/s 18	Nb. de milles par semaine
SUBDIVISION A/E	2	8	6	3	8	3	-	1	-	-	222.000
SUBDIVISION B	5	6	5	6	6	4	-	1	-	-	1.000.000
SUBDIVISION C	1	6	-	2	5	1	-	1	-	-	160.000
SUBDIVISION D	3	9	4	3	8	3	2	-	-	-	244.000
ZONE 6		1			1	1		1			
ZONE 7											
SUBDIVISION 7A											
SUBDIVISION 7B	-	2	1	1	8	4	-	4	1	-	31.000
SUBDIVISION 7C	-	4	1	1	4	2	1	-	-	-	48.000
SUBDIVISION 7D	1	2	1	1	2	1	-	1	1	-	27.500
SUBDIVISION 7E	2	3	-	3	2	4	3	1	-	-	128.000
ZONE 7	1	-	-	1	-	1	-	-	-	-	
ZONE 9											
SUBDIVISION A	1	1			1	1					*
SUBDIVISION B	1	2	1		2	1		2			3.500*
SUBDIVISION C	-	-									
SUBDIVISION D	5	15	1	1	2	2		1			73.000
SUBDIVISION E	1	1			1	1					*
ZONE 9		1			1	1		1			

* Australie 630.766

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE 1948

Aér-Document No 249-F
25 août 1948

COMMISSION

GROUPE DE PROPAGATION

RAPPORT No 4

Plan I, partie II : Répétition des fréquences attribuées aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP) dans les zones des lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN). Répétition des fréquences dans les zones des lignes aériennes régionales et nationales et dans leurs subdivisions. Calculs établis pour une puissance rayonnée de 1 KW.

1. MEMBRES DU GROUPE

Les membres du groupe qui ont participé de façon suivie à ce travail particulier, sont :

MM. G. SEARLE, Nouvelle Zélande (Président)
J. BOCTOR, Egypte (actuellement absent)
S.A. SATHAR, Pakistan (actuellement absent)
A. SOUTO SILVA CRUZ, Portugal
F.E. SPERRING, Royaume Uni
W.E. WEAVER, Etats-Unis d'Amérique
P.J. GREVEN, O.A.C.I.
L.M. LAYZELL, I.A.T.A.

MM. A. ALVENDIA, Philippines
E.V. SHORES, Etats-Unis d'Amérique

ont, ainsi que d'autres délégués, participé à ce travail chaque fois qu'ils en ont eu l'occasion.

2. PRESENTATION DU RAPPORT

Conformément à la décision prise par la Commission 6, à sa réunion du 12 août, le rapport relatif au Plan I comprend 2 parties. La première partie fait l'objet du document No 239 et a trait à la répétition des fréquences dans les ZLAMP. Le présent rapport qui constitue la deuxième partie, a trait à la répétition des fréquences attribuées aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales dans les ZLARN et leurs subdivisions, et de la répétition des fréquences attribuées aux ZLARN à l'intérieur de ces dernières et de leurs subdivisions.

3. RAPPORTS ANTERIEURS DU GROUPE DE PROPAGATION

Le présent rapport doit être lu en ayant sous les yeux les rapports Nos 1,2 et 3 du groupe de travail, qui portent respectivement les Nos 211, 216 et 239.

4. PRINCIPES ADOPTES POUR L'ASSIGNATION D'UNE MEME FREQUENCE AUX ZONES ET A LEURS SUBDIVISIONS

4.1. Généralités: Il y a lieu de noter que du strict point de vue de l'assignation

multiple des fréquences, la tâche consistant à attribuer des fréquences aux zones et à leurs subdivisions est beaucoup plus difficile que celle consistant à effectuer des assignations multiples dans les ZLAMP. Par exemple, dans la bande des 3 Mc/s, 16 voies ont été demandées pour 11 lignes aériennes mondiales principales, alors que pour cette même bande, il a été demandé 89 voies pour 29 zones et subdivisions de zone.

Pour cette raison, alors que dans les cas des ZLAMP, 120 combinaisons différentes, prises par 2 à 2, doivent être vérifiées; il en existe 20.000 prises 4 à 4 dans le cas des ZLARN. Il n'a naturellement pas été possible d'entreprendre cette tâche, et en réalité elle n'était pas nécessaire, car même si on l'exécutait, il ne serait pas possible de donner satisfaction à toutes les demandes, dans l'état actuel des choses.

Dans ces conditions, le groupe a donc pris l'attitude qu'il a estimée la plus rationelle et a procédé à une répétition des voies aussi impartiale que possible. Voici les principes qui ont été adoptés :

4.1.1. Comme il était évident à priori qu'il ne serait pas possible de satisfaire toutes les demandes des ZLARN, le groupe a décidé de procéder à l'assignation multiple d'une fréquence en commençant par l'ensemble d'une zone pour laquelle les demandes étaient très importantes et en répétant cette fréquence dans les zones et subdivisions de zones aussi voisines que possible de celle qui avait été prise comme point de départ.

4.1.2. Le principe qui vient d'être exposé a été modifié dans le sens qu'on s'est efforcé de répéter la fréquence attribuée à la zone servant de point de départ dans un nombre aussi élevé que possible de zones et de subdivisions où les demandes étaient particulièrement élevées.

5. NORMES TECHNIQUES

Les normes techniques utilisées dans la préparation du plan sont celles qui ont été adoptées par la Commission 6. Ces normes ont été publiées dans les documents suivants :

Doc. Aér. 209, par. 4 et 5
Doc. Aér. 214, par. 13
Doc. Aér. 236, par. 22

et sont reproduites ci-dessous :

5.1. Distance de protection basée sur un rapport de protection de 15 db à bord de l'aéronef.

5.2. Conditions de répétition des fréquences :

Fréquence Mc/s	Conditions de répétition	
	entre les ZLAMP et les ZLARN	parmi les ZLARN
3	de nuit	de nuit
3,5	de nuit	de nuit
4,7	de nuit	de nuit/de jour (1)
5,6	de nuit	de jour
6,6	de jour	de jour (2)
9	de jour	de jour
10	de jour	de jour
11,3	de jour	de jour

Notes :

(1) De nuit, entre 40° N. et 40° S., de jour sous les autres latitudes. En Europe, de jour au dessus de 35° N.

(2) Repose sur une distance de protection calculée pour 5,6 Mc/s.

On remarquera que ces conditions s'appliquent aux bandes de fréquences ci-dessous :

3, 3,5, 4,7, 5,6, 6,6, 9, 10 et 11,3 Mc/s

Pour les fréquences de l'ordre de 13,3 et de 18 Mc/s, on a employé des méthodes différentes, décrites ci-après :

5.3. Répétition dans la bande voisine de 13,3 Mc/s.

Pour la répétition dans le temps, une séparation de 80° en longitude est considérée comme le but à atteindre; cette valeur a été réduite chaque fois que l'on a estimé qu'il n'en résulterait aucun inconvénient.

5.4. Répétition dans la bande voisine de 18 Mc/s.

Dans cette bande de fréquences, on a pu procéder à une répétition des fréquences conforme aux demandes formulées, car leur nombre était relativement faible. Dans un cas seulement, il a été nécessaire de recourir à la séparation dans le temps.

6. PUISSANCE

On ne doit pas perdre de vue que le plan,dont il est question ici, a été établi dans l'hypothèse que la puissance moyenne sur l'onde porteuse émise par une station aéronautique est de 1 KW, comme l'indique le deuxième rapport du groupe de propagation, (doc. Aér. 216, par. 7), il semble cependant que ce chiffre soit trop élevé pour servir de base aux attributions dans les ZLARN de l'hémisphère est, et qu'une valeur plus faible correspondrait mieux à la réalité. En conséquence le groupe a préparé un autre plan reposant sur une puissance émise de 200 W, valeur qui convient mieux que la précédente, dans les ZLARN.

7. PLAN D'ASSIGNATION MULTIPLE DES FREQUENCES

Le plan d'assignation multiple donné dans les tableaux IV à XIII (inclusivement) fait connaître les répétitions possibles qu'on a classées au moyen d'indicatifs; ces indicatifs peuvent être immédiatement affectés à une voie donnée quelconque de n'importe laquelle des bandes de fréquences intéressées.

8. DESCRIPTION DES TABLEAUX ANNEXES

8.1. Les tableaux I et II montrent dans quelle proportion il a été possible de donner satisfaction aux demandes de fréquences des différentes zones et subdivisions de zones dans les bandes de fréquences considérées. Il est important de remarquer que les fréquences de contrôle des bandes voisines de 3 et de 3,5 Mc/s sont comprises dans le total indiqué pour chaque subdivision de zone.

8.2. Le tableau III est un bref résumé qui ne mentionne pas les fréquences mais indique la proportion dans laquelle les demandes de voies ont été satisfaites. Pour des raisons évidentes, ce tableau ne peut être utilisé qu'avec le plus grande prudence.

8.3. Les tableaux IV a XIII (inclusivement) donnent un exemple d'application du plan d'attribution établi d'après les possibilités de répétition indiquées dans les tableaux I et II.

9. CONCLUSIONS

9.1. Généralités : Le groupe estime que le plan figurant au présent document est rationnel du point de vue technique. Il peut cependant s'y être glissé quelques erreurs de détail, résultant des conditions dans lesquelles le groupe a dû travailler. Ce plan peut encore être soumis à une discussion d'ensemble visant à obtenir quelques voies supplémentaires en tenant compte des résultats pratiques de l'exploitation. Certains cas se présenteront immédiatement à l'esprit lors de la lecture des tableaux annexés qui ont été élaborés pour faciliter le travail des délégués.

9.2. Questions particulières

9.2.1. Le plan ne donne pas satisfaction aux demandes de l'hémisphère Est, alors que le groupe avait été précisément invité à porter plus particulièrement son attention sur les besoins de cet hémisphère.

Dans certaines bandes cependant, le plan donne satisfaction à une forte proportion des demandes, sous réserve d'accords à intervenir entre l'hémisphère Ouest et l'hémisphère Est.

Voici les résultats obtenus :

18 Mc/s. Les demandes ont reçu satisfaction, à l'exception de la demande commune des zones 2 et 3 pour laquelle il manque une fréquence. On peut, en revanche, utiliser dans les subdivisions des zones 3A et 3C, une fréquence pour laquelle aucune demande n'avait été introduite.

13 Mc/s. Les demandes ont été satisfaites pour toutes les zones et subdivisions de zones, à l'exception de la demande commune des zones 2 et 3.

11,3 Mc/s. Les demandes ont reçu satisfaction dans toutes les zones, mais non dans les subdivisions 4B, 6A/E, 6B, 6D et 7E.

10 Mc/s. Les demandes ont reçu satisfaction dans toutes les zones et subdivisions de zones.

9 Mc/s. Les demandes ont pu être satisfaites dans la zone 6 et dans les zones et subdivisions de zones 7 et 9. Les demandes des autres zones et subdivisions de zones n'ont pas pu être satisfaites.

5,6 Mc/s. Les demandes ont reçu satisfaction dans toutes les zones à l'exception de la demande commune des zones 2 et 3. Les demandes de plusieurs subdivisions de zones n'ont pas reçu satisfaction.

4,7 Mc/s. Les demandes ont été satisfaites dans toutes les zones mais ne l'ont pas été dans le cas de beaucoup de subdivisions.

3,5 Mc/s. Très peu de demandes ont pu être satisfaites dans les zones et les subdivisions de zones.

3 Mc/s. Les demandes des ZLARN 1, 3 et 7 ont été satisfaites, ainsi que celles de quelques subdivisions de zones.

Le groupe estime que si, dans leur ensemble, les conclusions ci-dessus ne sont pas satisfaisantes, il n'en reste pas moins vrai qu'elles constituent un résultat appréciable pour une première tentative d'application intégrale de la méthode adoptée, qui repose sur les données de la propagation. Tout en admettant que le résultat de son travail ne peut pas être considéré comme une réussite, puisque l'application directe des principes adoptés ne permet pas de satisfaire toutes les demandes, le groupe estime que le résultat indique néanmoins dans quel sens doivent être dirigés les efforts, en vue d'arriver à un plan de répartition et d'attribution des fréquences du service mobile aéronautique selon une méthode scientifique. C'est pour cette raison que le Groupe a choisi une puissance d'émission de 200 W. pour l'élaboration et l'application du plan.

Il espère que les résultats de son travail pourront être publiés presqu'en même temps que le présent rapport.

Le Président : G. SEARLE
(Nouvelle Zélande)

(Aer-Doc-249)

SUMMARY OF REQUESTS AND EXTENT TO WHICH THEY HAVE BEEN MET

POWER RADIATED : 1 kW

- - -

RESUME DES DEMANDES ET MESURE DANS LAQUELLE ELLES ONT ETE SATISFAITES

PUISSANCE RAYONNEE : 1 kW

- - -

RESUMEN DE SOLICITUDES FORMULADAS Y MEDIDA EN QUE SE HAN PODIDO SATISFACER

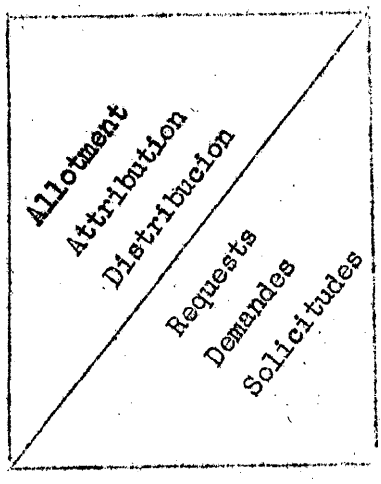
POTENCIA RADIADA : 1 kW

- - -

KEY

LEGENDE

CLAVE



TABLES I AND II

TABLEAUX I ET II

CUADROS I Y II

FREQUENCY ORDER Mc/s / ORDRE DE GRANDEUR DE FREQUENCE Mc/s / ORDEN DE FRECUENCIA en Mc/s / RDARA ZLARN. RDARA	3	3,5	4,7	5,6	6.6	9	10	11	13	18
1	6 / 6	3 / 4	- / -	5 / 5	- / -	1 / 3	1 / 1	1 / 1	-	-
1 A	1 / -	1 / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	-	-
1 B	3 / 8	1 / 6	- / 3	- / 3	- / -	- / -	- / -	- / -	-	-
1 C	1 / 5	1 / 5	- / 5	2 / 9	- / 4	- / -	- / -	- / -	-	-
1 D	1 / 7	1 / 16	- / 7	- / 12	3 / 7	- / -	- / -	- / -	-	-
1 E	1 / 1	1 / 3	- / 4	- / 3	1 / 1	- / -	- / -	- / -	-	-
2	2 / 3	- / 2	1 / 1	3 / 3	2 / 2	- / 2	2 / 2	2 / 2	2 / 1	-
2 A	1 / 3	1 / 1	- / 1	- / 3	2 / 2	- / 1	- / -	- / -	-	-
2 B	1 / 3	1 / 2	- / 1	- / 2	1 / 2	- / 1	- / -	- / -	-	-
2 C	1 / 4	1 / 2	- / 1	- / 4	- / 3	- / 1	- / -	- / -	-	-
3	3 / 3	- / 2	1 / 1	3 / 3	1 / 2	- / 3	2 / 2	2 / 2	1 / 1	
3 A	1 / 4	1 / 2	- / 1	- / 3	2 / 1	- / -	- / -	- / -	1* / -	1* / -
3 B	4 / 4	1 / 2	1 / 1	2 / 3	5 / 2	1 / -	- / -	- / -	-	-
3 C	4 / 4	1 / 2	- / 1	- / 3	2 / 2	1 / -	- / -	- / -	1* / -	1* / -
2 and 3	3 / 5	2 / 3	1 / 1	3 / 4	2 / 5	2 / 4	3 / 3	4 / 4	1 / 2	2 / 3
4	- / -	1 / 2	2 / 2	1 / 1	2 / 2	- / 1	- / -	- / -	-	-
4 A	1 / 3	1 / -	- / 3	- / -	- / -	- / 2	- / -	- / -	-	-
4 B	2 / 1	1 / 5	- / 1	5 / 5	6 / 6	- / 2	- / -	- / 2	-	-
5	- / -	1 / 4	- / -	4 / 4	4 / 4	1 / 2	- / -	- / -	-	-
5 A	1 / 3	1 / 5	- / 2	- / 4	1 / 8	- / 2	- / -	- / -	-	-
5 B	1 / -	1 / 4	- / 2	- / 2	1 / 4	- / 2	- / -	- / -	-	-

*Shared frequency
*Fréquence partagée
*Frecuencia compartida

TABLE I
TABLEAU I
CUADRO I

FREQUENCY ORDER Mc/s ORDRE DE GRANDEUR DE FREQUENCE Mc/s ORDEN DE FRECUENCIA EN Mc/s RDARA ZLARN RDARA	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11	13	18
5 C	3 / -	1 / 2	- / -	- / -	- / 2	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -
5 D	1 / 1	1 / 4	- / 1	1 / 1	- / 5	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -
6	- / -	1 / 1	- / -	2 / -	1 / 1	1 / 1	- / -	1 / 1	- / -	- / -
6 A/E	2 / 2	2 / 7	- / 6	- / 3	2 / 6	- / 3	- / -	- / 1	- / -	- / -
6 B	4 / 5	3 / 6	- / 5	3 / 6	3 / 6	1 / 4	- / -	- / 1	- / -	- / -
6C	3 / 1	2 / 4	- / 1	4 / 2	3 / 3	1* / 1	- / -	- / 1*	- / -	- / -
6 D	1 / 2	4 / 8	1 / 3	4 / 3	9 / 11	2(1*) / 5	2 / 2	- / 1*	- / -	- / -
6 E	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
7	3 / 1	- / 1	- / -	3 / 1	2 / 2	2 / 2	- / -	2 / 2	1 / 1	- / -
7 A	1 / -	1 / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -
7 B	2 / -	2 / 2	1 / 1	1 / -	2 / 3	2 / 2	- / -	- / -	- / -	- / -
7 C	1 / -	1 / 3	- / -	- / -	1 / 3	1 / 1	- / -	- / -	- / -	- / -
7 D	4 / 1	3 / 2	- / 1	4 / 1	1 / 2	3 / 1	- / -	- / -	- / -	- / -
7 E	5 / 2	4 / 2	- / -	1 / 2	2 / 2	2 / 2	3 / 3	- / 1	- / -	- / -
9	1 / -	1 / 1	2 / -	4 / -	2 / 1	1 / 1	- / -	1 / 1	- / -	- / -
9 A	2 / 1	1 / 1	- / -	1 / -	1 / 1	1 / 1	- / -	- / -	- / -	- / -
9 B	2 / 1	1 / 2	1 / 1	2 / -	2 / 2	1 / 1	- / -	2 / 2	- / -	- / -
9 C	1 / -	1 / -	1 / -	- / -	- / -	- / -	1 / -	- / -	- / -	- / -
9 D	7 / 4	8 / 15	3 / 1	5 / 1	6 / 1	1 / 1	- / -	2 / 1	- / -	- / -
9 E	3 / 1	1 / 1	- / -	- / -	2 / 1	2 / 1	- / -	- / -	- / -	- / -

*Commen to 6C and D
*Commune à 6C et D
*Comun a 6 C y D

TABLE II
TABLEAU II
CUADRO II

RDARA	TOTAL CHANNELS REQUESTED	CHANNELS ALLOTTED	PERCENTAGE SATISFACTION
ZLARN	TOTAL DES VOIES DEMANDEES	VOIES ATTRIBUEES	POURCENT DES DEMANDES SATISFAITES
RDARA	TOTAL DE CANALES SOLICITADOS	CANALES DISTRIBUIDOS	PORCENTAJE DE NECESIDADES SATISFECHAS
1	20	17	85
1A	-	2	-
1B	20	4	20
1C	28	4	14.3
1D	49	5	10.2
1E	12	3	25
2	18	14	77
2A	11	4	36.4
2B	11	3	27.3
2C	15	2	13.3
3	19	13	68.4
3A	11	6	55
3B	12	14	116.7
3C	12	10	83
2&3	34	23	67.6
4	8	6	75
4A	8	2	25
4B	22	14	63.6

RDARA	TOTAL CHANNELS REQUESTED	CHANNELS ALLOTTED	PERCENTAGE SATISFACTION
ZLARN	TOTAL DES VOIES DEMANDEES	VOIES ATTRIBUEES	POURCENT DES DEMANDES SATISFAITES
RDARA	TOTAL DE CANALES SOLICITADOS	CANALES DISTRIBUIDOS	PORCENTAJE DE NECESIDADES SATISFECHAS
5	14	10	71.5
5A	24	3	12.5
5B	14	3	21.4
5C	4	4	100
5D	12	3	25
6	4	6	150
6A/E	28	6	21.4
6B	33	14	42,4
6C	13	13	100
6D	35	23	65.8
7	10	12	120
7A	-	2	-
7B	8	10	125
7C	7	4	57.2
7D	8	15	187.5
7E	14	17	121.3
9	4	12	300
9A	4	6	150
9B	9	11	122.2
9C	-	4	-
9D	24	32	133
9E	4	8	200

NOTE: The "requested" figures are those as reduced to the considered minimum by delegates present at the Conference.

\- - -

NOTE: Les chiffres des voies "demandées" représentent les minima indiqués par les délégués présents à la Conférence.

\- - -

NOTA: Las cifras de la columna "total de canales solicitados" representan el número mínimo de canales indicado por los delegados que asisten à la conferencia.

\- - -

TABLE III

TABLEAU III

CUADRO III

(Aer-Doc-249-F)

SHARING PLAN FOR MAJOR WORLD AIR ROUTE AREAS, REGIONAL DOMESTIC AIR ROUTE AREAS AND SUB-AREAS

\- - -

PLAN DE PARTAGE ENTRE LES ZONES DE PASSAGE DES LIGNES AERIENNES MONDIALES PRINCIPALES ET LES ZONES ET SOUS ZONES DES LIGNES AERIENNES REGIONALES ET NATIONALES

\- - -

PLAN DE COMPARTICION ENTRE LAS AREAS DE RUTAS AEREAS MAS IMPORTANTES DEL MUNDO Y LAS AREAS Y SUBAREAS DE RUTAS AEREAS REGIONALES Y NACIONALES

\- - -

POWER RADIATED : 1 kW

PUISSANCE RAYONNEE : 1 kW

POTENCIA RADIADA : 1 kW

\- - -

TABLES IV TO WIII (Inclusive)

TABLEAUX IV A WIII(Inclus)

CUADROS IV A XIII (Ambos inclusive)

\- - -

REPETITIONS
FREQUENCY BAND: 3 Mc/s

ASSIGNATIONS MULTIPLES
BANDE DE FREQUENCES: 3 Mc/s

REPETICIONES
BANDA DE FRECUENCIAS: 3 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
A1	NP	FE1	NA	7B	
A2	CWP	NSA2(Ext)	NSAM2	9E	
A3	SP	NA	6B		
A4	FE2	NA	7		
A5	EU	NSAM1	6B		
A6	EU	NSAM2	6B		
A7	NA(Ext)	6 A/E			
A8	SA	3	5C	9D	
A9	Pacific MET				
A10	Atlantic MET				
A11	CONTROL				
A12	1	3B	9D		
A13	1	3C	7E	9D	
A14	2	6C	7D		
A15	2	6C	7E		
A16	1	3B	7D	9A	
A17	1B	3	4B	9B	
A18	1B	3	5C	9D	
A19	1	3C	7E	9D	
A20	1	3C	7E	9E	
A21	1	3B	7D	9D	
A22	2 & 3	7			
A23	2 & 3	9			
A24	2 & 3	7			

TABLE IV — TABLEAU IV — CUADRO IV

FREQUENCY BAND: 3.5 Mc/s BANDE DE FREQUENCES: 3,5 Mc/s BANDA DE FRECUENCIAS: 3.5 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
B1	CEP	SA (Ext)	6 A/E	7 E	9 D
B2	CEP	ME (Ext)	9 D		
B3	CEP	EU	6 D	9 D	
B4	CEP	EU	6 B		
B5	NSAM 2	ME	9		
B6	NSA 1 (Ext)	6			
B7	CONTROL				
B8	1	6 D	7 E		
B9	1	6 D	7 E		
B10	1	6 C	7 D		
B11	2 & 3	7 B	9 D		
B12	2 & 3	7 D	9 D		
B13	4	6 B	9 D		
B14	5	9 D			

TABLE V TABLEAU V CUADRO V

FREQUENCY BAND: 4.7 Mc/s BANDE DE FREQUENCES: 4,7 Mc/s BANDA DE FRECUENCIAS: 4,7 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
C1	EU	9			
C2	EU	9			
C3	NSAM 1	2	9 D		
C4	4	3 B	9 D		
C5	4	3 B	6 D	9 B	
C6	3	7 B	9 C		
C7	2 & 3	9 D			

TABLE VI TABLEAU VI CUADRO VI

FREQUENCY BAND: 5.6 Mc/s BANDE DE FREQUENCES: 5,6 Mc/s BANDA DE FRECUENCIAS: 5.6 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES					
D1	NA	FE 1				
D2	NA	FE 2				
D3	NA	SP				
D4	NA (Ext)	9 B				
D5	CEP	EU	9 D			
D6	NP	NSA 2(Ext)				
D7	CWP	NSA 1(Ext)				
D8	NSAM 2	3	5	6 C		
D9	NSAM 2	3	5	6 C		
D10	CEP	ME (Ext)				
D11	PAC MET	7				
D12	AT MET					
D13	1	3	6 D	7 D		
D14	1	7	6 B	9 A		
D15	1	7	6 B	9 B		
D16	5	1 C	3 B	6 D	9 D	
D17	5	1 C	3 B	6 D	9 D	
D18	1	6	7 B			
D19	1	6	7 E			
D20	2	5 D	6 C			
D21	2	4 B	6 D	9 D		
D22	2	4 B	6 C	9 D		
D23	2 & 3	9	4 B	7 D		
D24	2 & 3	9	4 B	7 D		
D25	2 & 3	9	4 B	7 D		
D26	4	9	6 B			

TABLE VII TABLEAU VII CUADRO VII

FREQUENCY BAND: 6.6 Mc/s BANDE DE FREQUENCES: 6,6 Mc/s BANDA DE FRECUENCIAS: 6.6 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES					
E1	SA	CEP	5	3B	6D	
E2	SA	CEP	5	9	3B	
E3	SA (Ext)	7	2B	6C		
E4	ME (Ext)	9	3C	7B		
E5	NSAM 2	4	3A	6D		
E6	NSAM 1	4	6B	9E		
E7	EU	3C	6D	7D		
E8	EU	6	7E			
E9	2	4B	6D	9D		
E10	2	4B	6D	9D		
E11	3	1E	5B	6C	7B	
E12	7	1D	6 A/E			
E13	5	3B	9B			
E14	5	3B	6C			
E15	1D	3A	6D	7C	9D	
E16	1D	3B	6 A/E	9B		
E17	5A	6D	7E	9D		
E18	2A	4B	6B	9A		
E19	2 & 3	4 B	6D	9D		
E20	2 & 3	4B	6D	9D		
E21	2A	4B	6B	9E		

TABLE VIII TABLEAU VIII CUADRO VIII

FREQUENCY BAND: 9 Mc/s BANDE DE FREQUENCES: 9 Mc/s BANDA DE FRECUENCIAS: 9 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
F1	FE 2	EU	NSAM 2	7 D	
F2	FE 1	EU	CEP	7 E	
F3	NSAM 2	ME (Ext)	SP	3 D	
F4	NSAM 1	NSA 1 (Ext)	6 C*	6 D *	
F5	SA	FE 1	CEP	7 E	
F6	SA	NP	7 C	9 A	
F7	NA	CWP	7		
F8	NA (Ext)	7	9 D		
F9	NA	3 C	7 B	9 B	
F10	NA	6	7 B		
F11	NSA 2(Ext)	6 B			
F12	PAC MET				
F13	ATL MET				
F14	5	9			
F15	1	6 D			
F16	2 & 3	7 D	9 E		
F17	2 & 3	7 D	9 E		

*Common channel
*Voie commune
*Canal común

TABLE IX TABLEAU IX CUADRO IX

FREQUENCY BAND: 10 Mc/s BANDE DE FREQUENCES: 10 Mc/s BANDA DE FRECUENCIAS: 10 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES			
G1	CEP	FA (Ext)	6 D	
G2	CEP	1	6 D	
G3	NSAM 2	ME (Ext)	9 C	
G4	2			
G5	2			
G6	3			
G7	3			
G8	2 & 3	7 E		
G9	2 & 3	7 E		
G10	2 & 3	7 E		

TABLE X TABLEAUX X CUADRO X

FREQUENCY BAND:11,3 Mc/s BANDE DE FREQUENCES:11,3 Mc/s BANDA DE FRECUENCIAS: 11,3 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES			
H1	CEP	7		
H2	CEP	EU		
H3	NSAM 2	6		
H4	1	9		
H5	2	9 B		
H6	3	9 D		
H7	2 & 3			
H8	2 & 3			
H9	2 & 3			
H10	2 & 3			
H11	7			
H12	2	9 B		
H13	3	9 D		

TABLE XI TABLEAU XI CUADRO XI

FREQUENCY BAND:13.3 Mc/s BANDE DE FREQUENCES:13,3 Mc/s BANDA DE FRECUENCIAS: 13.3 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES			
J1	NA	3		
J2	NSAM 2	SP	2	
J3	NA	FE 1		
J4	ME (Ext)	NSA 2 (Ext)	CEP	
J5	NA (Ext)	CWP		
J6	NA	FE 2		
J7 (2)	NSAM 1			
J8	NSA 1(Ext)	CEP		
J9	SA (Ext)	NP		
J10	2 & 3	7 (1)		

TABLE XII

TABLEAU XII

CUADRO XII

(1) On reduced power - à puissance réduite - de potencia reducida
(2) Designator J 7 shares also with 2, 3A and 3C. This is a common channel
(2) Indicatif J7, peut se répéter également avec 2, 3A et 3C; il s'agit d'une voie commun
(2) El indicative J7 se comparte también con 2, 3A y 3C; Es un canal común.

FREQUENCY BAND: 18,0 Mc/s BANDE DE FREQUENCES:18,0 Mc/s BANDA DE FRECUENCIAS:18,0 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
K1	NA	FE 1	FE 2		
K2	CEP	ME	NSA 2		
K3	CWP	NP	EU		
K4	SA	NSA 1	SP		
K5	NSAM 1	NSM 2	3 A	3 C	
K6 *	2 & 3				
K7 *	2 & 3				

TABLE XIII

TABLEAU XIII

CUADRO XIII

*By arrangement with Western Hemisphere
*Après entente avec l'hémisphère Ouest
*De acuerdo con el hemisferio occidental

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No 250-F

25 août 1948

COMMISSION 6

GROUPE DE PROPAGATION

Rapport No 5

Répétition des fréquences attribuées aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP) dans les zones de lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN) pour une puissance rayonnée de 1 kW. Répétition des fréquences dans les zones et dans leurs subdivisions pour une puissance rayonnée de 200 W. Comparaison avec le rapport No 4 et conclusions.

1. Membres du groupe.

Les membres du groupe qui ont participé de façon suivie à ce travail particulier sont :

MM. G. Searle	(Nouvelle-Zélande)
E.G. Betts	(Australie)
A. Souto Silva Cruz	(Portugal)
F.D. Sperring	(Royaume-Uni)
W.E. Weaver	(Etats-Unis d'Amérique)
P.J. Greven	(O.A.C.I.)
L.M. Layzell	(I.A.T.A.)

MM. M. Chef (Maroc et Tunisie), M. A. Alvendia (Philippines) et M. E.V. Shores (Etats-Unis) ont également participé aux travaux dans la mesure où cela leur a été possible.

2. Introduction.

Bien que cette étude ne figure pas à son mandat, le groupe de propagation a conclu, après avoir préparé un plan basé sur une puissance rayonnée de 1 kW, qu'il serait désirable d'examiner un plan reposant sur l'emploi d'une puissance rayonnée de 200 watts (voir à ce sujet les précédents rapports du groupe, Rapport No 2 - Aér. Document No 216 et Rapport No 4 : Aér. Document No 249).

3. Méthode suivie.

Le groupe a adopté la même méthode que celle décrite dans son rapport No 4, concurremment avec la méthode de partage indiquée dans son rapport No 1, Aér-Document No 211. En quelques mots, la protection est assurée, pour un partage entre les ZLAMP, les ZLARN et les subdivisions de zones dans l'hypothèse d'une puissance émise de 1 kW, et pour un partage entre les zones et leurs subdivisions, dans l'hypothèse d'une puissance émise de 200 watts.

4. Distance de protection.

Dans le Doc. Aér. No 211 figurent des tableaux indiquant les portées utiles et les portées de brouillage pour les fréquences des divers ordres

de grandeur. Ils font également connaître les distances de protection, converties en degrés pour les différentes latitudes. Toutes ces données reposent sur l'hypothèse d'une puissance rayonnée de un kilowatt. Pour élaborer un plan basé sur une puissance rayonnée de 200 W, il a fallu calculer les valeurs des distances de protection réduites en conséquence. Ces nouvelles valeurs figurent dans le Tableau I ci-joint, établi en appliquant les coefficients de réduction indiqués dans le Doc. Aér. No 216, (Para. 6, alinéa 2).

5. Normes techniques.

Dans l'élaboration de ce plan, le groupe a appliqué de façon générale les normes adoptées par la Commission 6, sauf celle qui concerne la puissance. Ces normes sont données dans les documents Aér. Document 209, para. 4 et 5, Aér. Document 214, para. 13 et Aér. Document No 236, para. 22. Elles sont les suivantes :

5.1 Distance de protection : basée sur un rapport de protection de 15 db à bord de l'aéronef.

5.2 Conditions de répétition des fréquences.

Fréquences Mc/s	Conditions de répétition	
	entre les ZLAMP et les ZLARN	parmi les ZLARN
3	de nuit	de nuit
3,5	de nuit	de nuit
4,7	de nuit	de nuit/de jour (1)
5,6	de nuit	de jour
6,6	de jour	de jour (2)
9	de jour	de jour
10	de jour	de jour
11,3	de jour	de jour

Notes : (1) de nuit entre 40° N et 40° S; de jour aux autres latitudes. En Europe, de jour au-dessus de 35° N;

(2) repose sur une distance de protection calculée pour 5,6 Mc/s.

Le groupe n'a pas appliqué ces normes aux fréquences de l'ordre de 13,3 Mc/s et de 18 Mc/s : il a suivi dans ces deux cas les méthodes décrites dans les paragraphes 5.3 et 5.4 du Rapport No 4.

Comme d'autre part les besoins se trouvaient généralement satisfaits pour les fréquences de l'ordre de 10, 13 et 18 Mc/s, avec l'adoption d'une puissance de 1 kW, le groupe n'a pas cru devoir modifier les valeurs correspondantes. Par conséquent, une puissance d'émission de 1 kW peut être utilisée sur des fréquences de cet ordre.

6. Principes adoptés pour l'assignation d'une même fréquence aux ZLARN et aux subdivisions des zones.

Les remarques présentées dans la section 4 du Rapport No 4 du groupe de propagation (Aér. Doc. No 249) sont encore valables ici, à cette différence

près que, dans les calculs effectués pour la puissance de 200 W, le groupe a cherché à procéder à des répétitions plus fréquentes dans les subdivisions de zone.

7. Plan d'assignation multiple des fréquences.

Les observations relatives au plan d'assignation multiple des fréquences mentionnées dans le Rapport No 4, paragraphe 7, du groupe de propagation (Doc. Aér. No 249) s'appliquent aussi au présent rapport.

8. Description des tableaux ci-joints.

8.1 - Le tableau No 1 fait connaître les distances de protection en degrés, dans l'hypothèse d'une puissance de 200 watts, et pour les normes de propagation adoptées.

8.2 - Les tableaux II et III montrent dans quelle mesure les demandes de voies pour les différentes zones et leurs subdivisions ont été satisfaites dans chaque bande. Il est important de remarquer que les fréquences de contrôle des bandes voisines de 3 et de 3,5 Mc/s sont comprises dans le total indiqué pour chaque subdivision de zone.

8.3 - Les tableaux IV et XIII constituent un plan d'assignation multiple des fréquences établi d'après les possibilités de répétition indiquées aux tableaux II et III.

8.4 - Le tableau XIV est un résumé très bref qui ne mentionne pas les fréquences, mais qui indique dans quelle proportion les demandes de voies ont été satisfaites. Ce tableau doit évidemment être utilisé avec beaucoup de prudence.

8.5 - Le tableau XV constitue un résumé de toutes les données disponibles pour les zones 1 à 9 inclusivement. Il indique le total des voies disponibles pour chaque bande de fréquence, les voies disponibles uniquement pour les zones et pour leurs subdivisions, le nombre total de voies attribuées aux zones et à leurs subdivisions (1 kW et 200 watts), le nombre total de voies demandées par les différentes zones et leurs subdivisions, le taux moyen de répétition nécessaire et le taux moyen de répétition réel (ceci pour une puissance de 200 watts). Pour des raisons de commodité, on a mis au dénominateur, dans le calcul du taux de répétition, le nombre de fréquences exclusivement réservées aux ZLARN.

8.6 - Le tableau XVI contient les même données d'ensemble que le tableau XV, mais pour le total des zones 1 à 6 inclusivement au lieu de 1 à 9 inclusivement. Ce tableau présente également avec le précédent la différence suivante : alors que le tableau XV indique le total général des voies attribuées, le tableau XVI indique seulement le total des voies attribuées aux zones et aux subdivisions de zone pour lesquelles elles ont été demandées. Il est possible que ces indications ne donnent pas une image absolument exacte de la réalité : en effet, certaines voies ont été attribuées alors qu'elles n'avaient pas été demandées; cette mesure peut, dans une zone donnée permettre de faire face à une insuffisance du nombre des fréquences assignées dans une bande adjacente.

8.7 - Le tableau XVII donne un résumé des données relatives à la zone I et à ses subdivisions. Il indique, pour chaque bande de fréquence (la puissance rayonnée étant supposée égale à 200 W), les voies demandées, le total des fréquences disponibles pour les ZLAMP et pour les ZLARN, le nombre des fréquences à la disposition exclusive des ZLARN, ainsi que le total des voies attribuées à la zone I.

9. Conclusions.

9.1 - Ce plan a été établi dans l'hypothèse d'une puissance d'émission de 200 watts. Le groupe estime, une fois de plus, que le plan présenté est rationnel du point de vue technique. Il peut cependant s'y être glissé quelques erreurs de détail, provenant des conditions dans lesquelles le groupe a dû travailler. Ce plan peut encore être soumis à une discussion d'ensemble visant à obtenir quelques voies supplémentaires, en tenant compte des résultats pratiques de l'exploitation. Certains cas se présenteront immédiatement à l'esprit lors de la lecture des tableaux annexés qui ont été élaborés pour faciliter le travail des délégués.

9.1.1.- Comparaison entre les attributions et les demandes.

Le plan ne donne pas satisfaction aux demandes de l'hémisphère Est, alors que le groupe avait été invité à porter plus particulièrement son attention sur les besoins de cet hémisphère. Dans certaines bandes cependant, le plan donne satisfaction à une forte proportion des demandes, sous réserve d'accords à intervenir entre l'hémisphère Ouest et l'hémisphère Est.

Voici les résultats obtenus :

18 Mc/s : Les demandes ont reçu satisfaction, sauf la demande commune des zones 2 et 3 pour laquelle il manque une fréquence. On peut en revanche utiliser dans les subdivisions de zones 3A et 3C une fréquence pour laquelle aucune demande n'avait été introduite.

13 Mc/s : Les demandes ont été satisfaites pour toutes les zones et subdivisions de zones, à l'exception de la demande commune des zones 2 et 3.

11,3 Mc/s : Les demandes ont été satisfaites pour toutes les zones et subdivisions de zones, à l'exception des subdivisions 9B et 6C pour chacune desquelles il manque 1 fréquence.

10 Mc/s : Les demandes ont été satisfaites pour toutes les zones et subdivisions de zones.

9 Mc/s : Les demandes n'ont été que partiellement satisfaites.

6,6 Mc/s : Les demandes ont été presque complètement satisfaites.

5,6 Mc/s : Il manque des fréquences particulièrement dans les zones 1 et 2.

4,7 Mc/s : Il manque des fréquences dans les zones 1, 2, 3, 4, 5 et 6, ainsi que dans certaines subdivisions de zones.

3,5 Mc/s : Il manque des fréquences dans toutes les zones, particulièrement dans les zones 1, 2, 3, 4, 5 et 6, ainsi que dans certaines subdivisions de zones.

3,0 Mc/s : Il manque des fréquences dans toutes les zones, particulièrement dans les zones 1, 2 et 3, ainsi que dans certaines subdivisions de zones.

9.2 - Comparaison entre les attributions effectuées sur la base d'une puissance de 200 watts d'une part, et de 1 kW d'autre part.

Il est évident que la réduction de la valeur de la puissance rayonnée de 1 kW à 200 W permet d'effectuer un plus grand nombre d'attributions. Ceci est mis en évidence par les commentaires figurant à l'alinéa 9.1 ci-dessus, si on les compare aux remarques antérieures contenues dans la conclusion du Rapport No 4 du groupe. L'étude des tableaux XV et XVI annexés au présent document conduit également à une conclusion semblable. On peut en déduire que le travail d'élaboration du plan de 200 watts valait la pein d'être effectué puisqu'il a eu pour effet une augmentation du nombre des voies disponibles.

9.3 - Disproportion existant entre les assignations et les demandes.

C'est dans les zone 1 à 6 qu'apparaissent les divergences les plus grandes entre les demandes et les assignations pour les fréquences de l'ordre de 3, 3,5 4,7 5,6 et 6,6 Mc/s,et ceci malgré le fait que l'assignation multiple des fréquences dans les trois dernières bandes a été faite pour les conditions diurnes. C'est ainsi qu'il n'a pas été possible, dans la bande de 4,7 Mc/s, d'aboutir au taux de répétition de 14 qui avait été demandé pour le territoire de l'ensemble des zones 1 à 6. Par contre, pour le plan de 200 watts, un taux de répétition de 5 a été envisagé comme étant dans le cadre des possibilités de l'exploitation (voir tableau XVI).

9.3.1 - Recommandation.

Il est recommandé de s'efforcer tout particulièrement de réduire les demandes de fréquences dans les bandes de 3, 3,5, 4,7, 5,6 et 6,6 Mc/s pour les zones 1 à 6, inclusivement (y compris les subdivisions de ces zones).

9.4 - Différences constatées entre les demandes dans les diverses bandes.

Un coup d'oeil sur le tableau XVI permet de relever, pour les zones 1 à 6 (inclusivement) une demande de 78 voies dans la bande de 3 Mc/s, en regard d'un total disponible de 24 fréquences (dont 13 pour les ZLARN exclusivement). Dans la bande de 3,5 Mc/s, on enregistre, en revanche, une demande de 104 voies en regard d'un total de 14 fréquences disponibles seulement (dont 7 doivent être exclusivement affectées aux ZLARN), ce qui fait ressortir un déséquilibre entre les demandes et les fréquences disponibles pour ces deux bandes.

9.4.1 - Recommandation.

Il est recommandé de réduire les demandes de fréquences dans la bande de 3,5 Mc/s à un nombre inférieur à celui des demandes dans la bande de 3 Mc/s; dans les deux cas, les demandes doivent être réduites dans une proportion très importante.

9.5 - Etude des assignations et des demandes dans la zone I et dans ses subdivisions.

Le tableau XVII donne un aperçu de la situation dans la zone I et dans ses subdivisions.

La lecture de ce tableau fait ressortir une demande de 27 voies dans la bande de 3 Mc/s, contre 24 fréquences disponibles - dont 13 sont prévues pour l'usage exclusif des zones. De même, en regard d'un total de 14 fréquences disponibles dans la bande de 3,5 Mc/s (dont 7 pour le seul usage des ZLARN) on trouve une demande de 34 voies. Il est impossible de satisfaire ces demandes sur la base actuellement établie car, en général, ces fréquences ne peuvent faire l'objet d'une assignation multiple dans la région I sans se brouiller mutuellement pendant la nuit. La même remarque s'applique aux bandes voisines de 4,7 et de 5,6 Mc/s.

9.5.1 - Recommandation.

Dans ces conditions, il est recommandé d'effectuer une réduction très importante dans les demandes des subdivisions de la zone I, pour les fréquences de 3,5, 4,7 et 5,6 Mc/s.

En revanche, et contrairement à ce qui est actuellement le cas, les demandes de fréquences dans la bande de 3 Mc/s devraient être plus nombreuses que les demandes dans la bande de 3,5 Mc/s.

9.6 - Complexité du problème.

Le groupe de propagation désire signaler aux délégués qu'il a fallu consacrer au total environ 3.000 heures (en totalisant le temps passé par chaque participant) à l'élaboration du Plan de répétition et d'attribution des fréquences. Ce chiffre ne tient pas compte du temps passé par le groupe de l'hémisphère Ouest, mais seulement par les deux groupes de propagation, le groupe actuel et le précédent, qui ont préparé les données fondamentales du plan et rédigé un rapport à l'intention du groupe de travail 6C.

9.6.1 - Recommandation.

Il est recommandé d'utiliser au meximum le résultat des travaux considérables qui ont été effectués. A cet effet, le groupe émet l'avis que les divers graphiques utilisés soient imprimés et déposés, ainsi que tous les autres textes et documents, dans les archives du Secrétariat. Ceci a d'ailleurs déjà reçu un commencement d'exécution.

10. - Note.

On observera que dans la discussion qui vient d'être exposée, le groupe recommande, sous diverses rubriques, que l'on réduise à l'avenir les demandes de fréquences pour les ZLARN et leurs subdivisions. Ces recommandation se fondent sur les principes adoptés jusqu'ici par la Commission 6.

Le président :

G. Searle

(Nouvelle-Zélande)

ANGULAR PROTECTION DISTANCES BASED ON 200 W RADIATED POWER
DISTANCES DE PROTECTION MESUREES EN ARC DE MERIDIEN ET DE PARALLELE POUR UNE PUISSANCE RAYONNEE DE 200 W
DISTANCIAS DE PROTECCION ANGULAR BASADAS EN UNA POTENCIA RADIADA DE 200 W

CONDITION : NIGHT
CONDITION DE NUIT
CONDICION : NOCHE

PROTECTION RATIO = 15 DB
RAPPORT DE PROTECTION = 15 DB
COEFICIENTE DE PROTECCION = 15 DB

FREQUENCY FREQUENCE FRECUENCIA Mc/s	3		3.5		4.7	
LATITUDE LATITUDE LATITUD	N - S	E - $^{0}_{W}$	N - S	E - $^{0}_{W}$	N - S	E - $^{0}_{W}$
0°	21.6°	21.6°	26°	26°	37.5°	37.5°
10°	21.6°	22°	26°	26°	37.5°	37.5°
20°	21.6°	23°	26°	27°	37.5°	40°
30°	21.6°	25°	26°	30°	37.5°	43°
40°	21.6°	27.6°	26°	33°	37.5°	49°
50°	21.6°	33.6°	26°	40°	37.5°	57°

CONDITION : DAY
CONDITION DE JOUR
CONDICION : DIA

PROTECTION RATIO = 15 DB
RAPPORT DE PROTECTION = 15 DB
COEFICIENTE DE PROTECCION = 15 DB

FREQUENCY FREQUENCE FRECUENCIA Mc/s	4.7		5.6		9		10		11.3	
LATITUDE LATITUDE LATITUD	N - S	E - $^{0}_{W}$	N - S	E - $^{0}_{W}$	N - S	E - $^{0}_{W}$	N - S	E - $^{0}_{W}$	N - S	E - $^{0}_{W}$
0°					32.5°	32.5°	46°	46°	50.5°	50.5°
10°					32.5°	33°	46°	46°	50.5°	50.5°
20°					32.5°	34.5°	46°	49°	50.5°	54°
30°					32.5°	36.4°	46°	53°	50.5°	59°
40°	10.5°	14°	13°	17°	32.5°	42.5°	46°	59.5°	50.5°	66.5°
50°	10.5°	16.5°	13°	20.5°	32.5°	50.5°	46°	72°	50.5°	79.5°
60°	10.5°	21.4°	13°	26°	32.5°	61°	46°	91.5°	50.5°	102°

TABLE I TABLEAU I CUADRO I

(Aer-Doc-250)

SUMMARY OR REQUESTS AND EXTENT TO WHICH THEY HAVE BEEN MET

POWER RADIATED : 200 W

RESUME DES DEMANDES ET MESURE DANS LAQUELLE ELLES ONT ETE SATISFAITES

PUISSANCE RAYONNEE : 200 W

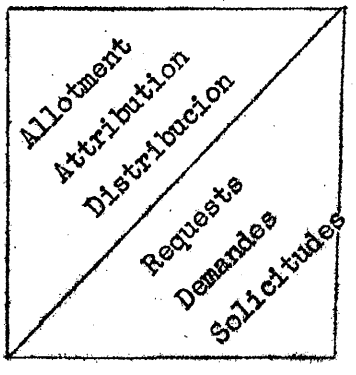
RESUMEN DE SOLICITUDES FORMULADAS Y MEDIDA EN QUE SE HAN PODIDO SATISFACER

POTENCIA RADIADA : 200 W

KEY

LEGENDE

CLAVE



TABLES II AND III

TABLEAUX II ET III

CUADROS II Y III

FREQUENCY ORDER Mc/s ORDRE DE GRANDEUR DE FREQUENCE Mc/s ORDEN DE FRECUENCIA EN Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11	13	18
RDARA ZLARN RDARA										
1	6 / 6	2 / 4	- / -	2 / 5	- / -	1 / 3	1 / 1	1 / 1	- / -	- / -
1 A	1 / -	1 / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -
1 B	2 / 8	3 / 6	1 / 3	3 / 3	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -
1 C	1 / 5	1 / 5	2 / 5	3 / 9	4 / 4	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -
1 D	1 / 7	2 / 16	1 / 7	3 / 12	5 / 7	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -
1 E	1 / 1	1 / 3	1 / 4	2 / 3	2 / 1	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -
2	3 / 3	1 / 2	1 / 1	1 / 3	1 / 2	- / 2	2 / 2	2 / 2	1* / 1	- / -
2 A	1 / 3	1 / 1	- / 1	1 / 3	2 / 2	- / 1	- / -	- / -	- / -	- / -
2 B	1 / 3	1 / 2	1 / 1	- / 2	2 / 2	- / 1	- / -	- / -	- / -	- / -
2 C	1 / 4	1 / 2	- / 1	2 / 4	- / 3	- / 1	- / -	- / -	- / -	- / -
3	6 / 3	2 / 2	1 / 1	4 / 3	5 / 2	- / 3	2 / 2	2 / 2	1 / 1	- / -
3 A	2 / 4	2 / 2	1 / 1	5 / 3	1 / 1	- / -	- / -	1 / -	1* / -	1* / -
3 B	5 / 4	4 / 2	3 / 1	3 / 3	3 / 2	3 / -	- / -	- / -	- / -	- / -
3 C	1 / 4	3 / 2	- / 1	3 / 3	4 / 2	1 / -	- / -	- / -	1* / -	1* / -
2 & 3	3 / 5	- / 3	- / 1	1 / 4	4 / 5	2 / 4	3 / 3	4 / 4	1 / 2	2 / 3
4	- / -	- / 2	2 / 2	2 / 1	2 / 2	- / 1	- / -	- / -	- / -	- / -
4 A	4 / 3	1 / -	1 / 3	- / -	- / -	- / 2	- / -	- / -	- / -	- / -
4 B	6 / 1	3 / 5	1 / 1	6 / 5	4 / 6	2 / 2	- / -	2 / 2	- / -	- / -
5	- / -	2 / 4	- / -	3 / 4	3 / 4	1 / 2	- / -	- / -	- / -	- / -
5 A	2 / 3	1 / 5	- / 2	2 / 4	4 / 8	- / 2	- / -	- / -	- / -	- / -
5 B	2 / -	1 / 4	- / 2	1 / 2	- / 4	- / 2	- / -	- / -	- / -	- / -

*Shared frequency

*Fréquence partagée

*Frecuencia compartida

TABLE II
TABLEAU II
CUADRO II

FREQUENCY ORDER Mc/s ORDRE DE GRANDEUR DE FREQUENCE Mc/s ORDEN DE FRECUENCIA EN Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11	13	18
RDARA ZLARN RDARA										
5 C	2 / -	2 / 2	- / -	- / -	4 / 2	- / -	- / -	- / -	- / -	/ -
5 D	4 / 1	2 / 4	- / 1	1 / 1	1 / 5	- / -	- / -	- / -	- / -	/ -
6	1 / -	- / 1	- / -	- / -	2 / 1	1 / 1	- / -	1 / 1	- / -	/ -
6 A/E	6 / 2	3 / 7	3 / 6	6 / 3	4 / 6	1 / 3	- / -	1 / 1	- / -	/ -
6 B	6 / 5	4 / 6	- / 5	5 / 6	4 / 6	3 / 4	- / -	1 / 1	- / -	/ -
6 C	1 / 1	2 / 4	1 / 1	4 / 2	3 / 3	2 / 1	- / -	1 / 1*	- / -	/ -
6 D	7 / 2	5 / 8	3 / 3	5 / 3	10 / 11	2 / 5	2 / 2	1 / 1*	- / -	/ -
6 E	- /	/	/	/	/	/	/	/	/	/
7	4 / 1	1 / 1	- / -	3 / 1	2 / 2	2 / 2	- / -	2 / 2	1 / 1	/ -
7 A	1 / -	1 / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	/ -
7 B	2 / -	1 / 2	1 / 1	- / -	3 / 3	- / 2	- / -	- / -	- / -	/ -
7 C	1 / -	2 / 3	- / -	- / -	2 / 3	1 / 1	- / -	- / -	- / -	/ -
7 D	7 / 1	3 / 2	1 / 1	3 / 1	8 / 2	2 / 1	- / -	- / -	- / -	/ -
7 E	7 / 2	4 / 2	1 / -	6 / 2	4 / 2	2 / 2	3 / 3	1 / 1	- / -	/ -
9	10 / -	1 / 1	1 / -	8 / -	5 / 1	3 / 1	- / -	1 / 1	- / -	/ -
9 A	1 / 1	1 / 1	- / -	- / -	- / 1	1 / 1	- / -	- / -	- / -	/ -
9 B	1 / 1	2 / 2	2 / 1	2 / -	2 / 2	- / 1	- / -	1 / 2	- / -	/ -
9 C	1 / -	1 / -	- / -	1 / -	- / -	1 / -	1 / -	- / -	- / -	/ -
9 D	8 / 4	10 / 15	2 / 1	4 / 1	9 / 1	2 / 1	- / -	6 / 1	- / -	/ -
9 E	1 / 1	2 / 1	- / -	2 / -	5 / 1	- / 1	- / -	1 / -	- / -	/ -

*Shared frequency
*Fréquence partagée
*Frecuencia compartida

TABLE III TABLEAU III CUADRO III

(Aer-Doc-250)

SHARING PLAN FOR MAJOR WORLD AIR ROUTE AREAS, REGIONAL DOMESTIC AIR ROUTE AREAS AND SUB-AREAS

POWER RADIATED : 200 WATTS

PLAN DE PARTAGE ENTRE LES ZONES DE PASSAGE DES LIGNES AERIENNES MONDIALES PRINCIPALES ET LES ZONES ET SOUS-ZONES DES LIGNES AERIENNES REGIONALES ET NATIONALES

PUISSANCE RAYONNEE : 200 WATTS

PLAN DE COMPARTICION ENTRE LAS AREAS DE RUTAS AEREAS MAS IMPORTANTES DEL MUNDO Y LAS AREAS Y SUB-AREAS DE RUTAS AEREAS REGIONALES Y NACIONALES

POTENCIA RADIADA : 200 WATTS

TABLES IV - XIII (INCLUSIVE)
TABLEAUX IV - XIII (COMPRIS)
CUADROS IV - XIII (AMBOS INCLUSIVE)

FREQUENCY BAND: 3.5 Mc/s BANDE DE FREQUENCES : 3,5 Mc/s BANDA DE FRECUENCIA : 3.5 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES							
B1	CEP	SA(EXT)	3C	5C	6D	7E	9D	
B2	CEP	ME(EXT)	7E	9D				
B3	CEP	EU	6B	7D	9D			
B4	CEP	EU	6D	7D	9D			
B5	NSAM2	ME	3B	7E	9D			
B6	NSA1 (EXT)	3C	6A/E	9D				
B7	1	3	4B	6D	9D			
B8	2	3B	4B	6C				
B9	1	3	6D	7	9D			
B10	1B	3A	5D	6A/E	9			
B11		5	6B[2)]	9B				
B12	1D	6B	7C	9E				
B13	1B[1)]	3B	5	6D	9D			
B14	C O N T R O L							

TABLE V TABLEAU V CUADRO V

NOTES :

1) United Kingdom only.
2) E of 100° E.

NOTES :

1) Royaume-Uni seulement.
2) A l'est du 100° E.

NOTAS :

1) Reino Unido solamente.
2) Al Este de 100° E.

REPETITIONS — ASSIGNATIONS MULTIPLES — REPETICIONES

FREQUENCY BAND 3 Mc/s — BANDE DE FREQUENCES : 3 Mc/s — BANDA DE FRECUENCIAS : 3 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES						
A1	NP	FE1	NA	7B			
A2	CWP	NSA2 (EXT)	NSAM2	9D			
A3	SP	NA	3B	5B	6B[1]	7	
A4	FE2	NA	7				
A5	EU	NSAM1	3B	6D	7E	9D	
A6	EU	NSAM2	3B	6D	7D	9D	
A7	NA(EXT)	6	7				
A8	SA	3	5C	6D	7E	9D	
A9	MET						
A10	MET						
A11	CONTROL						
A12	1	3[2]	4B	6A/E	7D	9	
A13	1	3[2]	4B	6A/E	7D	9	
A14	1	3[2]	4B	6A/E	7D	9	
A15	2	4A[3]	6B[4]	7E	9		
A16	2	4A[3]	6B[4]	7E	9		
A17	1	3[2]	4B	6A/E	7D	9	
A18	2 & 3	5D	6D	9D			
A19	2 & 3	5D	6D	9D			
A20	1	3A	6B[5]	7	9		
A21	1B	3B	5A	7E	9		
A22	2 &3	5D	6D	9D			
A23	2	4A[3]	6B[4]	7E	9		
A24	1	3[2]	4B	6A/E	7D	9	

Notes :

1) E of 95°E.
2) N of 47°N in 3C only.
3) W of 10°E.
4) E of 110°E.
5) S of 40°N.

1) A l'est du 95°E.
2) Au nord du 47°N dans la sous-zone 3C seulement
3) A l'ouest du 10°E.
4) A l'est du 110°E.
5) Au sud du 40°N.

1) Al Este de 95°E.
2) Al Norte de 47°N en 3C solamente.
3) Al Oeste de 10°E.
4) Al Este de 110°E.
5) Al Sur de 40°N.

TABLE IV — TABLEAU IV — CUADRO IV

FREQUENCY BAND: 4.7 Mc/s BANDE DE FREQUENCES: 4.7 Mc/s BANDA DE FRECUENCIAS: 4.7 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES							
C1	EU	6D	9D[1]					
C2	EU	6D	9D[1]					
C3	NSAM1	1D	3A	6C	7B			
C4	1C	3B	4	6A/E	9B			
C5	1C	2B	3B	4A	6D	7D		
C6	1B	3	4	6A/E	9			
C7	1E	2	3B	4B	6A/E[2]	7E	9B	

TABLE VI

NOTES :

1) New Zealand only
2) 6 E only

TABLEAU VI

NOTES :

1) Nouvelle-Zélande seulement
2) 6 E seulement

CUADRO VI

NOTAS :

1) Nueva Zelandia solamente
2) 6 E solamente

FREQUENCY BAND: 5,6 Mc/s - BANDE DE FREQUENCES: 5,6 Mc/s - BANDA DE FRECUENCIAS: 5.6 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES							
D1	NA	FE1						
D2	NA	FE2						
D3	NA	SP						
D4	NA(EXT)	6C	9D					
D5	CEP	EU	9E					
D6	NP	NSA2(EXT)						
D7	CWP	NSA1(EXT)						
D8	NSAM2	3	5	6D	9D			
D9	NSAM2	3	5	6D	9B			
D10	CEP	ME(EXT)						
D11	MET							
D12	MET							
D13	1E	2(4	3B	5D	6D	7E	9E	
D14	1E	2 & 3(4	6D	7				
D15	1	3	4B	6A/E	6C	7D	9D	
D16	1	3A	4B	6B(3	7D	9		
D17	1C	3	4B	5B	6D	7D	9B	
D18	1D	3A	6B	9				
D19	1B	3B	5A	6A/E	7	9		
D20	1C	3B	5A	6A/E	7	9		
D21	1C	3A	5	6B(2	7E	9		
D22	1B	2C(1	3C	4	6A/E	6C	9D	
D23	1B	2C(1	3C	4	6A/E	6C	7E	9C
D24	2A	3C	4B	6A/E	7E	9		
D25	1D	3A	4B	6B	7E	9		
D26	1D	3A	4B	6B	7E	9		

TABLE VII — TABLEAU VII — CUADRO VII

NOTES:
1) E of 30°E only
2) E of 90°E only
3) Except Chinese Turkistan
4) E of 30°E only

NOTES:
1) A l'est du 30°E seulement
2) A l'est du 90°E seulement
3) A l'exception du Turkestan chinois
4) A l'est du 30°E seulement

NOTAS:
1) Al Este de 30°E solamente
2) Al Este de 90°E solamente
3) Con excepcion del Turkistan Chino
4) Al Este de 30°E solamente

FREQUENCY BAND : 6.6 Mc/s BANDE DE FREQUENCE : 6,6 Mc/s BANDA DE FRECUENCIA : 6.6 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES							
E1	SA	CEP	2A	3C	5A	6D	7B	9B
E2	SA	CEP	2A	3C	5A	6D	7B	9B
E3	SA(EXT)	2B	3B	5D	6D	9D		
E4	ME(EXT)	3B	6C	7E	9E			
E5	NSAM2	2 & 3	5C	6D	7B	9D		
E6	NSAM1	2 & 3	4	5C	6D	7D	9E	
E7	EU	6	7	9D				
E8	EU	6	7	9E				
E9	1E	2 & 3(1	4B	5C	6D	7D	9D	
E10	1E	2(1	3B	4B	6A/E	6C	7D	9D
E11	1D	3C	4B	6A/E	6C	7E	9D	
E12	1D	4B	6B	7E	9			
E13	1C	3	5A	6A/E	7D	9		
E14	1C	3	5	6D	7D	9E		
E15	1C	3	5	6D	7D	9D		
E16	1D	2B	6B(2	7C	9			
E17	1D	3A	6B	7C	9			
E18	2 & 3	4	5C	6D	7D	9D		
E19	1C	3	5A	6A/E	7D	9D		
E20	1D	3C	6B	9				
E21	3	5	6D	7E	9E			

TABLE VIII TABLEAU VIII CUADRO VIII

NOTES :

1) East of 30° E
2) East of 100° E

NOTES :

1) A l'est du 30° E
2) A l'est du 100° E

NOTAS :

1) Al Este de 30° E
2) Al Este de 100° E

FREQUENCY BAND: 9 Mc/s BANDE DE FREQUENCE : 9 Mc/s BANDA DE FRECUENCIA : 9 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES					
F1	FE2	EU	NSAM2			
F2	FE1	EU	CEP			
F3	NSAM2	ME(EXT)	SP	3B	7E	
F4	NSAM1	NSA1(EXT)	6			
F5	SA	FE1	CEP			
F6	SA	NP	7	9A	9C	
F7	NA	CWP	7			
F8	NA(EXT)	3B	6A/E	7	9D	
F9	NA	6B	7E	9		
F10	NA	6B	7D	9		
F11	NSA2(EXT)	6B	9			
F12	MET					
F13	MET					
F14	4B	6D	2 & 3			
F15	1	3C	6C	7D		
F16	4B	6D	9D	2 & 3		
F17	3B	5	6C			

TABLE IX TABLEAU IX CUADRO IX

FREQUENCY BAND : 10 Mc/s BANDE DE FREQUENCE : 10 Mc/s BANDA DE FRECUENCIA : 10 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
G1	CEP	SA(EXT)	6D		
G2	CEP	1	6D		
G3	NSAM2	ME(EXT)	9C		
G4	2				
G5	2				
G6	3				
G7	3				
G8	2 & 3	7E			
G9	2 & 3	7E			
G10	2 & 3	7E			

TABLE X TABLEAU X CUADRO X

FREQUENCY BAND: 11,3 Mc/s BANDE DE FREQUENCE : 11,3 Mc/s BANDA DE FRECUENCIA : 11,3 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
H1	CEP	2	7E	9E	
H2	CEP	EU			
H3	NSAM2	6			
H4	1	6C & D			
H5	2	6A/E	9D		
H6	3	7	9D	-	
H7	3	4B	9D		
H8	2 & 3	9D			
H9	2 & 3	9D			
H10	2 & 3	9D			
H11	2 & 3	9B			
H12	3A	7	9		
H13	4B	6B			

TABLE XI TABLEAU XI CUADRO XI

FREQUENCY BAND : 13.3 Mc/s BANDE DE FREQUENCE : 13,3 Mc/s BANDA DE FRECUENCIA : 13.3Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
J1	NA	3			
J2	NSAM2	SP	2		
J3	NA	FEI			
J4	ME(EXT)	NSA2(EXT)	CEP		
J5	NA(EXT)	CWP			
J6	NA	FE2			
J7 1)	NSAM1				
J8	NSA1(EXT)	CEP			
J9	SA(EXT)	NP			
J10	2 & 3	7			

1) Designator J7, shares also with 2, 3A and 3C. This is a common channel.

1) Indicatif J7, peut également se répéter avec 2, 3A, 3C. C'est une voie commune.

1) Indicativo J7 comparte también con 2, 3A y 3C. Este es un canal comun.

TABLE XII TABLEAU XII CUADRO XII

FREQUENCY BAND:18.0 Mc/s BANDE DE FREQUENCES : 18,0 Mc/s BANDA DE FRECUENCIA : 18.0Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
K1	NA	FEI	FE2		
K2	CEP	ME	NSA2		
K3	CWP	NP	EU		
K4	SA	NSA1	SP		
K5	NSAM1	NSAM2	3A	3C	
K6*	2 & 3				
K7*	2 & 3				

* by arrangement with Western Hemisphere.

* après entente avec l'hémisphère Ouest.

* mediante acuerdo con el Hemisferio Occidental

TABLE XIII TABLEAU XIII CUADRO XIII

RDARA	TOTAL CHANNELS REQUESTED	CHANNELS ALLOTTED	PERCENTAGE SATISFACTION	RDARA	TOTAL CHANNELS REQUESTED	CHANNELS ALLOTTED	PERCENTAGE SATISFACTION
ZLARN	TOTAL DES VOIES DEMANDEES	VOIES ATTRIBUEES	POURCENT DES DEMANDES SATISFAITES	ZLARN	TOTAL DES VOIES DEMANDEES	VOIES ATTRIBUEES	POURCENT DES DEMANDES SATISFAITES
RDARA	TOTAL DE CANALES SOLICITADOS	CANALES DISTRIBUIDOS	PORCENTAJO DE NECESIDADES SATISFECHOS	RDARA	TOTAL DE CANALES SOLICITADOS	CANALES DISTRIBUIDOS	PORCENTAJO DE NECESIDADES SATISFECHOS
1	20	13	65	5	14	9	64
1 A	-	2	-	5 A	24	9	37
1 B	20	9	45	5 B	14	4	28
1 C	28	11	39	5 C	4	8	200
1 D	49	12	24	5 D	12	8	67
1 E	12	7	60	6	4	5	125
2	18	13	72	6 A/E	28	24	86
2 A	11	5	45	6 B	33	23	70
2 B	11	5	45	6 C	12	14	117
2 C	15	4	27	6 D	35	36	103
3	19	23	121	7	10	14	140
3 A	11	14	127	7 A	-	2	-
3 B	12	21	175	7 B	8	7	88
3 C	12	14	117	7 C	7	6	86
2 & 3	34	20	59	7 D	8	24	300
4	8	6	75	7 E	14	28	200
4 A	8	6	75	9	4	29	725
4 B	22	24	109	9 A	4	3	75
				9 B	9	10	111
				9 C	-	5	-
				9 D	24	41	170
				9 E	4	11	275

TABLE XIV — TABLEAU XIV — CUADRO XIV

The "Requested figures are those as reduced to the considered minimum by delegates present at the Conference.

Le chiffre donné pour les demandes est un minimum indiqué par les délégués présents à la Conférence.

Las cifras de la columna "Total de canales solicitados" representan el numero minimo de canales indicado por los delegados que asisten a la conferencia.

FREQUENCY ORDER (Mc/s)	CHANNELS REQUESTED BY RDARA	TOTAL FREQUENCIES MWAR AND RDARA	FREQUENCIES AVAILABLE TO RDARA EXCLUSIVELY	TOTAL CHANNELS ALLOTTED TO RDARA (1kW)	TOTAL CHANNELS ALLOTTED TO RDARA (200W)	AVERAGE REPETITION RATIO REQUIRED	AVERAGE REPETITION RATIO REQUIRED
ORDRE DE GRANDEUR DE FREQUENCES (Mc/s)	VOIES DEMANDEES PAR LES ZLARN	TOTAL DES FREQUENCES ZLAMP ET ZLARN	FREQUENCES A DISPOSITION DES ZLARN SEULEMENT	TOTAL DES VOIES ATTRIBUEES AUX ZLARN (1 kW)	TOTAL DES VOIES ATTRIBUEES AUX ZLARN (200 W)	COEFFICIENT MOYEN D'ASSIGNATION MULTIPLE DEMANDE	COEFFICIENT MOYEN D'ASSIGNATION MULTIPLE ATTEINT (200W)
ORDER DE FRECUENCIA EN Mc/s	CANALES SOLICITADOS POR RDARA	TOTAL DE FRECUENCIAS MWAR Y RDARA	FRECUENCIAS PARA USO EXCLUSIVO DE LAS RDARA	TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS A RDARA (1 kW)	TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS A RDARA (200W)	COEFICIENTE MEDIO DE REPETICION SOLICITADO	COEFICIENTE MEDIO DE REPETICION SATISFECHO (200W)
3	89	24	13	84	121	6.85	9.30
3.5	134	14	7	60	80	19.15	11.43
4.7	58	7	4	15	31	1[illegible]5	7.75
5.6	96	26	14	63	97	6.86	6.93
6.6	109	21	13	73	114	8.38	8.87
9	53	17	4	27	33	13.25	8.25
10	13	10	7	14	14	1.85	2.00
11.3	22	13	10	17	29	2.2	2.90
13.3	5	10	1	5	5	5.0	5.0
18	3	7	2	3	3	1.5	1.5

TABLE XV

TABLEAU XV

CUADRO XV

Summary of position for RDARA's 1 to 9 inclusive and Sub-Areas (Eastern Hemisphere)

Résumé de la situation en ce qui concerne les ZLARN 1 a 9 comprises, ainsi que les subdivisions (Hémisphère Est)

Resumen de la situacion relativa a las RDARA's 1 a 9 inclusive asi como a las Sub-areas (Hemisferio Oriental).

Note : Also see text. Note : Voir aussi le texte. Nota : Vease tambien el texto.

FREQUENCY ORDER (Mc/s)	CHANNELS REQUESTED BY RDARA	TOTAL FREQUENCIES MWAR AND RDARA	FREQUENCIES AVAILABLE TO RDARA EXCLUSIVELY	TOTAL CHANNELS ALLOTTED TO RDARA(1kw) AGAINST REQUIREMENTS	TOTAL CHANNELS ALLOTTED TO RDARA(200w) AGAINST REQUIREMENTS	AVERAGE REPETITION RATIO REQUIRED	AVERAGE REPETITION RATIO MET (200 w)
ORDRE DE GRANDEUR DE FREQUENCES (Mc/s)	VOIES DEMANDEES PAR LES ZLARN	TOTAL DES FREQUENCES ZLAMP ET ZLARN	FREQUENCES A DISPOSITION DES ZLARN SEULEMENT	TOTAL DES VOIES ATTRIBUEES AUX ZLARN EN REGARD DES DEMANDES (1 kw)	TOTAL DES VOIES ATTRIBUEES AUX ZLARN EN REGARD DES DEMANDES (200 w)	COEFFICIENT MOYEN D'ASSIGNATION MULTIPLE DEMANDE	COEFFICIENT MOYEN D'ASSIGNATION MULTIPLE ATTEINT (200 w)
ORDER DE FRECUENCIA EN Mc/s	CANALES SOLICITADOS POR RDARA	TOTAL DE FRECUENCIAS MWAR Y RDARA	FRECUENCIAS PARA USO EXCLUSIVO DE LAS RDARA	TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS A RDARA EN VISTA DE LAS NECESIDADES (1 kw)	TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS A RDARA EN VISTA DE LAS NECESIDADES (200 w)	COEFICIENTE MEDIO DE REPETICION SOLICITADO	COEFICIENTE MEDIO DE REPETICION SATISFECHO (200 w)
3	78	24	13	44	47	6	3.6
3.5	104	14	7	34	47	14.9	6.[illegible]
4.7	54	7	4	7	21	13.5	5.25
5.6	91	26	14	37	56	6.5	4.0
6.6	91	21	13	49	64	7	4.9
9	40	17	4	9	14	10	3.5
10	10	10	7	10	10	1.43	1.43
11.3	15	13	10	10	17	1.50	1.70
13.3	4	10	1	4	4	4.0	4.0
18	3	7	2	2	2	1.5	1.0

TABLE XVI TABLEAU XVI CUADRO XVI

Summary of position for RDARA's 1 to 6 inclusive and Sub-Areas.

Résumé de la situation en ce qui concerne les ZLARN 1 à 6 comprises, ainsi que les subdivisions.

Resumen de la situacion relativa a las RDARA's 1 a 6 inclusive asi como a las Subareas.

FREQUENCY ORDER (Mc/s)	CHANNELS REQUESTED BY RDARA 1. A to E	TOTAL FREQUENCIES MWARA's AND RDARA's	FREQUENCIES AVAILABLE TO RDARA EXCLUSIVELY	TOTAL CHANNELS ALLOTTED AGAINST REQUIREMENTS TO RDARA 1. AND SUB-AREAS (200 W)
ORDRE DE GRANDEUR DE FREQUENCE (Mc/s)	VOIES DEMANDEES PAR LA ZLARN 1 A à E	TOTAL DES FREQUENCES ZLAMP ET ZLARN	FREQUENCES A DISPOSITION DES ZLARN EXCLUSIVEMENT	TOTAL DES VOIES ATTRIBUEES A LA ZLARN 1 ET A SES SUBDIVISIONS EN REGARD DES DEMANDES (200 W)
ORDEN DE FRECUENCIAS EN Mc/s	CANALES SOLICITADOS PAR LAS RDARA 1. A a E	TOTAL DE FRECUENCIAS MWARA's Y RDARA's	FRECUENCIAS PARA USO EXCLUSIVO DE LAS RDARA	TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS EN VISTA DE LAS NECESIDADES A LAS RDARA 1. Y A LAS SUB-AREAS (200 W)
3	27	24	13	11
3.5	34	14	7	9
4.7	19	7	4	5
5.6	32	26	14	13
6.6	12	21	13	10
9	3	17	4	1
10	1	10	7	1
11.3	1	13	10	1
13.3	-	10	1	-
18	-	7	2	-

TABLE XVII

TABLEAU XVII

CUADRO XVII

Summary of position for RDARA 1. and Sub-Areas A to E (Eastern Hemisphere)

Résumé de la situation en ce qui concerne la ZLARN 1 et ses subdivisions A à E(Hémisphère Est)

Resumen de la situacion relativa a las RDARA 1. asi como a las Sub-Areas A a E (Hemisferio Oriental)

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
G E N E V E, 1948

Aér-Document No. 265 - F

1er septembre 1948

COMMISSION 6

PLAN No 1 COMPRENANT DE NOUVELLES ASSIGNATIONS DE FREQUENCES A N'EMPLOYER QU'AVEC UNE PUISSANCE LIMITEE

1. Le groupe de travail de l'hémisphère ouest de la Commission 6, dans un nouvel effort en vue de mieux satisfaire les besoins en fréquences, a créé un sous-groupe de travail dans sa séance du 30 août. Ce sous-groupe est composé de tous les membres disponibles du groupe principal; il a reçu mandat d'examiner le Plan No. 1 et de le compléter en procédant à toutes les attributions supplémentaires de fréquences aux stations de l'hémisphère ouest qu'il est possible d'effectuer en imposant des limites raisonnables à la puissance des émetteurs et sans qu'il en résulte de brouillages pour les fréquences qui figurent au Plan No. 1.

2. On trouvera ci-après une reproduction du Plan No. 1, dans lequel on a inséré les nouvelles assignations jugées possibles, surtout grâce à une limitation de la puissance d'émission, dans certains cas, par une restriction de l'emploi d'une fréquence donnée à une partie seulement d'une subdivision de zone et enfin, parfois, au moyen d'une transposition de fréquence.

3. Toutes les distances de protection ont été mesurées sur la grande mappemonde, et la réduction de puissance a été calculée de manière à assurer aux attributions primitives la même protection que celle qui leur avait été garantie dans l'élaboration du Plan No. 1. Toutefois, pour quelques fréquences de l'ordre de 4,7 Mc/s, attribuées exclusivement aux services régionaux, il a été possible de protéger une portée utile de 500 km, pendant la nuit, par accord entre les pays intéressés.

4. Pour tirer le meilleur parti de l'utilisation de certaines des fréquences faisant l'objet de ces nouvelles attributions, il sera nécessaire d'employer des antennes directives sur les lignes des zones NA et CEP.

5. Les limitations de puissance indiquées dans les tableaux ci-joints s'appliquent uniquement à l'utilisation durant la nuit, sauf en ce qui concerne les fréquences de 9 Mc/s. La puissance autorisée, lorsqu'elle est indiquée, est exprimée en kilowatts; par exemple : .500 signifie que la puissance sur l'onde porteuse non modulée est de 0,5 kilowatt.

Le Président du sous-groupe :

L. E. COFFEY

REPETITIONS ASSIGNATIONS MULTIPLES REPETICIONES
FREQUENCY BAND: 3 Mc/s BANDE DE FREQUENCES: 3 Mc/s BANDA DE FRECUENCIAS: 3 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
A1	NP	FE1	NA	7 B 12 E .400	131
A2	CWP	NSA2(Ext)	NSAM2	9 E	10 B W. of 120°
A3	SP	NA	6 B	10 B .225 watts	12 C .400 13 E
A4	FE2	NA	7	10 A 12 C .400	13 G
A5	EU	NSAM1	6 B	10 D .150	
A6	EU	NSAM2	6 B	10 A	
A7	NA(Ext)	6 A/E		10 A 13 I	
A8	SA	3	5 C	9 D 10 D .275	12 C
A9	W.PAC MET	10 C	12 G	13 F	
A10	AT.& E.PAC. MET				
A11	CONTROL	10 B	12 F	13 H	
A12	1	3 B	9 D	11 C	13 D
A13	1	3 C	7 E	9 D 11 B	13 C
A14	2	6 C	7 D	10 D 12 G .800	
A15	2	6 C	7 E	10 E 13 C	
A16	1	3 B	7 D	9 A 11 H	13 L
A17	1 B	3	4 B	9 B 12 C	13 G 13 L
A18	1 B	3	5 C	9 D 10 E .750	12 E 13 H
A19	1	3 C	7 E	9 D	11 E 12 H
A20	1	3 C	7 E	9 E 10 B	12 F 13 H
A21	1	3 B	7 D	9 D 10 C .500	12D 13F 13 H
A22	2 & 3	7	11 D 13 E		
A23	2 & 3	9	11 F 13 J		
A24	2 & 3	7	11 G 13 K		

TABLE I TABLEAU I CUADRO I

FREQUENCY BAND: 3.5 Mc/s - BANDE DE FREQUENCES: 3,5 Mc/s - BANDA DE FRECUENCIAS: 3.5 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
B1	CEP	SA(Ext)	6 A/E	7 E 9 D	10 E .425 12 E .350
B2	CEP	ME(Ext)	9 D	10 E .215 12 D .315	13 I
B3	CEP	EU	6 D	9 D	10 E,S,of 60° .425 12 G 13 H
B4	CEP	EU	6 B	10E,S.of 60° .425	12 F 13 F
B5	NSAM2	ME	9	10 A	
B6	NSA1(Ext)	6	10 E .350	12 C	12 H .500 13 I
B7	CONTROL	11 E	13 J		
B8	1	6 D	7 E	11 F 13 K	
B9	1	6 D	7 E	12 C 13 L	
B10	1	6 C	7 D	11 H 13 G	
B11	2 & 3	7 B	9 D	10 D 13 C	
B12	2 & 3	7 D	9 D	10 E 13 D	
B13	4	6 B	9 D	11 G 13 E	
B14	5	9 D	10 B .400	12 D 13 H	

TABLE II TABLEAU II CUADRO II

FREQUENCY BAND: 4.7 Mc/s - BANDE DE FREQUENCES: 4.7 Mc/s - BANDA DE FRECUENCIAS: 4.7 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
C1	EU	9	10 B .160	12 C	13 K 1.000
C2	EU	9	10 B .160	12 C	13 L 1.000
C3	NSAM1	2	9 D	10 A .250	
C4	4	3 B	9 D	10 C .500 12 F	13 I .630
C5	4	3 B	6 D	9 B	12 C 10E .400 13 G
C6	3	7 B	9 C	10 D 12 C .200	13 F 12 H .800
C7	2 & 3	9 D		10 C .500 12 F	

TABLE III TABLEAU III CUADRO III

FREQUENCY BAND: 5.6 Mc/s - BANDE DE FREQUENCES: 5.6 Mc/s - BANDA DE FRECUENCIAS: 5.6 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO			COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES			
D1	NA	FE1	12 E .065	13 I .500		
D2	NA	FE2	12 E .065	13 I		
D3	NA	SP	12 C .065	13 H		
D4	NA(Ext)	9 B	13 F			
D5	CEP	EU	9 D	10E,S of 60° .100	12 D .100	13 H
D6	NP	NSA2(Ext)	12 D .200	13 E		
D7	CWP	NSA1(Ext)	10D,S.of line from Churchill to L.Mistassini .300			13 C .500
D8	NSAM2	3	5	6 C	10D,W.of 120° .160	
D9	NSAM2	3	5	6 C	10B,W.of 120° .160	
D10	CEP	ME(Ext)	10E,S.of 60° .100	12 G .500	13 H	
D11	W.PAC MET	7	10 D	12 F		
D12	AT & E.PAC MET					
D13	1	3	6 D	7 D	10 E 12 C	13 J
D14	1	7	6 B	9 A	10 E 12 C	13 L
D15	1	7	6 B	9 B	11 B 12 F	13 G
D16	5	1 C	3 B	6 D	9 D 11 C	12 G 13 I
D17	5	1 C	3 B	6 D	9 D 11 E	12 F 13 G
D18	1	6	7 B		10 A 11 D	13 C
D19	1	6	7 E	10 A	11 F 12 G	13 E
D20	2	5 D	6 C	10 A	11 G	13 B
D21	2	4 B	6 D	9 D	10 A 11 H	13 G
D22	2	4 B	6 C	9 D	10 B 12 C	12 H
D23	2 & 3	9	4 B	7 D	10 C 12 C	12 H
D24	2 & 3	9	4 B	7 D	10 B 12 D	13 D
D25	2 & 3	9	4 B	7 D	10 C 12 D	13 K
D26	4	9	6 B		10 D 12 E	13 E

TABLE IV TABLEAU IV CUADRO IV

FREQUENCY BAND: 6.6 Mc/s - BANDE DE FREQUENCES: 6.6 Mc/s - BANDA DE FRECUENCIAS: 6.6 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO		COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
E1	SA	CEP	5	3 B 6 D	10 E 12 E	13 L
E2	SA	CEP	3 B 5	9	10 E 12 F	13 I
E3	SA(Ext)	7	2 B	6 C	10 B 12 D	13 E
E4	ME(Ext)	9	3 C	7 B	10 C 12 C	13 E
E5	NSAM2	4	3 A	6 D	10 A	
E6	NSAM1	4	6 B	9 E	10 C	
E7	EU	3 C	6 D	7 D	10 D 12 C	13 G
E8	EU	6	7 E		10 D 12 C	13 I
E9	2	4 B	6 D	9 D	10 C 12 D	13 L
E10	2	4 B	6 D	9 D	10 D 12 E	13 K
E11	3	1 E	5 B	6 C 7 B	11 B 12 G	13 G
E12	7	1 D	6 A/E		11 E 12 F	13 H
E13	5	3 B	9 B		11 F 12 F	13 F
E14	5	3 B	6 C		11 B 12 G	13 G
E15	1 D	3 A	6 D	7 C 9 D	11 C 13 C	
E16	1 D	3 B	6 A/E	9 B	11 D 13 D	
E17	5 A	6 D	7 E	9 D	10 A 11 H	12 H
E18	2 A	4 B	6 B	9 A	10 A 11 D	12 H
E19	2 & 3	4 B	6 D	9 D	11 G 13 C	
E20	2 & 3	4 B	6 D	9 D	11 H 13 J	
E21	2 A	4 B	6 B	9 E	10 B 12 C	13 K

TABLE V TABLEAU V CUADRO V

FREQUENCY BAND: 9 Mc/s - BANDE DE FREQUENCES: 9 Mc/s - BANDA DE FRECUENCIAS: 9 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
F1	FE2	EU	NSAM2	7 D	10 A
F2	FE1	EU	CEP	7 E	10E,S.of 60° .500 12 H
F3	NSAM2	ME(Ext)	SP	3 B	
F4	NSAM1	NSA1(Ext)	6 C *	6 D *	
F5	SA	FE1	CEP	7 E	
F6	SA	NP	7 C	9 A	12 E
F7	NA	CWP	7		13 G
F8	NA(Ext)	7	9 D	10 A	13 H
F9	NA	3 C	7 B	9 B	13 E
F10	NA	6	7 B		13 G
F11	NSA2(Ext)	6 B		11 B	13 J
F12	PAC MET			11 H	13 D
F13	ATL MET				
F14	5	9		10 B	13 C
F15	1	6 D		10 A 12 D	13 F
F16	2 & 3	7 D	9 E	12 C 13 G	13 L
F17	2 & 3	7 D	9 E	11 D	13 K

* Common channel
* Voie commune
* Canal comun

TABLE VI TABLEAU VI CUADRO VI

FREQUENCY BAND: 10 Mc/s - BANDE DE FREQUENCES: 10 Mc/s - BANDA DE FRECUENCIAS: 10 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES			
G1	CEP	SA(Ext)	6 D	
G2	CEP	1	6 D	12 H
G3	NSAM2	ME(Ext)	9 C	
G4	2		10 C	12 G
G5	2		11 F	13 K
G6	3		11 E	13 L
G7	3		12 E	13 H
G8	2 & 3	7 E	10 D	12 F
G9	2 & 3	7 E	11 G	13 G
G10	2 & 3	7 E	11 C	13 E

TABLE VII TABLEAU VII CUADRO VII

FREQUENCY BAND: 11.3 Mc/s - BANDE DE FREQUENCES: 11.3 Mc/s - BANDA DE FRECUENCIAS: 11.3 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES			
H1	CEP	7	13 G	
H2	CEP	EU	13 G	
H3	NSAM2	6		
H4	1	9	11 H	13 G
H5	2	9B	11 B	13 K
H6	3	9 D	11 C	13 E
H7	2 & 3		11 E	13 C
H8	2 & 3	10 E .800	12 H	
H9	2 & 3	10 D .800	12 H	
H10	2 & 3		12 H	
H11	7	11 D	13 G	
H12	2	9 B	11 F	13 K
H13	3	9 D	11 G	13 E

TABLE VIII TABLEAU VIII CUADRO VIII

FREQUENCY BAND: 13.3 Mc/s - BANDE DE FREQUENCES: 13.3 Mc/s - BANDA DE FRECUENCIAS: 13.3 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES			
J1	NA	3		
J2	NSAM2	SP	2	
J3	NA	FE1		
J4	ME(Ext)	NSA2(Ext)	CEP	
J5	NA(Ext)	CWP		
J6	NA	FE2		
J7	NSAM1			
J8	NSA1(Ext)	CEP		
J9	SA(Ext)	NP		
J10	2 & 3 7	10, 11, 12, 13		

TABLE IX TABLEAU IX CUADRO IX

FREQUENCY BAND: 18.0 Mc/s - BANDE DE FREQUENCES: 18.0 Mc/s - BANDA DE FRECUENCIAS: 18.0 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
K1	NA	FE1	FE2		
K2	CEP	ME	NSA2		
K3	CWP	NP	EU		
K4	SA	NSA1	SP		
K5	NSAM1	NSAM2	SA	30	
K6	2 & 3	10, 11, 12, 13			
K7	2 & 3	10, 11, 12, 13			

TABLE IX TABLEAU IX CUADRO IX

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document N° 266-F
3 septembre 1948

COMMISSION 6

Groupe spécial de
l'Hémisphère Ouest.

5ème RAPPORT
DU GROUPE SPECIAL DE L'HEMISPHERE OUEST

Plan N° 1 d'assignation des fréquences R
(1 kW et 200 W)

1. Président : Lieutenant-Colonel Helio Costa.

2. Les pays suivants ont été représentés :

Argentine	Colombie
Brésil	Cuba
Canada	Etats-Unis d'Amérique
Chili	Mexique

3. Introduction.

Dans ses 4ème et 5ème rapports (documents-Aér. Nos 249 et 250) le Groupe de propagation a fait connaître les caractéristiques générales du plan connu sous le nom de Plan N° 1 (établi pour des puissances d'émission de 1 kW et de 200 W) d'attribution des fréquences R à l'échelle mondiale, ainsi que les normes et les principes techniques utilisés dans son élaboration.

Le Groupe de propagation s'est fondé sur ces principes techniques et sur ces normes pour établir des tableaux de répartition de fréquences relatifs à l'hémisphère est. Le Groupe spécial a été chargé d'une tâche identique en ce qui concerne l'hémisphère ouest.

Le présent rapport expose les résultats obtenus et, à ce titre, il peut être considéré comme faisant suite aux documents-Aér. Nos 249 et 250.

4. Explication des tableaux.

Les tableaux annexés au présent rapport sont de six catégories différentes.

4.1. Tableau N° 1 - Il indique les besoins déclarés des diverses sub-divisions de zone, tels qu'ils ont été modifiés par les délégués au cours de la séance du 30 août (cf. 4ème rapport, document Aér. N° 268). Les besoins estimés sont ceux qui ont été fixés par le Groupe spécial au cours de ladite séance.

4.2. Tableau N° 2. - Il contient les tableaux d'attribution des fréquences pour une puissance d'émission de 1 kW. Ceux-ci sont au nombre de 10, à savoir les tableaux 2A, 2B, 2C, 2D, 2E, 2F, 2G, 2H, 2J et 2K, chacun d'eux correspondant à une bande de fréquences. Au bas de chaque tableau figurent, pour chaque subdivision de zone, le nombre de voies accordées en regard du nombre de voies demandées.

4.3. Tableau N° 3 - Il résume sur une seule page les attributions figurant aux tableaux 2., groupées par subdivisions de zone et par bandes de fréquences. De plus, ce tableau indique le nombre total des voies attribuées dans toutes les bandes de fréquences en regard du nombre total des voies demandées.

4.4. Tableau N° 4 - Il contient les tableaux d'attribution des fréquences pour une puissance d'émission de 200 W. Ces tableaux correspondent aux tableaux N° 2 du plan établi pour 1 kW. Ils sont également au nombre de 10, à savoir : 4A, 4B, 4C, 4D, 4E, 4F, 4G, 4H, 4J et 4K.

4.5. Tableau N° 5 - Il se rapporte également à une puissance de 200 W et résume sur une page, par bandes de fréquences, les attributions figurant aux tableaux N° 4. Ce tableau met en parallèle le nombre des fréquences allouées pour des puissances de 1 kW et de 200 W avec les besoins déclarés ou estimés.

Dans les tableaux Nos 2 et 4, on a utilisé trois signes différents pour indiquer les conditions spéciales auxquelles répondent ces attributions.

On a utilisé le signe "brouillage léger" dans tous les cas où une fréquence déjà affectée à une subdivision de zone a été attribuée à une autre subdivision de zone partiellement comprise dans la zone de brouillage des émetteurs utilisant cette fréquence dans la première subdivision de zone.

Dans tous les cas où la portée de brouillage d'une station située dans une subdivision de zone dans laquelle la fréquence est répétée empiète considérablement sur la portée de brouillage d'une station située dans une autre subdivision de zone à laquelle cette fréquence a déjà été attribuée, on a employé le signe "puissance réduite" qui indique que les stations utilisant cette fréquence doivent émettre avec une puissance réduite.

On a utilisé le signe "fréquence commune" dans tous les cas où une même fréquence a été attribuée à des subdivisions de zone adjacentes pour servir au trafic régional.

5. Cas de brouillage.

Le Groupe spécial a examiné avec une attention particulière les fréquences attribuées aux zones et/ou subdivisions de zone 1B, 1C, 1E, 3B, 3C, 4A, 4B de l'hémisphère est, afin d'éviter que ces fréquences ne provoquent des brouillages dans les zones et/ou les subdivisions de zone de l'hémisphère ouest, utilisant ces mêmes fréquences.

Grâce aux efforts conjugués du Groupe spécial et du Groupe de propagation, on a éliminé tous risques de brouillage entre les hémisphères est et ouest, à l'exception des cas suivants :

5.1. - Dans les tableaux N° 2 (1 kW)

a) la fréquence G2 de la bande de 10 Mc/s provoque un léger brouillage dans les subdivisions de zone 1B, 1E et 13J;

b) les fréquences G8, G9 et G10 de la bande de 10 Mc/s provoquent des brouillages dans les subdivisions de zone 3B, 3C et 10D, 11C, 11G;

c) la fréquence H4 de la bande de 11,3 Mc/s provoque un léger brouillage dans les subdivisions de zone 1B, 1E et 11H;

d) les fréquences H6 et H7 de la bande de 11,3 Mc/s provoquent des brouillages dans les subdivisions de zone 3B, 3C et 11C, 11E respectivement.

5.2. - Dans les tableaux Nos 2 (1 kW) et 4 (200 W)

a) dans la bande de 13,3 Mc/s, le Groupe de l'hémisphère ouest préconise l'utilisation de la fréquence J10 dans tout cet hémisphère. Cette fréquence est également attribuée aux zones 2 et 3 (Sibérie);

b) dans la bande de 18 Mc/s, le Groupe de l'hémisphère ouest préconise également l'utilisation des fréquences K6 et K7 dans tout cet hémisphère. Ces fréquences sont utilisées dans les zones 2 et 3.

6. Observation.

Le Groupe a admis les besoins déclarés figurant sur le tableau I tels qu'ils ont été exprimés par les délégués au cours de la séance du 30 août. Il n'a pas vérifié l'exactitude de ces déclarations; il ne les a ni rectifiées ni approuvées.

Dans certains cas, où les besoins, tels qu'ils sont actuellement déclarés, dépassent de beaucoup ceux qui étaient antérieurement indiqués dans le document-Aér. N° 234 revisé, certains délégués ont énergiquement exprimé leur désapprobation.

Le Groupe estime qu'en vue de l'établissement de plans ultérieurs, il sera nécessaire d'entreprendre une revision complète des demandes, afin de dresser un nouveau tableau des besoins qui reflète plus fidèlement les conditions réelles du trafic dans chaque zone.

7. Conclusion.

Le Groupe ne recommande pas le plan d'attribution de fréquences tel qu'il figure aux tableaux Nos 2 et 4 comme le plan le plus satisfaisant pour l'hémisphère ouest. Le Groupe reconnaît que la région comprenant les zones 10, 11 et 12 (exception faite de la subdivision de zone 10A) soulève un problème délicat : dans cette région, en effet, les besoins en fréquences sont élevés, tandis que les possibilités de répétition sont faibles, surtout dans l'hypothèse d'une puissance de 1 kW.

Un groupe de travail restreint, composé des délégués du Canada, de la Colombie, de Cuba et du Mexique, a été constitué sous la présidence de M. COFFEY (Canada). Ce groupe a pour mandat d'étudier les possibilités qu'offre le plan établi pour une puissance de 1 kW, afin d'augmenter le nombre des répétitions de fréquences (soit en réduisant la puissance, soit en adoptant toute autre solution de compromis raisonnable), afin de mieux satisfaire les besoins des zones et subdivisions de zone sus-mentionnées.

TABLE 1 (Stated or estimated demands
TABLEAU 1 (Demandes de fréquences - formulées ou estimées
CUADRO 1 (Solicitudes de frecuencias - declaradas o calculadas

RDARA / ZLARN / RDARA	Stated or estimated Formulée ou estimée Declaradas o calculadas	Frequency Order Mc/s Ordre de grandeur de fréquence Mc/s Orden de frecuencia en Mc/s										TOTAL
		3.0	3.5	4.7	5.6	6.6	9.0	10.0	11.3	13.3	18.0	
10 A	S	2	1	0	2	1	1	0	0	0	0	7
B	S	2	1	0	2	1	1	1	0	0	0	8
C	S	2	1	0	2	1	1	0	0	0	0	7
D	S	1	1	0	1	1	1	0	0	0	0	5
E	S	2	1	0	2	1	1	1	0	0	0	8
Area 10 Zone 10	-	9	5	0	9	5	5	2	0	2*	1*	38
11 B	S	1	2	0	1	2	1	2	0	0	0	9
C	S	1	1	0	1	1	1	1	0	0	0	6
D	S	2	1	0	2	1	2	1	0	0	0	9
E	S	1	1	0	1	1	1	1	0	0	0	6
F	S	1	1	0	1	1	1	1	0	0	0	6
G	S	1	1	0	1	1	1	1	0	0	0	6
H	S	1	1	0	1	1	1	1	0	0	0	6
I	S	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
Area 11 Zone 11	-	9	8	0	8	9	8	8	0	2*	1*	53
12 A	S	2	1	0	2	1	2	1	0	0	0	9
C	S	6	5	4	7	3	2	2	0	0	0	29
D	S	3	3	0	3	3	1	1	0	0	0	14
E	E	2	2	1	2	2	1	0	0	0	0	10
F	S	4	1	2	4	4	2	1	0	0	0	18
G	E	2	2	1	2	2	1	0	0	0	0	10
H	S	1	1	0	1	1	1	0	1	0	0	6
Area 12 Zone 12		20	15	8	21	16	10	5	1	2*	1*	99
13 C	E	2	2	1	2	2	1	0	0	0	0	10
D	E	2	1	1	2	1	1	0	0	0	0	8
E) F)	S S	3	3	3	3	2	2	2	2	0	0	20
G) H)	S S	5	4	3	5	4	3	2	2	0	0	28
I	S	2	2	0	2	2	1	0	0	0	0	9
J	S	2	2	1	2	2	2	1	2	0	0	15
K	S	1	1	1	1	2	1	1	1	0	0	9
L	S	2	1	1	2	2	2	1	1	0	0	12
Area 13 Zone 13	-	19	16	11	19	18	13	7	8	2*	1*	114

S = Stated Requirements-Demandes formulées-Necesidades declaradas
E = Estimated Requirements - Demandes estimées - Necesidades calculadas
* = Frequencies allotted for general use throughout the Western Hemisphere
Fréquences attribuées pour l'usage général dans tout l'hémisphère occidental
Frecuencias asignadas para uso general en todo el Hemisferio occidental

PLAN
Nº.

TABLE
TABLEAU
CUADRO
Nº 2A _ 3.0 Mc/s _ 1 kW _ 15 db
NIGHT SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE NUIT
COMPARTICIÓN NOCTURNA

AER.-DOC.
Nº 266

FREQUENCIES - FRÉQUENCES - FRECUENCIAS			AREA - ZONE 10					AREA - ZONE 11								AREA - ZONE 12							AREA - ZONE 13									
Nº	Mc/s	USE - UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
A 1		NP - FE1 - NA																														
A 2		CWP. NSA2 - NSAM 2																														
A 3		SP. NA ext.																														
A 4		FE2 - NA																														
A 5		EU - NSAM 2																														
A 6		EU - NSAM 2	⊗																													
A 7		NA ext.																														
A 8		SA															⊗															
A 9		MET - PACIFIC																				⊗						⊗				
A 10		MET - ATLANTIC	⊗																													
A 11		AERODR. CONT.		⊗																⊗							⊗					
A 12									⊗															⊗								
A 13								⊗															⊗									
A 14						⊗																	⊗									
A 15							⊗								○															⊗		
A 16														⊗																		⊗
A 17																	⊗									⊗						
A 18																			⊗								△					△
A 19											⊗											⊗										
A 20				⊗																	⊗							⊗				
A 21			⊗															⊗								⊗			⊗			
A 22										⊗						⊗									⊗							
A 23												⊗																			⊗		
A 24													⊗			⊗															⊗	
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			3	2	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	2	4	2	2	2	2
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			2	2	2	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	2	6	3	2	4	2	1	2	2	3		5		2	2	1	2
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO			150		0		50			50							33	33	50	50	50			50			120				200	

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE / BROUILLAGE LÉGER / INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER / PUISSANCE RÉDUITE / POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES / FREQUENCES COMMUNES / FRECUENCIAS COMUNES

TABLE)
TABLEAU) Nº 2B – 3.5 Mc/s – 1kW – 15db (NIGHT SHARING
CUADRO) (ASSIGNATION MULTIPLE DE NUIT
(COMPARTICIÓN NOCTURNA

PLAN Nº

AER.-DOC. Nº 266

FREQUENCIES - FREQUENCES - FRECUENCIAS			AREA - ZONE 10					AREA - ZONE 11								AREA - ZONE 12							AREA - ZONE 13									
Nº	kc/s	USE - UTILISAT. UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
B 1		CEP - SA ext.																														
B 2		CEP - ME ext.																														
B 3		CEP - EU																														
B 4		CEP - EU	•																													
B 5		NSAM 2 - ME	⊗																													
B 6		NSA 1 ext.															⊗															
B 7		AERODR. CONT.									⊗												⊗							•		
B 8												⊗												⊗								
B 9																	⊗															⊗
B 10														⊗													⊗					
B 11						⊗																								⊗		
B 12							⊗																								⊗	
B 13													⊗			⊗									⊗							
B 14																		⊗										⊗				
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES PISTRIBUIDOS			1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	1	1	0	1	2	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	0	1	5	3	2	1	2	1	2	1	3		4		2	2	1	1
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO				0	0			0	0	0							40	33	0		50		50		67		75		50	50		

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE
BROUILLAGE LÉGER
INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER
PUISSANCE REDUITE
POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES
FRÉQUENCES COMMUNES
FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
N°

TABLE
TABLEAU
CUADRO
N° 2C _ 4.7 Mc/s _ 1 kW _ 15 db
NIGHT SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE NUIT
COMPARTICIÓN NOCTURNA

AER.-DOC.
N° 266

FREQUENCIES - FREQUENCES - FRECUENCIAS			AREA - ZONE 10					AREA - ZONE 11								AREA - ZONE 12							AREA - ZONE 13									
N°	Mc/s	USE - UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
C 1		EU															▨															
C 2		EU																		▨											
C 3		NSAM-1																														
C 4																	▨															
C 5					▨																						▨				
C 6																															▨	
C 7																				▨											
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	2	1	0	1	1	3		3		0	1	1	1
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO					+												50		0		0		0	0	0		33			0		0

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE
BROUILLAGE LÉGER
INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER
PUISSANCE RÉDUITE
POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES
FREQUENCES COMMUNES
FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
Nº.

TABLE
TABLEAU
CUADRO
Nº 2D _ 5.6 Mc/s _ 1 kW _ 15 db
DAY SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE JOUR
COMPARTICIÓN DIURNA

AER.-DOC.
Nº 266

FREQUENCIES - FRÉQUENCES - FRECUENCIAS			AREA - ZONE 10					AREA - ZONE 11								AREA - ZONE 12							AREA - ZONE 13									
Nº	Mc/s	USE - UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
D 1		NA - FE1																														
D 2		NA - FE2																														
D 3		NA - SP																														
D 4		NA - ext.																														
D 5		CEP - EU																										■				
D 6		NP - NSA2 ext.																						■								
D 7		CWP - NSA1 ext.																														
D 8/9		NSAM2																														
D 10		CEP - ME ext.																										■				
D 11		MET - PACIFIC																														
D 12		MET - ATLANTIC																														
D 13							■										■													■		
D 14							■										■															■
D 15								■													■						■					
D 16									■													■							■			
D 17											■										■						■					
D 18			■							■						■							■									
D 19			■									■										■			■							
D 20			■										■			■								■								
D 21			■											■										■								
D 22				■													■													■		
D 23					■												■					■										
D 24				■														■						■							■	
D 25					■													■														
D 26						■													■							■						
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			4	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	0	2	4	2	1	2	2	1	2	2	2	1	2	2	1	2	1	1
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			2	2	2	1	2	1	1	2	1	1	1	1	0	2	7	3	2	4	2	1	2	2	3		5		2	2	1	2
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO			200							50							57	67	50	50							80		50			50

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE
BROUILLAGE LÉGER
INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER
PUISSANCE RÉDUITE
POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES
FREQUENCES COMMUNES
FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
Nº.

TABLE
TABLEAU
CUADRO
Nº 2E _ 6.6 Mc/s _ 1 kW _ 15 db
DAY SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE JOUR
COMPARTICIÓN DIURNA

AER.DOC.
Nº 266

FREQUENCIES - FRÉQUENCES FRECUENCIAS			AREA - ZONE 10					AREA - ZONE 11								AREA - ZONE 12							AREA - ZONE 13									
Nº	Mc/s	USE - UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
E 1		SA - CEP																														
E 2		SA - CEP																														
E 3		SA ext.																														
E 4		ME ext.																														
E 5		NSAM 2																														
E 6		NSAM 1																														
E 7		EU																														
E 8		EU																														
E 9																																
E 10																																
E 11																																
E 12																																
E 13																																
E 14																																
E 15																																
E 16																																
E 17																																
E 18																																
E 19																																
E 20																																
E 21																																
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			3	1	2	2	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1	4	3	2	3	2	1	2	1	1	1	3	1	1	2	2	1
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	2	4	2	1	2	1	2		4		2	3	2	2
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO			300		200	200	200			200							133			75									50	67		50

{ SLIGHT INTERFERENCE
BROUILLAGE LÉGER
INTERFERENCIA LIGERA

{ REDUCED POWER
PUISSANCE RÉDUITE
POTENCIA REDUCIDA

{ COMMON FREQUENCIES
FRÉQUENCES COMMUNES
FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
N°

TABLE
TABLEAU
CUADRO
N° 2F_9.0 Mc/s_1kW_15db
DAY SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE JOUR
COMPARTICIÓN DIURNA

AER.-DOC.
N° 266

FREQUENCIES_FRÉQUENCES FRECUENCIAS			AREA_ZONE 10					AREA_ZONE 11								AREA_ZONE 12							AREA_ZONE 13									
N°	kc/s	USE_UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
F 1		FE2-EU-NSAM 2	▨																													
F 2		FE1- EU - CEP																				▨										
F 3		NSAM2- SP. ME ext.																														
F 4		NSAM1- NSA1 ext.																														
F 5		FE1- CEP - SA					▨																									
F 6		SA - NP																														
F 7		NA - CWP																								▨						
F 8		NA ext.	▨																								▨					
F 9		NA																						▨								
F 10		NA																														▨
F 11		NSA 2 ext.						▨																						▨		
F 12		MET - PACIFIC																														
F 13		MET - ATLANTIC																														
F 14							▨									▨							▨									
F 15			▨															▨								▨						
F 16																	▨										△					△
F 17										▨																					▨	
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			3	0	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	1	0	1	1	2	1	0	1	1	2
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	0	2	2	1	1	2	1	1	1	1	2		3		1	2	1	2
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO			300	0	0	0	200		0	50	0	0	0	0		50	50		0	0	0			0				0	50		

○ { SLIGHT INTERFERENCE
BROUILLAGE LÉGER
INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER
PUISSANCE RÉDUITE
POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES
FRÉQUENCES COMMUNES
FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
Nº

TABLE
TABLEAU
CUADRO
Nº 2G – 10.0 Mc/s – 1kW – 15db –
DAY SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE JOUR
COMPARTICIÓN DIURNA

AER.- DOC.
Nº 266

FREQUENCIES – FRÉQUENCES FRECUENCIAS			AREA – ZONE 10					AREA – ZONE 11								AREA – ZONE 12							AREA – ZONE 13									
Nº	kc/s	USE – UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
G 1		CEP – SA																														
G 2		CEP																														
G 3		NSAM2 – ME ext.																														
G 4																																
G 5																																
G 6																																
G 7																																
G 8																																
G 9																																
G 10																																
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			0	0	1	1	0	0	1	0	1	1	1	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	1
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			0	1	0	0	1	2	1	1	1	1	1	1	0	1	2	1	0	1	0	0	0	0	2		2		0	1	1	1
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO				0	+	+	0	0		0				0			0	0	+		+				50							+

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE / BROUILLAGE LÉGER / INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER / PUISSANCE RÉDUITE / POTENCIA REDUCIDA

Δ { COMMON FREQUENCIES / FRÉQUENCES COMMUNES / FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
N°

TABLE
TABLEAU
CUADRO
N° 2H_11.3 Mc/s_1kW_15db
DAY SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE JOUR
COMPARTICIÓN DIURNA

AER-DOC.
N° 266

FREQUENCIES_FRÉQUENCES_FRECUENCIAS			AREA_ZONE 10					AREA_ZONE 11								AREA_ZONE 12							AREA_ZONE 13									
N°	Mc/s	USE_UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
H 1		CEP																														
H 2		CEP-EU																														
H 3		NSAM 2																														
H 4																																
H 5																																
H 6																																
H 7																																
H 8																																
H 9																																
H 10																																
H 11																																
H 12																																
H 13																																
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	4	0	0	2	2	1
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2		2		0	2	1	1
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO								+	+	+	+	+	+	+		+							+				200				200	

○ { SLIGHT
BROUILLAGE
INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED
PUISSANCE
POTENCIA

△ { COMMON
FRÉQUENCES
FRECUENCIAS

PLAN
Nº

TABLE / TABLEAU / CUADRO } Nº 2J _ 13.3 Mc/s _ 1 kW _ 15 db { DAY SHARING / ASSIGNATION MULTIPLE DE JOUR / COMPARTICIÓN DIURNA

AERO-DOC.
Nº 266

FREQUENCIES _ FRÉQUENCES _ FRECUENCIAS			AREA _ ZONE 10					AREA _ ZONE 11								AREA _ ZONE 12							AREA _ ZONE 13									
Nº	Mc/s	USE _ UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
J 1																																
J 2																																
J 3																																
J 4																																
J 5																																
J 6																																
J 7																																
J 8																																
J 9																																
J10	Δ		←		Δ		→	←				Δ			→	←			Δ			→	←					Δ				→
TOTAL CHANNELS ALLOTED / TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES / TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS																																
TOTAL CHANNELS REQUESTS / TOTAL DES VOIES REQUISES / TOTAL DE CANALES SOLICITADOS																																
PERCENT ALLOTED / POURCENT ATTRIBUÉ / PORCENTAGE DISTRIBUIDO																																

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE / BROUILLAGE LÉGER / INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER / PUISSANCE RÉDUITE / POTENCIA REDUCIDA

Δ { COMMON FREQUENCIES / FRÉQUENCES COMMUNES / FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
N°

TABLE
TABLEAU
CUADRO
N° 2K_18.0 M%s_1 kW_15 db
DAY SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE JOUR
COMPARTICIÓN DIURNA

AERO-DOC.
N° 266

FREQUENCIES_FRÉQUENCES_FRECUENCIAS			AREA_ZONE 10					AREA_ZONE 11								AREA_ZONE 12							AREA_ZONE 13									
N°	M%s	USE_UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
K1		NA-FE1-FE2																														
K2		CER ME-NSA2																														
K3		CWP_NP_EU																														
K4		SA_NSA1_SP																														
K5		NSAM1_NSAM 2																														
K6	△		←	←	△	→	→	←	←	←	←	△	→	→	→	←	←	←	△	→	→	→	←	←	←	←	△	→	→	→	→	→	→
K7	△		←	←	△	→	→	←	←	←	←	△	→	→	→	←	←	←	△	→	→	→	←	←	←	←	△	→	→	→	→	→	→
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS																																
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS																																
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO																																

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE / BROUILLAGE LÉGER / INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER / PUISSANCE RÉDUITE / POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES / FRÉQUENCES COMMUNES / FRECUENCIAS COMUNES

- 1 kW ALLOTMENT PLAN - PLAN DE DISTRIBUTION POUR 1 kW - PLANO DE DESTRIBUCION PARA 1 kW -

TABLE 3 ALLOTMENT TABLE PER SUBAREA PER FREQUENCY BAND

TABLEAU 3 TABLEAU DE DISTRIBUTION DE FREQUENCES PAR SUBDIVISION DE ZONE PAR ORDRE DE GRANDEUR DE FREQUENCE

CUADRO 3 CUADRO DE ASIGNACION DE FRECUENCIAS POR SUBAREA POR ORDEN DE FRECUENCIAS

Frequency Mc/s Fréquence Mc/s Frecuencia Mc/s	AREA/ZONE 10					AREA/ZONE 11								AREA/ZONE 12							AREA/ZONE 13									
	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
3.0	3	2	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	2	4	2	2	2	2
3.5	1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	1	1	0	1	2	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1
4.7	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
5.6	4	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	0	2	4	2	1	2	2	1	2	2	2	1	2	2	1	2	1	1
6.6	3	1	2	2	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1	4	3	2	3	2	1	2	1	1	1	3	1	1	2	2	1
9.0	3	0	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	1	0	1	1	2	1	0	1	1	2
10.0	0	0	1	1	0	0	1	0	1	1	1	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	1
11.3	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	4	0	0	2	2	1
TOTAL Allotted Attribuée asignada	14	5	6	6	8	6	5	6	6	6	6	5	2	9	15	8	5	11	7	6	9	5	9	6	16	11	5	11	11	9
TOTAL Requested Demandée Solicitada	7	8	7	5	8	9	6	9	6	6	6	6	2	9	29	14	10	18	10	6	10	8	20		28		9	15	9	12

PLAN N°

TABLE / TABLEAU / CUADRO } N°4A _ 3.0 M°/s _ 200W _ 15db { NIGHT SHARING / ASSIGNATION MULTIPLE DE NUIT / COMPARTICIÓN NOCTURNA

AER.-DOC. N°266

FREQUENCIES - FRÉQUENCES - FRECUENCIAS			AREA - ZONE 10					AREA - ZONE 11								AREA - ZONE 12							AREA - ZONE 13									
N°	K°/s	USE - UTILISAT.N UTILIZACIÓN	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
A 1		NP -																														
A 2		CWP.NSAM2 - NSA2ext																														
A 3		SP - NA																														
A 4		FE2 - NA																														
A 5		EU - NSAM1																														
A 6		EU - NSAM2																														
A 7		NA ext.																														
A 8		SA																														
A 9		MET - PACIFIC																														
A 10		MET - ATLANTIC																														
A 11		AERODR. CONTROL																														
A 12																																
A 13																																
A 14																																
A 15																																
A 16																																
A 17																																
A 18																																
A 19																																
A 20																																
A 21																																
A 22																																
A 23																																
A 24																																
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			2	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	3	2	1	2	2	1	2	2	2	2	3	3	2	2	1	2
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			2	2	2	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	2	6	3	2	4	2	1	2	2	3		5		2	2	1	2
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO				50	50			200		50							50	67	50	50					133		120					

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE / BROUILLAGE LÉGER / INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER / PUISSANCE RÉDUITE / POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES / FRÉQUENCES COMMUNES / FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
N°

TABLE
TABLEAU
CUADRO
N°4B_3.5 Mc/s_200W_15db
NIGHT SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE NUIT
COMPARTICIÓN NOCTURNA

AER.-DOC.
N°266

FREQUENCIES_FRÉQUENCES_FRECUENCIAS			AREA_ZONE 10					AREA_ZONE 11								AREA_ZONE 12							AREA_ZONE 13									
N°	Kc/s	USE-UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
B 1		CEP-SA ext.																														
B 2		CEP-ME ext.																														
B 3		CEP-EU																														
B 4		CEP-EU-																														
B 5		NSAM-2-ME																														
B 6		NSA-1 ext.																														
B 7																																
B 8																																
B 9																																
B 10																																
B 11																																
B 12																																
B 13																																
B 14		CONTROL																														
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			2	1	1	0	1	0	1	1	1	1	0	0	0	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	0	1	5	3	2	1	2	1	2	1	3		4		2	2	1	1
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO			200			0		0					0	0			40	67			50		50		67		75			50		

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE
BROUILLAGE LÉGER
INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER
PUISSANCE RÉDUITE
POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES
FRÉQUENCES COMMUNES
FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
N.º

TABLE
TABLEAU
CUADRO
N°4C_4.7 Mc/s_200W_15db
NIGHT SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE NUIT
COMPARTICIÓN NOCTURNA

AER.-DOC.
N°266

FREQUENCIES-FRÉQUENCES-FRECUENCIAS			AREA_ZONE 10					AREA_ZONE 11								AREA_ZONE 12							AREA_ZONE 13									
N°	kc/s	USE-UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
C 1		EU						⊗																						⊗		
C 2		EU															⊗														⊗	
C 3		NSAM 1																														
C 4						⊗														⊗						⊗						
C 5				⊗																⊗						△						△
C 6																	⊗								⊗							
C 7			⊗														⊗										△					
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	0	1	1	2	0	0	1	1	1
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	2	1	0	1	1	33		3		0	1	1	1
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO			+	+		+		+									75		0		0		0	0	67		67					

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE / BROUILLAGE LÉGER / INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER / PUISSANCE RÉDUITE / POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES / FRÉQUENCES COMMUNES / FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
Nº

TABLE
TABLEAU
CUADRO
} Nº 4D _ 5.6 Mc/s _ 200 W _ 15 db {
NIGHT SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE NUIT
COMPARTICIÓN NOCTURNA

AER.-DOC.
Nº 266

FREQUENCIES - FRÉQUENCES - FRECUENCIAS			AREA - ZONE 10					AREA - ZONE 11								AREA - ZONE 12							AREA - ZONE 13									
Nº	Kc/s	USE - UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
D 1		NA-FE1																														
D 2		NA-FE2																														
D 3		NA-SP																														
D 4		NA-ext.																														
D 5		CEP-EU																										H				
D 6		NP_NSA 2 ext.																							E							
D 7		CWP_NSA1 ext.																														
D 8/9		NSAM2																														
D 10		CEP-ME ext.																										H				
D 11		MET_PAC.																														
D 12		MET-ATL.																														
D 13							E										C													J		
D 14							E										C													J		
D 15								B													G				E							
D 16			A						C												G											L
D 17										D						A							C							K		
D 18										D						A						H			E							
D 19											E									F	G						G					
D 20			1								E	F								F	G						G					
D 21												F	G										C									
D 22			1										G	H						F	G						G	△				
D 23					C									H	I		C												I	J		
D 24				B	C									H	I		C		E										I	J		
D 25				B		D												D	E					D								
D 26					C	D												D						D								
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			3	2	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	0	2	3	2	1	3	2	1	2	2	3	0	3	2	2	2	1	2
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			2	2	2	1	2	1	1	2	1	1	1	1	0	2	7	3	2	4	2	1	2	2	3		5		2	2	1	2
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO			150		50												43	67	50	75												

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE / BROUILLAGE LÉGER / INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER / PUISSANCE RÉDUITE / POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES / FRÉQUENCES COMMUNES / FRECUENCIAS COMUNES

1 { INTERFERENCE WITH / BROUILLAGE AVEC / INTERFERENCIA CON } 3B, 3C

PLAN
Nº

TABLE
TABLEAU
CUADRO } Nº4E_6.6 Mc/s_200W_15db { DAY SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE JOUR
COMPARTICIÓN DIURNA

AER.-DOC.
Nº266

FREQUENCIES-FRÉQUENCES FRECUENCIAS			AREA-ZONE 10					AREA-ZONE 11								AREA-ZONE 12							AREA-ZONE 13									
Nº	Kc/s	USE-UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
E 1		SA-CEP					⊗												⊗													
E 2		SA-CEP					⊗													⊗												
E 3		SA ext.						⊗												⊗												
E 4		ME-ext.		⊗															⊗												⊗	
E 5		NSAM 2	⊗																													
E 6		NSAM 1	⊗																													
E 7		EU				⊗													⊗						⊗							
E 8		EU			⊗												⊗													⊗		
E 9								⊗							⊗						⊗						⊗					
E 10									⊗														⊗					⊗				
E 11										⊗						⊗				⊗												⊗
E 12											⊗										⊗								⊗			
E 13												⊗										⊗				⊗						
E 14													⊗																	⊗		
E 15														⊗									⊗									
E 16				⊗												⊗											⊗					
E 17						⊗										⊗								⊗								
E 18							⊗									⊗															⊗	
E 19					⊗												⊗											⊗				
E 20																	⊗										△					△
E 21			⊗														⊗								⊗							
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			3	2	2	2	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	5	2	3	3	2	1	2	1	2	1	3	1	2	2	2	2
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	2	4	2	1	2	1	2		4		2	3	2	2
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO			300	200	200	200	300										167	67	150	75					150					67		

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE
BROUILLAGE LÉGER
INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER
PUISSANCE RÉDUITE
POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES
FRÉQUENCES COMMUNES
FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
N°

TABLE
TABLEAU
CUADRO
N°4F_9.0 Mc/s_200W_15db
DAY SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE JOUR
COMPARTICIÓN DIURNA

AER-DOC.
N°266

FREQUENCIES-FRÉQUENCES-FRECUENCIAS			AREA_ZONE 10					AREA_ZONE 11								AREA_ZONE 12							AREA_ZONE 13									
N°	Kc/s	USE-UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
F 1		FE2-EU-NSAM2	▨																													
F 2		FE1-EU-CEP																			▨							▨				
F 3		NSAM2-SP-ME ext.																														
F 4		NSAM1-NSA1 ext.																														
F 5		FE1-CEP-SA					▨																									
F 6		SA-NP							▨																							
F 7		NA-CWP																												▨		
F 8		NA ext.																								▨						
F 9		NA	▨																						▨							
F 10		NA														▨															▨	
F 11		NSA2 ext.						▨															▨									
F 12		MET-PAC.																		▨												
F 13		MET-ATLANT.																														
F 14											▨													▨								
F 15										▨						▨																▨
F 16				▨														▨			▨					▨						▨
F 17																	▨					△						△				△
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			2	1	0	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	2	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	2	1	0	1	1	2
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	0	2	2	1	1	2	1	1	1	1	2		3		1	2	1	2
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO			200		0	0				50		0	0	0			50	0		50		0							0	50		

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE
BROUILLAGE LÉGER
INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER
PUISSANCE RÉDUITE
POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES
FRÉQUENCES COMMUNES
FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
N°

TABLE
TABLEAU
CUADRO
N°4G_10.3 M°/s_200W_15db
DAY SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE JOUR
COMPARTICIÓN DIURNA

AER.-DOC.
N°266

FREQUENCIES-FRÉQUENCES-FRECUENCIAS			AREA_ZONE 10					AREA_ZONE 11								AREA_ZONE 12							AREA_ZONE 13									
N°	K°/s	USE-UTILISATN UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
G1		CEP-SA ext.																														
G2		CEP																												▨		
G3		NSAM-2-ME ext														▨																
G4				▨																											▨	
G5																	▨										▨					
G6								▨																			▨					
G7							▨													▨											▨	
G8												▨													▨							
G9													▨												▨							
G10														▨																	⊗▨	
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			0	1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	2	0	0	1	1	2
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			0	1	0	0	1	2	1	1	1	1	1	1	0	1	2	1	0	1	0	0	0	0	2		2		0	1	1	1
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO								50	0	0	0						50	0														200

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE / BROUILLAGE LÉGER / INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER / PUISSANCE RÉDUITE / POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES / FRÉQUENCES COMMUNES / FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
N°

TABLE
TABLEAU
CUADRO
N°4H_11.3 Mc/s_200W_15db
DAY SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE JOUR
COMPARTICIÓN DIURNA

AER.-DOC.
N°266

FREQUENCIES-FRÉQUENCES-FRECUENCIAS			AREA_ZONE 10					AREA_ZONE 11								AREA_ZONE 12							AREA_ZONE 13									
N°	K°/s	USE-UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
H 1		CEP																														
H 2		CEP-EU																														
H 3		NSAM-2																														
H 4																																
H 5																																
H 6																																
H 7																																
H 8																																
H 9																																
H 10																																
H 11																																
H 12																																
H 13																																
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			1	0	0	0	1	1	1	2	1	1	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	2	2	0	2	1	2
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2		2		0	2	1	1
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO			+				+	+	+	+	+	+	+	+		+		+				0			150		200					200

○ SLIGHT INTERFERENCE
BROUILLAGE LÉGER
INTERFERENCIA LIGERA

○ REDUCED POWER
PUISSANCE RÉDUITE
POTENCIA REDUCIDA

△ COMMON FREQUENCIES
FRÉQUENCES COMMUNES
FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
Nº

TABLE
TABLEAU
CUADRO
} Nº4J_13.3 Mc/s_200W_15db {
DAY SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE JOUR
COMPARTICIÓN DIURNA

AER.-DOC.
Nº266

FREQUENCIES-FRÉQUENCES-FRECUENCIAS			AREA_ZONE 10					AREA_ZONE 11								AREA_ZONE 12							AREA_ZONE 13									
Nº	Mc/s	USE-UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
J1																															
J2																															
J3																															
J4																															
J5																															
J6																															
J7																															
J8																															
J9																															
J10	△		←	←	△	→	→	←	←	←	←	△	→	→	→	←	←	←	△	→	→	→	←	←	←	←	△	→	→	→	→	→
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS																															
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS																															
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO																															

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE / BROUILLAGE LÉGER / INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER / PUISSANCE RÉDUITE / POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES / FRÉQUENCES COMMUNES / FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
Nº

TABLE
TABLEAU
CUADRO
Nº4K_180Mc/s_200W_15db
DAY SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE JOUR
COMPARTICIÓN DIURNA

AER.-DOC.
Nº266

FREQUENCIES_FRÉQUENCES_FRECUENCIAS			AREA_ZONE 10					AREA_ZONE 11								AREA_ZONE 12							AREA_ZONE 13									
Nº	Mc/s	USE-UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
K1		NA-FE1-FE2																														
K2		CEP-ME-NSA2																														
K3		CWP-NP-EU																														
K4		SA-NSA1-SP																														
K5		NSAM1-NSAM2																														
K6△			←	←	△	→	→	←	←	←	←	△	→	→	→	←	←	←	△	→	→	→	←	←	←	←	△	→	→	→	→	→	→
K7△			←	←	△	→	→	←	←	←	←	△	→	→	→	←	←	←	△	→	→	→	←	←	←	←	△	→	→	→	→	→	→
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS																																
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS																																
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO																																

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE / BROUILLAGE LÉGER / INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER / PUISSANCE RÉDUITE / POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES / FRÉQUENCES COMMUNES / FRECUENCIAS COMUNES

TABLE 5 TABLE OF ALLOTMENTS PER SUB AREA PER FREQUENCY BAND FOR 200 W PLAN

TABLEAU 5 TABLEAU D'ATTRIBUTION PAR SUBDIVISION DE ZONE ET PAR BANDE DE FREQUENCE POUR 200 W

CUADRO 5 CUADRO DE ASIGNACION DE FRECUENCIAS POR SUBAREA POR ORDEN DE FRECUENCIAS PARA 200 W

RDARA ZLARN RDARA	AREA/ZONE 10					AREA/ZONE 11								AREA/ZONE 12							AREA/ZONE 13									
	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
3.0	2	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	3	2	1	2	2	1	2	2	2	2	3	3	2	2	1	2
3.5	2	1	1	0	1	0	1	1	1	1	0	0	0	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1
4.7	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	0	1	1	2	0	0	1	1	1
5.6	3	2	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	0	2	3	2	1	3	2	1	2	2	3	0	3	2	2	2	1	2
6.6	3	2	2	2	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	5	2	3	3	2	1	2	1	2	1	3	1	2	2	2	2
9.0	2	1	0	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	2	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	2	1	0	1	1	2
10.0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	2	0	0	1	1	2
11.3	1	0	0	0	1	1	1	2	1	1	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	2	2	0	2	1	2
TOTAL allotted attribuées asignada	14	9	5	5	11	9	6	8	6	6	5	5	2	10	18	9	8	13	8	4	8	7	12	9	19	10	8	12	9	14
TOTAL requested demandées solicitada	7	8	7	5	8	9	6	9	6	6	6	6	2	9	29	14	10	18	10	6	10	8	20		28		9	15	9	12

TABLE 6 COMPARATIVE RESULTS FOR 1 1W AND 200 W PLAN
TABLEAU 6 COMPARAISON DES RESULTATS DES PLANS ETABLIS POUR 1 kW ET 200 W
CUADRO 6 RESULTADOS COMPARATIVOS DE LOS PLANES DE 1kW Y 200 W

RDARA / ZLARN / RDARA	TOTAL CHANNELS / TOTAL DE VOIES / TOTAL DE CANALES: REQUESTED / DEMANDEES / SOLICITADAS	ALLOTTED / ATTRIBUEES / DISTRIBUIDAS		PERCENTAGE SATISFACTION / POURCENT DES DEMANDES SATISFAITES / PORCENTAGE DE SOLICITUDES SATISFECHAS	
		1 kW	200 W	1 kW	200 W
10 A	7	14	14	200	200
B	8	5	8	63	100
C	7	6	7	85	100
D	5	6	5	120	100
E	8	8	8	100	100
AREA 10 / ZONE 10 / AREA 10	38 *	42 *	45 *	111	118
11 B	9	6	9	66	100
C	6	5	6	83	100
D	9	6	8	66	90
E	6	6	6	100	100
F	6	6	6	100	100
G	6	6	5	100	83
H	6	5	5	83	83
I	2	2	2	100	100
AREA 11 / ZONE 11 / AREA 11	53 *	45 *	50 *	85	94
12 A	9	9	10	100	111
C	29	15	18	50	63
D	14	8	9	57	67
E	10	5	8	50	80
F	18	11	13	61	73
G	10	7	8	70	80
H	6	6	4	100	66
AREA 12 / ZONE 12 / AREA 12	99 *	54 *	77 *	55	76
13 C	10	9	8	90	80
D	8	5	7	63	87
E) F)	20	15	21	75	105
G) H)	28	27	29	96	104
I	9	5	8	55	88
J	15	11	12	73	80
K	9	11	9	122	100
L	12	9	14	75	117
AREA 13 / ZONE 13 / AREA 13	114 *	95 *	111 *	82 *	97

* - Two frequencies on 13 Mc/s and one frequency on 18 Mc/s band are added.
* - Sont ajoutées 2 fréquences dans la bande des 13 Mc/s et 1 dans la bande des 18 Mc/s.
* - Se añaden 2 frecuencias en la banda de 13 Mc/s y 1 en la banda de 18 Mc/s.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
G E N E V E, 1948

Aér-Document No 284 - F

10 septembre 1948

COMMISSION 6

(Ce document remplace l'annexé 1 du rapport final du Groupe de travail 6 C : Doc. Aér. 198)

ZONES DE PASSAGE DES LIGNES AERIENNES MONDIALES PRINCIPALES

(ZLAMP)

Zone européenne - indicatif "EU"

Cette zone est délimitée d'une façon précise par les arcs de grand cercle tracés entre les points descoordonnées suivantes :

de 34°N 12°O	à	32°N 13°E
de 32°N 13°E	à	29°N 35½°E
de 29°N 35½°E	à	40°N 34°E
de 40°N 34°E	à	42°N 30°E

A partir du point situé à 42°N 30°E, la ligne suit les frontières séparant les pays suivants :

Bulgarie et Turquie
Grèce et Bulgarie
Grèce et Yougoslavie
Grèce et Albanie jusqu'au point situé à 40°N 19°E

de 40°N 19°E	à	45°N 13°E

A partir du point situé à 45°N 13°E, la ligne suit les frontières séparant les pays suivants :

Yougoslavie et Italie
Yougoslavie et Autriche
Hongrie et Autriche
Hongrie et Tchécoslovaquie
U.R.S.S. et Tchécoslovaquie
Pologne et Tchécoslovaquie
Pologne et Allemagne jusqu'à un point situé à 55°N 14°E

de 55°N 14°E	à	60°N 20°E
de 60°N 20°E	à	60°N 27°E, à l'exclusion totale des territoires de l'U.R.S.S. et de la République de Pologne.

Du point situé à 60°N 27°E, la ligne suit la frontière séparant l'U.R.S.S. de la Finlande jusqu'au point situé à 72°N 30°E.

de 72°N 30°E	à	70°N 0° longitude
de 70°N 0°	à	54°N 12°O
de 54°N 12°O	à	34°N 12°O

Cette zone englobe les localités suivantes :

Le Caire	(Egypte)
Lydda	(Palestine)
Ankara	(Turquie)
Istanbul	(Turquie)
Helsinki	(Finlande)
Hammerfest	(Norvège)
Shannon	(Irlande)
Lisbonne	(Portugal)
Tanger	
Tripoli	(Libye)
Casablanca	(Protectorat français du Maroc)

Zone de l'Atlantique Nord - Indicatif "NA"

Cette zone est délimitée d'une manière précise par les arcs de grand cercle tracés entre les points des coordonnées suivantes :

de 39°N 78°O	à 47°N 75°O	47°N 75°O
de 47°N 75°O	à	68°N 20°O
de 68°N 20°O	à	60°N 20°O

A partir du point 60°N 20°E, la limite de la zone se dirige vers le sud, puis elle borde la ZLAMP "EU" (voir page 1) et la frontière nord de la Tchécoslovaquie jusqu'au point situé à 50,5°N 12,5°E.

de 50,5°N 12,5°E	à	45°N 10°E
de 45°N 10°E	à	34°N 12°O
de 34°N 12°O	à	35°N 25°O
de 35°N 25°O	à	30°N 62°O
de 30°N 62°O	à	16°N 78°O
de 16°N 78°O	à	21°N 86°O
de 21°N 86°O	à	39°N 78°O

Cette zone englobe les localités et territoires suivants :

Washington, D.C.	(Etats-Unis d'Amérique)
Montréal	(Canada)
Goose Bay	(Labrador)
Reykjavik	(Islande)
Oslo	(Norvège)
Copenhague	(Danemark)
Bruxelles	(Belgique)
Paris	(France)
Lisbonne	(Portugal)
Iles Açores	
Bermudes	
Cuba	
Jamaïque	
Miami	(Etats-Unis d'Amérique)

Zone de l'Atlantique Sud - Indicatif "SA"

Cette zone est délimitée d'une manière précise par les arcs de grand cercle tracés entre les points des coordonnées suivantes :

de 34°S 74°O	à	36°S 52°O
de 36°S 52°O	à	13°N 15°O
de 13°N 15°O	à	40°N 13°E
de 40°N 13°E	à	48°N 13°E
de 48°N 13°E	à	51°N 16°E

A partir du point situé à 51°N 16°E, ses limites sont communes avec celles de la ZLAMP "EU" (voir page 1) jusqu'au point situé à 60°N 20°E

de 60°N 20°E	à	61°N 05°E
de 61°N 05°E	à	47°N 17°O
de 47°N 17°O	à	25°N 25°O
de 25°N 25°O	à	15°N 62°O
de 15°N 62°O	à	03°S 40°O
de 03°S 40°O	à	34°S 74°O

Cette zone englobe les localités et territoires suivants :

Santiago	(Chili)
Buenos-Aires	(Argentine)
Montevideo	(Uruguay)
Sao Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Natal	(Brésil)
Bolama	(Guinée portugaise)
Dakar, Port Etienne	(Afrique occidentale française)
Villa Cisneros	(Rio de Oro)
Rome	(Italie)
Genève	(Suisse)
Francfort	(Allemagne)
Stockholm	(Suède)
Oslo	(Norvège)
Prestwick	(Royaume-Uni)
Lisbonne	(Portugal)
Iles Canaries	
Fort de France *	(Martinique)

* Afin de permettre une augmentation des possibilités de répétition des fréquences dans la ZLAMP "SA", la station de Fort de France reste comprise dans cette zone avec cette réserve qu'elle n'utilisera les fréquences correspondantes qu'à titre secondaire; s'il devait en résulter des brouillages nuisibles, Fort de France utiliserait les fréquences de la ZLAMP "NSAM-2" (voir Doc. Aér. No 243, par. 3).

Zone de l'Amérique Nord/Sud 1 - Indicatif "NSAM-1"

Cette zone est délimitée d'une manière précise par les arcs de grand cercle tracés entre les points des coordonnées suivantes :

de 36°S 73°0	à	36°S 52°0
de 36°S 52°0	à	26°S 63°0
de 26°S 63°0	à	05°S 63°0
de 05°S 63°0	à	05°N 75°0
de 05°N 75°0	à	27°N 75°0
de 27°N 75°0	à	35°N107°0
de 35°N107°0	à	40°N123°0
de 40°N128°0	à	20°N114°0
de 20°N114°0	à	00° 93°0
de 00° 93°0	à	36°S 73°0

Cette zone englobe les localités et territoires suivants :

Santiago	(Chili)
Iles Galapagos	(Equateur)
San Francisco)	
El Paso)	(Etats-Unis d'Amérique)
Miami)	
La Havane	(Cuba)
Kingston	(Jamaïque)
Barranquilla)	
Bogota)	(Colombie)
Porto Velho	(Brésil)
Oran	(Argentine)
Montevideo	(Uruguay)
Buenos-Aires	(Argentine)

Zone de l'Amérique Nord/Sud 2 - Indicatif "NSAM-2"

Cette zone est délimitée d'une manière précise par les arcs de grand cercle tracés entre les points des coordonnées suivantes :

de 34°S 74°0	à	36°S 52°0
de 36°S 52°0	à	05°S 30°0
de 05°S 30°0	à	10°N 60°0
de 10°N 60°0	à	34°N 60°0
de 34°N 60°0	à	48°N 75°0
de 48°N 75°0	à	40°N 77°0
de 40°N 77°0	à	23°N 86°0
de 23°N 86°0	à	02°N 79°0
de 02°N 79°0	à	20°S 50°0
de 20°S 50°0	à	34°S 74°0

Cette zone englobe les localités et territoires suivants :

Santiago	(Chili)
Buenos-Aires	(Argentine)
Montevideo	(Uruguay)
Rio de Janeiro, Belem, Recife, Natal	(Brésil)
Paramaribo	(Surinam)
Port d'Espagne	(Trinité)
Iles Bermudes	
Montréal	(Canada)
New York, Washington, Miami	(Etats-Unis d'Amérique)
La Havane	(Cuba)
Bogota, Cali, Leticia	(Colombie)
Cuyaba	(Brésil)

Zone de l'Afrique Nord/Sud 1 - Indicatif "NSA-1"

Cette zone est délimitée d'une manière précise par les arcs de grand cercle tracés entre les points des coordonnées suivantes :

de 31°S 35°E	à	31°S 24°E
de 31°S 24°E	à	16°N 26°O
de 16°N 26°O	à	40°N 12°O
de 40°N 12°O	à	52°N 06°O
de 52°N 06°O	à	60°N 10°E
de 60°N 10°E	à	60°N 20°E

A partir du point 60°N 20°E, la limite se dirige vers le Sud, puis elle borde la ZLAMP "EU" (voir page 1) jusqu'au point situé en 43°N 15°E.

de 43°N 15°E	à	37°N 12°E
de 37°N 12°E	à	00° 28°E
de 00° 28°E	à	11°S 28°E
de 11°S 28°E	à	20°S 35°E
de 20°S 35°E	à	31°S 35°E

Cette zone englobe les localités et territoires suivants :

Durban, Kimberley, Iles du Cap Vert	(Afrique)
Lisbonne	(Portugal)
Londres	(Angleterre)
Oslo	(Norvège)
Copenhague	(Danemark)
Stockholm	(Suède)
Paris	(France)
Genève	(Suisse)
Rome	(Italie)
Alger, Stanleyville, Elisabethville, Beira	(Afrique)

Zone de l'Afrique Nord/Sud 2 - Indicatif "NSA-2"

Cette zone est délimitée d'une manière précise par les arcs de grand cercle tracés entre les points des coordonnées suivantes :

de 30°S 34°E	à	22°S 60°E
de 22°S 60°E	à	10°N 52°E
de 10°N 52°E	à	30°N 35°E
de 30°N 35°E	à	40°N 19°E

A partir de 40°N 19°E, sa limite se dirige vers le nord, puis elle borde la ZLAMP "EU" (voir page 1) jusqu'au point situé en 60°N 20°E.

de 60°N 20°E	à	60°N 10°O
de 60°N 10°O	à	48°N 5°O
de 48°N 5°O	à	37°N 7°E
de 37°N 7°E	à	00° 28°E
de 00° 28°E	à	11°S 28°E
de 11°S 28°E	à	20°S 24°E
de 20°S 24°E	à	30°S 24°E
de 30°S 24°E	à	30°S 34°E

Cette zone englobe les localités et territoires suivants :

Durban	(Afrique)
Ile Maurice	
Berbera)	(Afrique)
Le Caire)	
Rome	(Italie)
Stockholm	(Suède)
Copenhague	(Danemark)
Oslo	(Norvège)
Londres	(Angleterre)
Paris	(France)
Genève	(Suisse)
Tunis)	(Afrique)
Lake Victoria)	
Elisabethville)	

Zone du Moyen Orient -- Indicatif "ME"

Cette zone est délimitée d'une manière précise par les arcs de grand cercle tracés entre les points des coordonnées suivantes :

de 05°N 80°E	à	17°N 70°E
de 17°N 70°E	à	28°N 30°E
de 28°N 30°E	à	37°N 10°0
de 37°N 10°0	à	60°N 10°0
de 60°N 10°0	à	60°N 20°E

A partir de 60°N 20°E, la limite se dirige vers le sud, puis elle borde la ZLAMP "EU" (voir page 1) jusqu'au point situé en 45°N 13°E.

de 45°N 13°E	à	40°N 14°E
de 40°N 14°E	à	37°N 51°E
de 37°N 51°E	à	24°N 93°E
de 24°N 93°E	à	05°N 80°E

Cette zone englobe les localités suivantes :

Colombo	(Ceylan)
Bombay	(Inde)
Karachi	(Pakistan)
Le Caire	(Egypte)
Lisbonne	(Portugal)
Londres	(Angleterre)
Oslo	(Norvège)
Copenhague	(Danemark)
Stockholm	(Suède)
Francfort	(Allemagne)
Amsterdam	(Pays-Bas)
Paris	(France)
Rome	(Italie)
Téhéran	(Iran)
Calcutta)	
Madras)	(Inde)

Zone de l'Extrême Orient 1 - Indicatif "FE-1"

Cette zone est délimitée d'une manière précise par les arcs de grand cercle tracés entre les points des coordonnées suivantes :

de 40°S 145°E	à	10°S 106°E
de 10°S 106°E	à	05°N 77°E
de 05°N 77°E	à	15°N 77°E
de 15°N 77°E	à	24°N 92°E
de 24°N 92°E	à	10°N 107°E
de 10°N 107°E	à	18°S 147°E
de 18°S 147°E	à	23°S 153°E
de 23°S 153°E	à	40°S 153°E
de 40°S 153°E	à	40°S 145°E

Cette zone englobe les localités suivantes :

Melbourne	(Australie)
Batavia	(Indes néerlandaises)
Colombo	(Ceylan)
Madras	(Inde)
Calcutta	(Inde)
Saigon	(Indochine)
Kuching	(Sarawak)
Darwin, Townsville, Sydney	(Australie)

Zone de l'Extrême Orient 2 - Indicatif "FE-2"

Cette zone est délimitée d'une manière précise par les arcs de grand cercle tracés entre les points des coordonnées suivantes :

de 12°N 124°E	à	33°N 133°E
de 33°N 133°E	à	35°N 132°E
de 35°N 132°E	à	24°N 88°E
de 24°N 88°E	à	08°S 105°E
de 08°S 105°E	à	15°S 130°E
de 15°S 130°E	à	15°S 158°E
de 15°S 158°E	à	0° 168°E
de 0° 168°E	à	0° 135°E
de 0° 135°E	à	12°N 124°E

Cette zone englobe les localités et territoires suivants :

Manille	(Philippines)
Shanghai)	(Chine)
Kunming)	
Calcutta	(Inde)
Singapour	
Batavia	(Indes néerlandaises)
Darwin	(Australie)
Iles Nauru	
Biak	(Nouvelle-Guinée)

Zone du Pacifique Nord - Indicatif "NP"

Cette zone est délimitée d'une manière précise par les arcs de grand cercle tracés entre les points des coordonnées suivantes :

de 46°N 122°O	à	50°N 170°O
de 50°N 170°O	à	33°N 138°E
de 33°N 138°E	à	38°N 138°E
de 38°N 138°E	à	50°N 166°E
de 50°N 166°E	à	55°N 110°O
de 55°N 110°O	à	46°N 122°O

Cette zone englobe les localités suivantes :

Seattle	(Etats-Unis d'Amérique)
Amchitka	(Iles Aléoutiennes)
Tokio	(Japon)
Anchorage	(Alaska)
Edmonton	(Canada)
Vancouver	(Canada)

Zone du Pacifique Sud - Indicatif "SP"

Cette zone est délimitée d'une manière précise par les arcs de grand cercle tracés entre les points des coordonnées suivantes :

de 22°N 158°O	à	20°S 145°O
de 20°S 145°O	à	50°S 170°O
de 50°S 170°O	à	50°S 145°E
de 50°S 145°E	à	38°S 145°E
de 38°S 145°E	à	28°S 152°E
de 28°S 152°E	à	0° 167°E
de 0° 167°E	à	0° 175°O
de 0° 175°O	à	22°N 158°O

Cette zone englobe les localités et territoires suivants :

Honolulu	(Territoire d'Hawaï)
Tahiti	(Iles de la Société)
Iles Chatham	
Nouvelle-Zélande	
Hobart	(Tasmanie)
Melbourne)	
Sydney)	(Australie)
Brisbane)	
Iles Nauru	

Zone du Pacifique Central-Est - Indicatif "CEP"

Cette zone est délimitée d'une manière précise par les arcs de grand cercle tracés entre les points des coordonnées suivantes :

de 32°N 117°O	à	16°N 159°O
de 16°N 159°O	à	22°N 159°O
de 22°N 159°O	à	50°N 122°O
de 50°N 122°O	à	38°N 120°O
de 38°N 120°O	à	32°N 117°O

Cette zone englobe les localités suivantes :

San Diego	(Etats-Unis d'Amérique)
Hilo	(Territoire d'Hawaï)
Honolulu	(Territoire d'Hawaï)
Vancouver	(Canada)
Seattle, San Francisco, Los Angeles	(Etats-Unis d'Amérique)

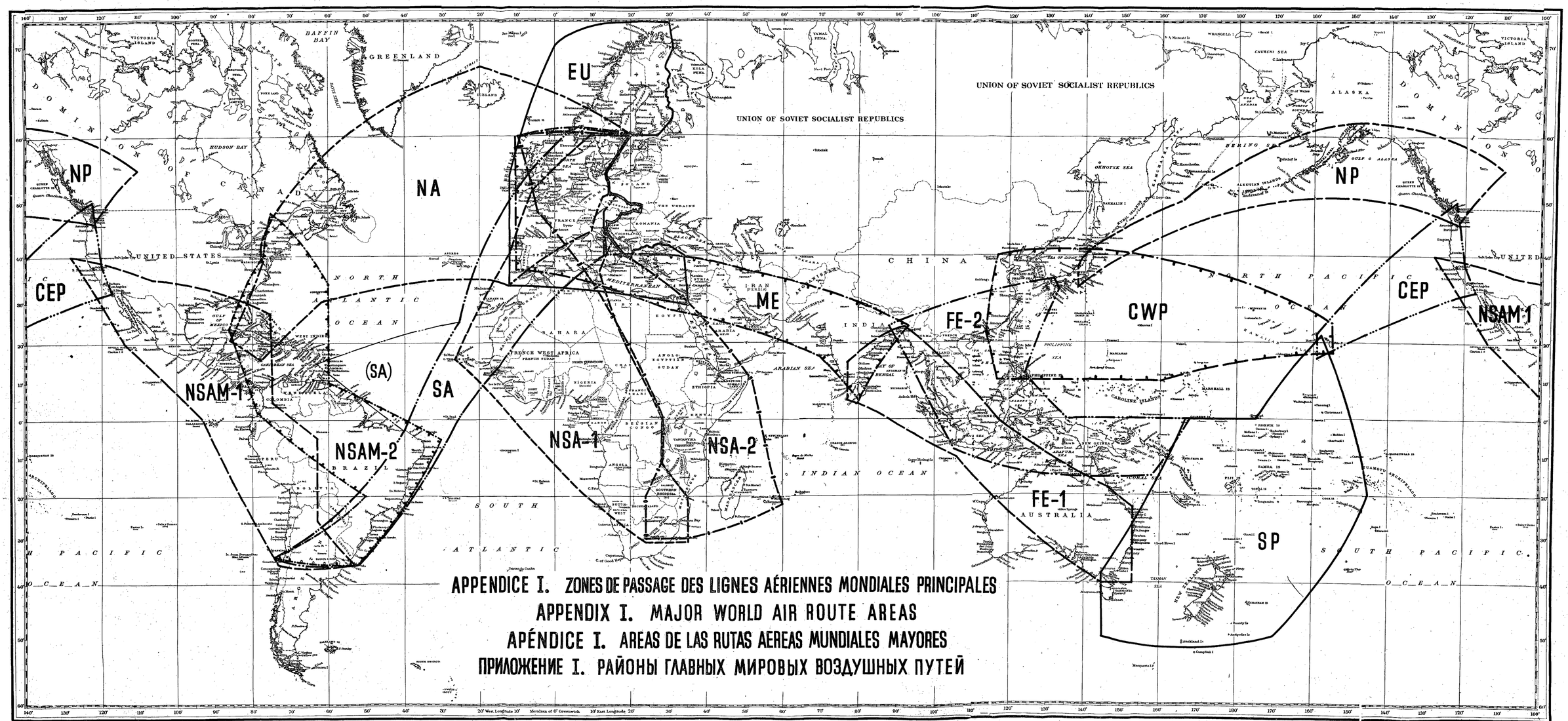
Zone du Pacifique Central-Ouest - Indicatif "CWP"

Cette zone est délimitée d'une manière précise par les arcs de grand cercle tracés entre les coordonnées suivantes :

de 17°N 155°O	à	10°N 160°E
de 10°N 160°E	à	10°N 117°E
de 10°N 117°E	à	23°N 114°E
de 23°N 114°E	à	40°N 117°E
de 40°N 117°E	à	25°N 155°O
de 25°N 155°O	à	17°N 155°O

Cette zone englobe les localités suivantes :

Hilo	(Territoire d'Hawaï)
Manille	(Philippines)
Hongkong	(Chine)
Shanghai	(Chine)
Tientsin	(Chine)
Tokio	(Japon)
Honolulu	(Territoire d'Hawaï)



APPENDICE I. ZONES DE PASSAGE DES LIGNES AÉRIENNES MONDIALES PRINCIPALES

APPENDIX I. MAJOR WORLD AIR ROUTE AREAS

APÉNDICE I. AREAS DE LAS RUTAS AEREAS MUNDIALES MAYORES

ПРИЛОЖЕНИЕ I. РАЙОНЫ ГЛАВНЫХ МИРОВЫХ ВОЗДУШНЫХ ПУТЕЙ

Cette couverture contient les documents suivants, énumérés au paragraphe 12.b. du Rapport provisoire (Volume III) :

Document Aér.Nº

2 - CHINE - Besoins minima de fréquences pour les routes des services nationaux de transports aériens en Chine.

18 - Commission 6 - UNION DE l'AFRIQUE DU SUD - Méthode proposée pour l'étude du problème de l'allocation mondiale des fréquences aéronautiques.

21 - (Annexe seulement) Déclaration de la délégation soviétique à la séance plénière de la Conférence au sujet du rapport de la Commission préparatoire. (CP-Aér.document Nº 25).

28 - CHINE - Modifications proposées en ce qui concerne le plan de répartition des zones des routes aériennes mondiales principales présentées par l'O.A.C.I.

30 - FRANCE - Proposition pour l'utilisation des bandes de fréquences exclusives attribuées aux services mobiles aéronautiques R entre 3 et 25 Mc/s.

33 - CHINE - Proposition relative à la classification des services aéronautiques et à l'étude de l'assignation des fréquences.

248 - Proposition de la délégation soviétique relative à l'élaboration d'un projet de plan d'allocation des fréquences au service mobile aéronautique R, se fondant sur des principes revisés.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document N° 2-F
[illegible] mai 1948

C H I N E

Besoins minima de fréquences pour les lignes des services nationaux de transports aériens en Chine.

Les recommandations et les formules soumises respectivement par les groupes de travail A et B ont, d'une façon générale, été prises comme bases pour le calcul des besoins minima de fréquences pour les services nationaux de transports aériens en Chine. Il a toutefois fallu y apporter un certain nombre de modifications afin de tenir compte de conditions locales qui peuvent affecter l'exploitation des lignes aériennes.

De nombreux aérodromes chinois ne sont pas encore équipés pour les vols de nuit et, dans certaines régions, on est insuffisamment équipé pour la navigation à l'aide d'instruments. Aussi, étant donné que la plupart des vols, soit prévus, soit non prévus, doivent avoir lieu de jour et par beau temps, il y a lieu de calculer la charge maximum probable des lignes nationales de la Chine d'après un "facteur de concentration probable" autre que celui de 2,4 (adopté pour les routes intercontinentales). Comme la Conférence d'Atlantic City a attribué aux services aéronautiques mobiles une part du spectre qui ne suffit pas aux besoins, le chiffre de 3 a été adopté pour l'objet du présent document. Cette valeur est probablement optimiste.

Les émissions de la classe A1 sont les seules actuellement employées pour les communications radioaériennes dans l'ensemble du pays. Comme la tolérance de fréquence des stations d'aéronefs dépasse couramment 0,02 %, la délégation chinoise estime qu'il y a lieu, en assignant les fréquences à ses lignes nationales, de prévoir les espacements entre fréquences proposés par le Groupe de Travail A pour les émissions de classe A3.

En pratique, le chiffre de 12 aéronefs pris comme facteur de charge, par heure, par fréquence ou par groupe de fréquences, est considéré comme trop élevé pour les lignes nationales chinoises, et celà pour les raisons suivantes :

1. La lenteur de la transmission des communications radiotélégraphiques.
2. Les brouillages intenses qui règnent dans la région.
3. Le volume considérable des renseignements météorologiques transmis du sol ainsi que des données météorologiques provenant des aéronefs.
4. Le volume considérable du trafic aérien des lignes régulières.

L'expérience de plusieurs années d'exploitation démontre qu'il n'est pas possible d'adopter un chiffre supérieur à 6 aéronefs par heure.

Les chiffres ci-dessous, valables pour le calcul des besoins minima de fréquences ont été communiqués par les trois lignes intérieures les plus importantes pour janvier 1948.

Heures de vol (prévues et non prévues) pour le mois de janvier :

Société Nationale Chinoise d'aviation	7206
Société Centrale de Transports Aériens	4416
Transports civils Aériens	2070
10% vols militaires hors programme	1369
Total :	15061 heures

Heures de vol par jour :

$$\frac{15061}{31} = 486 \text{ heures}$$

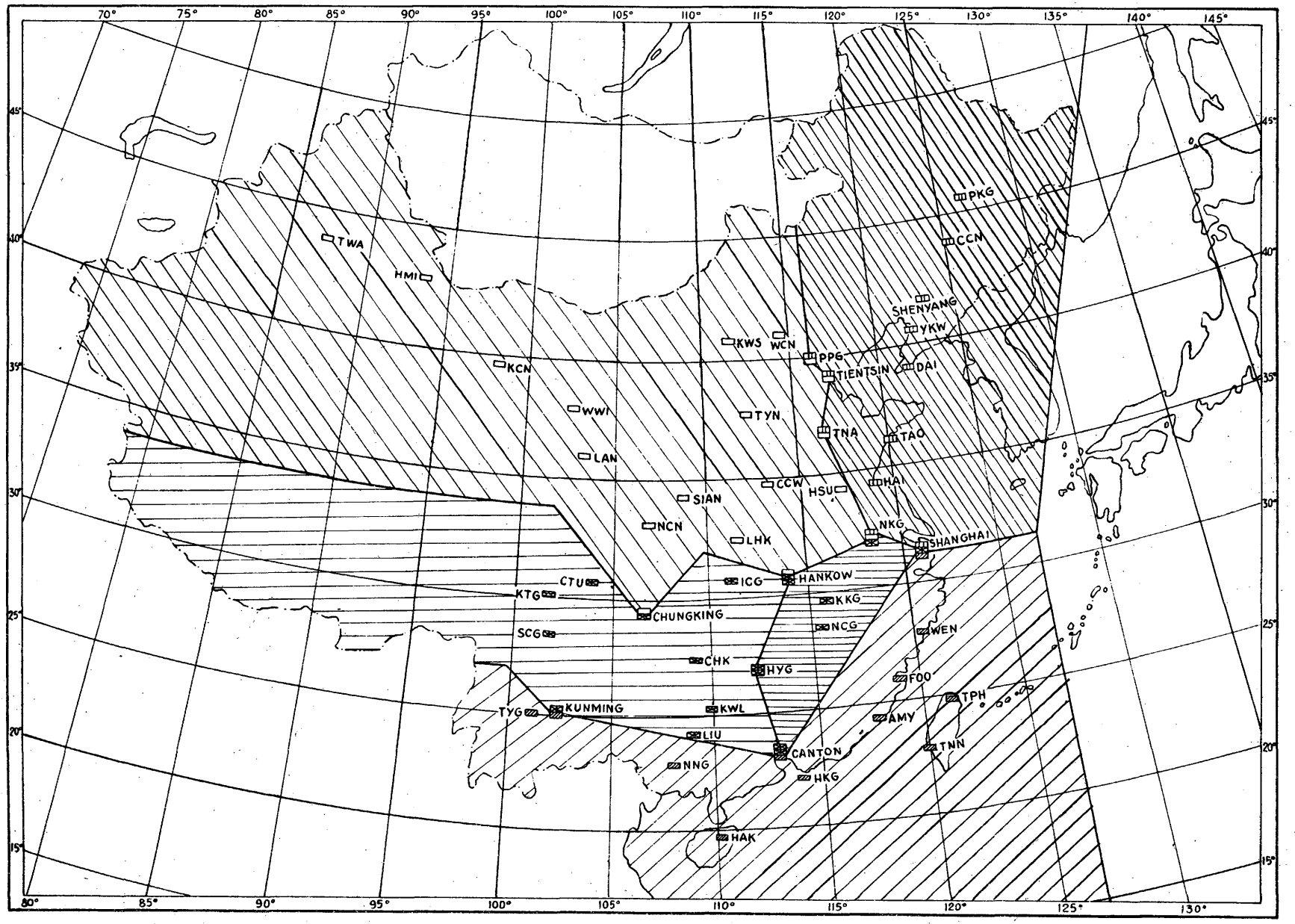
Nombre d'aéronefs par heure (charge maximum probable) : $\frac{486}{8} = 60,1$

Nombre de fréquences ou de groupes de fréquences nécessaires : $\frac{60,1}{6} = 10$

Les valeurs approchées ci-dessus démontrent que, pour exploiter en toute sécurité les lignes aériennes intérieures de la Chine, un minimum de 10 groupes de fréquences dans les bandes R serait nécessaire, chacun comprenant une fréquence de 3 mégacycles, une de 4 à 5 et une de 6 à 8 mégacycles. Cette estimation ne laisse aucune marge; l'importance du trafic aérien augmente régulièrement et continuera vraisemblablement sa progression dans le proche avenir.

L'examen de la nature et du tracé de toutes les principales routes aériennes intérieures et de la densité du trafic aérien dans différentes régions semble indiquer que la répartition des 10 groupes de fréquences à allouer aux services aéronautiques mobiles pourrait être effectuée dans des conditions optima de la façon indiquée à l'Appendice 1, au moyen de 2 groupes de fréquences par région.

REGIONS FOR THE DISTRIBUTION OF TEN FAMILIES OF FREQUENCIES ALLOTED FOR DOMESTIC AEROMOBILE SERVICE
RÉGIONS DE DISTRIBUTION DE DIX FAMILLES DE FRÉQUENCES ASSIGNÉES AU SERVICE AÉRONAUTIQUE INTÉRIEUR
REGIONES DE DISTRIBUCIÓN DE DIEZ FAMILIAS DE FRECUENCIAS ASSIGNADAS AL SERVICIO AERONÁUTICO INTERNO



Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document N° 18-F
21 mai 1948

Commission 6.

UNION DE L'AFRIQUE DU SUD

Méthode proposée pour l'étude du problème de l'allocation des fréquences aéronautiques sur une base mondiale.

1. Les besoins en fréquences des lignes aériennes internationales devraient être déterminées en premier lieu, étant donné qu'il est essentiel, pour la bonne exploitation de ces lignes, que ces besoins soient établis en fonction de la ligne et non d'après une base régionale.

2. Pour calculer le nombre de groupes de familles de fréquences nécessaires ainsi que leur ordre de grandeur entre des points de contrôle reconnus sur les lignes, on utilisera la formule relative aux pointes de trafic pendant une heure quelconque conjointement avec les données ionosphériques que l'on possède.

3. La répétition des fréquences sur ces lignes doit être déterminée en fonction des facteurs suivants :

   3.1. - la différence de temps
   3.2. - la propagation et son influence sur le rapport de protection.

4. Le nombre des fréquences nécessaires pour satisfaire aux besoins des lignes aériennes internationales mondiales étant déterminé, on doit le retrancher du total des voies disponibles, compte tenu des normes admises en ce qui concerne l'espacement entre fréquences.

5. Les allocations des fréquences aux services nationaux ou régionaux devraient être faites sur la base de la division du monde en régions adoptée par l'O.A.C.I. Cela simplifierait, pour l'avenir, la question de l'allocation des fréquences. Un certain degré de souplesse doit être prévu à l'intérieur de ces régions, à condition que les services d'autres régions n'en souffrent pas et que les variations admises en vue de réaliser cette souplesse dans une région déterminée soient nettement définies.

6. Le nombre de familles de fréquences nécessaires pour satisfaire les besoins régionaux devrait être déterminé d'après la formule qui donne le nombre de milles parcourus par semaine en fonction des familles de fréquences.

7. Les valeurs des fréquences nécessaires pour répondre aux besoins des lignes régionales devraient être déterminées en partant de données ionosphériques.

8. On devrait déterminer les zones pour lesquelles les différences de temps local permettent la répétition de certaines fréquences.

9. En partant des données de propagation, on déterminera éventuellement le facteur de répétition, pour les diverses fréquences de chaque zone, en vue d'obtenir un rapport de protection déterminé. A l'intérieur des zones définies au paragraphe 8 ci-dessus, la répétition paraît possible en raison de l'affaiblissement.

10. Si, après que tous ces facteurs ont été pris en considération, le nombre de voies requises est supérieur à celui dont on dispose, chaque région devra faire l'objet d'un examen particulier de manière à permettre de voir si l'emploi d'antennes directives, etc... pourrait contribuer à fournir une solution. Si la chose n'est pas possible, une réduction de la valeur du rapport de protection devra être décidée.

11. Dans la zone dite tropicale, l'ordre de grandeur des fréquences choisies se trouvera tout naturellement le meilleur, puisque les données ionosphériques pour cette zone tiennent compte de ce facteur.

Ce qu'il y a de plus important à considérer dans cette zone est le niveau élevé des parasites. On ne peut y remédier qu'en augmentant la puissance émise de façon à obtenir un rapport signal/parasites satisfaisant, dont il faudra tenir compte lorsqu'on déterminera la distance de la répétition dans les zones.

On ne peut se déclarer d'accord sur ce que la bonne solution consiste à attribuer à la zone tropicale des fréquences plus élevées. Il peut arriver que, dans cette zone, les données ionosphériques connues indiquent une MUF plus élevée que dans d'autres zones. Ceci est une heureuse compensation car, de façon générale, plus la fréquence est élevée et plus le niveau des parasites est bas.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document N° 21-F
21 mai 1948

A N N E X E

DECLARATION DE LA DELEGATION SOVIETIQUE A LA SEANCE PLENIERE DE LA CONFERENCE AU SUJET DU RAPPORT DE LA COMMISSION PREPARATOIRE (CP - Aér-Document N° 25)

La Conférence a pour mandat d'élaborer un plan de répartition entre tous les pays du monde des fréquences attribuées au service mobile aéronautique.

Une Commission préparatoire de neuf pays, qui a tenu ses séances du 25 avril au 15 mai 1948, s'est réunie pour préparer les recommandations à faire à la Conférence en vue de la solution de cette question.

Ainsi que certains délégués l'ont fait remarquer, tant à la Commission préparatoire que lors de la première séance plénière de la Conférence,-notamment M. Falgarone, délégué de la France -, la Commission préparatoire a travaillé dans une atmosphère de hâte extrême. Beaucoup de recommandations et de documents techniques, émanant pour la plupart de la Délégation des Etats-Unis, ont été adoptés presque sans avoir donné lieu à discussion, même quand il s'est agi de questions de principe. Ceci ne peut que diminuer la valeur des recommandations proposées à la Conférence et nuire à leur objectivité.

Toutefois, on ne saurait dire que le travail de la Commission préparatoire n'a pas porté de fruits. La majeure partie de la documentation qui a été rassemblée peut être utilisée et il ne fait pas de doute qu'elle pourra contribuer à l'avancement des travaux de la Conférence. Si toutes les propositions relatives à la répartition des fréquences aux services mobiles aéronautiques sont examinées objectivement, la Conférence pourra et devra arriver à des résultats donnant satisfaction à tous les pays intéressés.

Lorsque la Commission préparatoire a examiné le document CP-Aér. N° 25, la Délégation soviétique a voté contre son adoption car elle a estimé qu'il contenait certaines thèses fondamentales avec lesquelles elle n'était pas d'accord, tout en pensant qu'il serait plus logique de remettre l'examen détaillé du document CP-Aér. N° 25 aux Commissions. La Délégation soviétique est cependant d'avis qu'il convient de porter à la connaissance des délégués de la Conférence l'essence même de ses objections sur les questions principales en jeu.

1. - Notre objection principale concerne le mode de répartition des fréquences. Il est bien évident pour tout le monde que les moyens mis à notre disposition - autrement dit les bandes octroyées par la Conférence d'Atlantic City aux services mobiles aéronautiques - ne suffisent pas à satisfaire les besoins de l'aviation qui n'ont fait qu'aller en croissant ces derniers temps. Il est d'autre part bien connu que la somme totale de la largeur de ces bandes est nettement inférieure à celle des bandes allouées par l'ancien règlement du Caire.

Puisqu'il n'est pas possible de satisfaire entièrement à tous ces besoins, il serait équitable de les réduire tous dans la même proportion.

Toutefois, les recommandations de la Commission préparatoire (CP-Aér. document N° 25, para. 26, points 1.a et b) suggèrent un autre moyen d'aborder le problème :

Il s'agirait d'assurer en tout premier lieu les besoins des "zones de passage" des lignes aériennes mondiales principales" et de la Zone tropicale, en répartissant entre les autres lignes aériennes les fréquences qui n'auront pas été attribuées ainsi. Nous protestons contre cette procédure qui ne peut que créer une situation absolument inacceptable pour les lignes aériennes nationales.

2. - Une autre divergence sérieuse de notre manière de voir réside dans la question de la classe et de la largeur de bande des émissions. Dans les recommandations du document CP-Aér. N° 25, la détermination des fréquences est basée sur des émissions de classe A3 et la même largeur que pour celles-ci est admise pour la télégraphie, en vue de l'emploi ultérieur de systèmes de communications à grand rendement. Nous estimons qu'à présent et dans beaucoup de cas, on réussirait à satisfaire aux besoins de l'aviation, en faisant un usage très large des émissions de classe A1 et en attribuant à ce type d'émissions une quantité bien plus considérable de stations travaillant simultanément.

En conséquence la Délégation soviétique propose de diviser chaque bande de fréquences en trois parties :

a) les fréquences destinées à l'usage exclusif des émetteurs d'aéronefs travaillant en télégraphie;

b) les fréquences destinées aux stations au sol fonctionnant en télégraphie;

c) les fréquences destinées aux stations d'aéronefs et aux stations au sol travaillant en téléphonie sur des fréquences communes.

3. - Notre troisième objection sérieuse concerne le rapport de protection de 30 db. recommandé par la Commission préparatoire pour la détermination des assignations multiples. Ce rapport est, à notre sens, beaucoup trop élevé. Nous estimons qu'étant donné la courte durée des communications des aéronefs dans les bandes allouées exclusivement au service mobile aéronautique, la probabilité de brouillage sera, dans la pratique, considérablement inférieure à la probabilité théorique, qui ne peut mieux être

adaptée aux stations du service fixe; pour cette raison, le rapport de protection peut être abaissé dans le cas du service mobile aéronautique. Ceci mis à part, un rapport de protection unique pour la téléphonie et la télégraphie est inadmissible; son adoption ne pourrait qu'entraîner un gaspillage abusif dans l'emploi des assignations multiples.

4. - Les objections suivantes se rapportent au mode d'assignation des fréquences dans les bandes réservées aux services OR. Nous considérons inopportun de fournir sur les formules 2 les informations concernant ces services, puisque leurs besoins réels ne peuvent de toute façon être correctement déterminés d'après ces renseignements.

La Délégation soviétique propose d'effectuer entre les pays une répartition des fréquences OR selon un principe différent. Ces fréquences seraient distribuées en tenant compte de l'étendue des pays, après un partage préalable du globe en régions, effectué dans le but d'utiliser au maximum les assignations multiples.

Se fondant sur ce qui vient d'être exposé, la Délégation soviétique soumet à l'examen de la Conférence ses propositions pour l'assignation des ondes décamétriques dans les bandes attribuées au Service Mobile Aéronautique (voir annexe au présent document).

La Délégation soviétique est d'avis que l'adoption de sa proposition permettra de résoudre effectivement et rapidement le problème auquel la Conférence doit faire face.

LA DELEGATION SOVIETIQUE

PROPOSITION DE LA DELEGATION SOVIETIQUE SUR CERTAINS PRINCIPES GENERAUX D'ASSIGNATION DES ONDES DECAMETRIQUES DANS LES BANDES ATTRIBUEES AU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE

1. - Dans l'établissement d'un plan d'assignation des ondes décamétriques au service mobile aéronautique, on prendra comme base de calcul deux catégories d'émissions : la transmission téléphonique (A3) et la transmission télégraphique (A1) à réception auditive.

On pourvoira aux besoins des communications téléphoniques (A3) entre avion et sol et vice-versa, sur la même fréquence, alors qu'en général les émissions radiotélégraphiques (A1) des avions et des stations au sol emploieront des fréquences différentes; toutefois, on envisagera la possibilité d'utiliser des fréquences communes; en ce cas les émetteurs d'aéronefs utiliseront des fréquences attribuées aux stations au sol.

2. - Après avoir déterminé les besoins en fréquences du service mobile aéronautique, le globe sera divisé en zones et sous-zones, en tenant compte de la répartition des lignes aériennes, des frontières naturelles des pays et des conditions de propagation des ondes, dans le but d'utiliser au maximum les possibilités de répétition des fréquences.

L'étendue de ces zones et sous-zones doit dépendre des bandes de fréquences et des types d'émission (télégraphie, téléphonie).

3. - Après détermination des besoins respectifs de la téléphonie et de la télégraphie, chaque bande sera divisée en trois sous-bandes :

a) une sous-bande réservée aux communications téléphoniques (A3) employant la même fréquence entre avion et sol et vice-versa;

b) une sous-bande réservée aux émissions télégraphiques (A1) des émetteurs d'aéronefs;

c) une sous-bande réservée aux émissions télégraphiques (A1) des émetteurs au sol.

4. - Dans chaque bande, l'espacement entre fréquences voisines sera déterminé en accord avec les valeurs fixées par le règlement d'Atlantic City pour les tolérances de fréquences et les largeurs de bande.

5. - Le nombre total des fréquences disponibles, déterminé d'après les dispositions des paragraphes 2, 3 et 4, sera distribué entre les pays et les zones en proportion de leurs besoins. Chaque administration recevra pour son propre compte des fréquences déterminées dont elle pourra faire l'usage qu'elle entendra, à condition toutefois de se conformer aux stipulations des paragraphes 1 et 3, à l'intérieur des limites de la zone considérée.

6. - Dans la répartition des fréquences entre les pays, on devra faire entrer en ligne de compte l'étendue et les particularités géographiques de leur territoire ainsi que la longueur des routes aériennes qui les survolent.

7. - Les fréquences voisines devront être autant que possible réparties entre des pays situés à très grande distance l'un de l'autre.

8. - Dans la répartition des fréquences des bandes réservées aux services OR , on s'efforcera de satisfaire les besoins de chaque pays en effectuant des attributions proportionnelles à leur étendue; par conséquent la réserve commune de fréquences disponibles (dans les limites des régions voisines) sera répartie entre les pays proportionnellement à l'étendue de leur territoire et en tenant compte de leurs particularités géographiques.

LA DELEGATION SOVIETIQUE

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document N° 28-F
24 mai 1948

C H I N E

PROJET DE MODIFICATION DU PLAN DE REPARTITION DES ZONES DES LIGNES AERIENNES MONDIALES PRINCIPALES DE L'OACI.

La délégation chinoise reconnaît le bien-fondé des principes sur lesquels est basé le plan de l'OACI pour la répartition en zones des lignes aériennes mondiales principales et, d'une façon générale, elle accepte les limites prévues pour ces zones, telles qu'elles sont indiquées sur la carte jointe à l'Annexe 7 du document CP-Aér.N° 19.

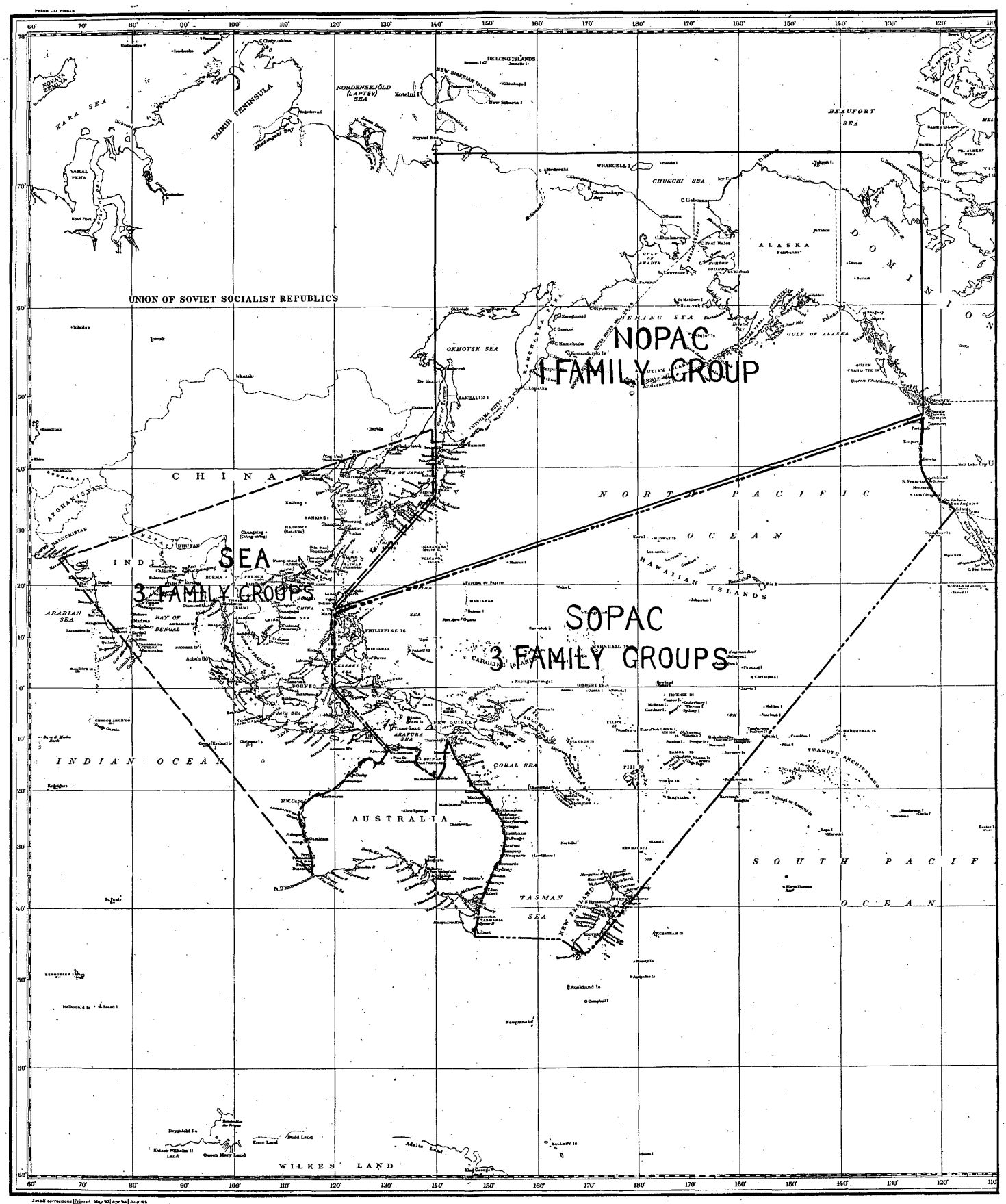
Cette carte indique que trois zones de lignes aériennes mondiales principales se coupent à Shanghaï. Si ce plan était adopté par la Conférence, il faudrait que la station de Shanghaï puisse disposer d'au moins trois familles de fréquences pour satisfaire aux besoins des services aéronautiques internationaux. Ceci exigerait un équipement et un personnel adéquat, et entraînerait de lourdes charges budgétaires pour le Gouvernement chinois.

La délégation chinoise est d'avis que les pays qui ont des intérêts majeurs dans les services de transports aériens internationaux doivent supporter la plus grosse part des responsabilités de l'exploitation du réseau terrestre de télécommunications aéronautiques. Elle craint que le développement futur de l'aviation civile internationale en Extrême-Orient ne soit entravé si l'entière responsabilité de cette exploitation retombe sur le gouvernement chinois qui doit faire face, actuellement, à une crise intérieure. La ligne de conduite actuelle du gouvernement chinois exclut l'établissement de compagnies d'exploitation de télécommunications internationales sur son territoire. De plus, les stations aéronautiques internationales de Tokio et de Manille sont maintenant à même d'améliorer et d'étendre leurs services, ce qui leur permettra de répondre au trafic accru qui sera vraisemblablement exigé d'elles.

Pour ces raisons, la délégation chinoise, après un examen approfondi, suggère que de légères modifications soient apportées aux frontières des zones indiquées sur la carte de l'OACI. Les principes de base suivants ont été respectés :

1. L'ensemble du réseau des lignes aériennes ne sera pas modifié.
2. Les aéronefs opérant dans diverses zones de lignes aériennes mondiales principales devront avoir à leur disposition un nombre minimum de fréquences.
3. En ce qui concerne les familles de fréquences, l'économie sera observée.

Les modifications suggérées apparaissant sur la carte annexée. La nouvelle zone du sud-est de l'Asie est presque semblable à la division proposée par l'IATA. Notre expérience pratique nous permet d'estimer que les meilleurs résultats seraient atteints si chacune des stations de Tokio, Shanghaï, Hongkong, Manille, Saïgon, Bangkok (et/ou Rangoon) se voyait assigner l'une des trois familles de fréquences allouées à la zone du sud-est de l'Asie.


UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS
NOPAC
1 FAMILY GROUP
SEA
3 FAMILY GROUPS
SOPAC
3 FAMILY GROUPS
CHINA
INDIA
AUSTRALIA
INDIAN OCEAN
NORTH PACIFIC OCEAN
SOUTH PACIFIC OCEAN
ALASKA
CHUKCHI SEA
BEAUFORT SEA
BERING SEA
OKHOTSK SEA
ARABIAN SEA
BAY OF BENGAL
CORAL SEA
TASMAN SEA
HAWAIIAN ISLANDS
TUAMOTU ARCHIPELAGO
WILKES LAND

Conférence internationale administrative des Radiocommunications aéronautiques
G E N E V E, 1948

Aér-Document No 30 - F
24 mai 1948

France

Proposition pour l'utilisation des bandes de fréquences exclusives attribuées aux services mobiles aéronautiques R entre 3 et 25 Mc/s

INTRODUCTION

1. L'expérience de l'exploitation du service mobile aéronautique sur les routes aériennes internationales, telle qu'elle est pratiquée depuis 1945, fait ressortir des difficultés dûes principalement à une mauvaise organisation.

2. Celle-ci repose, en effet, sur une combinaison de l'emploi des fréquences selon un système par route (Réglement du Caire 1938) et selon un système régional (Règlement O.A.C.I.), dans laquelle le passage de l'un à l'autre système n'a pas été clairement défini; il en résulte une constante incertitude sur la ou les fréquences utilisées par un aéronef, selon qu'il se considère sur une route ou seulement dans une région de contrôle; il devient pratiquement impossible de garantir actuellement la transmission d'un message air-sol ou sol-air dans un délai raisonnable.

De nombreuses réclamations sont adressées aux services de télécommunications à ce sujet par les organismes et les compagnies exploitantes.

3. L'apparition des bandes exclusives HF attribuées aux services mobiles aéronautiques par la Conférence d'Atlantic City est une occasion excellente d'améliorer cette situation.

C'est dans cet esprit que la proposition française a été établie pour être examinée par la Conférence au double point de vue des principes sur lesquels elle est basée, et de la répartition proprement dite des fréquences dans les bandes exclusives HF.

Faute de disposer du temps nécessaire, ce projet n'a pu être développé en détail, et il doit être seulement considéré comme une méthode permettant d'établir un plan complet de répartition des fréquences, en y introduisant les principes techniques qui seront adoptés pour déterminer le nombre définitif des fréquences utilisables dans les différentes bandes.

PRINCIPES GENERAUX

4. Il a paru, tout d'abord, indispensable de faire cesser la dualité qui existe actuellement entre le système routes et le système régional. Ce dernier est né en 1945 pour répondre aux conceptions modernes sur le contrôle de la circulation aérienne. Malheureusement, il ne disposait d'aucune attribution de fréquence qui lui soit propre dans le spectre HF; il s'est contenté de conserver les fréquences utilisées par les belligérants pendant les hostilités pour des besoins analogues, s'arrogeant ainsi des droits contestables. Aucune de ces fréquences n'appartient d'ailleurs aux groupes réservés par le Règlement du Caire 1938 pour les routes internationales.

5. La nature des communications relatives au contrôle régional de la circulation aérienne est assez bien définie par certaines procédures aéronautiques, de sorte que l'on peut admettre provisoirement ces procédures comme constituant les principes d'exploitation du système régional.

Il reste donc à doter ce système des fréquences nécessaires à son fonctionnement dans la partie HF du spectre, en lui réservant sa part équitable dans les bandes exclusives HF attribuées par Atlantic-City. Il faut, toutefois, tenir compte que le système régional utilise, concurramment avec les moyens HF, des moyens VHF et également MF dans certaines régions, de sorte qu'il conviendrait de limiter l'emploi des bandes HF aux régions de contrôle ayant de grandes dimensions, par exemple supérieures à 1000 km.

6. Par contre, la nature des communications relatives au système routes prévu par le Réglement du Caire 1938 n'a jamais été précisée, ni définie, en raison du déclanchement des hostilités au moment de la mise en vigueur de ce Réglement. Ce système possède donc les moyens réglementaires de fonctionner, mais ses principes d'exploitation sont inexistants. Pratiquement, on utilise actuellement les fréquences routes pour différents usages, variables avec les routes, les pays, et même les aéronefs d'une même route.

De cette anomalie proviennent les difficultés actuelles, car les fréquences routes sont souvent utilisées pour des communications qui ne concernent que le système régional et vice-versa.

7. Il est nécessaire de mettre de l'ordre dans l'organisation future qui résultera de l'emploi des bandes exclusives HF . Il faut, d'une part, libérer les aéronefs longs-courriers des obligations des contrôles régionaux intermédiaires, et astreindre, au contraire, à ces obligations les aéronefs qui assurent seulement des services entre régions adjacentes. Il faut, enfin, préciser les principes d'exploitation du système routes pour en déduire la nature et le volume des communications qu'il devra satisfaire.

Les bandes HF attribuées aux services mobiles aéronautiques R doivent donc en premier lieu répondre aux besoins de deux catégories distinctes d'organisation:

a) L'organisation des contrôles régionaux, actuellement existante, qui nécessite la constitution de réseaux régionaux HF.

b) L'organisation du contrôle et de l'exploitation des grandes routes aériennes qui nécessite la constitution d'un réseau mondial HF.

8. Plusieurs manières permettent de répartir les fréquences disponibles entre ces deux réseaux. L'une des plus logiques semble être d'affecter un certain nombre de bandes aux réseaux régionaux, et les autres bandes au réseau mondial.

C'est sur ce principe que le projet de répartition ci-après a été établi.

RESEAUX REGIONAUX

9. Les fréquences actuellement utilisées dans le spectre HF pour les contrôles régionaux sont en général mal adaptées aux distances et aux conditions de propagation. De plus, leur nombre est nettement insuffisant pour écouler le trafic correspondant et éviter les brouillages.

Il convient d'affecter à ces réseaux un nombre suffisant de bandes pour assurer des liaisons à l'intérieur des régions de contrôle les plus étendues.

Les bandes désignées ci-dessous sont proposées à titre de première approximation :

2.850	à 3.025	soit	175	kc/s
4.650	à 4.700	-	50	kc/s
5.480	à 5.680	-	200	kc/s
8.815	à 8.965	-	150	kc/s
10.005	à 10.100	-	95	kc/s
13.260	à 13.360	-	100	kc/s
soit au total 6 bandes et			680	kc/s

10. La répartition détaillée des fréquences de chaque bande entre les différentes régions de contrôle n'a pas été étudiée, faute de temps.

Sur ce point, la Délégation française admettra tout système de répartition qui répondra aux conditions suivantes :

a) Proportionnel au trafic de chaque région
b) Possibilité d'utiliser les émissions de tous types, y compris A_1
c) Aucune attribution aux régions de petites dimensions qui peuvent assurer leur trafic avec la VHF ou la MF.

RESEAU MONDIAL

11. L'Administration française a toujours estimé que l'attribution des fréquences par route aérienne est une solution de pis-aller, car elle présente deux inconvénients principaux :

-Le premier est l'impossibilité de satisfaire des routes aériennes nouvelles dont les itinéraires ne coïncident pas avec ceux existants au moment de la répartition.
-Le second est de rendre difficile et souvent impossible l'utilisation d'un aéronef sur plusieurs routes différentes parce que son équipement radio devra être modifié à chaque changement, ce qui nécessite parfois une immobilisation au sol assez longue. Ce dernier inconvénient conduit les Cies exploitantes à des dépenses importantes et il enlève la souplesse indispensable à une exploitation économique du matériel volant.

C'est principalement en vue d'éviter ces deux inconvénients que l'Administration française propose d'abandonner la répartition par routes, ce qui devient possible avec l'emploi des bandes exclusives.

12. C'est sur un avant-projet de réseau mondial que l'Administration française a porté son attention, elle s'est efforcée d'établir un système qui permette de satisfaire les besoins présents et futurs des grandes lignes aériennes, et qui comporte une grande capacité de trafic.

Un seul principe conditionne son application, c'est l'utilisation obligatoire de la radiotélégraphie (A1) pour les prises de contact.

Cela entraîne nécessairement la présence d'un opérateur à bord, mais ce personnel a toujours été considéré comme indispensable en Europe, et il convient de se rappeler que la radiotéléphonie était interdite aux avions de transport public avant 1939 dans les Pays membres de la C.I.N.A.

Il est donc indispensable d'admettre l'emploi de la radiotélégraphie A1 avant de poursuivre l'examen du projet de réseau mondial tel qu'il est exposé ci-après.

On pourra d'ailleurs, constater que ce système présente une grande élasticité, et lorsqu'il est développé au maximum, il devient analogue au système des attributions de fréquences par route.

ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DU RESEAU MONDIAL

BANDES AFFECTEES AU RESEAU MONDIAL

13. Conformément aux principes exposés précédemment, les bandes du réseau mondial sont réservées aux communications qui n'intéressent pas directement la circulation des aéronefs à l'intérieur des régions de contrôle : Avis urgents aux navigateurs aériens, renseignements météos, messages de position, messages d'exploitation des compagnies, service génie HF de sécurité, etc...

Ces bandes sont choisies surtout en vue d'assurer des liaisons directes avec les aéronefs à toutes distances et en toutes saisons, de jour et de nuit.

Leur nombre résulte de l'attribution déjà faite précédemment aux réseaux régionaux.

Les fréquences de ces bandes sont réparties conformément au schéma type proposé plus loin, qui explique leur répartition.

Les répartitions indiquées dans ce projet pour les bandes et pour les fréquences sont données seulement à titre d'exemple afin de faire comprendre l'application des principes sur lesquels elles reposent.

Désignation des bandes	Largeur totale	Largeur utilisée	Disponibilité
3.400 à 3.500	100	100	0
6.525 à 6.685	160	100	60
11.275 à 11.400	125	100	25
17.900 à 17.970	70	70	0
21.850 à 22.000	150	100	50

ORGANISATION INTERIEURE D'UNE BANDE DU RESEAU MONDIAL

Toutes les bandes du tableau ci-dessus sont organisées d'une manière identique et conforme aux indications suivantes :

14. Zone d'appel. Au milieu de chaque bande, se trouve une zone d'appel ayant une largeur de l'ordre de 8 kc/s. Cette zone d'appel comprend la fréquence de veille de la bande, et, de part et d'autre, de cette fréquence, la fréquence d'émission des aéronefs d'une part, la fréquence d'émission des stations au sol d'autre part.

Les fréquences d'appel sont situées à environ 2 kc/s de part et d'autre de la fréquence de veille de chaque bande, de telle sorte que l'écoute sur cette dernière fréquence permet d'entendre les appels effectués sur les deux fréquences d'émission latérales, à condition d'utiliser un récepteur dont la bande passante ait une largeur sensiblement égale à celle de la zone d'appel.

La dispersion des émissions faites sur les fréquences d'appel et provenant du jeu des tolérances, permet d'envisager une sélection facile d'un appel parmi plusieurs autres effectués simultanément. Cette sélection pourra être, de plus, améliorée en utilisant divers dispositifs classiques sur le récepteur (augmentation de la sélectivité, emploi du BFO, etc...)

Il est évident que la sélection des appels n'est possible qu'avec les émissions du type A1; car les émissions en radiotéléphonie ne peuvent supporter le moindre brouillage, sous peine de devenir complètement inintelligibles.

L'écoute doit être assurée en permanence sur la fréquence de veille de la bande par les stations au sol et par les stations d'aéronef pendant toute la durée du vol.

15. Brouillage. La séparation des fréquences d'appel pour les stations au sol et les stations d'aéronefs permet de diminuer notablement les brouillages car les puissances mises en jeu dans les diverses stations n'ont pas la même valeur.

De plus, la sélection possible des appels selon les raisons indiquées précédemment et l'utilisation des émissions du type A1, augmentent sensiblement la protection contre les brouillages.

Dès qu'un contact bilatéral est établi entre un aéronef et une station au sol sur les fréquences d'appel, chacune des stations passe ensuite sur sa fréquence individuelle de dégagement.

L'avantage du changement de fréquence après la prise de contact permet de libérer les fréquences d'appel et ensuite réduire presque totalement les risques de brouillage pendant l'échéance de la communication.

16. Répartition des autre fréquences de la bande. De chaque côté de la zone d'appel se trouvent les fréquences de travail attribuées d'une part aux aéronefs, dans la partie gauche, d'autre part aux stations au sol, dans la partie droite.

A chaque station au sol est attribuée une fréquence individuelle de travail, étant entendu que la même fréquence peut être donnée à plusieurs stations très éloignées géographiquement l'une de l'autre, ou dont les risques de brouillage sont minimes, compte tenu de la propagation.

A chaque aéronef d'une même compagnie est attrivuée la même fréquence individuelle de travail. Chaque administration reçoit, dans ce but, un nombre de fréquences individuelles proportionnel à la flotte des aéronefs long-courriers et à l'importance du trafic sur les routes intercontinentales; elle répartit ensuite ces fréquences aux différentes compagnies qu'elle contrôle.

17. De plus, deux fréquences standard pour les aéronefs et deux fréquences pour les stations au sol sont réservées de part et d'autre de la zone d'appel.

Les fréquences standard pour les aéronefs seront attribuées aux aéronefs isolés et seront considérées également comme fréquences auxiliaires de travail pour l'ensemble des aéronefs.

Les fréquences standard pour les stations au sol sont communes à l'ensemble de ces stations.

18. Dans une même bande, une station au sol peut donc, grâce à sa fréquence individuelle de travail et aux deux fréquences standard dont elle dispose, communiquer simultanément avec trois aéronefs différents et enregistrer l'appel d'un quatrième aéronef.

De même, un aéronef dispose, dans une même bande, de trois fréquences différentes de travail, (une individuelle et deux standard) de sorte qu'il peut écouler son trafic pratiquement sans brouillage et sans perte de temps.

19. Procédure d'utilisation. Lorsqu'un aéronef désire entrer en communication avec une station, il procède de la manière suivante :

a) appel simultané sur la fréquence d'appel des 2 ou 3 bandes en service et indication de sa fréquence individuelle pour l'écoulement du trafic au moyen d'un numéro repère;
b) La station appelée répond sur la fréquence d'appel des mêmes bandes et précise à l'avion la bande à utiliser pour le trafic.
c) Les deux stations passent ensuite sur leur fréquence individuelle respective de la bande choisie et écoulent leur trafic.

Lorsqu'une station au sol désire entrer en communication avec un aéronef en vol, elle procède d'une manière analogue :

a) appel simultané sur la fréquence d'appel de trois bandes du réseau et indication de sa fréquence individuelle par un numéro repère.
b) l'aéronef effectuant la veille sur au moins deux des bandes employées, répond sur la fréquence d'appel de la bande la plus favorable en indiquant sa fréquence individuelle de travail.
c) Les deux stations passent ensuite sur leur fréquence individuelle respective et écoulent leur trafic.

20. Veille des appels de détresse. Le système exposé comportant une seule fréquence de veille générale dans chaque bande permet ainsi d'avoir une veille efficace au sol pour les appels de détresse. Ces appels pourront, en effet, être transmis sur les fréquences des zones d'appel de chaque bande.

Une seule fréquence de détresse ne permettrait pas à un aéronef de toucher sûrement une station au sol en raison des conditions de propagation propres à chaque fréquence.

21. En outre, il serait dangereux de songer à réserver des fréquences spéciales pour les appels de détresse si elles n'étaient pas utilisées pour d'autres usages, car la veille de ces fréquences serait fastidieuse en raison de la rareté des signaux (3 appels de détresse reçus en France pendant l'année 1947 pour les routes de l'Atlantique Nord).

Pour qu'une veille soit efficace, il faut rendre attentif le personnel d'écoute en occupant la fréquence de veille par des émissions de signaux, de manière à ce qu'il n'y ait pas trop de longs intervalles de temps entre deux appels destinés à une même station, ou, tout au moins, qu'une station quelconque puisse intercepter des appels différents qui se suivent à des cadences indéterminées.

22. Enfin, pour parfaire la sécurité, on peut conjuguer au sol, le récepteur de veille avec un radiogoniomètre à oscilloscope. Ce dispositif permettant de déterminer le relèvement d'un aéronef en difficulté sans interrompre la réception du message de détresse ou d'urgence.

23. Espacement des fréquences de travail dans chaque bande

a) Aéronefs L'espacement des fréquences individuelles de travail n'a pas été précisé; toute combinaison d'espacements qui permettra d'utiliser les divers types d'émission actuels et futurs (A1,A2,A3, A4, etc...) sera, en principe, accepté.

b) Stations au sol Mêmes remarques que pour les stations d'aéronefs; toutefois, l'espacement entre stations pourra être sensiblement moindre que pour les aéronefs.

24. Equipement des aéronefs

Tout aéronef devra être équipé dans un proche avenir de manière à pouvoir émettre et recevoir sur au moins deux fréquences simultanées. Certains aéronefs peuvent déjà assurer ce service en utilisant leurs émetteurs et leurs récepteurs existants. Il est permis d'admettre que ces conditions pourront être réalisées au moyen de nouveaux émetteurs spécialement conçus pour cet usage, puisqu'il n'y a pas de difficultés techniques dans la réalisation de tels matériels ; ils devront satisfaire aux conditions de poids, d'encombrement et de prix compatibles avec une exploitation économique.

Le système proposé peut cependant être appliqué provisoirement en utilisant des transmissions sur une seule bande et en changeant de bande jusqu'à ce que la liaison soit établie, mais il ne prend toute sa valeur et tout son intérêt que si l'on utilise les fréquences simultanées.

25. Equipements au sol

Chaque station du réseau assure la veille permanente simultanée sur au moins trois bandes à choisir comme les plus convenables parmi les cinq indiquées par exemple, sur les trois premières bandes du tableau B.

La veille est effectuée seulement sur la fréquence de veille relative à chaque bande, conformément au schéma détaillé indiqué plus loin.

Certaines stations pourront en outre assurer la veille sur les deux autres bandes si on estime que ces dernières seront nécessaires pour certaines liaisons à grande distance.

L'équipement d'une station devra donc comporter au minimum:
- 3 récepteurs pour la veille simultanée sur 3 bandes.
- 2 ou 3 récepteurs supplémentaires pour l'utilisation des ondes de dégagement prévues dans chaque bande.
- 3 émetteurs pour les émissions simultanées sur 3 bandes.
- 2 ou 3 émetteurs pour les émissions sur les ondes de dégagement.

La veille simultanée sera assurée par un seul opérateur, et le trafic sur les ondes de dégagement par autant d'opérateurs supplémentaires dont pourra disposer la station pendant les périodes de trafic intense.

Il semble qu'un total de 3 opérateurs suffira en général, puisque ce nombre permettra le trafic d'une même station avec 3 aéronefs simultanément.

26. SCHEMA TYPE D'UTILISATION D'UNE BANDE AFFECTEE AU RESEAU MONDIAL

27. Des explications complémentaires seront données verbalement sur ce projet par la Délégation Française au sujet des avantages et inconvénients qu'il comporte comparés à ceux des systèmes d'attribution par routes.

Ces explications feront l'objet d'un complément ultérieur à la présente proposition.

* * *

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document N° 33-F
25 mai 1948

C H I N E

PROPOSITION RELATIVE A LA CLASSIFICATION DES SERVICES AERONAUTIQUES ET A L'ETUDE DE L'ASSIGNATION DES FREQUENCES DANS LES BANDES R.

Il a été proposé que la Conférence, en vue de l'assignation des fréquences dans les bandes R, répartisse les services aéronautiques en trois catégories principales :

les services exploités dans les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales,

les services exploités dans la zone équatoriale,

les services exploités sur le plan régional ou national.

La Commission préparatoire a proposé de satisfaire en premier lieu les besoins des services rattachés aux vols intercontinentaux, puis ceux des services de la zone équatoriale, et enfin ceux des services régionaux et nationaux. Bien que la Commission ait expliqué à plusieurs reprises que tous les services seraient traités sur un pied d'égalité, un certain nombre de délégations ont élevé des objections contre le traitement de faveur accordé aux services aéronautiques intercontinentaux, alors que les services aéronautiques régionaux et nationaux sont relégués au second plan.

La délégation de la Chine met en doute l'opportunité de créer une catégorie spéciale pour les services de la "Zone équatoriale". Elle estime que deux subdivisions principales, au lieu de trois, seraient probablement suffisantes et que les travaux de la Commission 6 en seraient facilités.

Le délégué des Pays-Bas a déclaré, au cours de la Conférence, que lors de l'assignation à l'hémisphère oriental de fréquences autres que celles requises pour les zones des lignes aériennes mondiales principales, il ne sera pas nécessaire de prévoir de dispositions spéciales pour la zone équatoriale. Cette déclaration vient à l'appui de la proposition de la Délégation chinoise qui préconise une division des services aéronautiques en deux catégories principales et non en trois.

La Délégation de la Chine affirme à nouveau le principe fondamental que tous les services aériens doivent être traités sur un pied d'égalité. Elle espère que les délégués des pays situés entièrement ou en partie dans la zone équatoriale approuveront sa proposition, en tenant compte du fait que les facteurs techniques définis ci-dessous devront être pris en considération lorsque des fréquences seront assignées aux pays tropicaux.

On a introduit la notion d'une "zone équatoriale" distincte, à la suite d'un groupement arbitraire d'un certain nombre de difficultés techniques : caractéristiques de propagation différentes, niveau élevé des parasites atmosphériques, etc. Or on peut tenir compte de ces facteurs en assignant des fréquences d'un ordre de grandeur plus élevé aux lignes aériennes qui traversent la zone tropicale. Il est également possible de choisir une valeur plus faible pour le coefficient de charge par heure et par fréquence.

La délégation de la Chine soumet donc la proposition suivante :

1) lors de l'assignation des fréquences, les services aéronautiques seront répartis en deux catégories principales :

   a) les services intercontinentaux exploités dans les zones des lignes aériennes mondiales principales,

   b) les services aériens régionaux et nationaux.

2) Pour évaluer les besoins des services aéronautiques régionaux et nationaux, on adoptera la méthode recommandée par la Commission préparatoire pour la détermination des besoins en fréquences des zones des lignes aériennes mondiales principales.

Les différentes délégations et probablement l'I.A.T.A. pourraient présenter des statistiques sur les services aéronautiques régionaux et nationaux. En utilisant les chiffres fournis et un coefficient de charge légèrement modifié, il sera possible de trouver rapidement une solution équitable au problème de l'assignation des fréquences, l'étude des aspects techniques du partage des fréquences étant basée sur les recommandations de la Commission préparatoire.

CONFERENCE INTERNATIONALE ADMINISTRATIVE
DES RADIOCOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES
GENEVE, 1948

Aér.Document N°248-F
25 août 1948.

PROPOSITION DE LA DELEGATION SOVIETIQUE RELATIVE A L'ELABORATION D'UN PROJET DE PLAN D'ALLOCATION DES FREQUENCES AU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE "R", REPOSANT SUR DES PRINCIPES REVISES.

Considérant :

1) que l'expérience acquise par plusieurs mois de travail de la Conférence démontre l'impossibilité d'élaborer un plan qui satisfasse complètement les besoins de chaque catégorie du service mobile aéronautique R, en se fondant sur les principes et sur les normes adoptés par les Commissions 4 et 6.

2) qu'à l'heure actuelle, selon les dispositions figurant à la page 158 du Règlement des radiocommunications du Caire, les lignes aériennes intercontinentales ne sont autorisées à utiliser que des émissions du type A 1;

3) que l'usage des émissions du type A3, pour les liaisons à longue distance le long des lignes aériennes mondiales , n'est pas absolument nécessaire.

la délégation soviétique propose :

1) que la restriction apportée par les dispositions figurant à la page 158 du Règlement des radiocommunications du Caire reste en vigueur, c'est à dire que, sur les lignes aériennes mondiales principales on continue à utiliser à l'avenir des émissions du type A 1 exclusivement;

2) que le projet de plan établi pour les lignes aériennes mondiales principales soit revisé en basant cette revision sur l'emploi d'émissions du type A 1 , conformément au paragraphe 1.

3) que dans le calcul des assignations multiples pour les conditions de nuit, une réduction à 10 db du rapport de pretection soit autorisée puisqu'il est impossible, autrement, de satisfaire les besoins de toutes les catégories du service mobile aéronautique R. Le rapport de protection devrait être le même pour toutes les catégories du service R;

4) que, dans le calcul des répétitions de fréquences, on admette qu'aucune des fréquences prévues pour les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales entourant l'Europe, soit utilisée dans une zone européenne de passage des lignes aériennes mondiales principales:

Mieux, l'usage d'une famille de fréquences de la zone européenne de passage des lignes aériennes mondiales principales devrait être étendu en dehors des limites de cette zone pour satisfaire aux besoins du contrôle du trafic aérien;

5) qu'une seule famille de fréquences du type A 3 soit réservée aux émissions météorologiques, en ayant présent à l'esprit que cette famille équivaut à deux familles utilisant les émissions du type A 1 et qu'une voie du type A 3 autour de 3 Mc/s équivaut jusqu'en quatre voies du type A 1.

Cette couverture contient les documents suivants, énumérés au paragraphe 12.c. du Rapport provisoire (Volume III):

Document Aér.N°

1 - Rapport final du Comité préparatoire de la Conférence internationale administrative des Radiocommunications aéronautiques.

4 - Déclaration de M. Falgarone (France) à la première séance plénière de la Conférence.

34 - I.A.T.A. - Division du monde en régions.

65 - République de Pologne - Proposition pour l'adoption des valeurs minima de l'intensité de champ nécessaires pour une réception satisfaisante des émissions du type A1 et du type A3 à bord des aéronefs.

67 - Routes aériennes mondiales principales - Exposé présenté par l'I.A.T.A.

71 - Commission 5 - Tableau de renseignements de vols (avec annexe 4 au document 198 Rapport final).

72 - (Carte) Routes aériennes internationales (Annexe revisée au doc. CP Aér. N° 19).

110 - Groupe de travail 6 E - Délégation de la Pologne - Remarques sur l'attribution des hautes fréquences au service spécial de la météorologie aéronautique.

142 - Rapport final du Groupe de travail mixte sur l'utilisation de l'espace non-assigné.

145 - Commission 6 - Rapport du Groupe de travail 6 C.2.

154 - Commission 6 - Rapport final du Groupe de travail 6 E.

169 - Commission 6 - Résolution adoptée par la Commission 6 à propos de l'utilisation des voies communes 3023,5 kc/s et 5680 kc/s.

192 - Commission 6 - Résumé des recommandations.

211 - Commission 6 - Groupe de propagation - Rapport provisoire.

216 - Commission 6 - Groupe de propagation - Rapport N° 2.

218 - Le problème des allocations de fréquences aux diverses stations aéronautiques - Déclaration présentée par le représentant de l'O.A.C.I.

219 - (revisé) Commission 6 - Rapport du Groupe de travail chargé de l'examen des besoins des zones de passage des routes aériennes principales.

226 - Proposition de la délégation du Pakistan relative aux fréquences destinées aux émissions météorologiques.

240 - Proposition soumise par la délégation égyptienne - "Nombre minimum de fréquences nécessaires à un pays pour son service aérien intérieur, dans les bandes de fréquences du service mobile aéronautique.

Document Aér.N°

243 - Commission 6 - Résumé des recommandations adoptées par la Commission 6.

258 - Commission 6 - Rapport de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes R. (30ème séance - matin).

259 - Commission 6 - Rapport de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes R. (30ème séance - après-midi).

273 - (paragraphe 5 seulement) - Résolution relative au travail futur de la Conférence - Résolution présentée par le délégué du Brésil.

274 - Commission 6 - Rapport de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes R - 34ème séance.

275 - Commission 6 - Rapport de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes R - 35ème séance.

276 - Commission 6 - Rapport de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes R - 32ème séance.

277 - Commission 6 - Rapport de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes R - 33ème séance.

286 - Commission 6 - Rapport de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes R - 37ème séance.

315 - (paragraphes 4.1 à 4.4) - Extrait du Rapport final de la Commission 6.

285 - Procès-verbal de la 11ème séance plénière.

293 - " " " " 12ème " "

292 - " " " " 13ème " "

299 - " " " " 14ème " "

308 - " " " " 15ème " "

309 - " " " " 16ème " "

311 - " " " " 17ème " "

312 - " " " " 18ème " "

319 - " " " " 19ème " "

317 - " " " " 20ème " "

318 - " " " " 21ème " "

320 - " " " " 22ème " "

International Administrative
Aeronautical Radio Conference
G E N E V A, 1948

Aer. Document No 1 - E
1 - F
1 - S

Preparatory Committee

Delegates will find attached herewith Document PC-Aer No 25 which contains the final Report of the Preparatory Committee of the International Administrative Aeronautical Radio Conference.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
G E N E V E, 1948

Commission préparatoire

MM. les délégués trouveront, ci-joint, le Document CP-Aér No 25 qui contient le Rapport final de la Commission préparatoire de la Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques.

Conferencia Administrativa Internacional
de Radiocomunicaciones Aeronáuticas
G I N E B R A, 1948

Comisión Preparatoria

Los señores Delegados encontrarán, adjunto a la presente, el documento CP-Aer No 25 que contiene el Informe Final de la Comisión Preparatoria de la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas.

COMMISSION PREPARATOIRE

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

CP-Aér-Document No 25-F

13 mai 1948.

R A P P O R T F I N A L

Sommaire

			Page
CHAPITRE I	:	Introduction	2
CHAPITRE II	:	Agenda recommandé pour la Conférence internationale administrative des Radiocommunications aéronautiques . .	4
CHAPITRE III	:	Recommandations relatives à l'établissement des plans d'allocations de fréquences aux services aéronautiques mobiles	5
Section (a)	:	Principes techniques	5
Section (b)	:	Données statistiques et formule de calcul	7
Section (c)	:	Méthode recommandée pour l'établissement d'un plan d'allocations de fréquences au service mobile aéronautique R	7
Section (d)	:	Méthode recommandée pour l'établissement d'un plan d'allocations de fréquences au service mobile aéronautique OR	11
CHAPITRE IV	:	Recommandations additionnelles	16

CHAPITRE I

Introduction

(1) La Commission préparatoire de la Conférence internationale administrative des Radiocommunications aéronautiques s'est réunie à Genève (Suisse) le 26 avril 1948, conformément à la résolution adoptée par le Conseil d'administration de l'U.I.T. dans sa session de janvier 1948, laquelle fut approuvée ultérieurement par le nombre requis des membres de l'U.I.T.

Le texte de cette résolution est contenu dans le document No 1 de la Commission préparatoire (PC-Aér 1)

(2) La Commission préparatoire a élu M. Arthur Lebel (Etats-Unis d'Amérique) comme président. Elle a constitué quatre groupes de travail. Ces groupes et leurs présidents, tels que reconnus par la Commission, sont les suivants :

Groupes de travail	Président :
A - Principes techniques et d'exploitation	M. Charles Acton (Canada)
B - Plan d'assignation pour les fréquences R	M. E.G. Betts (Australie)
C - Plan d'assignation pour les fréquences OR	Sqd.Ldr. A. Fry (R.U.)
D - Projet d'agenda pour la Conférence principale	M. W.A. Duncan (R.U.)

De plus, un groupe de rédaction fut constitué par la Commission, comprenant un représentant de la France (M. M. Falgarone), du Royaume-Uni (Sqd. Ldr. A. Fry), et de l'Argentine (M. E.H. Luraschi).

(3) Une analyse comparative des bandes HF attribuées exclusivement au service mobile aéronautique par la Conférence des Radiocommunications d'Atlantic City, et des besoins minima exprimés par les différents pays dans ces bandes, ont conduit la Commission préparatoire à admettre que ces besoins excèderont vraisemblablement la capacité réelle des bandes en question.

En raison des conditions différentes dans lesquelles travaillent les aéronefs utilisant les bandes R et OR, on a estimé essentiel d'appliquer à ces bandes des méthodes de traitement différentes, et en conséquence leur examen fut confié à des groupes séparés.

(4) Leurs conclusions ont conduit la Commission à suggérer une méthode d'attribution des fréquences au service mobile aéronautique R comprenant deux étapes :

Tout d'abord, la subdivision du monde en un certain nombre de régions, à l'intérieur desquelles les besoins d'exploitation des lignes aériennes ou des aéronefs ont une communauté d'intérêt du point de vue de l'utilisation des fréquences du service mobile, puis l'attribution à chcune de ces régions, de familles de fréquences représentant sa part

équitable du total disponible, en considérant soigneusement leur espacement géographique, de manière à permettre le maximum de répétition des attributions dans le monde. Cette méthode comporte de plus l'avantage d'assurer une coordination mondiale dans son application.

(5) En ce qui concerne le service mobile aéronautique OR, la Commission suggère que l'attribution des fréquences soit basée sur les besoins exprimés par les différents pays sur les Formules 2, et à cet effet, elle a pris les mesures nécessaires pour que la Conférence puisse disposer des renseignements précis et complets sur les besoins de ce service.

(6) Les recommandations et propositions adressées par la Commission préparatoire à la Conférence doivent être considérées comme un point de départ pour faciliter ses travaux. Il a été entendu qu'elles n'engagent aucune délégation sur la position qu'elle pourra prendre à leur égard pendant la Conférence, et que toutes autres propositions qui seraient régulièrement déposées devront être prises en considération au même titre que celles de la Commission préparatoire.

(7) La méthode de travail proposée pour le problème d'allocation des fréquences dans les bandes R comprend trois aspects, à savoir : les exploitations intercontinentales, les exploitations dans les régions tropicales, et les exploitations nationales ou sur étendues terrestres. L'application détaillée de cette méthode de travail laisse à la Conférence le soin de déterminer, sur des bases techniques, la juste proportion de l'ensemble des fréquences disponibles qui devra être consacrée à chacun de ces trois genres d'exploitation, à la lumière de leurs besoins respectifs du point de vue sécurité et exploitation.

CHAPITRE II

Ordre du jour recommandé pour la Conférence internationale administrative des Radiocommunications aéronautiques

(8) A - Règlement intérieur de la Conférence - Election des membres du bureau - Admission des Organisations internationales.

B - Examen du rapport de la Commission préparatoire.

C - Détermination des principes généraux techniques et d'exploitation qui sont à la base de l'attribution des fréquences dans les bandes HF du service aéromobile.

D - Détermination des principes concernant spécifiquement l'attribution des fréquences dans les bandes R.

E - Détermination des principes concernant spécifiquement l'attribution des fréquences dans les bandes OR.

F - Plan d'attribution des fréquences :

a) pour les bandes R

b) pour les bandes OR

c) pour les services spéciaux, par exemple : Détresse, sauvetage, diffusions météos, Contrôle d'aérodrome, Contrôle d'approche, etc...

G - Examen des méthodes permettant de satisfaire les besoins futurs additionnels dans les bandes aéromobiles.

H - Examen de la recommandation à faire au C.P.F. au sujet de la mise en application du plan élaboré par la Conférence aéronautique.

I - Service de correspondance publique sur les fréquences aéronautiques (voir Chapitre III art. 9 No 255, Page 63 du Règlement Radio d'Atlantic City).

(9) Un télégramme dont le texte figure à l'Annexe 1 du document CP-Aér-20-F a été envoyé pour informer les Administrations de l'intention de soulever la question du service de correspondance publique sur les fréquences aéronautiques.

CHAPITRE III

Section (a) - Principes techniques.

(10) Les principes techniques à recommander pour la préparation d'un projet de plan d'allocation des fréquences au service mobile aéronautique sont les suivants :

a) évaluation de l'espacement minimum à ménager entre les fréquences à assigner, en admettant pour principe l'usage des émissions de classe A3;

b) détermination pour les fréquences de chacune des bandes, des possibilités d'assignations multiples, dans le monde entier, sans qu'il en résulte des brouillages nuisibles.

(11) Au cours de l'examen du point d'exploitation qui consiste à déterminer le nombre d'aéronefs à desservir à l'aide d'une même fréquence, il a été admis en principe que :

a) le chiffre recommandé pour représenter le nombre des aéronefs en vol susceptibles d'utiliser la même voie, doit être calculé en tablant sur l'emploi de la radiotélégraphie manuelle (Morse);

b) les messages météorologiques transmis vers le sol par les avions doivent être classés dans la même catégorie que les comptes rendus de position; ils doivent donc être transmis à l'aide des fréquences attribuées au trafic;

c) dans certaines parties du monde, par exemple, dans les régions de l'Atlantique Nord et des Îles Aléoutiennes, les diffusions par les stations à terre de messages météorologiques à l'usage des aéronefs en vol ne doivent pas être faites à l'aide des fréquences de trafic;

d) dans l'étude du problème particulier de l'attribution des fréquences pour les diffusions de bulletins météorologiques à l'usage des aéronefs en vol, il conviendra de tenir compte des données dont on pourra disposer sur les régions du monde dans lesquelles les conditions atmosphériques sont mauvaises.

(12) La Commission recommande :

a) de fixer provisoirement à 12 pour les routes intercontinentales, le nombre des aéronefs susceptibles d'être desservis simultanément chaque heure au moyen de chaque fréquence ou famille de fréquences. En adoptant ce chiffre 12, il est admis que les diffusions par les stations à terre des messages météorologiques à l'usage des aéronefs en vol devraient être faites au moyen de fréquences autres que celles qui sont réservées à l'exploitation et au contrôle du trafic aérien. De plus, ce chiffre 12 est susceptible d'être modifié après examen des données plus précises qui pourront, le cas échéant, être obtenues au sujet de la densité du trafic.

b) que pour l'espacement entre fréquences assignées, les chiffres suivants soient adoptés à titre provisoire comme base de travail :

7 kc/s dans les bandes de fréquences comprises entre 2000 et 6000 kc/s,

8 kc/s dans les bandes de fréquences comprises entre 8000 et 10000 kc/s,

10 kc/s dans les bandes de fréquences supérieures à 10000 kc/s.

c) qu'en fixant les normes qui régiront le choix des fréquences permettant de satisfaire les besoins du service mobile aéronautique, on tienne compte de l'emploi ultérieur sur tous les circuits de systèmes de communications à grande capacité. Si, du fait de l'application de ces normes relativement élevées le nombre de voies de communication n'est pas suffisant pour faire face aux besoins immédiats, il sera nécessaire d'étudier de nouveau ces normes afin de déterminer de quelle façon et dans quelle mesure on pourra les assouplir pour obtenir le nombre de voies nécessaires.

d) de fonder les principes de l'attribution et de la distribution des fréquences HF sur les graphiques de propagation du service mobile aéronautique contenus dans le document CP-Aér-No 5. Toutefois, celui-ci traite principalement des émissions de classe A3 ou autres moyens de communication à grande capacité et il ne donne pas de renseignements directement applicables aux émissions de classe A1; ceux-ci peuvent néanmoins en être tirés par déduction. Il est recommandé d'adopter provisoirement le document CP-Aér-No 5 comme document de travail à condition de tenir compte des renseignements supplémentaires qui pourraient, le cas échéant être recueillis, y compris ceux sur les émissions de classe A1.

e) d'adopter provisoirement un rapport de protection de 30 décibels dans la détermination des assignations multiples. L'application de ce rapport de protection dans l'assignation des fréquences permettra l'utilisation actuelle et future de procédés de communications à grande capacité dans le service mobile aéronautique.

f) d'utiliser le graphique No 18 du document CP-Aér- No 5 pour les assignations multiples. Si une fréquence est attribuée pour l'exécution d'un service déterminé dans une zone ou le long d'une route, on pourra l'attribuer de nouveau dans une autre partie du monde, à condition d'assurer à ce service le rapport de protection spécifié.

Section (b) - Données statistiques et formule de calcul

(13) Des tableaux de renseignements du trafic aérien ont été élaborés par la Commission préparatoire et figurent comme Annexe 4 au document CP-Aér-No 19.

(14) Une carte des lignes aériennes a également été élaborée par la Commission préparatoire et constitue l'Annexe 5 du document CP-Aér- No 19.

(15) La Commission recommande que le nombre de vols figurant dans les tableaux de renseignements du trafic aérien soit augmenté de 33-1/3 %, afin de représenter le nombre total probable de vols (vols prévus plus vols non prévus, y compris le trafic militaire), qui devront être pris en considération sur les routes aériennes indiquées.

(16) La Commission considère que la formule suivante est convenable pour application générale aux lignes intercontinentales, mais il peut être nécessaire de déterminer un autre "facteur de concentration probable" pour l'évaluation des densités maxima probables dans les cas où plusieurs lignes ou régions à faible trafic sont desservies par une fréquence ou un groupe de fréquences.

N = nombre probable maximum d'aéronefs par heure sur la ligne (Pointe probable de densité de trafic)

$$= K \times \frac{\text{(longueur de la ligne en milles terrestres)} \times \text{vols prévus par semaine}}{200 \times 7 \times 24 \times (\ldots\ldots \% \text{ alloué pour les vols non prévus})}$$

K est le "facteur de concentration probable" = 2,4 pour les lignes intercontinentales.

(17) Un exposé relatif aux listes de fréquences IBM figure à l'Annexe 6 du document CP-Aér-No 19.

Section (c) - Méthode recommandée pour l'établissement d'un plan d'allocations de fréquences au service mobile aéronautique R.

(18) La Commission recommande d'adopter la méthode suivante dans la détermination des besoins en fréquences et l'établissement du plan d'assignation des fréquences destiné à faire face aux besoins de l'exploitation des zones de passage des routes aériennes mondiales principales.

(Note : Les termes "zones de passage d'une route aérienne mondiale principale" correspondent à la définition suivante : "Une bande ou une région dans laquelle passe un flux de trafic aérien intercontinental ou interrégional, distinct du trafic aérien purement régional ou national et comprenant un nombre quelconque de routes aériennes qui ont des intérêts

communs et qui sont desservies par un nombre quelconque de stations de communication associées aux routes considérées").

(19) Première étape - Etudier la carte des routes aériennes mondiales et les tableaux de renseignements du trafic aérien qui la complètent (voir Chapitre III, section (b) Nos 13 et 14) ainsi que les cartes et la documentation fournies par l'I.A.T.A. et l'O.A.C.I. (voir document CP-Aér-No 19-Annexe 7) et prendre une décision au sujet d'un principe pour constituer le groupement et l'organisation de routes individuelles en zones de passage bien définies des routes aériennes mondiales principales et, si nécessaire, en zones secondaires ayant un intérêt commun à l'intérieur de celles-ci.

(20) Deuxième étape - En utilisant les formules de densité (voir Chapitre III, Section (b) No 16), déterminer la charge totale de crête sur toutes les routes à l'intérieur des zones de passage des routes aériennes mondiales principales prises séparément.

(21) Troisième étape - Déterminer, en appliquant la recommandation figurant au Chapitre III, section (a) No 12 d, l'ordre de grandeur des fréquences nécessaires dans chaque famille pour desservir les zones de passage des routes aériennes mondiales principales prises individuellement. Cette étape devrait aussi inclure la détermination d'après la densité de charge, du nombre de fréquences nécessaires dans chaque bande.

(22) Quatrième étape - Déterminer, en appliquant la recommandation du Chapitre III, section (a) No 12 d, e, f, dans quelle mesure les fréquences des différents ordres de grandeur peuvent être répétées à travers le monde.

(23) Cinquième étape - Attribuer les fréquences particulières à chacune des zones de passage des routes aériennes mondiales principales.

(24) Considérant :

- qu'il résulte de l'étude préliminaire des communications nécessaires pour desservir les aéronefs autres que ceux opérant dans les zones de passage des routes aériennes mondiales principales, que les modes d'exploitation diffèrent fortement, non seulement entre les diverses zones mais encore à l'intérieur même de celles-ci, il est possible que la méthode adoptée pour traiter le problème des zones de passage des routes aériennes mondiales principales ou la méthode considérée comme satisfaisante pour une région déterminée ne soit pas toujours applicable à d'autres régions.

(25) Considérant :

- que l'examen du tableau indiquant la distance hebdomadaire couverte par les aéronefs dans l'ensemble du monde, fait ressortir que les bandes de

fréquences allouées dans les ondes décamétriques au service mobile aéronautique par le Règlement des Radiocommunications d'Atlantic City sont probablement insuffisantes pour satisfaire les besoins de ce service, la seule solution qui paraisse devoir être adoptée consiste d'une part à prévoir dans l'attribution des fréquences disponibles, l'utilisation simultanée d'une même fréquence dans le plus grand nombre possible de zones du globe, d'autre part de laisser les administrations intéressées distribuer à l'intérieur des régions les fréquences destinées à satisfaire les besoins de l'aéronautique, en espérant :

- que l'usage de V.H.F. palliera l'insuffisance des fréquences allouées dans les bandes décamétriques par le Règlement des Radiocommunications d'Atlantic City;
- que l'on emploiera des procédures abrégées;
- enfin que l'on adoptera toutes les autres méthodes propres à satisfaire les besoins de la sécurité de l'exploitation aéronautique.

(26) La Commission recommande la méthode d'étude suivante :

(i) (a) A l'intérieur de la ceinture équatoriale du globe, les Radiocommunications posent des problèmes d'un caractère particulier. Il convient donc :

- de définir les zones du globe dans lesquelles se manifeste ce même caractère,
- de déterminer les besoins de l'exploitation aéronautique dans ces zones tropicales,
- et de choisir les fréquences adéquates avec le souci de permettre le maximum d'assignations multiples de fréquences dans le monde.

(b) Après avoir satisfait les besoins minima des zones de passage des routes aériennes mondiales principales et de la zone équatoriale, on divisera le reste du monde en régions et on attribuera à celles-ci toutes les fréquences autres que celles qui sont nécessaires pour les usages mondiaux.

(c) A l'intérieur des régions mentionnées à l'alinéa (b) ci-dessus, il conviendra de prévoir dans l'attribution des fréquences, là où la nécessité s'en fera sentir, des zones secondaires, de façon à éviter autant que possible les brouillages nuisibles.

(ii) Pour les délimitations de zones, il est recommandé de tenir compte :

- des régions instituées par le Règlement des Radiocommunications d'Atlantic City,
- des régions créées par l'O.A.C.I.,
- des frontières nationales,
- et de tous les autres éléments permettant d'assurer le maximum de souplesse dans la mise en oeuvre du plan, quel qu'il soit, qu'adoptera la Conférence.

(iii) A l'intérieur de ces régions, les zones auxquelles sont attribuées les fréquences seront autant que possible, délimitées en tenant compte des conditions d'exploitation du trafic aérien (voir dans les Annexes 1 et 2, CP-Aér-document No 19, des exemples d'application de cette recommandation. Voir aussi dans l'Annexe 3, CP-Aér-document No 19, les réserves que certaines délégations ont faites à ce sujet).

(27) La Commission recommande que les avis urgents aux navigateurs aériens et les messages météorologiques diffusés à l'usage des aéronefs en vol ne soient pas transmis à l'aide des fréquences utilisées pour le trafic. Dans certaines régions, il est prévu que ces émissions soient effectuées sur des fréquences déjà utilisées par d'autres services tels que Radionavigation aéronautique, dans des régions différentes des premières. Dans d'autres zones, seule l'affectation à ces diffusions de fréquences des bandes du service mobile aéronautique permettra de faire face aux besoins.

(28) La Commission recommande que la Conférence détermine les zones dans lesquelles il est nécessaire d'affecter des fréquences aux émissions d'avis urgents aux navigateurs et aux diffusions de messages météorologiques et qu'elle attribue le minimum de fréquences permettant de faire face à ces besoins. Dans cet ordre d'idées, l'attention de la Conférence doit être attirée sur la possibilité d'utiliser à cet effet les fréquences communes aux bandes R et OR.

(29) Considérant :

- qu'il semble que, si les espacements entre voies adjacentes au sujet desquels un accord provisoire a été conclu, sont acceptés, les fréquences 3025 kc/s et 6685 kc/s pourraient être utilisées en commun par les Services aéronautiques mobiles R et OR,

(30) La Commission recommande :

a) que la Conférence aéronautique envisage la meilleure façon d'utiliser les fréquences 3025 kc/s et 6685 kc/s;

b) que si les largeurs de voies adoptées sont telles qu'entre une bande adjacente R et une OR il existe un nombre de kc/s correspondant à la largeur d'une voie et que ni l'un ni l'autre des deux services ne puisse utiliser leur partie respective de ce reliquat, on pourrait alors envisager d'utiliser celui-ci pour un commun usage, par exemple les émissions météorologiques vers les avions en vol;

c) qu'il est nécessaire que la Conférence aéronautique étudie l'assignation de fréquences de détresse et "d'opération de sauvetage". La Commission a demandé en conséquence que le Secrétaire général de l'U.I.T. prenne contact avec la Conférence sur la Sécurité de la vie humaine en mer et dans l'air siégeant à Londres, pour décisions et recommandations.

Section (d) - Méthode recommandée pour l'établissement d'un plan d'allocation des fréquences au service aéronautique mobile OR.

(31) La Commission a convenu que les assignations dans le service mobile aéronautique OR seraient basées sur les états de besoins des différents pays présentés sur les Formes 2. Il est évident cependant que les états soumis par certains pays sont présentement incomplets, et que la manière dont les Formes 2 sont actuellement établies permet difficilement à un grand nombre de pays de fournir une indication exacte de leurs besoins. Pour remédier à ces lacunes, un télégramme destiné à tous les Etats membres a été rédigé, et conformément à la décision prise par la Commission au cours de sa seconde session plénière, a été expédié le 2 mai 1948. Le texte de ce télégramme est donné à l'Appendice A du document CP-Aér-No 15.

(32) Un sous-groupe de travail a été constitué pour examiner les besoins déjà présentés, faire les corrections connues à ce jour et faire toutes recommandations utiles sur la manière d'établir les Formes 2. Il a été décidé de commencer les premières études sur les Formes 2 sans avoir recours aux machines de l'I.B.M. Un rapport préliminaire du sous-groupe de travail est donné à l'Appendice B du document CP-Aér- No 15.

(33) La Commission recommande que la Conférence aéronautique accepte les espacements suivants entre voies adjacentes :

- bande de 3 - 6 Mc/s espacement 7 kc/s
- bande de 8 Mc/s espacement 8 kc/s
- bande de 10 - 20 Mc/s espacement 10 kc/s

proposés dans le document PC-Aér- 7, pour le Service mobile aéronautique OR, à condition que ceux-ci donnent un nombre de voies suffisant pour satisfaire à tous les besoins de ce service.

(34) Considérant :

- que par la recommandation ci-dessus No 33, la Commission a, en acceptant les espacements entre voies adjacentes préconisés, admis également une tolérance de 0,02 % pour les émetteurs du Service mobile aéronautique OR,

(35) La Commission estime :

a) que les séparations entre voies adjacentes recommandées sont basées sur une tolérance de fréquence de 0,02 % pour les stations d'aéronefs et que celle-ci s'applique aux nouveaux émetteurs mis en service après le 1er janvier 1950, et à tous les émetteurs à compter de la date

d'entrée en vigueur de la Règlementation des Radiocommunications à établir par la prochaine Conférence"*. Il faut noter également que tous les pays ne seront pas en état de satisfaire à cette tolérance à la date de la Conférence aéronautique actuelle;

b) qu'autant que possible les assignations de fréquences aux stations utilisant le même type d'émission soient faites sur des voies contigües, à condition que cela n'empêche pas le passage d'un type à l'autre pour une fréquence donnée;

c) qu'autant que possible également les assignations de fréquences à un même pays soient faites sur des voies contigües.

(36) La Commission considère :

- que l'application de cette recommandation peut contribuer à l'élimination des brouillages locaux.

(37) Elle reconnaît cependant :

a) qu'une répartition semblable peut avoir pour conséquence la multiplication nuisible du nombre des intervalles entre blocs de fréquences; chaque bloc exigeant une certaine protection, provoque en conséquence la perte d'un certain nombre de fréquences

et,

b) que les pays possédant des territoires d'outre-mer peuvent désirer la ou les mêmesfréquences, pour ceux-ci et pour ceux de la Métropole.

(38) Considérant :

- que la Commission a examiné la décision du Conseil d'administration prise au cours de sa 32e séance, d'adopter la recommandation contenue dans le document C.P.F. 66.

(39) Considérant que :

- les besoins en familles de fréquences communs à plus d'une région devront être satisfaits dans les bandes communes aux régions intéressées, et

(40) Estimant d'autre part qu'il faudra s'efforcer de satisfaire les besoins du Service mobile aéronautique OR dans les bandes prévues exclusivement pour ce service sur une base mondiale, et,

---

* Référence - Règlement des Radiocommunications (Atlantic City 1947, Appendice 3).

(41) Considérant enfin que lorsque les demandes sont supérieures aux bandes allouées exclusivement à ce service sur une base mondiale, on devra s'efforcer de les satisfaire dans celles allouées sur une base régionale ou celles qu'il partage avec d'autres services.

(42) La Commission recommande, pour les bandes indiquées à l'Appendice C du CP-Aér-No 15 :

a) que la Conférence aéronautique présente à l'I.F.R.B. pour soumission ultérieure aux diverses conférences régionales, toute information concernant les besoins du Service mobile aéronautique OR dans les bandes partagées entre 3 Mc/s et 4 Mc/s, en mentionnant expressément les normes techniques considérées applicables au Service mobile aéronautique OR.

Cette demande est justifiée par le fait que le Service mobile aéronautique OR désire avoir certaines familles de fréquences communes dans plus d'une région et qu'il est nécessaire de coordonner convenablement les besoins ;

b) que la Conférence aéronautique présente au C.P.F. un état des besoins du Service mobile aéronautique OR pour les bandes partagées entre 4 Mc/s et 27,5 Mc/s dans les mêmes conditions et pour les mêmes raisons qu'indiquées à l'alinéa (a) ci-dessus;

c) que l'assignation de fréquences dans les différentes bandes soit faite dans l'ordre suivant :

i) bandes allouées exclusivement au Service mobile aéronautique OR sur une base régionale en y satisfaisant les besoins propres à chaque région (voir directives pour le C.P.F. Art. 6 (e) mais en tenant compte du paragraphe (a) ci-dessus);

ii) bandes prévues tout spécialement pour le Service mobile aéronautique OR mais partagées avec d'autres services ;

iii) bandes attribuées au service mobile en général et dont le Service mobile aéronautique n'est pas spécifiquement exclu.

(43) La Commission a examiné le document PC-Aér-5 et l'accepte sous réserve de vérification des données qu'il contient. Elle constate que les graphiques ne sont établis que pour une seule valeur de la puissance de la station au sol.

(44) La Commission estime qu'il sera nécessaire de les adapter aux différentes puissances des émetteurs, et en conséquence prie la délégation des Etats-Unis qui a soumis ce document, de rechercher et de faire connaître à la Conférence aéronautique quelles sont les modifications qui devraient y être apportées pour tenir compte des variations de ce facteur.

(45) La Commission remarque que le tableau 18 du document PC-Aér-5 ne se rapporte qu'aux conditions de propagation de nuit.

(46) La Commission estime que la Conférence aéronautique peut avoir besoin de graphiques analogues relatifs aux conditions de propagation de jour.

(47) La Commission note d'ailleurs que les graphiques nécessaires, correspondant aux courbes 18 du document PC-Aér-5, pour les conditions de propagation de jour figurent dans le rapport du C.R.P.L. No CRPL 1-2, 3-1, dont un certain nombre d'exemplaires sont disponibles à Genève.

(48) La Commission constate que dans les bandes allouées exclusivement au Service mobile aéronautique OR sur une base mondiale il n'existe que 83 fréquences distinctes, si l'on se base sur les espacements entre voies adjacentes préconisés (voir No 33) et,

(49) Elle estime qu'abaisser les normes de sécurité pour augmenter le nombre des fréquences disponibles serait une mauvaise formule, et

(50) Elle admet que la séparation géographique nécessaire pour éviter le brouillage entre deux stations travaillant sur des fréquences séparées par la moitié de l'espacement de voie normale, est inférieure à celle que demandent des stations émettant sur la même fréquence.

(51) La Commission recommande en conséquence que si les 83 fréquences prévues sont insuffisantes, la Conférence aéronautique divise une partie des bandes disponibles en deux groupes de fréquences, de telle sorte que les fréquences d'un groupe soient séparées de celles de l'autre par la moitié de l'espacement de voie normal , en tenant compte toutefois des paragraphes 38, 39, 40, 41 et 42. La Conférence peut alors assigner ces deux groupes de fréquences à des stations suffisamment éloignées, de manière à ce que les fréquences d'un groupe soient protégées contre les brouillages du second avec la protection requise.

(52) Considérant :

- que les renseignements complets sur les besoins mondiaux ne seront pas disponibles avant le 15 mai, la Commission décide de ne pas examiner en détail le problème de l'assignation multiple des fréquences dans les différentes bandes. Elle a toutefois examiné le schéma d'un plan de partage des différentes fréquences basé sur la division du monde en zones numérotées constituant une grille, de telle sorte que si une fréquence est assignée à une zone, l'on puisse connaître, en se référant à la grille, les autres zones où elle peut également être attribuée.

(53) La Commission recommande :

à l'intention de la Conférence ce genre de solution comme un des moyens possibles de résoudre le problème de l'assignation multiple des fréquences.

(54) La Commission a discuté des besoins communs aux Services R et OR, à savoir : bandes d'appel, émissions météorologiques, recherche et sauvetage des appareils perdus en mer. Ces recommandations figurent au numéros 29 et 30.

CHAPITRE IV

Recommandations additionnelles.

(55) La Commission recommande que les Services mobiles aéronautiques R et OR soient examinés séparément en ce qui concerne les plans d'allocation des fréquences, en raison des différences qui existent entre les caractéristiques d'exploitation de ces deux services.

(56) La Commission recommande à l'intention de la Conférece le projet d'organisation intérieure ci-dessous, basé sur l'expérience acquise par la Commission préparatoire :

1. Commission de Direction
2. Commission de Vérification des Pouvoirs
3. Commission de Rédaction
4. Commission des Principes techniques d'exploitation
5. Commission des statistiques du trafic aérien
6. Commission d'allocation des fréquences dans les bandes R
7. Commission d'allocation des fréquences dans les bandes OR

Ces Commissions auraient les attributions générales suivantes :

(57) Commission 1

est chargée de la conduite générale et de la coordination des travaux de la Conférence. Elle est composée des présidents des autres Commissions et est présidée par le président de la Conférence.

(58) Commission 2

examine les documents accréditant les délégués et donne compte rendu de cet examen à l'Assemblée plénière.

(59) Commission 3

(voir art. 22, page 70, 1ère partie des Actes définitifs d'Atlantic City).

(60) Commission 4

examine les principes techniques et d'exploitation figurant au rapport de la Commission préparatoire, ainsi que toutes autres propositions qui pourraient être faites à ce sujet et les recommande éventuellement à l'adoption de l'Assemblée plénière de la Conférence avec les modifications et adjonctions jugées nécessaires.

(61) Commission 5

examine les statistiques de trafic aérien réunis par la Commission préparatoire, ainsi que les cartes y afférentes, y apporte les

modifications jugées nécessaires et les recommande à l'acceptation de l'Assemblée plénière pour servir de base aux travaux de la Conférence.

(62) Commission 6

a) examine les recommandations faites par la Commission préparatoire au sujet d'un plan d'attribution des fréquences des bandes HF allouées au Service mobile aéronautique R par la Conférence des Radiocommunications d'Atlantic City;

(63) b) sur la base de cet examen, de l'examen des résultats des Commissions 4 et 5, et de toutes autres études jugées nécessaires, prépare un plan mondial complet pour l'attribution des fréquences.

(64) c) dans l'accomplissement de cette tâche, elle collabore avec la Commission 7 pour le traitement de tous les problèmes d'intérêt commun, de la manière jugée la plus convenable.

(65) Commission 7

a) examine les recommandations faites par la Commission préparatoire au sujet d'un plan d'attribution des fréquences des bandes HF allouées au Service mobile aéronautique OR par la Conférence des Radiocommunications d'Atlantic City;

(66) b) sur la base de cet examen, de l'examen des résultats des Commissions 4 et 5, et de toutes autres études jugées nécessaires, prépare un plan mondial complet pour l'attribution des fréquences en question;

(67) c) dans l'accomplissement de cette tâche, elle collabore avec la Commission 6, pour le traitement de tous les problèmes d'intérêt commun de la manière jugée la plus convenable.

(68) Il paraît désirable de créer toutes ces Commissions dès le début de la Conférence. Les Commissions 6 et 7 ne pourront pas terminer leurs travaux avant que les Commissions 4 et 5 n'aient complété les leurs, mais elles trouveront profitable de liquider le point a) de leurs attributions pendant que les Commissions 4 et 5 avanceront leurs travaux suffisamment pour permettre aux Commissions 6 et 7 de se servir de leurs conclusions au moins provisoirement.

(69) Il serait également désirable, dans un but d'économie de temps, d'inviter les Commissions 6 et 7 à se servir des conclusions adoptées par les Commissions 4 et 5, même avant leur adoption en séance plénière, sous réserve des modifications qui seraient éventuellement nécessaires plus tard si l'Assemblée plénière modifiait lesdites conclusions des Commissions 4 et 5.

Conférence internationale administrative des Radiocommunications aéronautiques
G E N E V E, 1948

CP-Aer- Document n° 27-F

14 mai, 1948

Addendum
au rapport final de la Commission Préparatoire
(CP- Aér- Document n°25-F)

1. Ajouter à la fin du par. 26 (i) (b) :

"Toutefois, pour l'application détaillée de cette méthode de travail, la Conférence conserve le soin de déterminer, sur des bases techniques, la juste proportion de l'ensemble des fréquences disponibles qui devra être consacrée à chacun des trois genres d'exploitation, intercontinental, tropical, et national, à la lumière de leurs besoins respectifs du point de vue sécurité et exploitation."

2. Dans le n° 42 (c) (i) , lire la dernière ligne comme suit :

" . . . . . mais en tenant compte des paragraphes (a) et (b) ci-dessus . "

3. Page 18, après le n° 69, ajouter le n° ci-après :

(70) Il est en outre suggéré que la Conférence étudie toutes questions relatives aux assignations de fréquences dans le domaine des télécommunications aéronautiques, y compris celles à faire dans les bandes n'entrant pas dans son mandat, afin d'élaborer des recommandations qui pourront être transmises à des conférences régionales pour étude appropriée.

4. Une liste récapitulative des documents mentionnés dans le rapport final de la Commission Préparatoire est contenue à la page additionnelle 19 du document CP - Aér - n° 25.

5. Le texte du n° 23 doit être remplacé par le suivant:

(23) "Cinquième étape: Attribuer les fréquences particulières à chacune des zones de passage des routes aériennes mondiales principales, avec les détails que la Conférence jugera convenables après consultation de l'I.F.R.B., compte tenu de la possibilité de l'assignation des fréquences, à des stations particulières par des conférences aéronautiques régionales."

6. Ne concerne que le texte anglais.

7. Dans le n°(9), première ligne, remplacer les mots "Annexe 1 " par "Annexe 2"

N O T E

La liste ci-après indique les documents mentionnés dans le présent rapport qui n'ont pu y être inclus, mais qui seront disponibles pour chacun des délégués à la Conférence, sur leur demande.

Références des documents	Titres
CP - Aér. n° 5	Choix des fréquences nécessaires aux parcours particuliers.
CP - Aér. n° 15	Rapport final du groupe de travail "C"
CP - Aér. n° 19 et annexes 1,2,3,4,5,6,et 7	Rapport final du groupe de travail "B"
CP - Aér. n°20 (annexe II)	Rapport final du groupe de travail "D" (texte du télégramme.)

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
G E N E V E, 1948

Déclaration de M. FALGARONE (France)

à la première séance plénière de la Conférence

(Aér-Document No. 4 - F)

"Monsieur le Président, Messieurs les Délégués,

La Délégation française désire attirer votre attention sur les conditions dans lesquelles cette conférence a été convoquée à la présente date par le Conseil d'Administration de l'U.I.T.

Elle rappelle tout d'abord que cette conférence devait se tenir à BRUXELLES, conformément à la proposition faite par la Belgique au cours de la Conférence d'Atlantic City. C'est en raison de l'impossibilité où s'est trouvé le Gouvernement belge de réunir cette conférence, que l'Administration suisse et le Conseil de l'U.I.T. ont bien voulu en assumer la charge et ont proposé de la convoquer à GENEVE le 15 mai 1948, par un télégramme adressé aux pays membres de l'Union.

Dans sa réponse, l'Administration française de l'Aviation Civile a demandé que la convocation de cette conférence soit ajournée jusqu'au 1er septembre 1948. En voici les raisons :

Le plan d'attribution détaillé des fréquences qui doit être élaboré par notre conférence pour être transmis au C.P.F. dépend de l'adoption d'un certain nombre de principes.

Une partie de ces principes est spécifiquement du domaine de la technique et de l'exploitation des radiocommunications et pourra être efficacement discutée par les techniciens délégués à cette conférence.

L'autre partie des principes de base est d'un domaine nettement différent de celui des radiocommunications. Ils dépendent, en effet, des conceptions, des doctrines et des méthodes envisagées pour assurer le contrôle et la sécurité de la circulation aérienne, aussi bien que des possibilités matérielles dont chaque Etat dispose pour réaliser et organiser son infrastructure en conformité avec ces méthodes. L'accord est loin d'être unanime dans ce domaine, car les services de circulation aérienne en sont à leur début; aucune doctrine n'est encore considérée comme satisfaisante; les méthodes sont discutables et seront encore discutées.

Or, les principes de la circulation aérienne conditionnent en grande partie le nombre et la nature des communications échangées entre les aéronefs et le sol. Ils sont avant tous autres à la base de l'organisation des services mobiles de radiocommunications aéronautiques.

C'est pourquoi l'Administration française de l'Aviation Civile a pensé qu'il était logique et nécessaire, avant d'aborder le problème de la répartition des fréquences dans les bandes HF exclusives, de se mettre d'accord sur l'usage que l'on voulait en faire, au sein d'une conférence mondiale spécifiquement aéronautique, qui aurait comporté des représentants qualifiés des télécommunications et des services de circulation aérienne, et qui aurait permis à la présente conférence de partir sur des bases solides.

On a cité les standards et procédures de l'O.A.C.I. comme principes admis dans ce domaine; il convient de remarquer qu'aucun de ces documents n'a le caractère obligatoire; ce sont uniquement des recommandations que chaque Etat membre reste juge de mettre en vigueur, selon ses possibilités et ses conceptions particulières.

C'est précisément parce que certains de ces standards et procédures lui paraissent inapplicables en ce qui la concerne, que l'Administration française envisageait la nécessité d'examiner à nouveau ceux d'entre eux qui conditionnent l'élaboration d'un plan d'attribution des fréquences avant la réunion de notre Conférence.

Pour des raisons indépendantes de sa volonté et qu'il ne convient pas d'exposer ici, un tel examen n'a pas été possible entre les pays intéressés, ce qui explique la demande d'ajournement qu'elle a adressée au Conseil afin qu'une conférence spéciale des services aéronautiques puisse être réunie au préalable.

Quatre autres pays ont également demandé l'ajournement de notre Conférence, dont la Belgique, et il y a lieu de croire que cet ajournement aurait été obtenu si le Gouvernement belge avait pu conserver l'organisation de la Conférence.

La Délégation française a été autorisée, par l'Administration belge de l'aéronautique, à déclarer que celle-ci s'associe entièrement aux raisons qui viennent d'être données pour l'ajournement de notre Conférence.

Une autre raison militait également, à notre avis, en faveur de cet ajournement: c'est la rapidité avec laquelle le C.P.F. lui-même conduit ses travaux; ce n'est pas une critique, mais une simple constatation; de sorte qu'on pouvait facilement admettre que l'ajournement de la conférence aéronautique jusqu'au mois de septembre n'aurait pas gêné le C.P.F. dans la poursuite de son difficile travail.

Remarquons, en passant, que les formules 2, élaborées à la hâte à Atlantic City, ne sont d'aucune utilité pour les services mobiles de l aviation civile; le C.P.F. lui-même a décidé de ne pas les examiner, et notre commission préparatoire a déclaré qu'elles ne pouvaient contenir aucun renseignement exploitable pour ces services. Cela nous avait paru évident dès l'origine, car on ne pouvait espérer connaître l'organisation détaillée des services civils aéronautiques dans les bandes exclusives HF, avant que ces dernières aient été attribuées par la Conférence d'Atlantic City; c'était, comme dit un proverbe français, mettre la charrue avant les boeufs.

D'ailleurs, il n'est pas indispensable pour le fonctionnement des services mobiles aéronautiques, que les fréquences qu'ils utiliseront dans les bandes exclusives HF, soient contenues dans la future liste des fréquences; ce résultat est en soi d'une importance secondaire. Le plan qui nous est demandé a en effet deux objectifs; le premier, qui seul intéresse le C.P.F. est de lui fournir les éléments nécessaires à l'établissement de la future liste des fréquences; le second, qui est capital pour les services aéronautiques, est de leur donner le moyen de fonctionner d'une manière logique, rationnelle et en accord avec les principes qui régissent leur exploitation. Il ne faudrait pas qu'un travail trop rapide pour obtenir un résultat secondaire vienne compromettre les possibilités réelles d'application de ce plan.

Il va falloir probablement reprendre beaucoup de principes à leur origine, et constater, sans doute, que certains d'entre eux sortent de notre compétence, faute d'avoir pu être solutionnés par une conférence spéciale préalable. En ce qui concerne, par exemple, les questions relatives au contrôle de la circulation aérienne, à la détermination des régions de contrôle, des procédures et méthodes propres au contrôle régional, au contrôle de route, au contrôle d'approche, au contrôle d'aérodrome, etc., les doctrines sont loin d'être concordantes, et cependant, ces méthodes, doctrines et procédures sont à la base de nos travaux.

Notre Conférence s'ouvre donc aujourd'hui dans des conditions assez difficiles. La plupart des délégations sont venues ici sans avoir pu étudier nos problèmes, aboutir à une doctrine et faire des propositions concrètes dont l'étude et la comparaison auraient permis de gagner un temps considérable.

Nous n'en voulons pour preuve que le nombre infime de projets présentés; à notre connaissance seules la Délégation des Etats-Unis et celle de la France ont préparé un projet, encore que celui de l'Administration française soit loin d'être complet, car il a dû être élaboré à la hâte dans les dernières semaines qui ont suivi la décision de réunir cette Conférence.

Nous ne croyons pas nous tromper en disant que presque toutes les délégations participant à cette conférence se sentent assez mal préparées pour aborder nos problèmes, et qu'elles auraient probablement demandé l'ajournement de la Conférence si elles avaient été averties de cette situation.

Quoi qu'il en soit, la Délégation française s'est inclinée devant la décision régulièrement prise; et elle a collaboré aux travaux de la Commission préparatoire avec la plus grande bonne volonté.

Elle a vivement apprécié l'effort de la Délégation des Etats-Unis qui a pu, grâce à un travail considérable, auquel nous rendons ici hommage, préparer un projet complet et détaillé, adopté comme base des délibérations.

Cependant, le trop court délai dont disposait cette commission n'a pas permis la discussion des principes mis en cause, ce qui n'était d'ailleurs pas de son ressort. Aussi, la Délégation française ne s'est associée à ce projet que dans la mesure où il représente une manière d'aborder le problème, et c'est dans cet esprit qu'il a été, après quelques amendements, recommandé

à votre attention dans le rapport final de la Commission préparatoire. Il contient, à notre avis, des renseignements précieux sans lesquels notre Conférence ne pourrait entreprendre ses travaux et qui permettent d'envisager avec confiance le résultat final.

Nous estimons, toutefois, que le plan définitif ne devra pas sous-entendre l'adoption de principes contestables, soit qu'ils n'aient pas été explicitement discutés et admis pendant son élaboration, soit qu'ils sortent de notre compétence; il devrait reposer sur des bases assez souples pour permettre à tout pays d'y adapter son organisation particulière.

De plus, en raison de l'évolution incessante et rapide de la technique aéronautique, un tel plan ne devra pas lier nos services pour une durée impérative; il devra pouvoir être revisé, dès que les circonstances l'exigeront, sans qu'il soit besoin de réunir, à nouveau, une conférence administrative sous l'égide de l'U.I.T.

Faute de satisfaire à ces deux conditions, aucun plan ne sera, à notre avis, acceptable, ni applicable.

En terminant, la Délégation française remercie le Président et les honorables Délégués de leur attention et demande que sa délégation figure in extenso au rapport de cette séance."

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No.34-F
27 mai 1948

I. A. T. A.

Division du monde en régions

INTRODUCTION

Avant d'entreprendre une division du monde en plusieurs régions auxquelles on attribuera des fréquences ou des familles de fréquences, il a semblé opportun de satisfaire tout d'abord les besoins minima des Routes aériennes mondiales principales. L'I.A.T.A. a proposé de grouper ces routes aériennes mondiales principales de la manière indiquée sur la carte jointe à l'Annexe No.7 au Doc. CP.Aér.No.19 (voir également à ce sujet le Rapport final de la Commission préparatoire). Elle a ainsi groupé les Routes aériennes mondiales principales dans ces "zones de passage des routes aériennes mondiales principales", afin de pouvoir assigner des familles de fréquences à celles de ces routes qui ont un interêt commun.

Il faut observer que, lorsque l'on a décidé d'examiner en premier lieu les zones de passage des routes aériennes mondiales principales, on n'a pas eu l'intention d'attribuer des fréquences à ces zones au dépens des services régionaux. Toutefois on a voulu attribuer des fréquences aux zones de passage des routes aériennes mondiales principales en fonction des nécessités de l'exploitation et, si ces attributions devaient nuire aux interêts des services régionaux, il serait alors nécessaire de diminuer le nombre de fréquences attribuées à ces zones en proportion des nécessités relatives de l'exploitation des services des diverses régions.

CONSIDERATIONS SUR LES REGIONS

Si l'on envisage une division en région, il faut tenir compte des facteurs suivants:

a) schéma des routes,

b) caractéristiques de propagation, (régions où le niveau des bruits et de l'absorption est élevé)

c) frontières politiques,

d) organisation du contrôle du trafic aérien,

e) organisations régionales existantes,

f) limitations de l'équipement des aéronefs,

g) pratiques d'exploitation.

L'I.A.T.A. s'est inspirée des considérations sus-mentionnées et des propositions présentées par les États-Unis d'Amérique et les pays d'Europe; elle a essayé de les coordonner, afin de présenter un plan acceptable de division du monde en régions.

DIVISION EN REGIONS

Il a été décidé de diviser le monde en 9 régions, qui, pour plus de commodité, ont été désignées comme suit:

Région de l'Afrique,
Région de l'Australie,
Région des Caraïbes,
Région de l'Europe,
Région de l'Extrême-Orient,
Région de l'Inde et de l'Arabie,
Région de l'Amérique du Nord,
Région de l'Amérique du Sud,
Région de l'U.R.S.S.

Ces régions ont les limites indiquées à l'appendice A et pour plus de clarté, elles sont reproduites sur une carte figurant à l'Appendice B.

CONSIDERATIONS POUR LES DIVERSES REGIONS

On ne dispose malheureusement pas de tous les renseignements nécessaires sur les facteurs qui entrent en ligne de compte dans l'attribution des fréquences, dans toutes les régions, mais à la lumière des renseignements obtenus il semble désirable d'étudier les facteurs définis ci-dessous pour les différentes régions.

REGION DE L'AFRIQUE

a) Caractéristiques anormales de propagation dues à des niveaux élevés de bruits et d'absorption dans certaines parties de cette région.

b) Etendues relativement vastes, et vastes zones non peuplées.

c) Augmentation rapide des transports aériens par suite de plans détaillés de développement.

d) Grand nombre d'administrations locales différentes.

e) Difficultés de terrain.

REGION DE L'AUSTRALIE

Cette région comprend un continent très vaste et un grand nombre de petites îles dispersées.

REGION DES CARAIBES

a) Caractéristiques de propagation anormales dues au niveau élevé de l'absorption et des bruits dans toute la région.

b) Concentration relativement élevée de la densité du trafic dans certaines parties de cette région.

c) Grand nombre d'administrations différentes.

REGION DE L'EUROPE

a) Densité de trafic considérable.

b) Grand nombre d'administrations différentes.

c) Difficultés résultant d'une grande diversité de langues.

d) Organisation du contrôle du trafic aérien.

REGION DE L'EXTREME ORIENT

a) Caractéristiques de propagation anormales dans la plus grande partie de cette région.

b) Grand nombre d'administrations différentes

c) Nombre considérable de petites îles et vaste continent.

d) Vastes zones non développées.

REGION DE L'INDE ET DE L'ARABIE

a) Comprend une zone restreinte où le niveau des bruits et de l'absorption est élevé.

b) Comprend un vaste continent et de considérables étendues non développées.

c) Développement rapide de l'emploi des transports aériens.

REGION DE L'AMERIQUE DU NORD

a) Vaste continent.

b) Densité du trafic élevé.

c) Utilisation extensive des très hautes fréquences.

d) Vastes étendues non-développées dans le Nord.

e) Zone septentrionale affectée par les phénomènes d'aurore polaire.

REGIONS DE L'AMERIQUE DU SUD

a) Services fixes aéronautiques inadéquats.

b) Utilisation extensive de la radiotéléphonie et de la radiotélégraphie sur les circuits parallèles.

c) Continent relativement vaste, avec un grand nombre d'administrations locales.

d) Difficultés de terrain.

e) Développement rapide de l'utilisation des transports aériens.

U. R. S. S.

a) Vaste continent

b) Difficultés de terrain.

c) Zone septentrionale affectée par les phénomènes d'aurore polaire.

REPETITION DE FREQUENCES

En assignant les fréquences dans les régions mentionnées ci-dessous, il faut envisager la possibilité d'une répétition des fréquences, en tenant compte des facteurs suivants:

a) Données sur la propagation fournies dans le Doc. No.5 de la Commission préparatoire.

b) Séparation géographique.

c) Différence des caractéristiques de propagation à 12 heures d'intervalle.

d) Différence des caractéristiques de propagation à 6 mois d'intervalle.

e) Voies entrecroisées. On ne doit pas attribuer deux voies adjacentes dans la même zone.

CONSIDERATIONS SUR LA ZONE EQUATORIALE

On observera que, dans le plan ci-joint, on a prévu pour certaines régions un ordre de fréquences plus élevé, afin de satisfaire aux besoins spéciaux de ces zones, dûs à leurs caractéristiques de propagation (niveau élevé de l'absorption et des bruits).

Ces zones se trouvent principalement dans les régions suivantes:

Région des Caraïbes,
Région de l'Afrique,
Région de l'Extrême-Orient.

Dans certaines parties de la Région de l'Inde et de l'Arabie, et une zone limitée de la Région de l'Australie, il peut y avoir quelques difficultés en raison des niveaux relativement élevés de l'absorption et des bruits.

Afin de remédier à ces difficultés, on a cru devoir utiliser dans ces zones quelques-unes parmi les fréquences plus élevées qui, d'ordinaire. seraient attribuées à ces zones sur le plan régional. Cette méthode permettrait de surmonter les difficultés résultant d'une répétition des fréquences dans la zone équatoriale, si une zone équatoriale tout au long de l'Equateur est établie.

A P P E N D I C E A

I.A.T.A.

Division du monde en Régions

INTRODUCTION:

Les limites des Régions indiquées ci-dessous pourront être légèrement modifiées pour satisfaire aux demandes des administrations des différents pays. Néanmoins, on estime qu'en général, ce projet de division du monde en Régions pourra guider utilement la Commission 6 dans l'examen de ce problème.

REGION DE L'AFRIQUE

Cette région comprend le Continent africain tout entier.

Limite Ouest — A l'Ouest, cette région est délimitée par une ligne qui part du Pôle sud et suit le méridien 15° longitude Ouest jusqu'au 16° de latitude Sud, puis passe par le point situé au 25° de latitude Nord et au 40° de longitude Ouest. Cette ligne longe ensuite le méridien 40° de longitude Ouest jusqu'au 34° de latitude Nord.

Limite Nord — De ce point, elle suit le parallèle 34° Nord jusqu'à la côte de l'Afrique du Nord, puis longe cette côte jusqu'à la frontière occidentale de la Palestine.

Limite Est: — Elle suit la côte Est de la mer Rouge jusqu'à Aden, puis se dirige vers l'extrêmité de la Somalie et de là jusqu'à un point situé au 20° de latitude Sud, au 80° de longitude Est, puis longe le méridien 80° Est jusqu'au Pôle Sud.

REGION DE L'AUSTRALIE

Cette région comprend le Continent australien, la Nouvelle Zélande, une partie de la Nouvelle Guinée, et les Iles du Sud du Pacifique.

Limite Ouest — Coincide avec la limite Est de la Région de l'Afrique à partir du Pôle Sud jusqu'à un point situé au
(20° latitude Sud
(80° longitude Est

Limite Nord — De là à l'Est jusqu'à un point situé au
(10° de latitude Sud
(141° longitude Est
et de là au Nord, le long du méridien 141° Est, jusqu'à un point situé au 11° latitude Nord.

puis jusqu'à un point situé:

au (18° latitude Nord
(169° longitude Est

et de là le long du Parallèle 18° Nord jusqu'au méridien 140° Ouest.

Limite Est: De là jusqu'à un point situé:

au (16° latitude Sud
(120° longitude Ouest

et le long du méridien 120° Ouest jusqu'au Pôle Sud.

REGION DES CARAIBES

Cette région comprend l'Amérique centrale et la zone septentrionale de l'Amérique du Sud.

Limite Ouest part d'un point situé

au (25° latitude Nord
(140° longitude Ouest

jusqu'au parallèle 18° Nord
et de là jusqu'à un point situé

au (16° latitude Sud
(20° longitude Ouest

Limite S: partant de ce point, elle longe le parallèle 16° Sud jusqu'au méridien 15° Ouest

Limite E: coincide avec la limite Ouest de la Région de l'Afrique.

Limite N: part d'un point situé

au (25° latitude Nord
(40° longitude Ouest

et de là, longe le parallèle 25° Nord jusqu'au méridien 140° Ouest

REGION DE L'EUROPE

Limite Ouest part du Nord du Pôle Nord et longe le Méridien de Greenwich jusqu'au 74° latitude N et de là, jusqu'à un point situé

au (34° latitude Nord
(40° longitude Ouest

Limite Sud: Coincide avec les limites Nord de la région de l'Afrique et de la région de l'Inde et de l'Arabie.

Limite Est: Partant du Pôle Nord, elle suit le Meridien 40° Est et jusqu'à la frontière turque, puis longe la frontière turque jusqu'à la limite Nord de la région de l'Inde et de l'Arabie. Elle coincide avec celle qui a été établie par le Règlement de l'Union internationale des Télécommunications d'Atlantic-City, mais l'on estime qu'il serait opportun de modifier cette frontière, pour des raisons administratives, et de la faire coïncider avec la limite proposée dans l'Annexe No.2 du Doc.CP Aér. No.19 à laquelle fait allusion le Rapport final de la Commission préparatoire.

REGION DE L'EXTREME ORIENT

Cette région comprend la Chine, le Siam, l'Indochine francaise, les Indes néerlandaises, les Philippines, le Japon et une partie de la Nouvelle Guinée.

Limite Ouest: Coincide avec les limites Est et Nord de la Région de l'Inde et de l'Arabie.

Limite Nord: Suit les frontières méridionales de l'U.R.S.S. et de la Mongolie extérieure, englobe le Japon et la région Sud de Sakhaline, puis longe le parallèle 50° Nord jusqu'au 169° de longitude Est.

Limite Est: Partant de ce point, longe le Méridien 169° de longitude Est jusqu'au 18° de latitude Nord et de là passe par un point situé au 11° de latitude Nord et au 141° de longitude Est, puis se dirige vers le Sud le long du méridien 141° Est jusqu'au 10° de latitude Sud.

Limite Sud: Partant de ce point, elle se dirige vers un point situé au 20° de latitude Sud et au 80° de longitude Est.

REGION DE L'INDE ET DE L'ARABIE

Cette région comprend l'Inde, Ceylan, la Birmanie, l'Afghanistan, l'Iran, l'Irak, la Syrie, la Palestine et l'Arabie saoudite.

Limite Ouest: Coincide avec la limite Est de la Région de l'Afrique.

Limite Nord: Longe les côtes de Palestine et de Syrie, la frontière méridionale de la Turquie, la frontière septentrionale de l'Iran, de l'Afghanistan et suit la frontière méridionale de la Chine jusqu'à la frontière de l'Indochine française.

Limite Est: Longe les frontières communes de la Birmanie, de l'Indochine et du Siam jusqu'à la côte, puis se dirige vers un point situé au 20° de latitude Sud et au 80° de longitude Est.

REGION DE L'AMERIQUE DU NORD

Cette région comprend le Canada, les Etats-Unis d'Amérique, l'Alaska, le Groenland et l'Irlande.

Limite Ouest: Partant du Pôle Nord, passe par le 169° de longitude Ouest jusqu'au 65° de latitude Nord puis longe la frontière entre l'U.R.S.S. et les Etats-Unis jusqu'à un point situé au 54° de latitude Nord puis se dirige vers le Sud le long du Méridien 169° Est jusqu'au 18° de latitude Nord.

Limite Sud Suit la frontière Nord des Régions de l'Australasie et des Caraïbes.

Limite Est Coincide avec les limites Ouest des Régions de l'Europe et de l'Afrique.

REGION DE L'AMERIQUE DU SUD

Cette région comprend l'Argentine, le Chili, l'Uruguay, le Paraguay et des parties du Brésil, de la Bolivie et du Pérou.

Limite Ouest: Coincide avec la limite Est de la Région de l'Australasie.

Limite Nord: Coincide avec la limite Sud de la Région des Caraïbes.

Limite Est : Coincide avec la limite Ouest de la Région de l'Afrique.

REGION DE L'U.R.S.S.

Cette région comprend toute l'étendue de l'U.R.S.S. et de la Mongolie extérieure.

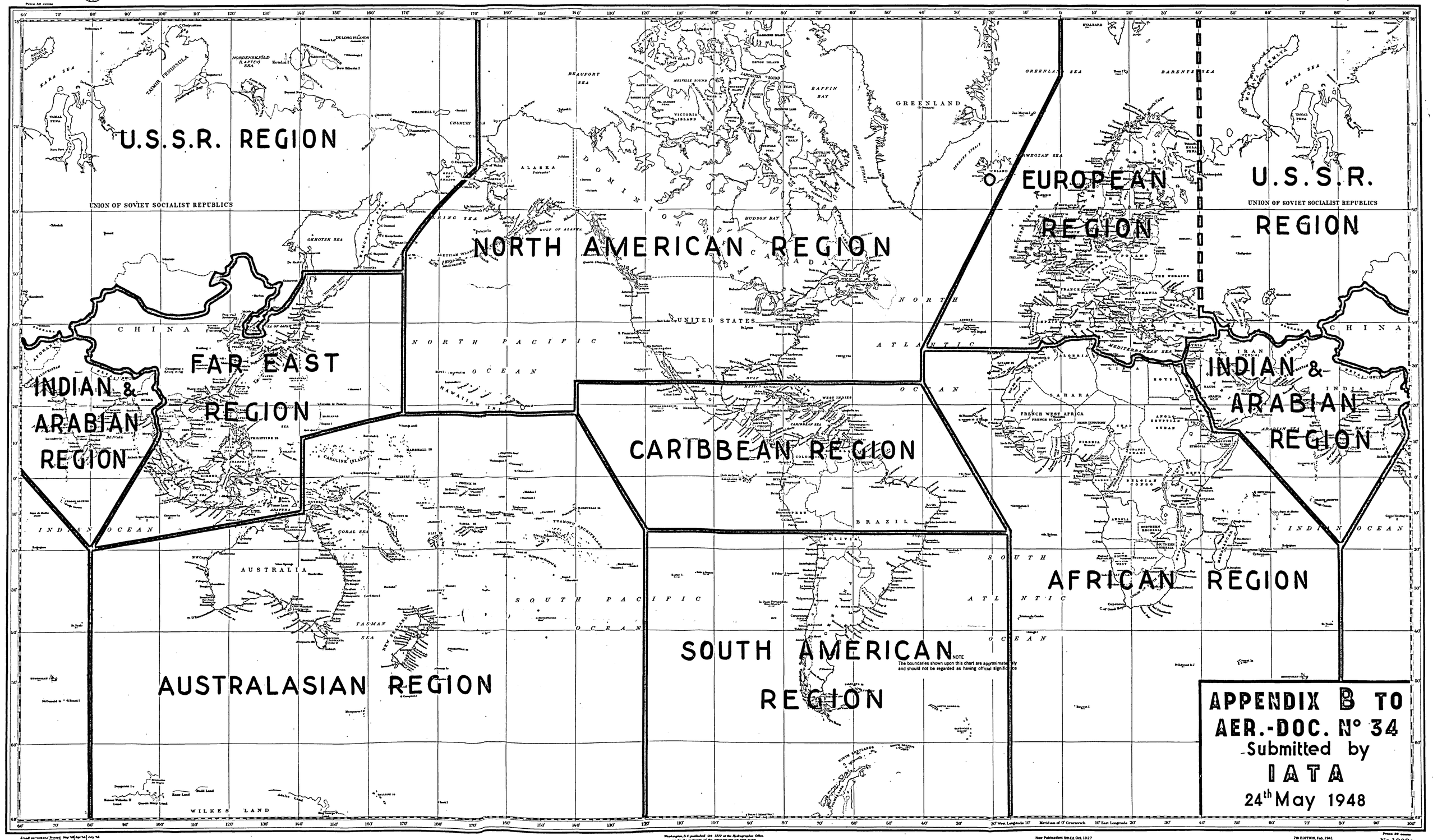
Limite Ouest: Suit la limite Est de la Région de l'Europe.

Limite Sud: Coincide avec la limite Nord de la Région de l'Inde et de l'Arabie et de la Région de l'Extrême-Orient.

Limite Est: Coincide avec la limite Ouest de la Région de l'Amérique du Nord.

REGIONAL DIVISION OF THE WORLD

No.1262a



APPENDIX B TO AER.-DOC. N° 34
Submitted by
IATA
24th May 1948

No.1262a

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No. 65-F
1er juin 1948

REPUBLIQUE DE POLOGNE

PROPOSITION POUR L'ADOPTION DES VALEURS MINIMA DE L'INTENSITE DE CHAMP NECESSAIRE POUR UNE RECEPTION SATISFAISANTE DES EMISSIONS DU TYPE A1 ET DU TYPE A3 A BORD DES AERONEFS.

1. La Commission 4 a admis que le chiffre de 5 microvolts par mètre était une valeur raisonnable pour le niveau moyen du champ de brouillage à bord d'un aéronef moderne. La délégation de la Pologne a proposé à cet effet une motion qui a été adoptée par la Commission (Voir Aér. Document No. 45 du 27 mai 1948.)

2. Le chiffre de 5 microvolts par mètre représente l'intensité minimum du champ de brouillage local à bord d'un aéronef "y compris les perturbations engendrées par le déplacement de l'aéronef dans l'atmosphère, mais à l'exclusion des bruits d'origine atmosphérique".

Autrement dit, la valeur précitée indique que l'intensité moyenne des champs de brouillage correspond à la valeur efficace de la tension de brouillage induite dans le circuit d'entrée d'un récepteur d'aéronef relié à une antenne. Par conséquent, pour une antenne de 1 mètre de hauteur, cette valeur efficace s'élèvera à 5 microvolts.

Les termes "réception mauvaise", "satisfaisante" ou "bonne" correspondent surtout à la valeur moyenne du rapport signal/bruit, qui varie selon le type de l'émission et qui n'est pas le même selon qu'il s'agit de la réception d'émissions du type A1 ou du type A3.

En règle générale, un rapport minimum signal/bruit égal à 1:1 est indispensable si l'on veut obtenir une réception entièrement satisfaisante de la radiotélégraphie en ondes entretenues pures sur casque ou sur haut-parleur. Pour les émissions téléphoniques commerciales du type A3, ce rapport doit être égal à 3:1 ou même à 4:1.

Puisque la Commission a fixé le chiffre de 5 microvolts par mètre comme niveau minimum équivalent à l'intensité du champ brouilleur, il s'ensuit que les valeurs moyennes des intensités minima nécessaires pour une réception raisonnablement satisfaisante peuvent être indiquées dans le tableau suivant :

Type de réception	Intensité de champ minimum nécessaire pour une réception satisfaisante	Rapport Signal/bruit minimum	Nombre de db au dessus du niveau du bruit
A1 - Lecture au son normale	5 µv/m	1:1	-
A3 - Radiotéléphonie commerciale	20 µv/m	4:1	12

La délégation de la Pologne propose ces chiffres pour servir de points de départ aux discussions qui suivront.

La délégation de la Pologne:
A. Arciuch

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No. 67-F
2 juin 1948

LIGNES AERIENNES MONDIALES PRINCIPALES

Exposé présenté par l'I.A.T.A.

Comme suite à l'Annexe 7 du document CP-Aér No. 19 joint au Rapport final de la Commission préparatoire, on a pensé qu'il convenait de développer quelque peu la notion de "zone de passage des lignes aériennes mondiales principales", en vue de dissiper tout malentendu possible.

La conception des lignes aériennes mondiales principales a pour point de départ la nécessité d'établir un système de communications à la disposition d'aéronefs en cours de vol à longue distance sur les routes aériennes du monde.

Considérant les limitations techniques imposées aux équipements existants ou futurs installés à bord des aéronefs, et le fait que ces équipements seront utilisés pendant la période considérée, on ne saurait assez fortement souligner la nécessité de limiter autant que possible le nombre des fréquences à utiliser sur les lignes aériennes mondiales principales. L'importance de ce facteur est vitale pour l'exploitation efficace des transports aériens internationaux car, si elle n'était pas observée, on pourrait être amené à faire atterrir un aéronef à un point donné de la route pour changer du matériel, ce qui conduirait :

a) à obliger les exploitants d'une ligne aérienne d'entretenir des stocks d'équipement trop importants en de nombreux points dispersés à travers le monde.

b) à installer obligatoirement des équipements multiples, ce qui impliquerait encore inutilement une réduction de la charge utile.

c) Si un aéronef se trouvait dans l'impossibilité d'atterrir sur un aérodrome régulier muni de stocks d'équipement, il faudrait, pour lui permettre de reprendre son trajet, transporter le matériel nécessaire jusqu'au lieu d'atterrissage par la voie des airs.

L'importance des facteurs ci-dessus pour la sécurité et l'économie dans l'exploitation des transports aériens internationaux, est manifeste.

La délégation de l'I.A.T.A. estime qu'une méthode appropriée pour étudier le problème d'allocation de fréquences à ces lignes aériennes mondiales principales consiste à analyser la manière dont la densité du trafic se répartit le long de ces lignes, en vue de grouper celles qui ont des intérêts communs et d'allouer des fréquences à ces parcours communs. On estime qu'en groupant les lignes aériennes mondiales principales en zones de passage des lignes aériennes mondiales principales, comme il est suggéré dans l'Appendice 2 de l'Annexe 7 au document CP-Aer. No. 19, on fournirait à la Commission 6 une base de travail satisfaisante.

Les données contenues dans les Tableaux d'Information de Vol, actuellement en cours de préparation par la Commission 5, sont à consulter pour fixer les lignes à comprendre dans chaque zone en vue de déterminer les besoins en fréquences de ces zones.

Cette analyse une fois effectuée, il y aura lieu d'appliquer la formule de charge adoptée par la Conférence pour déterminer les besoins en familles de fréquences à l'usage des zones des lignes aériennes mondiales principales. Il faudra arrêter un minimum de longueur pour les lignes aériennes susceptibles d'être comprises dans les zones en question. On suggère de fixer ce minimum à une valeur de l'ordre de 1000 milles. L'allocation des fréquences aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales ne devra pas se faire au détriment d'allocations régionales.

On estime qu'après avoir alloué des fréquences à l'usage de ces zones, des considérations administratives rendront nécessaire de les grouper à leur tour en super-zones, en s'inspirant des suggestions de l'O.A.C.I. telles qu'elles apparaissent dans l'Appendice No. 1 de l'Annexe No. 7 au document CP-Aér. No. 19; cela faciliterait une redistribution des fréquences à l'intérieur de ces super-zones pour faire face aux changements des besoins d'exploitation.

Le stade suivant dans l'allocation des fréquences consisterait à envisager la possibilité de diviser le monde en régions appropriées, en tenant compte des facteurs suivants:

a) Tracé des lignes.

b) Caractéristiques de propagation, c'est-à-dire zones de bruits et d'absorption élevés.

c) Frontières nationales.

d) Organismes de contrôle du trafic aérien.

e) Organisations régionales existantes.

f) Limitations imposées au matériel de bord.

g) Méthodes d'exploitation.

On trouvera des détails plus précis sur cette méthode de répartition par zones dans le document Aér. No. 34, intitulé "Répartition du monde en zones".

Conférence internationale
des Radiocommunications aéronautiques
. G E N E V E, 1948

Aér-Document no 71 - F

8 juin, 1948

Commission 5

Tableau de renseignements de vols

Les tableaux de renseignements de vols I et II compris dans le présent document ont été établis pour faciliter l'examen de la carte des routes aériennes internationales publiées dans le document Aér.-n° 72.

La carte des routes aériennes internationales, arrêtée à la date du 1er juin 1948, indique les routes internationales de toutes les lignes aériennes mondiales parcourues par les aéronefs des compagnies assurant des vols réguliers. Elle indique toutes les routes internationales dont les escales de trafic ou les escales techniques se trouvent dans un autre pays que celui dont dépend la ligne aérienne, ou dans une possession coloniale de ce pays, ainsi que tous les points d'escale intermédiaires.

Le tableau I indique les tronçons des routes internationales, la longueur en mille de chacun d'eux, les lignes aériennes empruntant ces routes, et, pour les vols non prévus, par semaine, le nom du pays qui a signalé ces vols. Il indique également la densité du trafic sur les tronçons de routes en donnant le nombre de vols effectués par semaine.

Tous les tronçons de route entre les extrémités et entre les escales intermédiaires de routes internationales ont été portés sur le tableau. Chacun d'eux n'a été inscrit qu'une fois; on peut trouver le tronçon de route entre deux escales sous le nom de l'une ou l'autre des localités classées par ordre alphabétique. Afin de faciliter les recherches, tous les noms de lieux figurant au tableau I ont été classés par ordre alphabétique dans un index de référence.

Après chaque tronçon de route sur le tableau I sont inscrits (à la colonne 4) le nom de la ligne aérienne et le nom de la route internationale utilisant ce tronçon, ainsi que le nombre de vols prévus dans la semaine (sans tenir compte de la direction) sur ce tronçon de route. La colonne 6 indique le nombre de vols non-prévus par semaine, ainsi que le pays dont dépend la compagnie aérienne effectuant des vols sur ces tronçons de route, par autant que ces renseignements ont été transmis par les délégations. Si aucun renseignement n'a été fourni, on prévoit que la Commission 6 inscrira à la colonne 6 environ 1/3 du nombre des services prévus, ou toute autre proportion qui aura été choisie.

Certains tronçons de routes se trouvent entièrement à l'intérieur d'un même pays ont été indiqués lorsqu'ils font partie intégrante d'une route internationale. Dans ce pays, les vols signalés, effectués sur les tronçons de route à l'intérieur d'un pays par des services exclusivement nationaux ne sont pas indiqués sur la liste.

Le tableau II indique tous les pays du monde par régions et la distance totale en milles parcourue par semaine par les lignes aériennes intérieures, là où des services intérieurs sont exploités. La colonne 4 indique la distance en milles parcourue par semaine au cours des vols non prévus si les délégations ont fourni des renseignements à ce sujet. Dans le cas où aucune indication n'est donnée, il est admis que la Commission 6 inscrira dans la colonne 4 environ 1/3 du nombre de milles parcourus par les services prévus, ou toute autre proportion qui aura été choisie.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No. 71 E/F/S
7 Juin 1948

MASTER INDEX

All place names contained in Table I of this document are listed below in alphabetical order, and the corresponding index numbers of Table I are listed opposite each place name as a ready reference.

o
o o

INDEX PRINCIPAL

Tous les noms de localités figurant dans le Tableau I de ce document sont classés ci-dessous par ordre alphabétique, et les chiffres de référence du Tableau I sont indiqués en regard de chaque localité.

o
o o

INDICE PRINCIPAL

Todos los nombres de lugares enumerados en el Cuadro I de este Documento se dan a continuación por orden alfabético. Los números de índice correspondientes del Cuadro I aparecen al lado de cada nombre de lugar a fin de proporcionar una referencia rápida.

o
o o

A

Aalborg - 1, 65
Abadan - 4
Abercorn - 6
Abidjan - 7
Accra - 7, 10
Addis-Ababa - 16, 17 A
Aden - 16, 22
Ahmedabad - 28
Ajaccio - 30
Akyab - 32
Albertville - 35
Aleppo - 36
Alexandria 39
Algiers - 41
Alma Ata - 54
Amman - 55
Amoy - 60
Amsterdam - 65
Anchorage - 88
Ankara - 91
Annapolis - 94
Antigua - 96
Antofagasta - 99
Antwerp 66
Arad 103
Arequipa - 105
Arica - 99, 105, 108
Armuelles - 109
Aruba - 110
Asmara - 17, 22, 117
Asuncion - 122
Athens - 127
Auckland - 135
Augusta - 138

B

Baghdad - 141
Bahrein Island - 152
Balboa - 156
Balikpapan - 168
Baltimore 169
Bamakao - 170
Bangka - 175
Bangkok - 176
Bangor - 184
Bangui - 185
Barbados - 96, 191
Barcelona (Spain) - 195
Barcelona (Venez.) - 197
Barquisimeto - 200
Barranquilla - 110, 156, 202
Basel - 67, 208
Basra - 4, 152, 213
Bastia - 216
Bata - 217
Batavia - 176, 218
Bathurst - 219
Bathourd - 223
Bauru - 225
Beira - 227
Beirut - 36, 55, 91, 127, 141,231
Belem - 237
Belfast - 243
Belgrade - 244
Belize - 249
Bellingham - 255
Bengasi - 257
Berbérati - 185, 223
Berlin - 258
Bern - 262
Bhuj - 263
Bidon V - 41, 170
Biscarosse - 265
Bissao- 266
Black Bushe - 269
Blantyre - 270
Bloemfontein - 272
Boa Vista - 274
Bobo Dioulasso - 8, 171, 275
Bogota - 202, 276
Bombay - 28, 279
Bone - 42, 284
Bordeaux - 285
Boston - 292
Bowen - 297
Bratislava - 299
Brazzaville - 302
Brindisi - 128, 305
Brisbane - 306
Broken Hill - 310
Brownsville - 312
Brussels - 68, 285, 315
Bucharest - 103, 244, 332
Budapest - 104, 245, 299, 335
Buenos Aires - 122, 337
Buffalo - 345
Bulawayo - 346
Burlington - 350

C

Cabinda - 352
Cabo Jubi - 354
Cairns - 356
Cairo - 5, 17 A, 39, 56, 69, 129,
138, 142, 153, 213, 231,
315, 358, 370 A
Calcutta - 32, 177, 374

Cali - 157, 276, 382
Calvi - 383
Camaguey - 384
Campo Grande - 225, 391
Canton - 60, 176, 393
Canton Island - 396
Capetown - 398
Caracas - 111, 197, 200, 399
Carolina - 94, 237
Casablanca - 43, 286, 406
Catania - 416
Cayenne - 238, 418
Changuinola - 425
Chetumal - 249, 427
Chicago - 428
Chiclayo - 430
Chittagong - 33, 374, 432
Chunya - 433
Cd. Bolivar - 274, 399
Cd. Trujillo - 384, 479
Cleveland - 435
Cloncurry - 436
Cochabamba - 438
Colombo - 279, 440
Colonia - 337
Conakry - 266, 442
Concepcion - 446
Copenhagen - 70, 316, 448
Coquilhatville - 186, 302, 462
Cordoba - 338, 464
Coro - 201, 400, 466
Corpus Christi - 312, 468
Corrientes - 469
Costermansville - 471
Cotonou - 474
Cuenca - 476
Curacao - 112, 401, 419, 477
Curityba - 480
Cutbank/Shelby - 482

D

Dacca - 375, 432, 483
Dacar - 10, 172, 219, 267, 406, 442, 484
Dallas/Fort Worth - 489
Damascus - 143, 232, 358, 491
Danzig - 493
Dar es Salaam - 495
Darwin - 297, 306, 436, 500
David - 158, 505
Deir ez Zor - 37, 506
Delhi - 376, 483, 507
Detroit - 428, 509
Dhahran - 144, 280, 359, 511
Dire Dawa - 18, 23, 515
Djibouti - 19, 24, 515
Dodoma - 516
Douala - 518
Dublin - 243, 317, 521
Duluth - 526

E

Eindhoven - 71, 208, 527
El Adem - 233, 360, 530
El Cayo - 250
Elisabethville - 346, 532
El Paso - 536
Entebbe - 537
Espiritu Santo - 538

F

Fairbanks - 539
Fez - 542
Foochow - 61, 544
Formosa - 123, 469
Fort Archambault - 187, 545
Fort de France - 546
Fort Jameson- 549
Fort Lamy - 545, 550
Fort William - 526, 551
Francistown - 347, 553
Frankfort - 72, 258, 318, 448, 527, 554
Freetown - 220, 563

G

Galena - 539, 565
Gander - 292, 509, 566
Goa - 574
Gatwick - 576
Geita - 577
Geneva - 73, 130, 195, 319, 449, 554, 579
Georgetown - 191, 589
Gibraltar - 591
Glasgow - 450, 521
Golfito - 109, 593
Goma - 471
Goteborg - 1, 451, 594
Gracias - 597
Grand Forks - 599
Grenada - 192, 600
Guadalajara - 602
Guam - 684
Guatemala - 159, 251, 609
Guayaquil - 160, 476, 613

H

H.3 (33° N., 40° E.) - 58, 145
Habana - 113, 252, 385, 402, 616
Haifa - 57, 234, 361, 628
Haiphong - 630
Halifax - 632
Hamburg - 74, 259, 320, 452, 555, 633
Hami - 634
Hamilton - 169, 635
Hankow - 641
Hanoi - 630, 643
Hargeisa - 20, 25, 645
Hasa - 511, 646
Hassetche - 506, 647
Helsinki - 648
Hermosillo - 649
Holguin - 386, 651
Honiara - 659
Hong-Kong - 179, 393, 631, 652
Honolulu - 396, 660
Houston - 468, 665
Hyderabad - 281, 666

I

Ifni - 354
Iguassu Falls - 124, 480
Inhambane - 227, 668
Ipoh - 669
Irumu - 472, 671
Istanbul - 92, 131, 146, 491, 673
Iwakuni - 652

J

Jamnagar - 263, 676
Jersey - 677
Jidda - 362, 679
Johannesburg - 272, 348, 683
Juba - 363, 689
Junagadh - 282, 676
Juneau - 693

K

Kabalo - 696
Kabul - 698
Kamaran Island - 26, 117
Kamechlie - 38, 647
Kankan - 173, 444
Kano - 44, 550, 699
Karachi - 29, 147, 154, 214, 264, 283
377, 507, 512, 673, 704
Karlstad - 594
Kasama - 6, 708
Kassala - 118, 712
Kayes - 174, 484
Keetmanshoop - 398, 713
Kermanshah - 148. 715
Ketchikan - 693, 716
Key West - 616
Khartoum - 119, 364, 689, 712, 717
Kimberley - 273, 683, 724
Kingston - 114, 161, 203, 253, 387,
403, 420, 617, 635, 725
Kismayo - 730
Kisumu - 537, 684, 690, 732
Kongwa - 516, 733
Kota Bharu - 735
Kristiansand - 2, 75, 736
Kuala Lumpur - 669, 735, 738
Kuantan - 738
Kunming - 378, 643, 653, 740
Kuwait - 155, 215
Kwajalein - 604, 660
Kweilin - 394, 641

L

Lae - 741
La Esperanza - 597, 742
Lagos - 11, 45, 303, 474, 518, 699
Lahore, 508, 704, 742
La Paz - 106, 108, 745
Las Palmas - 355, 746
Las Piedras - 115, 466
Leopoldville - 12, 462, 532, 685,
700, 747
Lethbridge - 482
Libenge - 188, 463
Libreville - 13, 519, 749
Liege - 321, 752
Lille - 753
Lilongwe - 549, 755
Lima - 100, 107, 162, 204, 430, 613,
756
Limon - 425, 758
Lisbon - 76, 287, 407, 485, 579, 760,
Liverpool - 522
Lome - 14, 475
London (Can.) - 435, 766
London (England)-77, 209, 262, 288,
322, 365, 453, 492, 523, 528,
556, 580, 595, 633, 674, 753
760, 768
Los Angeles - 661, 784
Lourence Marques - 228, 668, 686, 786
Luanda - 352, 747, 749
Lulagi - 787
Luluabourg - 533, 696, 748
Lusaka - 310, 788
Luxembourg - 210, 323

L (cont'd)

Luxor - 120, 366, 679, 717, 790
Lydda - 59, 132, 149, 235, 367, 513,530 581, 628, 705, 768, 791
Lyon - 46, 408, 796

M

Madras - 440, 666
Madrid - 47, 196, 289, 486, 582, 591, 761, 769, 797
Malakal - 691, 718
Malmo - 454
Managua - 163, 801
Manchester - 78, 524, 754, 804
Manila - 68, 190, 500, 605, 654, 805
Manono - 534, 808
Maracaibo - 116, 205, 277, 404, 467
Marseille - 30, 48, 79, 139, 383, 409, 770, 809
Massena - 816
Maturin - 198, 818
Maun - 553
Mauritius - 819
Mazatlan - 602, 649
Mbeya - 433, 708
Medan - 820
Medellin - 164, 278
Melbourne - 822
Mendoza - 464, 823
Merida - 427, 609, 618, 824
Mexicali - 650, 784
Mexico - 313, 489, 603, 610, 619, 665, 785, 824, 826
Miami - 165, 206, 388, 421, 620, 725,830
Midway Island - 662, 834
Milan - 324, 835
Minneapolis - 88
Mogadiscio - 645, 730
Mombasa - 719, 836
Moncton - 184
Montego Bay - 389, 726
Monterrey - 536, 826, 838
Montevideo - 339, 839
Montreal - 350, 566, 636, 771, 845
Morogoro - 495, 733
Morotali Island - 501, 805, 849
Moscow - 850
Moshi - 851
Mozambique - 853
Mpika - 855
Mukalla - 27
Munich - 557
Musoma - 857
Mwanza - 577, 857

N

Nairobi - 21, 496, 687, 720, 731, 732, 836, 851, 858, 859
Nanking - 642, 861
Naples - 862
Nassau - 621, 637, 727, 830, 845
Natal - 487, 839, 863
Nauru - 659, 867
Ndola - 311, 709, 788, 855
Nduli - 734, 868
New Orleans - 622, 825, 869
New York - 293, 477, 567, 623, 638 772, 831, 846, 870
Niamey - 574, 876
Nice - 49, 216, 325, 583, 877
Nicosia - 40, 93, 133, 150, 236, 368, 629, 791
Nome - 565
Norfolk Island - 135, 880
Noumea - 307, 880, 881

O

Ocotopeque - 883
Okinawa - 606, 885
Oran - 50, 410, 809, 886
Oruro - 438, 745, 892
Oslo - 3, 80, 455, 596, 736, 773, 893
Ottawa - 816, 847, 897
Ouagadougou - 275, 374, 575
Oujda - 542, 886

P

Palembang - 898
Palermo - 898 A
Panama - 624, 756, 899
Paramaribo - 239, 418, 589, 900
Parana - 340, 470, 901
Paris - 51, 81, 211, 269, 290, 326, 369, 411, 456, 525, 558, 576, 584, 677, 752, 762, 774, 792, 796, 797, 804, 810, 877, 881, 903
Parrita - 909
Pelotas - 840, 911
Penang - 670, 820
Perpignan - 888
Peshawar - 698, 912
Philadelphia - 870, 913
Phnom-Penh - 181, 914
Plattsburg - 351, 817
Podgorica - 246, 915

Pointe à Pitre - 546
Pointe Noire - 303, 353, 750
Ponta Pora - 125, 391
Port-au Prince - 290, 422, 651, 728
Port Bell - 721, 916
Port Etienne - 265, 547
Port Gentil - 751
Port Moresby - 356, 538, 741, 787, 849, 867, 917
Porto Alegre - 341, 841, 911, 920
Port-of-Spain - 193, 199, 240, 405, 423, 478, 548, 590, 600, 818, 832, 863, 900, 918, 975
Port Sudan - 121, 680
Praha - 82, 247, 300, 327, 332, 335 457, 559, 775, 903, 922
Prestwick - 83, 458, 568, 776, 893, 928
Puerto Suarez - 392, 932

Q

Quelimane - 229, 853
Quetta - 706, 743, 934
Quito - 382, 614

R

Rabat - 412, 543, 889, 935
Rangoon - 34, 182, 379, 740, 936
Rawalpindi - 744, 912
Recife - 488, 937
Reconquista - 901, 938
Rennes - 678
Resistencia - 126, 938
Reunion Island - 819, 939
Reykjavik - 459, 569, 894, 928
Rio de Janeiro - 95, 241, 342, 842, 864, 937, 940
Riyadh - 514, 646, 681, 941
Robertsfield - 9, 445, 563
Robore - 932, 942
Rockhampton - 308, 943
Rome - 84, 134, 305, 328, 370, 413 416, 585, 675, 763, 777, 793 798, 811, 862, 878, 904, 922, 944

S

Saigon - 380, 644, 655, 914, 947
Salisbury - 230, 270, 349, 535, 602, 786, 789, 859
Salta - 101, 949
St. John (Can.) - 294, 572, 966
St. John's (Leeward Is.) - 967
St. Kitts - 97, 729, 969
St. Lucia - 98, 194, 601, 919, 967
St. Martin - 479, 969
St. Thomas - 953, 968
San Antonio - 490, 827, 838
San Francisco - 663, 951
San Ignacio de Velasco - 446, 952
San Isidro - 593, 909
San Juan - 242, 424, 833, 871, 918, 953
San Jose - 166, 207, 505, 758, 801, 899, 910, 942, 952
San Pedro Sula - 254
San Salvador - 167, 611, 625, 802, 869, 883, 954
Santa Cruz - 439, 447, 746, 933
Santa Isabel - 217
Santa Maria - 295, 570, 639, 764, 778, 872
Santa Rosa - 598, 884
Santiago - 102, 343, 757, 823, 843
Sao Paulo - 226, 344, 481, 844, 865 920, 939
Sault Ste. Marie - 551, 955
Seattle - 89, 255, 540, 694, 716, 956
Seville - 959
Shanghai - 63, 395, 544, 607, 656, 806, 861, 885, 960
Shannon - 85, 296, 329, 560, 571, 586, 779, 873, 905, 923, 929, 962
Shinyanga - 578, 963
Shiwa Ngandu - 710, 856
Singapore - 175, 183, 218, 381, 441, 502, 657, 707, 739, 821 898, 936, 947, 964
Sixaola - 426, 759
Soerabaya - 503, 964
Sofia - 248, 333, 850, 924
Southampton - 140, 812
So. Highlands - 434, 868
Stanleyville - 189, 671, 692
Stavanger - 737, 780, 895, 930
Stockholm - 460, 493, 648, 896, 970
Suva - 136, 397, 881, 971
Swatow - 64, 658
Sydney (Austr.) - 137, 298, 309, 437, 504, 822, 882, 971
Sydney (Can.) - 573, 781, 848, 931, 962
Syracuse - 897

T

Tabora - 517, 711, 860, 963
Taif - 682, 941
Taipeh - 960
Takoradi - 15, 564
Talara - 431, 615
Tampa - 626
Tampico - 314, 828
Tananarive - 497, 854, 939
Tanga - 498, 837, 852, 973
Tangier - 414, 592, 765, 799, 890
935, 959, 974
Tanjung Pinang - 965
Tapachula - 612, 829
Tegucigalpa - 742, 803, 954
Tehran - 151, 370 A, 715, 794, 934, 948
Tetuan - 974
Tihwa - 54, 634
Tirana - 915
Tobago - 975
Tokyo - 90, 961, 976
Toronto - 345, 766, 874, 955,977
Toulouse - 52, 891
Townsville - 357, 917, 943
Trieste - 835, 944
Tripoli - 257, 291, 371, 417,701,
722, 782, 795, 978
Tucuman - 465, 949
Tunis - 31, 53, 86, 284, 330, 372,
587, 702, 813, 879, 898 A,906
945, 978

U

Upington - 713, 724
Usumbura - 35, 473, 672, 697, 808
Uyuni - 892, 950

V

Vaaldam - 979
Valetta - 531, 814, 946
Vancouver - 256, 664, 951, 956
Victoria - 957
Victoria Falls - 916, 979
Vienna - 260, 561, 925
Villa Cisneros - 221, 415, 800,866
Visby - 970, 980

W

Wadi Halfa - 373, 723, 790
Wake Island - 608, 834, 976
Warsaw - 261, 334, 336, 494, 907,
926, 980
Washington - 627, 640, 875, 913
Whitehorse - 541, 695, 958
Windhoek - 714
Windsor - 429, 510, 767, 977
Winnipeg - 552, 599

Y

Yaounde - 190, 224, 520
Yarmouth - 632, 966

Z

Zadar - 981
Zagreb - 301, 981
Zamboanga - 168, 807
Zanzibar - 499, 973
Zigwinchor - 222, 268
Zinder - 703, 876
Zomba - 271, 755
Zurich - 87, 212, 331, 461, 529,
562, 588, 783, 815, 908,
927

TABLE I

SEGMENTS OF INTERNATIONAL ROUTES AND
TRAFFIC DENSITY EXPRESSED IN NUMBER OF FLIGHTS PER WEEK
(as of June 1, 1948)

TRONCONS DE ROUTES INTERNATIONALES
ET DENSITE DU TRAFIC EXPRIMES EN NOMBRE DE VOLS PAR SEMAINE
(au 1er Juin, 1948)

SECCIONES DE RUTAS INTERNACIONALES Y VOLUMEN
DEL TRAFICO EN FUNCION DEL NUMERO DE VUELOS POR SEMANA
(hasta el 1 de junio de 1948)

1	2	3	4	5	6	7
Index Number	Route Segments	Miles	Airlines & number of scheduled flights	Total scheduled flights	Number of non-scheduled flights	
Nombre indice	Tronçons de route	Milles	Lignes aériennes de vols réguliers	Total de vols réguliers	Nombre de vols non-réguliers	
Numero en el indice	Secciones de ruta	Millas	Companias de aviación y numero de vuelos regulares	Total de vuelos regulares	Número de vuelos no regulares	
1	Aalborg (Den) Goteborg	86	SAS-14, KLM 6	20		
2	Kristiansand	108	SAS-14	14		
3	Oslo	206	SAS-14	14		
4	Abadan (Iran) Basra	75	BOAC-2	2		
5	Cairo	575	BOAC-2	2		
6	Abercorn (N.Rhod.) Kasama	92	CAAC-2	2		
7	Abidjan (Fr.W. Af.) Accra	260	Air-France-8	8		
8	Bobo Dioulasso	424	Air-France-4	4		
9	Robertsfield (Lb.)	446	Air-France-8	8		
10	Accra (Go.Cst.) Dakar	1338	PAA-4	4		
11	Lagos	253	BOAC-12	12		
12	Leopoldville	1271	PAA-4	4		

1	2	3	4	5	6	7
13 Accra (Cont'd)	Libreville	754	TAP-1	1		
14	Lome (Fr.Togo)	109	Air-France-8	8		
15	Takoradi (Go.Cst.)	118	BOAC-2 TAP-1	3		
16 Addis-Ababa (Eth.)	Aden	489	EAL-1 BOAC-2	3		
17	Asmara	432	EAL-4 BOAC-2	6		
17A	Cairo	1600	Ethiopian Airways -2	2		
18	Dire Dawa	213	EAL-12	12		
19	Djibouti	337	Air-France-1 EAL-6 BOAC-2	9		
20	Hargeisa	362	BOAC-4	4		
21	Nairobi	727	EAL-1	1		
22 Aden (Aden)	Asmara	429	BOAC-2	2	2(Fr.)	
23	Dire Dawa	308	EAL-10	10		
24	Djibouti (Fr.Somlnd)	153	EAL-4 BOAC-2	6	2(Fr.)	
25	Hargeisa	239	BOAC-2 Clairway-2	4		
26	Kamaran Island	226	BOAC-2	2		
27	Mukalla(Aden)	295	EAL-1	1		
28 Ahmedabad(India)	Bombay	275	Air-India-14	14		
29	Karachi	369	Air-India-14	14		
30 Ajaccio(Cors.)	Marseille	193	Air-France-16	16		
31	Tunis(Tun.)	355	Air-France-4	4		
32 Akyab(Burma)	Calcutta	330	Orient-14	14		
33	Chittagong	170	Orient-14	14		
34	Rangoon	313	Orient-14	14		
35 Albertville (Bel.Congo)	Usumbura (Ru.Ur.)	175	Air-Congo-4	4		
36 Aleppo (Syr.)	Beirut	186	Syrian-4	4		
37	Deir ez Zor	175	Syrian-1	1		
38	Kamechlie(Syr.)	236	Syrian-3	3		
39 Alexandria(Egy.)	Cairo	125	Misr-2	2		
40	Nicosia (Cyp.)	325	Misr-2	2		

1	2	3	4	5	6	7
41 Algiers(Alg.)	Bidon V	1000	Transsaharienne-1	1	1 (Fr.)	
42	Bone	255	Air-France-11	11		
43	Casablanca	687	Tropicaux-1 Air-France-6	7		
44	Kano	1698	Air-France-4	4	1 (Fr.)	
45	Lagos	2066	Air-France-2	2		
46	Lyon (Fr.)	625	Air-France-4	4		
47	Madrid	453	TWA-2	2		
48	Marseille	466	Air-France-14	14	10(Fr.)	
49	Nice	700	Air-France-4	4		
50	Oran	230	Air Atlas-6 Air-France-4,TAI-1	11		
51	Paris	844	Air-France-26, TAI-3	29	14 (Fr.)	
52	Toulouse (Fr.)	489	Air-France-6	6		
53	Tunis	388	Air-France-6,TWA-2, Tropicaux-1	9		
54 Alma Ata (U.S.S.R.)	Tihwa (China)	526	Hamiata-2	2		
55 Amman (Tr.Jor.)	Beirut	136	Arab Airways-8	8		
56	Cairo	303	Arab Airways-2	2		
57	Haifa	85	Arab Airways-4	4		
58	H.3 (33°N.,40°E)	232	Arab Airways-2	2		
59	Lydda	63	Arab Airways-4	4		
60 Amoy (China)	Canton	318	CNAC-4	4		
61	Foochow	135	CNAC-4	4		
62	Manila	716	CNAC-4	4		
63	Shanghai	600	CNAC-4	4		
64	Swatow (China)	119	CNAC-2	2		
65 Amsterdam(Neth.)	Aalborg	355	KLM-6	6		
66	Antwerp (Belg.)	85	KLM-12	12		

1	2	3	4	5	6	7
67 Amsterdam (Cont'd)	Basel	355	KLM-6, Swissair-10	16		
68	Brussels	101	SAS-6, KLM-26, SABENA-14	46		
69	Cairo	2032	KLM-12	12		
70	Copenhagen	394	SAS-14, BEA-2, KLM-14	30		
71	Eindhoven	69	KLM-12	12		
72	Frankfort	229	AOA-18, CSA-2	20		
73	Geneva	429	KLM-12	12	1 (Nor.)	
74	Hamburg	232	KLM-6	6		
75	Kristiansand	425	SAS-6, KLM-6	12		
76	Lisbon	1155	KLM-4	4		
77	London	232	BEA-14, KLM-98	112		
78	Manchester	303	ALT-4, KLM-6	10		
79	Marseille	627	KLM-2	2		
80	Oslo	568	KLM-6	6	1 (Nor.)	
81	Paris	264	Air-France-12, KLM-28	40		
82	Praha	436	CSA-12, KLM-14	26		
83	Prestwick	443	KLM-24	24		
84	Rome	800	KLM-18	18		
85	Shannon	578	AOA-18	18		
86	Tunis	1099	KLM-4	4		
87	Zurich(Switz,)	380	KLM-14, Swissair-14	28		
88 Anchorage (Alsk.)	Minneapolis (US)	2515	Northwest-6	6		
89	Seattle	1448	Northwest-14	14		
90	Tokyo (Jap.)	3476	Northwest-6	6		
91 Ankara (Turk.)	Beirut	441	MEA-2	2		
92	Istanbul	214	SAS-2, Air-France-2 BEA-2, BOAC-2, CSA-2, MEA-2	12		
93	Nicosia	330	BOAC-4	4		
94 Annapolis (Braz.)	Carolina (Braz.)	620	Aerovias Brasil-4	4		

1	2	3	4	5	6	7
95 Annapolis (Cont'd)	Rio de Janeiro	584	Aerovias Brasil-4	4		
96 Antigua (Leeward Is.)	Barbados	309	BIA-4	4		
97	St. Kitts	63	BIA-6	6		
98	St. Lucia (Windward Is.)	226	BIA-2	2		
99 Antofagasta (Chile)	Arica	344	PANAGRA-4	4		
100	Lima	899	PIA-4, PANAGRA-8, BSAA-2, Skyways-2	16		
101	Salta	330	PANAGRA-2, ZONDA-12 LAN-12	26		
102	Santiago(Chile)	696	PIA-4, PANAGRA-8, BSAA-2, Skyways-2	16		
103 Arad (Rum.)	Bucharest	262	MASZOVLET-2, TARS-2	4		
104	Budapest	141	MASZOVLET-2, PARS-2	4		
105 Arequipa (Peru)	Arica	172	PANAGRA-8	8		
106	La Paz	225	PANAGRA-8	8		
107	Lima(Peru)	468	PANAGRA-18	18		
108 Arica(Chile)	La Paz	196	PANAGRA-6	6		
109 Armuelles(Pan.)	Golfito	34	LACSA-4	4		
110 Aruba (Cur.)	Barranquilla	340	KLM-6	6		
111	Caracas	240	KLM-4	4		
112	Curacao	77	KLM-66	66		
113	Habana	1100	KLM-4	4		
114	Kingston	587	KLM-10	10		
115	Las Piedras	55	LAV-4	4		
116	Maracaibo (Venez.)	168	KLM-14	14		
117 Asmara(Erit.)	Kamaran Island	240	BOAC-2	2		
118	Kassala	163	Sudan-2	2		
119	Khartoum	423	BOAC-2	2		
120	Luxor	825	EAL-4	4	2 (Fr.)	
121	Port Sudan (A-E.Sud.)	318	BOAC-4	4		
122 Asuncion (Parag.)	Buenos Aires	651	ALFA-2	2		
123	Formosa (Arg.)	74	ALFA-4	4		

1	2	3	4	5	6	7
124 Asuncion (Cont'd)	Iguassu Falls	187	PAB-2	2		
125	Ponta Pora	228	PAB-2	2		
126	Resistencia (Arg.)	178	ALFA-2	2		
127 Athens (Gr.)	Beirut	713	IRANAIR-2, MEA-2	4		
128	Brindisi	358	SAS-8, Air-France-4	12		
129	Cairo	695	Air-France-1, CSA-2, TWA-18, KLM-4	25	1 (Nor.)	
130	Geneva	1057	Swissair-2	2		
131	Istanbul	345	SAS-6, Air-France-2, BEA-4, CSA-2, DHY-2, Swissair-2	20		
132	Lydda	753	CSA-2, TWA-2	4		
133	Nicosia	569	Air-France-2, BOAC-2, SAS-2	6		
134	Rome	650	BEA-20, BOAC-2, CSA-6 IRANAIR-2, MEA-2, TWA-20 KLM-4, ALI-2, Air-France-2	60	1 (Nor.) 1 (NZ)	
135 Auckland (N.Z.)	Norfolk Isl.	610	NZNAC-2	2		
136	Suva	1329	BCPA-1, PAA-2, NZNA-6	9	4 (US)	
137	Sydney(Austr.)	1340	TEA-14, BOPA-2	16		
138 Augusta (Sic.)	Cairo	1047	BOAC-12	12		
139	Marseille	729	BOAC-10	10		
140	Southampton	1300	BOAC-8	8		
141 Baghdad(Iraq)	Beirut	504	CGT-2 IRANAIR-4 MEA-4	10		
142	Cairo	807	KLM-4, Irak-3	7		
143	Damascus	469	Iraqi-2 Syrian-3, Misr-4	9		
144	Dhahran	580	Syrian-1	1		
145	H.3(33°N.,40°E)	265	Arab Airways-2	2		
146	Istanbul	1400	KLM-2	2		

1		2	3	4	5	6	7
147	Baghdad (Cont'd)	Karachi	1493	KLM-4	4		
148		Karmanshah	175	Iranian State-4	4		
149		Lydda	561	BOAC-2 IRANAIR-2 Iraqi-4 Misr-4 Air-France-2	14 2		
150		Nicosia	625	BOAC-2	2		
151		Tehran(Iran)	423	Air-France-2, BOAC-2, IRANAIR-6, Iraqi-2, KLM-2, Misr-4	18		
152	Bahrein Island	Basra	347	BOAC-6	6		
153		Cairo	1210	BOAC-4	4	56 (UK)	
154		Karachi	1042	BOAC-6	6	50 (UK)	
155		Kuwait	275	BOAC-4	4		
156		Barranquilla	351	PAA-28	28		
157		Cali	436	PANAGRA-14	14		
158		David	201	PAA-14	14		
159		Guatemala	838	PAA-7	7		
160		Guayaquil	770	PANAGRA-8	8		
161		Kingston	647	PAA-14	14		
162		Lima	1468	PANAGRA-6	6		
163		Managua	500	PAA-14	14		
164		Medellin(Col.)	332	AVIANCA-4, UMCA-14,	18		
165		Miami	1166	PAA-14	14		
166		San Jose(C.R.)	318	PAA-14	14		
167		San Salvador	724	PAA-7	7		
168	Balikpapan (Borneo)	Zamboanga(Phil.)	780	KLM-2	2		
169	Baltimore (U.S.)	Hamilton	817	BOAC-6	6		
170	Bamako (Fr.W.Af.)	Bidon V	937	Transsaharienne-1	1	1 (Fr.)	
171		Bobo Dioulasso	217	Air-France-2	2	1 (Fr.)	
172		Dakar	625	Air-France-4	4	1 (Fr.)	
173		Kankan (Fr.W.Af.)	200	Air-France-2	2		

1	2	3	4	5	6	7
174	Bamako(Cont'd)	Kayes (Fr.W.Af.)	256	Air-France-2	2	
175	Bangka (Neth.Indies)	Singapore	377	KLM-2	2	
176	Bangkok (Siam)	Batavia	1454	KLM-12	12	
177		Calcutta	1001	KLM-16, PAA-2,	18	1 (Nor.)
178		Canton	1100	KLM-2	2	
179		Hong Kong	1065	BOAC-6, Cathay Pacific-2 POA Siam-4, CNAC-2	14	1 (Nor.)
180		Manila	1366	PAA-2	2	
181		Phnom-Penh	327	Air-France-1	1	
182		Rangoon	363	BOAC-4	4	
183		Singapore	890	BOAC-2, Cathay Pacific-2 KLM-2, POA SIAM-2	8	
184	Bangor (U.S.)	Moncton(Can.)	221	Northeast-14	14	
185	Bangui (Fr.Equat.Af.)	Berberati (Fr.Equat.Af.)	197	Air-France-2	2	
186		Coquilhatville	302	Air-France-2	2	1 (Fr.)
187		Fort Archambault	329	Air-France-2	2	1 (Fr.)
188		Libenge (Bel.Congo)	52	SABENA-2	2	
189		Stanleyville (Bel.Congo)	536	SABENA-2	2	
190		Yaounde	475	Air-France-2	2	
191	Barbados	Georgetown	455	BIA-2	2	
192		Grenada	161	BIA-2	2	
193		Port-of-Spain	208	BIA-24	24	
194		St. Lucia	104	BIA-4	4	
195	Barcelona (Sp.)	Geneva	386	Iberia-6, Swissair-4,	10	
196		Madrid	308	Iberia-6, Swissair-2	8	

1	2	3	4	5	6	7
197	Barcelona (Venez.)	Caracas	164	Air-France-1, LAV-14, PAA-28	43	
198		Maturin	107	LAV-14, PAA-14	28	
199		Port-of-Spain	224	Air-France-1	1	
200	Barquisimeto (Venez.)	Caracas	162	LAV-4	4	
201		Coro	95	LAV-4	4	
202	Barranquilla (Col.)	Bogota	428	AVIANCA-2	2	
203		Kingston	503	BSAA-2, PAA-14	16	
204		Lima	1598	BSAA-2	2	
205		Maracaibo	215	PAA-28, Air-France-1	29	
206		Miami	1068	AVIANCA-2	2	
207		San Jose	626	KLM-4	4	
208	Basel (Switz.)	Eindhoven	300	KLM-12	12	
209		London	441	Swissair-20, BEA-2	22	
210		Luxembourg	158	SABENA-12	12	
211		Paris	247	Air-France-12	12	
212		Zurich (Switz.)	49	Swissair-20	20	

1	2	3	4	5	6	7
213 Basra (Iraq)	Cairo	990	Air-France-4, BOAC-18 KLM-12	34	2 (Fr.)	
214	Karachi	1263	Air-France-4, KLM-12, BOAC-10	26	2 (Fr.)	
215	Kuwait (Kuwait)	78	Iraqi-6, BOAC-4	10		
216 Bastia (Cors.)	Nice	130	Air-France-24	24		
217 Bata (Rio Muni)	Santa Isabel (Fern.Po)	149	Iberia-4	4		
218 Batavia (Neth.Indies)	Singapore	558	KLM-12	12		
219 Bathurst (Gam.)	Dakar	101	BOAC-4, Air-France-2	6		
220	Freetown	416	BOAC-4, TAP-1	5		
221	Villa Cisneros (Rio de Oro)	743	TAP-1	1		
222	Zigwinchor (Fr.W-Af.)	54	Air-France-2	2		
223 Batouri (Cam.)	Berberati	92	Air-France-2	2		
224	Yaounde (Cam.)	204	Air-France-2	2		
225 Bauru (Braz.)	Campo Grande	383	PAB-2	2		
226	Sao Paulo (Braz.)	176	PAB-2	2		
227 Beira (Moz.)	Inhambane	279	DETA-2	2		
228	Lourenco Marques	444	Air-France-1	1		
229	Quelimane (Moz.)	191	Air-France-1	1		
230	Salisbury (S.Rhod.)	281	CAAC-2 DETA-2	4		

1	2	3	4	5	6	7
231 Beirut (Leb.)	Cairo	362	CGT-6, IRANAIR-2, MEA-8, Misr-48, Lebanon-3	63	6 (Egy.)	
232	Damascus	51	Iraqi-2, MEA-28, Syrian-4	34		
233	El Adem	730	BOAC-2	2		
234	Haifa	81	MEA-10	10		
235	Lydda	138	BOAC-2, MEA-10	12		
236	Nicosia	150	MEA-10, Misr-6	16		
237 Belem (Braz.)	Carolina	410	Aerovias Brasil-4	4		
238	Cayenne	507	PAA-6	6		
239	Paramaribo	664	Aerovias Brasil-4	4		
240	Port-of-Spain	1212	PAA-12	12		
241	Rio de Janeiro	1524	PAA-32	32		
242	San Juan	1823	PAA-14	14		
243 Belfast (N.Ire.)	Dublin	84	ALT-24	24		
244 Belgrade (Yug.)	Bucharest	280	JUSTA-2, TARS-2	4		
245	Budapest	350	LOT-2	2		
246	Podgorica	171	JAT-6	6		
247	Praha	460	CSA-4, JAT-4	8		
248	Sofia	175	JUSTA-2, BVS-2	4	2 (Bulg.)	
249 Belize (Brit-Hond.)	Chetumal	68	TAMSA-4	4		
250	El Cayo (Brit.Hond.)	60	TACA de Honduras-4	4		
251	Guatemala	248	TACA El Salvador-8	8		
252	Habana	530	TACA El Salvador-8	8		

1	2	3	4	5	6	7
253 Belize (Cont'd)	Kingston	741	BIA-2	2		
254	San Pedro Sula (Hond.)	138	TACA de Honduras-4	4		
255 Bellingham (U.S.)	Seattle	88	United-28	28		
256	Vancouver(Can.)	40	United-28	28		
257 Bengasi (Libya)	Tripoli	400	Air-France-3	3		
258 Berlin (Ger.)	Frankfort	269	AOA-4	4		
259	Hamburg	154	BEA-16	16		
260	Vienna	320	BEA-4	4		
261	Warsaw (Pol.)	318	LOT-2	2		
262 Bern (Switz.)	London	450	Swissair-6	6		
263 Bhuj (India)	Jamnagar	66	ASI-14	14		
264	Karachi	192	ASI-14	14		
265 Biscarosse (Fr.)	Port Etienne (Fr.W.Afr.)	1897	Air-France-1	1		
266 Bissao (Port.Gui.)	Conakry	250	Air-France-2	2		
267	Dakar	250	Air-France-2	2		
268	Zigwinchor	54	Air-France-2	2		
269 Blackbushe (U.K.)	Paris	211	TAI-2	2		
270 Blantyre (Nyasa)	Salisbury	307	CAAC-12	12		
271	Zomba (Nyasa)	33	CAAC-4	4		
272 Bloemfontein (U.of S.Af.)	Johannesburg	230	SAA-2	2		
273	Kimberley	102	SAA-2	2		
274 Boa Vista (Braz.)	Cd.Bolivar (Venez.)	412	LAV-2	2		
275 Bobo Dioulasso (Fr.W.Af.)	Ouagadougou (Fr.W.Af.)	204	Air-France-2	2	1 (Fr.)	
276 Bogota (Col.)	Cali	200	AVIANCA-4	4		
277	Maracaibo	443	TACA de Venezuela -6	6		
278	Medellin	170	AVIANCA-4	4		

1	2	3	4	5	6	7
279 Bombay (India)	Colombo	957	BOAC-2	2	25 (UK)	
280	Dhahran	1533	TWA-4	4		
281	Hyderabad	384	Air-India-14	14		
282	Junagadh (India)	236	ASI-14	14		
283	Karachi	549	Air India-14, BOAC-2, TWA-4	20	25 (UK)	
284 Bone (Alg.)	Tunis	133	Air-France-11	11		
285 Bordeaux (Fr.)	Brussels	500	SABENA-2	2		
286	Casablanca	858	Air-France-2, TAI-1	3		
287	Lisbon	595	BEA-10, SABENA-2, Air-France-2	14		
288	London	466	BEA-22, BOAC-4	26		
289	Madrid	341	BEA-14	14		
290	Paris	300	TAI-1	1		
291	Tripoli	1106	BOAC-27	27		
292 Boston(U.S.)	Gander	916	AOA-6, PAA-6, TWA-8, Air-France-2	22		
293	New York	184	AOA-8, PAA-11, TWA-8, Air-France-2	29		
294	St. John (Can.)	319	TCA-14	14		
295	Santa Maria (Azores)	2444	PAA-5	5		
296	Shannon	2897	AOA-2	2		
297 Bowen (Austr.)	Darwin	1273	BOAC-6	6		
298	Sydney	1062	BOAC-6	6		
299 Bratislava (Czech.)	Budapest	98	CSA-6, MASZOVLET-4	10		
300	Praha	183	CSA-10, JAT-4, MASZOVLET-4	18		
301	Zagreb (Yugos.)	168	CSA-4, JAT-4	8		

1	2	3	4	5	6	7
302	Brazzaville (Fr.Equat.Af.)	Coquilhatville	364	Air France-3	3	1 (Fr.)
303		Lagos	1109	Air France-2	2	
304		Pointe Noire	235	Air-France-4	4	
305	Brindisi (It.)	Rome	293	SAS-8, Air France-4	12	
306	Brisbane (Austr.)	Darwin	1750	QEA-6	6	
307		Noumea	950	QEA-6	6	
308		Rockhampton	330	QEA-6	6	
309		Sydney	454	QEA-3	3	
310	Broken Hill (N.Rhod.)	Lusaka	65	CAAS-6	6	
311		Ndola (N.Rhod.)	100	CAAC-6	6	
312	Brownsville (U.S.)	Corpus Christi	129	PAA-14	14	
313		Mexico	460	PAA-14	14	
314		Tampico (Mex.)	251	PAA-14	14	
315	Brussels (Belg.)	Cairo	1938	SABENA-3	3	
316		Copenhagen	488	SABENA-6, SAS-14	20	
317		Dublin	484	ALT-4, SABENA-4	8	
318		Frankfort	192	PAA-14, BEA-10	24	
319		Geneva	331	SABENA-12	12	
320		Hamburg	295	SABENA-4	4	
321		Liège	50	SABENA-14	14	
322		London	218	BEA-42, SABENA-77, PAA-14	133	

1	2	3	4	5	6	7
323 Brussels (Cont'd)	Luxembourg	116	SABENA-36	36		
324	Milan	436	SABENA-6	6		
325	Nice	511	SABENA-12	12		
326	Paris	159	Air France-14, SABENA-38	52		
327	Praha	435	BEA-12, CSA-4, SABENA-6	22		
328	Rome	727	SABENA-1, AVIOLINEE-4	5		
329	Shannon	587	PAA-8, SABENA-4	12		
330	Tunis	1009	SABENA-10	10		
331	Zurich	309	SABENA-18, Swissair-14	32		
332 Bucharest (Rum.)	Praha	665	CSA-2, TARS-2	4		
333	Sofia	160	TARS-2, BVS-2	4	2 (Bulg.)	
334	Warsaw	580	LOT-2	2		
335 Budapest (Hung.)	Praha	275	MASZOVLET-2	2		
336	Warsaw	342	LOT-2	2		
337 Buenos Aires (Arg.)	Colonia (Urug.)	37	CAUSA-12	12		
338	Cordoba	398	FAMA-4, ZONDA-14, PANAGRA-6	24		
339	Montevideo	154	ALFA-20, Air France-4 BSAA-4, KLM-4, CAUSA-18 IBERIA-4, SAS-4, PAA-32	90		
340	Parana	230	ALFA-6	6		
341	Porto Alegre	542	Cruzeiro-6, FAMA-6	12		
342	Rio de Janeiro	1238	BSAA-4, Cruzeiro-4, FAMA-10, ALI-1	19		

1	2	3	4	5	6 . 7
343 Buenos Aires (Cont'd)	Santiago (Chile)	699	BSAA-2, FAMA-14, LAN-14, PANAGRA-14	44	
344	Sao Paulo	1051	BSAA-2	2	
345 Buffalo (U.S.)	Toronto	69	American-42	42	
346 Bulawayo (S.Rhod.)	Elisabethville	580	SABENA-2	2	
347	Francistown	104	CAAC-2	2	
348	Johannesburg	392	CAAC-8, SAA-6, SABENA-2	16	
349	Salisbury	235	CAAC-8, SAA-6	14	
350 Burlington (U.S.)	Montreal	75	Colonial-27, Northeast-28	55	
351	Plattsburg	24	Colonial-14	14	
352 Cabinda (Ang.)	Luanda (Ang.)	233	DTA-2	2	
353	Pointe Noire	56	DTA-2	2	
354 Cabo Jubi (Rio de Oro)	Ifni (Ifni)	196	Iberia-2	2	
355	Las Palmas	150	Iberia-2	2	
356 Cairns (Austr.)	Port Moresby (N.G.)	524	QEA-6	6	
357	Townsville (Austr.)	377	QEA-6	6	
358 Cairo (Egy.)	Damascus	375	Misr-8, Syrian -3	11	
359	Dhahran	1172	TWA-1	1	
360	El Adem	456	BOAC-18	18	
361	Haifa	294	MEA-4, Misr-6	10	
362	Jidda	776	Saudi Arabian-4, Seoudian-1	5	
363	Juba	1730	SABENA-1	1	
364	Khartoum	1005	Air-France-2, BOAC-20, SABENA-1	23	29 (28-UK, 1-Nor)
365	London	2218	BOAC-6	6	

1	2	3	4	5	6	7
366	Cairo (Cont'd)	Luxor	314	BOAC-5, EAL-4	9	2 (Fr.)
367		Lydda	243	Air France-3, IRANAIR-2, Iraqi-4, MEA-8, Misr-38, Swissair-2, TWA-11	68	
368		Nicosia	366	BOAC-4, Misr-4	8	
369		Paris	2007	Air France-4	4	1 (Fr.)
370		Rome	1324	KLM-4, PAB-2, SABENA-1, TWA-4, Air-France-1, ALI-2	14	1 (Nor.)
370 A		Teheran	1200	Iran-Airways-1	1	
371		Tripoli	1086	BOAC-20	20	84 (UK)
372		Tunis	1305	Air France-4, TWA-2	6	2 (Fr.)
373		Wadi Halfa (A.-E.Sud)	547	BOAC-3	3	
374	Calcutta (India)	Chittagong	220	Orient-14	14	
375		Dacca	150	Orient-28	28	
376		Delhi	822	BOAC-6, INA-14, PAA-4	24	
377		Karachi	1357	Air France-4, BOAC-12, KLM-16, PAA-2, QEA-3	37	27(25-UK, 2-Fr.)
378		Kunming(China)	920	CNAC-2	2	
379		Rangoon	639	BOAC-6, CNAC-2, INA-4	12	25(UK)
380		Saigon	1446	Air France-4	4	2 (Fr.)
381		Singapore	1802	QEA-3, BOAC-3	6	
382	Cali (Col.)	Quito (Ec.)	287	AVIANCA-8, PINAGRA-14	22	
383	Calvi (Cors.)	Marseille	189	Aigle Azur-6	6	
384	Camaguey(Cuba)	Cd.Trujillo	557	PAA-14	14	
385		Habana	310	Aerovias "Q"-4	4	
386		Holguin	111	Aerovias "Q"-4	4	
387		Kingston	247	PAA-28	28	
388		Miami	336	PAA-60	60	
389		Montego Bay (Jam.)	206	PAA-6	6	

1	2	3	4	5	6	7
390	Camaguey (Cont'd)	Port-au-Prince (Haiti)	412	PAA-12	12	
391	Campo Grande (Braz.)	Ponta Pora (Braz.)	157	PAB-2	2	
392		Puerto Suarez	230	PANAGRA-4	4	
393	Canton(China)	Hong-Kong	82	CNAC-6	6	
394		Kweilin (China)	255	CNAC-2	2	
395		Shanghai	750	KLM-2	2	
396	Canton Island	Honolulu	1911	BCPA-4, PAA-6	10	9 (US)
397		Suva	1271	BCPA-4, PAA-6	10	9 (US)
398	Capetown (U.of S.Af.)	Keetmanshoop	475	SAA-6	6	
399	Caracas (Venez.)	Cd. Bolivar	289	LAV-2	2	
400		Coro	188	PAA-14	14	
401		Curacao	168	KLM-24, PAA-30	54	
402		Habana	1330	LAV-6	6	
403		Kingston	823	BSAA-4	4	
404		Maracaibo	312	LAV-14, PAA-14, TACA de Venezuela-6, Air France-1	35	
405		Port-of-Spain	389	Air-France-1, BSAA-2, PAA-2	5	
406	Casablanca (Mor.)	Dakar	1526	Air France-10, KLM-4, ALI-1	15	3 (Fr.)
407		Lisbon	372	Air France-2, TAP-1	3	
408		Lyon	1100	Air France-4, TAI-1	5	
409		Marseille	963	Air France-6	6	1 (Fr.)
410		Oran	421	Air France-6	6	1 (Fr.)
411		Paris	1176	Air France-24, TAI-2	26	10 (Fr.)
412		Rabat	60	Air Atlas-12	12	2 (Fr.)
413		Rome	1260	KLM-4, ALI-1	5	
414		Tangier	176	Aero Portuguesa-2	2	

1	2	3	4	5	6	7
415 Casablanca (Cont'd)	Villa Cisneros	874	TAP-1	1		
416 Catania (Sic.)	Rome	331	ALITALIA-6	6		
417	Tripoli	346	ALITALIA-6	6		
418 Cayenne (Fr.Gui.)	Paramaribo	200	PAA-6, Air France-1	7		
419 Cd.Trujillo (Dom.Rep.)	Curacao	442	KLM-4 PAA-29	33		
420	Kingston	447	BIA-2	2		
421	Miami	836	Aerovias Brazil-4 PAA-2	6		
422	Port-au-Prince	160	KLM-4, PAA-14	18		
423	Port-of-Spain	782	Aerovias Brazil-4 BIA-2	6		
424	San Juan	249	PAA-29	29		
425 Changuinola (Pan.)	Limon	56	TACA de Costa Rica-2	2		
426	Sixaola (C.R.)	16	TACA de Costa Rica-2	2		
427 Chetumal (Mex.)	Merida	186	TAMSA-4	4		
428 Chicago (U.S.)	Detroit	219	TWA-4	4		
429	Windsor (Can.)	242	TCA-28	28		
430 Chiclayo (Peru)	Lima	415	PANAGRA-14	14		
431	Talara (Peru)	182	PANAGRA-14	14		
432 Chittagong (E.Pak.)	Dacca	140	Orient-14	14		
433 Chunya (Tan.)	Mbeya (Tan.)	26	EAAC-2	2		
434	So.Highlands (Tan.)	125	EAAC-2	2		

1	2	3	4	5	6	7
435 Cleveland(U.S.)	London (Can.)	112	TCA-14	14		
436 Cloncurry (Austr.)	Darwin	865	Cathay Pacific-2	2		
437	Sydney	1250	Cathay Pacific-2	2		
438 Cochabamba (Bol.)	Oruro (Bol.)	78	PANAGRA-10	10		
439	Santa Cruz	194	PANAGRA-10	10		
440 Colombo (Cey.)	Madras (India)	399	Air India-14	14		
441	Singapore	1750	BOAC-2	2	5)UK)	
442 Conakry (Fr.W.Af.)	Dakar	434	Air France-6	6		
443	Freetown	92	Air France-6	6		
444	Kankan	275	Air France-2	2		
445	Robertsfield	275	Air-France-2	2		
446 Concepcion (Bol.)	San Ignacio de Velasco	78	PANAGRA-4	4		
447	Santa Cruz (Bol.)	129	PANAGRA-4	4		
448 Copenhagen (Den.)	Frankfort	418	SAS-30	30		
449	Geneva	709	SAS-4	4		
450	Glasgow (U.K.)	674	BEA-6	6		
451	Goteborg	147	SAS-42	42		
452	Hamburg	182	SAS-14	14		
453	London	600	BEA-14, SAS-20	34		
454	Malmo	23	SAS-168	168		
455	Oslo	322	CSA-2, SAS-28	30		
456	Paris	656	SAS-20	20		
457	Praha	394	CSA-8, SAS-14	22		
458	Prestwick	674	AOA-2, Iceland Airways-2, SAS-8	12		

1	2	3	4	5	6	7
459 Copenhagen (Cont'd.)	Reykjavik	1335	AOA-4	4	2(Ice.)	
460	Stockholm	325	AOA-6, BEA-14, CSA-4, KLM-14 SAS-78, Swissair-4	120		
461	Zurich	597	Swissair-4	4		
462 Coquilhatville (Bel.Congo)	Leopoldville	369	SABENA-2	2		
463	Libenge	251	SABENA-2	2		
464 Cordoba (Arg.)	Mendoza	291	ZONDA-7	7		
465	Tucuman (Arg.)	316	PANAGRA-6, FAMA-4, ZONDA-7	17		
466 Coro (Venez.)	Las Piedras	43	LAV-4	4		
467	Maracaibo	142	PAA-14	14		
468 Corpus Christi (U.S.)	Houston	185	PAA-14	14		
469 Corrientes (Arg.)	Formosa	99	ALFA-4	4		
470	Parana	312	ALFA-4	4		
471 Costermansville (Bel.Congo)	Goma(Bel.Congo)	65	Air Congo-4	4		
472	Irumu(Bel.Congo)	284	SABENA-2	2		
473	Usumbura	78	Air Congo-4 SABENA-6	10		
474 Cotonou (Fr.W.Af.)	Lagos	68	Air-France-4	4		

1	2	3	4	5	6	7
475	Cotonou (Cont'd)	Lome	80	Air France-4	4	
476	Cuenca (Ec.)	Guayaquil	70	AVIANCA-4	4	
477	Curacao	New York	1977	KLM-4	4	
478		Port-of-Spain	514	KLM-10	10	
479		St. Martin (Cur.)	555	KLM-2	2	
480	Curityba (Braz.)	Iguassu Falls	333	PAB-2	2	
481		Sao Paulo	204	PAB-2	2	
482	Cutbank/Shelby (U.S.)	Lethbridge (Can.)	72	Western-14	14	
483	Dacca (E.Pak.)	Delhi	870	Orient-14	14	
484	Dakar (Fr.W.Af.)	Kayes	378	Air France-2	2	
485		Lisbon	1739	BSAA-8, KLM-4 PAA-4, PAB-6, SAS-4	26	
486		Madrid	1980	FAMA-4	4	
487		Natal	1870	BSAA-8, FAMA-2, KLM-4	14	
488		Recife	1993	Air France-4, FAMA-2, PAB-6, SAS-4, ALI-1	17	
489	Dallas/Ft.Worth (U.S.)	Mexico	940	American-7	7	
490		S.Antonio(U.S.)	250	American-21	21	
491	Damascus (Syr.)	Istanbul	660	PAA-1	1	
492		London	2216	PAA-1	1	
493	Danzig (Pol.)	Stockholm	350	LOT-4	4	
494		Warsaw	250	LOT-4	4	
495	Dar es Salaam (Tan.)	Morogoro (Tan.)	113	EAAC-4	4	
496		Nairobi	415	BOAC-2 Air France-2	4	

1	2	3	4	5	6	7
497 Dar es Salaam (Cont'd)	Tananarive (Mad.)	980	Air France-2	2		
498	Tanga	117	EAAC-10	10		
499	Zanzibar(Zanz.)	48	EAAC-22	22		
500 Darwin (Austr.)	Manila	2100	QEA-4	4		
501	Morotai I. (Neth. Indies)	1032	Cathay Pacific-2	2		
502	Singapore	2091	QEA-6	6		
503	Soerabaya (Neth. (Indies)	1294	BOAC-6	6		
504	Sydney	1965	QEA-6	6		
505 David (Pan.)	San Jose	159	PAA-14	14		
506 Deir ez Zor (Syr.)	Hassetche	87	Syrian-1	1		
507 Delhi (India)	Karachi	675	BOAC-8, PAA-4	12		
508	Lahore	261	INA-16	16		
509 Detroit (U.S.)	Gander	1469	TWA-3	3		
510	Windsor (Can.)	32	American-14	14		
511 Dhahran (Saudi Arab)	Hasa	86	Saudi Arabian-2	2		
512	Karachi	1079	BOAC-14, TWA-4,	18		
513	Lydda	1002	BOAC-14, TWA-9	23		
514	Riyadh	238	Saudi Arabian-2	2		
515 Dire Dawa(Eth.)	Djibouti	160	EAL-2	2		
516 Dodoma (Tan.)	Kongwa	46	EAAC-2	2		
517	Tabora (Tan.)	216	EAAC-2	2		
518 Douala (Cam.)	Lagos	476	Air-France-4	4		
519	Libreville	256	Air France-2	2		
520	Yaounde	128	Air France-2	2		

1	2	3	4	5	6	7
521 Dublin (Ire)	Glasgow	197	ALT-36	36		
522	Liverpool (U.K.)	142	ALT-48	48		
523	London	281	ALT-100	100		
524	Manchester	166	ALT-4, KLM-6	10		
525	Paris	497	ALT-4	4		
526 Duluth (U.S.)	Fort William.	172	TCA-12	12		
527 Eindhoven (Neth.)	Frankfort	175	KLM-6	6		
528	London	241	KLM-12	12		
529	Zurich	325	KLM-6	6		
530 El Adem (Libya)	Lydda	642	BOAC-6	6		
531	Valetta (Malta)	603	BOAC-18	18		
532 Elisabethville (Bel.Congo)	Leopoldville	964	SABENA-2	2		
533	Luluabourg (Bel. Congo)	520	SABENA-2, TAP-1	3		
534	Manono	319	SABENA-2	2		
535	Salisbury	477	TAP-1	1		
536 El Paso (U.S.)	Monterrey	555	American-14	14		
537 Entebbe (Ugan.)	Kisumu	157	EAAC-6	6		
538 Espiritu Santo	Pt. Moresby	100	QEA-1	1		
539 Fairbanks (Alsk.)	Galena	273	PAA-4	4		
540	Seattle	1526	PAA-5	5		
541	Whitehorse(Can.)	489	PAA-9, TCA-6	15		
542 Fez (Mor.)	Oujda (Mor.)	184	Air Atlas-12	12		
543	Rabat	100	Air Atlas-12	12		
544 Foochow (China)	Shanghai	385	CNAC-4	4		
545 Fort Archambault (Fr.Equat.Af.)	Fort Lamy	305	Air France-2	2	1 (Fr.)	

1	2	3	4	5	6	7
546 Fort de France (Mart.)	Pointe à Pitre (Guad.)	118	Air France-2	2		
547	Port Etienne (Fr.W.Af.)	2929	Air France-1	1		
548	Port-of-Spain	270	Air France-2	2		
549 Fort Jameson (N.Rhod.)	Lilongwe	78	CAAC-2	2		
550 Fort Lamy (Fr.Equat.Af.)	Kamo	438	Air France-2	2	1 (Fr.)	
551 Fort William (Can.)	Sault Ste.Marie (U.S.)	267	TCA-28	28		
552	Winnipeg (Can.)	375	TCA-21	21		
553 Francistown (Bech.)	Maun (Bech.)	276	CAAC-2	22		
554 Frankfort (Ger.)	Geneva	294	SAS-16	16		
555	Hamburg	244	SAS-14, BEA-4	18		
556	London	409	BEA-16	16		
557	Munich	300	KLM-4	4		
558	Paris	293	Air France-6	6		
559	Praha	252	CSA-2, BEA-10, PAA-14	26		
560	Shannon	778	AOA-2	2		
561	Vienna (Aust.)	359	BEA-14	14		
562	Zurich	192	BEA-10, SAS-28	38		
563 Freetown (S.L.)	Robertsfield	235	Air France-2	2		
564	Takoradi	798	BOAC-2, TAP-1	3		
565 Galena (Alask.)	Nome (Alask.)	250	PAA-4	4		

1	2	3	4	5	6	7
566 Gander (Nfd.)	Montreal	923	BOAC-8	8		
567	New York	1100	AOA-42, Air France-12 BOAC-12, KLM-18 PAA-41, Swissair-1 SABENA-4, SAS-14 TWA-28	172		
568	Prestwick	2121	BOAC-10 KLM-18 SAS-14	42		
569	Reykjavik	1579	AOA-6	6	15 (Ice.)	
570	Santa Maria	1691	TWA-8	8		
571	Shannon	1982	Air France-14 AOA-42, BOAC-6, PAA-47, SABENA-4, TWA-32, Swissair-1	146		
572	St.John's (Nfd.)	107	TCA-14	14		
573	Sydney(Can.)	327	TCA-14	14		
574 Gao (Fr.W.Af.)	Niamey	241	Air France-2	2	1 (Fr.)	
575	Ouagadougou	283	Air France-2	2	1 (Fr.)	
576 Gatwick (U.K.)	Paris	211	TAI-2	2		
577 Geita (Tan.)	Mwanza (Tan.)	57	EAAC-2	2		
578	Shinyanga	105	EAAC-2	2		
579 Geneva (Switz.)	Lisbon	925	SAS-4	4		
580	London	462	BEA-16 Swissair-14	30		
581	Lydda	1804	Swissair-2	2		
582	Madrid	629	KLM-6, Swissair-4	10		
583	Nice	180	SAS-14, Air France-4	18		
584	Paris	245	Air France-14 Swissair-14, TWA-16	44		
585	Rome	447	KLM-6, Aviolinee-1 TWA-18, SAS-1	26	1 (Nor.)	
586	Shannon	303	TWA-2, Swissair-1	3		
587	Tunis	915	Swissair-1	1		
588	Zurich	140	Swissair-8	8		

1	2	3	4	5	6	7
589 Georgetown (Brit.Gui.)	Paramaribo	222	BIA-6, PAA-6	12		
590	Port-of-Spain	353	PAA-6	6		
591 Gibraltar	Madrid	308	BEA-10	10		
592	Tangier	42	GAL-56	56		
593 Golfito (C.R.)	San Isidro (C.R.)	52	LACSA-4	4		
594 Goteborg (Swed.)	Karlstad (Swed.)	160	SAS-14	14		
595	London	646	BEA-6	6		
596	Oslo	162	SAS-28	28		
597 Gracias (Hond.)	La Esperanza	26	TACA de Honduras-4	4		
598	Santa Rosa (Hond.)	22	TACA de Honduras-4	4		
599 Grand Forks (U.S.)	Winnipeg (Can.)	135	Northwest-28	28		
600 Grenada (Winward Is.)	Port-of-Spain	99	BIA-8	8		
601	St. Lucia	134	BIA-4	4		
602 Guadalajara (Mex.)	Mazatlan (Mex.)	268	CMA-14	14		
603	Mexico	285	CMA.14	14		
604 Guam	Kwajalein	1583	PAL-4	4		
605	Manila	1599	PAA-10, PAL-4	14	14(US)	
606	Okinawa	1419	PAA-2	2		
607	Shanghai	1945	CNAC-2, PAA-2	4		
608	Wake Island	1500	PAA-12, CNAC-2	14	14(US)	
609 Guatemala (Guat.)	Merida	437	PAA-20	20		
610	Mexico	658	PAA-28, TACA El Salvador-14	42		
611	San Salvador	115	PAA-49, TACA El Salvador-22	71		
612	Tapachula (Mex.)	118	PAA-14	14		
613 Guayaquil (Ec.)	Lima	716	PANAGRA-8	8		

1	2	3	4	5	6	7
614 Guayaquil (Cont'd)	Quito	167	AVIANCA-8 PANAGRA-14	22		
615	Talara	192	PANAGRA-14	14		
616 Habana (Cuba)	Key West	114	Aerovias "Q"-14	14		
617	Kingston	499	KLM-4	4		
618	Merida	493	CMA-4, PAA-20	24		
619	Mexico	1098	CMA-10	10		
620	Miami	235	Cubana-42, Expreso-26, National-14, TACA El Salvador-4, PAA-104 KLM-4	194		
621	Nassau	300	BSAA-2	2		
622	New Orleans	685	C&S-14	14		
623	New York	1320	LAV-6	6		
624	Panama	986	PIA-4	4		
625	San Salvador	777	TACA El Salvador -4	4		
626	Tampa	343	National-14	14		
627	Washington	1129	PIA-4	4		
628 Haifa (Pal.)	Lydda	55	Arab Airways-2, Misr-6	8		
629	Nicosia	187	MEA-6	6		
630 Haiphong (China)	Hanoi	75	Air France-2	2		
631	Hong Kong	550	Air France-2	2		
632 Halifax (Can.)	Yarmouth	136	TCA-14	14		
633 Hamburg (Ger.)	London	445	BEA-18	18		
634 Hami (China)	Tihwa	306	Hamiata-2	2		
635 Hamilton (Ber.)	Kingston	1202	BSAA-2	2		
636	Montreal	1200	TCA-8	8		
637	Nassau	912	BSAA-4	4		
638	New York	773	Colonial-14 PAA-20, BOAC-8	42		

1	2	3	4	5	6	7
639 Hamilton (Cont'd)	Santa Maria	2256	BSAA-4	4		
640	Washington	827	Colonial-2	2		
641 Hankow (China)	Kweilin	446	CNAC-2	2		
642	Nanking	288	CNAC-2	2		
643 Hanoi	Kunming	400	CNAC-2	2		
644	Saigon	750	Air France-7	7		
645 Hargeisa (Brit.Somlnd.)	Mogadiscio	529	/Clairways-2, BOAC-2	4		
646 Hasa (Saudi Arab.)	Riyadh	182	Saudi Arabian-2	2		
647 Hassetche (Syr.)	Kamechlie (Syr.)	42	Syrian-1	1		
648 Helsinki (Fin.)	Stockholm	255	Aero Q/Y-24 AOA-6, BEA-2, SAS-18	50		
649 Hermosillo(Mex.)	Mazatlan	497	CMA-14	14		
650	Mexicali (Mex.)	359	CMA-14	14		
651 Holguin (Cuba)	Port-au-Prince (Haiti)	302	Aerovias "Q"-4	4		
652 Hong Kong	Iwakuni	2212	BOAC-2	2		
653	Kunming	756	CNAC-4, CATC-4	8		
654	Manila	701	Cathay Pacific-8, PAL-6	14		
655	Saigon	944	Air France-2, CNAC-2	4		
656	Shanghai	757	CNAC-6, PAL-2, Air France-1, CATC-8, HA-6, PAA-2	37		
657	Singapore	1750	BOAC-4	4	5(UK)	
658	Swatow	175	CNAC-2	2		
659 Honiara	Nauru	760	QEA-2	2		
660 Honolulu (Haw.)	Kwajalein	2316	PAL-4	4		
661	Los Angeles	2558	PAA-22	22	54(US)	
662	Midway Island	1310	PAA-12, CNAC-2	14	14(US)	
663	San Francisco	2400	BCPA-4, PAA-40, PAL-4, United-14 CNAC-2	64	162(US)	

1		2	3	4	5	6	7
664	Honolulu (Con'd)	Vancouver	3000	TCA-4	4		
665	Houston (U.S.)	Mexico	746	PAA-14	14		
666	Hyderabad (India)	Madras	324	Air India-14	14		
668	Inhambane (Moz.)	Lourenco Marques	231	DETA-2	2		
669	Ipoh (Mal.U.)	Kuala Lumpur	109	Malayan-14	14		
670		Penang (Mal.U.)	78	Malayan-14	14		
671	Irumu (Bel.Congo)	Stanleyville (Bel.Congo)	332	SAPUNA-4	4		
672		Usumbura	340	SABENA-2	2		
673	Istanbul (Turk.)	Karachi	2462	PAA-4	4		
674		London	1567	PAA-5	5		
675		Rome	860	KLM-2, SISA-1	3		
676	Jamnagar (India)	Junagadh	68	ASI-14	14		
677	Jersy (Chan.Is.)	Paris	205	BEA-2	2		
678		Rennes (Fr.)	79	BEA-4	4		
679	Jidda (Saudi Arab.)	Luxor	513	BOAC-2	2		
680		Port Sudan	177	BOAC-2	2		
681		Riyadh	513	Saudi Arabian-2	2		
682		Taif	76	Saudi Arabian-2	2		
683	Johannesburg (U.of S.Af.)	Kimberley	274	SAA-4	4		
684		Kisumu (Kenya)	1838	SAA-4	4		
685		Leopoldville	1732	KLM-4, PAA-4, SAA-2, Swissair 1	11		
686		Lourenco Marques	276	DETA-4, SAA-4	8		
687		Nairobi	1825	BOAC-8	8	(Nor.)	

1	2	3	4	5	6	7
688	Johannesburg (Con'd)	Salisbury	602	BOAC-6, SAA-4 SAA-4	10	
689	Juba (A.-E.Sud.)	Khartoum	737	SABENA-1	1	
690		Kisumu	401	BOAC-4	4	
691		Malakal(A.-E.Sud)	324	BOAC-4	4	
692		Stanleyville	539	SABENA-2	2	
693	Juneau (Alaska)	Ketchikan	257	PAA-19	19	
694		Seattle	906	PAA-10	10	
695		Whitehorse	163	PAA-5	5	
696	Kabalo (Bel.Congo)	Luluabourg	311	SABENA-2	2	
697		Usumbura	252	SABENA-2	2	
698	Kabul (Afg.)	Peshawar (W.Pak.)	180	ORIENT-6	6*	
699	Kano (Nig.)	Lagos	518	AIR FRANCE-2, BOAC-12	14	
700		Leopoldville	1223	KLM-4, SABENA-10, Swissair-1	15	
701		Tripoli	1453	BOAC-12	12	
702		Tunis	1697	KLM-4, SABENA-10, SWISSAIR-1	15	
703		Zinder (Fr.W.Af.)	125	AIR FRANCE-2	2	
704	Karachi (W.Pak.)	Lahore	640	ORIENT-14	14	
705		Lydda	2086	BOAC-6	6	
706		Quetta (W.Pak.)	371	ORIENT-20	20	
707		Singapore	3064	QEA-3	3	
708	Kasama (N.Rhod.)	Mbeya	171	EAAC-2	2	
709		Ndola (N.Rhod.)	263	EAAC-4	4	
710		Shiwa Ngandu	81	EAAC-2	2	
711		Tabora	377	EAAC-4	4	
712	Kassala (A.E.Sud)	Khartoum	259	SUDAN-2	2	

*) Proposed

1		2	3	4	5	6	7
713	Keetmanshoop (S.W.A.)	Upington (U.of S.A.)	233	SAA-6	6		
714		Windhoek (S.W.Af.)	272	SAA-12	12		
715	Kermanshah (Iran)	Teheran	249	IRANIAN STATE-4	4		
716	Ketchikan (Alsk.)	Seattle	656	PAA-19	19		
717	Khartoum (A.E.S.)	Luxor	800	BOAC-1	1		
718		Malakal	415	BOAC-4	4		
719		Mombasa	1475	BOAC-2	2		
720		Nairobi	1192	BOAC-14 AIR FRANCE-26	16	29	(28-UK 1-Nor.)
721		Port Bell	1100	BOAC-4	4		
722		Tripoli	1693	SAA-4	4		
723		Wadi Halfa	441	BOAC-2	2		
724	Kimberley (A.S.A.)	Upington	223	SAA-6	6		
725	Kingston (Jam.)	Miami	589	KLM-10, PAA-2	12		
726		Montego Bay	85	PAA-6	6		
727		Nassau	490	SAA-12	12		
728		Port-auPrince (Haiti)	295	KLM-4, PAA-2	6		
729		St. Kitts	919	BIA-2	2		
730	Kismayo (it.Somld.)	Mogadiscio (it.Somld)	255	CLAIRWAYS-4	4		
731		Nairobi	398	CLAIRWAYS-4	4		
732	Kisumu (Kenya)	Nairobi	164	BOAC-4, EAAC-6	10		
733	Kongwa (Tan.)	Morogoro	97	EAAC-4	4		
734		Nduli	112	EAAC-2	2		
735	Kota Bharu (Mal.U.)	Kuala Lumpur	212	MALAYAN-2	2		
736	Kristiansand (Nor.)	Oslo	160	SAS-6, KLM-6	12		
737		Stavanger (Nor.)	98	SAS-14	14		

1	2	3	4	5	6	7
738 Kuala Lumpur (Mal.U.)	Kuantan(Mal.U.)	127	Malayan-2	2		
739	Singapore	205	Malayan-18	18		
740 Kunming	Rangoon	700	CNAC-2	2		
741 Lae (N.G.)	Port Moresby	188	QEA-6	6		
742 La Esperanza (Hond.)	Tegucigalpa (Hond.)	75	TACA de Honduras-4	4		
743 Lahore (W.Pak.)	Quetta	454	Orient-6	6		
744	Rawalpindi (W.Pak.)	162	Orient-10	10		
745 La Paz (Bol.)	Oruro	124	PANAGRA-14	14		
746 Las Palmas (Can.Is.)	Santa Cruz (Can.Is.)	71	IBERIA-2	2		
747 Leopoldville (Bel.Congo)	Luanda	332	DTA-2, TAP-1	3		
748	Luluabourg	495	SABENA-4, TAP-1	5		
749 Libreville (Fr. Equat.Afr.)	Luanda	685	TAP-1	1		
750	Pointe Noire	400	Air-France-2	2		
751	Port Gentil	94	Air France-2	2		
752 Liège (Bel.)	Paris	193	SABENA-14	14		
753 Lille (Fr.)	London	149	Air Transport-12	12		
754	Manchester	295	Air Transport-4	4		
755 Lilongwe(Nyasa)	Zomba	130	CAAC-4	4		
756 Lima (Peru)	Panama	1488	PIA-4	4		
757	Santiago	1535	BSAA-2, PANAGRA-6	8		
758 Limon (C.R.)	San José	74	TACA de Costa Rica-4	4		
759	Sixaola	39	TACA de Costa Rica-2	2		
760 Lisbon (Port.)	London	984	BSAA-10	10		
761	Madrid	319	Iberia-6, KLM-6, BEA-2, Swissair-4, TAP-6, TWA-8	32		
762	Paris	904	SAS-2, Air France-4, PAB-4	10		
763	Rome	1156	PAB-2, LAI-1	3		

1	2	3	4	5	6	7
764 Lisbon (Cont'd)	Santa Maria	885	TWA-20	20		
765	Tangier	277	Aero Portuguesa-2, Air France-2	4		
766 London (Can.)	Toronto	95	TCA-28	28		
767	Windsor	101	TCA-14	14		
768 London (U.K.)	Lydda	2208	BOAC-3	3		
769	Madrid	795	Iberia-2	2		
770	Marseille	618	BEA-28, BOAC-20	48		
771	Montreal	3600	BOAC-2	2		
772	New York	3450	PAA-7	7		
773	Oslo	720	BEA-6	6		
774	Paris	211	Air France-56 BEA-84, FAMA-2, PAB-2	144		
775	Praha	651	BEA-14, CSA-14 PAA-1	29		
776	Prestwick	328	BOAC-6	6		
777	Rome	890	Aviolinee-8	8		
778	Santa Maria	1569	BSAA-4	4		
779	Shannon	370	ALT-6, AOA-28, BOAC-6, PAA-38, TCA-2	80		
780	Stavanger	560	BEA-6, SAS-20	26		
781	Sydney (Can.)	2722	TCA-12	12		
782	Tripoli	1449	BOAC-28, SAA-4	32	84 (U.K.)	
783	Zurich	482	Swissair-14, BEA-14	28		
784 Los Angeles (US)	Mexicali	191	CMA-14	14		
785	Mexico	1541	CMA-14	14		
786 Lourenco Marques (Moz.)	Salisbury	163	TAP-1	1		
787 Lulagi	Port Moresby	900	QEA-1	1		
788 Lusaka (N.Rhod.)	Ndola	163	CAAC-4	4		
789	Salisbury	239	CAAC-12	12		

1	2	3	4	5	6	7
790 Luxor (Egy.)	Wadi Halfa	271	BOAC-4	4		
791 Lydda (Pal.)	Nicosia	238	BOAC-2, MEA-6, Misr-4	12		
792	Paris	2050	Air France-4	4		
793	Rome	1375	KLM-4, SAS-1, Air France-6	11		
794	Tehran	975	SAS-1	1		
795	Tripoli	1277	BOAC-17	17		
796 Lyon	Paris	248	TAI-1	1		
797 Madrid (Sp.)	Paris	645	FAMA-2	2		
798	Rome	847	FAMA-2, Iberia-2, TWA-6, LAI-1	10		
799	Tangier	338	Iberia-6	6		
800	Villa Cisneros	1346	Iberia-2	2		
801 Managua (Nic.)	San José	206	PAA-28, TACA de Costa Rica-14	42		
802	San Salvador	224	PAA-28	28		
803	Tegucigalpa	149	PAA-14, TACA de Costa Rica-14	28		
804 Manchester (UK)	Paris	376	Air France-4	4		
805 Manila (Phil.)	Marotai I.	989	Cathay Pacific-2	2		
806	Shanghai	1153	Northwest-6, PAL-4, CNAC-2, PAA-2	18		
807	Zamboanga	560	KLM-2	2		
808 Manono (Bel. Congo)	Usumbura	295	SABENA-2	2		
809 Marseille (Fr.)	Oran	614	Air France-4	4		
810	Paris	412	Air France-14	14		
811	Rome	373	BEA-20, BOAC-2, MEA-2	24		
812	Southampton	650	BOAC-12	12		
813	Tunis	507	Air France-8, TAI-12	20		
814	Valetta	710	BOAC-18	18		
815	Zurich	318	SAS-6	6		
816 Massena (U.S.)	Ottawa	49	Colonial-28	28		

1	2	3	4	5	6	7
817	Massena (Cont'd)	Plattsburg	67	Colonial-14	14	
818	Maturin (Venez.)	Port-of-Spain	138	LAV-14, PAA-14	28	
819	Mauritius	Reunion Island	144	Air France-2	2	
820	Medan (Neth. Indies)	Penang (Malay U.)	246	KLM-4	4	
821		Singapore	508	KLM-4	4	
822	Melbourne (Austr.)	Sydney	520	BCPA-6	6	
823	Mendoza (Arg.)	Santiago	121	ZONDA-12, LIPA-12	24	
824	Merida (Mex.)	Mexico	617	CMA-4	4	
825		New Orleans	635	PAA-14	14	
826	Mexico (Mex.)	Monterrey	452	American-28	28	
827		San Antonio	700	American-7	7	
828		Tampico	213	PAA-14	14	
829		Tapachula	549	PAA-14	14	
830	Miami (U.S.)	Nassau	188	PAA-14, BSAA-6	20	
831		New York	1210	FAMA-2	2	
832		Port-of-Spain	1600	FAMA-2	2	
833		San Juan	1040	Eastern-14, PAA-14	28	
834	Midway Island	Wake Island	1186	PAA-8, CNAC-2	10	14 (U.S.)
835	Milan (It.)	Trieste	224	SISA-14	14	
836	Mombasa (Kenya)	Nairobi	267	EAAC-10	10	
837		Tanga	83	EAAC-12	12	
838	Monterrey (Mex.)	San Antonio	275	American-14	14	
839	Montevideo(Urug)	Natal	2438	Iberia-2	2	
840		Pelotas	298	VARIG-6	6	
841		Porto Alegre	434	PAA-18	18	
842		Rio de Janeiro	1131	Air France-4, BSAA-4, KLM-4, PAA-14, SAS-4	30	
843		Santiago	990	KLM-4	4	
844		Sao Paulo	1100	BSAA-2	2	
845	Montreal (Can.)	Nassau	1800	TCA-7	7	
846		New York	383	Colonial-67	67	

1	2	3	4	5	6	7
847	Montreal (Cont'd)	Ottawa	81	Colonial 62	62	
848		Sydney (Can.)	658	TCA-14	14	
849	Morotai Island	Port Moresby	1500	QEA-1	1	
850	Moscow (U.S.S.R.)	Sofia	1055	Aeroflot-4, BVS-2	6	2 (Bulg.)
851	Moshi (Tan.)	Nairobi	143	EAAC-10	10	
852		Tanga	167	EAAC-10	10	
853	Mozambique (Moz.)	Quelimane	320	Air France-1	1	
854		Tananarive	511	Air France-1	1	
855	Mpika (N.Rhod.)	Ndola	213	CAAC-2	2	
856		Shiwa N'gandu	46	CAAC-2	2	
857	Musoma (Tan.)	Mwanza	102	EAAC-2	2	
858		Nairobi	205	EAAC-2	2	
859	Nairobi (Kenya)	Salisbury	1204	BOAC-2	2	
860		Tabora	385	CAAC-4	4	
861	Nanking (China)	Shangai	165	CNAC-2	2	
862	Naples (It.)	Rome	116	SISA-14	14	
863	Natal (Braz.)	Port-of-Spain	2150	FAMA-2	2	
864		Rio de Janeiro	1296	BSAA-7, FAMA-4, KLM-4	15	
865		Sao Paulo	1439	BSAA-2	2	
866		Villa Cisneros	2473	Iberia-2	2	
867	Nauru	Port Moresby	1500	QEA-1	1	
868	Nduli (Tan.)	So. Highlands	56	EAAC-2	2	
869	New Orleans (U.S.)	San Salvador	1107	TACA El Salvador-4	4	
870	New York (U.S.)	Philadelphia	95	AOA-7, TWA-5	12	
871		San Juan (P.R.)	1612	PAA-58	58	
872		Santa Maria	2605	PAA-7	7	
873		Shannon	3081	AOA-8	8	
874		Toronto	351	TCA-56	56	
875		Washington	215	PAA-2, PIA-4, TWA-6	12	
876	Niamey (Fr.W.Af.)	Zinder	457	Air France-2	2	1 (Fr.)
877	Nice (Fr.)	Paris	424	Air France-4	4	
878		Rome	294	Air France-4, SAS-8	12	

1	2	3	4	5	6	7
879	Nice (Cont'd)	Tunis	562	Aigle-Azur-7	7	
880	Norfolk Island	Nouméa	425	NZNAC-3	3	
881	Noumea (New Cal.)	Suva	788	PAA-4, QEA-2	6	
882		Sydney	1232	PAA-4, QEA-2	6	
883	Ocotopeque (Hond.)	San Salvador	51	TACA de Honduras-4	4	
884		Santa Rosa	34	TACA de Honduras-4	4	
885	Okinawa	Shanghai	510	PAA-2	2	
886	Oran (Alg.)	Oujda	102	Air Atlas-12	12	
887		Paris	931	Air France-8, TAI-1	9	
888		Perpignan	531	Air Atlas-2	2	
889		Rabat	363	Air France-14	14	
890		Tangier	295	Air Atlas-12	12	
891		Toulouse	556	Air France-2	2	
892	Oruro (Bol.)	Uyuni (Bol.)	175	PANAGRA-4	4	
893	Oslo (Nor.)	Prestwick	661	AOA-2, SAS-12	14	
894		Reykjavik (Ice.)	1110	AOA-2	2	2 (Ice.)
895		Stavanger	203	BEA-6, SAS-28	34	
896		Stockholm	247	AOA-4, SAS-20	24	
897	Ottawa (Can.)	Syracuse (U.S.)	159	Colonial-14	14	
898	Palembang	Singapore	393	KLM-6	6	
898-A	Palermo	Tunis	200	Sicula-2	2	
899	Panama (Pan.)	San Jose	316	TACA El Salvador-14	14	
900	Paramaribo (Suri.)	Port-of-Spain	538	Aerovias Brasil-4, KLM-6, Air France-1	11	
901	Parana (Arg.)	Reconquista	186	ALFA-2	2	
903	Paris (Fr.)	Praha	547	CSA-14, Air France-6	20	
904		Rome	691	IRANAIR-2, Air France-4, Aviolinee-10	16	
905		Shannon	565	Air France-14, TWA-30	44	
906		Tunis	914	Air France-6, TAI-2	8	2 (Fr.)
907		Warsaw	849	LOT-4	4	
908		Zurich	297	Air France-6, Swissair-14	20	

1	2	3	4	5	6	7
909	Parrita (C.R.)	San Isidro	53	LACSA-4	4	
910		San Jose	34	LACSA-4	4	
911	Pelotas(Braz.)	Porto Alegre	141	VARIG-6	6	
912	Peshawar (W.Pak.)	Rawalpindi	195	ORIENT-10	10	
913	Philadelphia(U.S.)	Washington	120	AOA-7, TWA-1	8	
914	Pnom-Penh (Fr. I.C.)	Saigon	130	Air France-1	1	
915	Podgorica (Yugos.)	Tirana (Alb.)	83	JAT-6	6	
916	Port Bell (Uganda)	Victoria Falls	125	BOAC-4	4	
917	Port Moresby	Townsville	900	QEA-6	6	
918	Port-of-Spain (Trin.)	San Juan	631	PAA-17	17	
919		St. Lucia	220	PAA-6	6	
920	Porto Alegre (Braz.)	Sao Paulo	523	Cruzeiro-6, FAMA-6, PAA-18, VARIG-6	36	
922	Praha (Czech.)	Rome	569	CSA-6, Aviolinee-1	7	
923		Shannon	1014	PAA-1	1	
924		Sofia	635	CSA-2, BVS-2	4	2 (Bulg.)
925		Vienna	149	PAA-14	14	
926		Warsaw	317	CSA-2, LOT-6, Swissair-2	10	
927		Zurich	324	CSA-12, LOT-4, Swissair-8	24	
928	Prestwick (U.K.)	Reykjavik	845	Icelandic Airways-2	2	11 (Ice.)
929		Shannon	262	AOA-4	4	
930		Stavanger	438	SAS-8	8	
931		Sydney (Can.)	2473	TCA-12	12	
932	Puerto Suarez (Bol.)	Robore	134	PANAGRA-4	4	
933		Santa Cruz	363	PANAGRA-4	4	
934	Quetta (W.Pak.)	Tehran	1000	Orient-6	6 *	

* Proposed

1	2		3	4	5	6	7
935	Rabat (Mor.)	Tangier	134	Air Atlas-14	14		
936	Rangoon(Burma)	Singapore	1201	BOAC-6	6	30	(U.K.)
937	Recife (Braz.)	Rio de Janeiro	1162	Air France-4, FAMA-2, PAB-6, SAS-4	16		
938	Reconquista(Arg.)	Resistencia	122	ALFA-2	2		
939	Reunion Island	Tananarive	541	Air France-2	2		
940	Rio de Janeiro (Braz.)	Sao Paulo	226	Cruzeiro-6, FAMA-6, PAA-18, PAB-4, VARIG-6, BSAA-2	42		
941	Riyadh (Saudi Arabia)	Taif (Saudi Arabia)	455	Saudi Arabian-2	2		
942	Robore (Bol.)	San Jose	75	PANAGRA-4	4		
943	Rockhanpton (Austr.)	Townsville	372	QEA-6	6		
944	Rome (It.)	Trieste	266	SISA-14	14		
945		Tunis	365	Air France-6, KLM-6	12		
946		Valetta	425	BEA-4	4		
947	Saigon (Fr.I.C.)	Singapore	700	CNAC-2	2		
948		Tourane	372	Air France-1	1		
949	Salta (Arg.)	Tucuman	144	PANAGRA-6, FAMA-4, ZONDA-7	17		
950		Uyuni	310	PANAGRA-4, FAMA-4	8		
951	San Francisco (U.S.)	Vancouver (Can.)	795	BCPA-4	4		
952	San Ignacio de V. (Bol.)	San Jose	105	PANAGRA-4	4		
953	San Juan (P.R.)	St.Thomas (Virgin Is.)	75	PAA-28	28		
954	San Salvador (El Salvador)	Tegucigalpa	131	PAA-14, TACA de Costa Rica-14	28		
955	Sault Ste Marie (U.S.)	Toronto	303	TCA-28	28		
956	Seattle (U.S.)	Vancouver	122	United-42	42		
957		Victoria (Can.)	75	TCA-28	28		
958		Whitehorse	1046	PAA-4	4		

1	2	3	4	5	6	7
959	Seville (Sp.)	Tangier	112	Iberia-12	12	
960	Shanghai (China)	Taipeh (Formosa)	433	CNAC-10	10	
961		Tokyo	1099	Northwest-6, CNAC-4, BOAC-2	14	
962	Shannon (Ire.)	Sydney (Can.)	2309	TCA-4	4	
963	Shinyanga (Tan.)	Tabora (Tan.)	104	EAAC-2	2	
964	Singapore	Soerabaya	850	QEA-6, BOAC-6	12	
965		Tanjung Pinang	390	KLM-2	2	
966	St. John (Can.)	Yarmouth	100	TCA-14	14	
967	St. John's (Leeward Is.)	St. Lucia	239	PAA-6	6	
968		St. Thomas	226	PAA-6	6	
969	St. Kitts (Leeward Is.)	St. Martin (Cur.)	52	KLM-2	2	
970	Stockholm(Swed.)	Visby	116	SAS-4	4	
971	Suva (Fiji Is.)	Sydney	1977	BCPA-4	4	5 (U.S.)
972		Togatatu	510	NZNA-2	2	
973	Tanga (Tan.)	Zanzibar	69	EAAC-22	22	
974	Tangier (Mor.)	Tetuan (Sp.Mor.)	31	Iberia-12	12	
975	Tobago (Windward Is.)	Port-of-Spain	53	BIA-10	10	
976	Tokyo	Wake Island	1987	PAA-2	2	3 (U.S.)
977	Toronto (Can.)	Windsor	200	TCA-14	14	
978	Tripoli(Lybia)	Tunis	324	Air France-3	3	
979	Vaaldam	Victoria Falls	1000	BOAC-4	4	
980	Visby((Swed.)	Warsaw	383	SAS-4	4	
981	Zadar (Yugos.)	Zagreb	123	CSA-4, JAT-4	8	

T A B L E I I

MILES OPERATED PER WEEK IN DOMESTIC SERVICES
by Regions and Countries
As of June 1, 1948

DISTANCES EN MILLES PARCOURUES HEBDOMADAIREMENT
POUR DES SERVICES INTERIEURS
par régions et pays
(en date du 1 juin, 1948)

DISTANCIAS EN MILLAS RECORRIDAS SEMANALMENTE
EN LOS SERVICIOS INTERIORES
(hasta el 1 de Junio de 1948)

Region Région Región	Country Pays País	Scheduled Miles Milles services réguliers Millas servicios regulares	Non-Scheduled Miles Milles services non réguliers Millas servicios no regulares
Africa	Algeria	6.790	
	Anglo-Egyptian Sudan	6.470	1.000
	Angola	4.422	
	Bechuanaland	———	
	Belgian Congo	17.904	
	British Somaliland	———	
	Cameroons	———	
	Egypt	25.670	
	Eritrea	———	
	Ethiopia	2.448	
	Fernando Po	———	
	French Equatorial Africa	2.410	2.777
	French Somaliland	———	
	French Togoland	———	
	French West Africa	6.236	5.449
	Gambia	———	
	Gold Coast	4.000	1.000
	Ifni	———	
	Kenya	17.378	4.500
	Liberia	———	
	Libya	———	

Region Région Región	Country Pays Pais	Scheduled Miles Milles services réguliers Millas servicios regulares	Non-Scheduled Miles Milles services non réguliers Millas servicios no regulares
Africa (Cont'd)	Madagascar	13.400	
	Mauritius	———	
	Morocco	7.396	72.896
	Mozambique	6.992	
	Nigeria	3.556	1.000
	Northern Rhodesia	10.500	2.500
	Nyasaland	———	
	Reunion Island	———	
	Rio de Oro	———	
	Rio Muni	———	
	Ruanda-Urundi	———	
	Sierra Leone	4.000	1.000
	Southern Rhodesia	10.500	2.500
	South-West Africa	———	
	Spanish Morocco	1.644	
	Tanganyika	10.500	2.500
	Tangier	———	
	Tunisia	———	
	Uganda	10.500	2.500
	Union of South Africa	87.280	15.000
	Zanzibar	———	
Asia	Aden	———	
	Afghanistan	———	
	Bahrein Island	———	
	Burma	———	
	Ceylon	———	
	China	782.540	
	Cyprus	2.500	500
	Formosa	———	

Region Région Región	Country Pays Pais	Scheduled Miles Milles services réguliers Millas servicios regulares	Non-Scheduled Miles Milles servicos non réguliers Millas servicios no regulares
Asia (cont'd)	French Indochina	9.750	
	Hong Kong	25.000	2.500
	India	122.968	
	Iran	16.630	
	Iraq	8.832	
	Japan	------	
	Kamaran Island	------	
	Kuwait	------	
	Lebanon	------	
	Malayan Union	21.200	200
	Outer Mongolia	------	
	Pakistan	46.298	
	Palestine	440	
	Philippines	78.261	
	Saudi Arabia	4.800	600
	Siam	------	
	Singapore	------	
	Syria	8.000	
	Trans-Jordan	------	
	Turkey	31.452	
	Union of Soviet Socialist Republics	------	
Australasia	Australia	630.766	
	Netherlands Indies	118.000	
	New Guinea	801	
	New Zealand	70.000	3.000
Europe	Albania	------	
	Austria	------	
	Azores	662	
	Belgium	------	

Region Région Región	Country Pays Pais	Scheduled Miles Milles services réguliers Millas servicios regulares	Non-Scheduled Miles Milles services non réguliers Millas servicios no regulares
Europe (cont'd)	Bulgaria	4,566	1,400
	Czechoslovakia	20,916	
	Denmark	7,126	
	Finland	14,112	
	France	85,500	
	Germany	———	
	Gibraltar	———	
	Greece	11,056	
	Hungary	———	
	Iceland	19,060	9,000
	Ireland	4,148	
	Italy	65,000	20,000
	Luxembourg	———	
	Malta	———	
	Netherlands	16,000	
	Norway	20,771	
	Poland	21,788	
	Portugal	3,150	
	Rumania	22,572	
	Spain	19,988	
	Sweden	33,000	8,000
	Switzerland	———	
	Trieste	———	
	Union of Soviet Socialist Republics	———	
	United Kingdom	245,000	120,000
	Yugoslavia	16,994	
Middle America	Bahamas	1,400	500
	British Honduras	500	750
	British West Indies	25,000	5,000

Region Région Región	Country Pays Pais	Scheduled Miles Milles services réguliers Millas servicios regulares	Non-Scheduled Miles Milles services non réguliers Millas servicios no regulares
Middle America (cont'd)	Canal Zone	------	
	Costa Rica	25.856	
	Cuba	46.232	
	Curacao	5.000	
	Dominican Republic	3.192	
	El Salvador	------	
	Guadeloupe	695	
	Guatemala	1.394	
	Haiti	2.346	
	Honduras	20.693	
	Mexico	242.246	
	Nicaragua	11.541	
	Panama	3.618	
	Puerto Rico/ Virgin Islands	7.575	
North America	Alaska	112.500	112.500
	Bermuda	------	
	Canada	315.315	
	Newfoundland	------	
	United States	6.689.428	
Oceania	Canton Island	------	
	Fiji Islands	------	
	Guam	------	
	Hawaiian Islands	44.219	
	Kwajalein	------	
	Midway Island	------	
	New Caledonia	1.710	
	Okinawa	------	
	Wake Island	------	

Region Région Región	Country Pays Pais	Scheduled Miles Milles services réguliers Millas servicios regulares	Non-Scheduled Miles Milles services non réguliers Millas servicios no regulares
South America	Argentina	131.540	
	Bolivia	13.780	
	Brazil	367.965	
	British Guiana	535	
	Chile	72.740	
	Columbia	111.462	
	Ecuador	10.873	
	French Guiana	------	
	Paraguay	2.570	
	Peru	38.436	
	Surinam	------	
	Uruguay	4.406	
	Venezuela	92.282	

The figures listed above represent mileage operated per week in domestic services only, and are in addition to the international services reported in Table I and shown on the International Air Route Map.

Les chiffres figurant ci-dessus représentent les distances en milles parcourues hebdomadairement, pour les services intérieurs seulement; ils s'ajoutent à ceux du Tableau I, qui sont indiqués sur la carte des routes aériennes internationales.

La cifras arriba indicadas sólo representan las distancias en millas recorridas semanalmente en función de los servicios interiores y complementan las cifras del cuadro I y del Mapa de Rutas Aéras Internacionales.

ANNEXE 4 AU RAPPORT FINAL DU GROUPE DE TRAVAIL 6 C

Révision des tableaux de renseignements de vols - Tableau I

Les routes suivantes ont été transférées en totalité ou partiellement de la classification des Routes aériennes mondiales principales et affectées au trafic régional. Elles sont classées par chiffre de référence avec notification des observations appropriées lorsque celles-ci s'avèrent nécessaires.

1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9. 14, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41 (ajouter un France sous la colonne 6), 46, 48 (ajouter dix France sous la colonne 6), 49, 51 (transférer au Trafic régional 20 sur 26 des vols Air-France sous la colonne 4; porter à 4 le total des vols T.A.I. (2 régionaux, 2 mondiaux principaux). Ceci revient à remplacer le chiffre 29 de la colonne 5 par le chiffre 8. Transférer 8 des 14 vols français de la colonne 6, au Trafic régional), 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 71, 73, 74, 75, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, (sous la colonne 4, transférer au Trafic régional 6 vols de K.L.M., le chiffre de la colonne 5 devient alors 18), 87, 91, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 101, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129,(sous la colonne 4, transférer Air-France-1, CSA-2 et KLM-4 au Trafic régional, en remplaçant colonne 5, le chiffre 25 par 18), 130 131, 132 (sous la colonne 4, transférer CSA-2 au Trafic régional, en remplaçant colonne 5, le chiffre 4 par 2), 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 151, 152, 155, 156, 157, 158, 161, 164, 166, 167, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 181, 184, 185, 186, 187, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203 (sous la colonne 4, transférer PAA-14 au Trafic régional, ce qui revient à remplacer colonne 5, les 16 vols par 2), 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 215, 216, 217, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 234, 235, 236, 237, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275 (ajouter un Français sous la colonne 6), 276, 277, 278, 281, 282, 285, 287, 288 (colonne 4, transférer BEA-22 au Trafic régional. Remplacer colonne 5, le chiffre 26 par 4), 289, 292, 293, 294, 299, 300, 301, 304, 305, 308, 310, 311, 312, 313, 314, 315 (augmenter SABENA à 4 et en transférer 2 au Trafic régional, ce qui laisse 2 danx la colonne 5), 316, 317, 318, 319, 320, 321, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339 (transférer ALFA-20, CAUSA-18 et 14 des 32 de PAA au Trafic régional. Modifier IBERIA-4 à 2. Le chiffre 90 sous la colonne 5 devient alors 36), 340 (ramener ALFA-10 à 6 colonne 4 et modifier 10 par 6 colonne 5), 341, 342 (colonne 4, CRUZEIRO-4 et 4 de FAMA-10 sont transférés au Trafic régional; ajouter ALI-1 à la colonne 4. Colonne 5, remplacer 18 par 11), 343 (colonne 4, transférer FAMA-14 et LAN-14 au Trafic régional. Colonne 5, remplacer 44 par 16), 345, 347, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358 (changer SYRIAM-7 en 3 colonne 4, le chiffre 15 de la colonne 5 est alors remplacé par 11), 360, 361, 362 (ajouter SEOUDIAN-1 à la colonne 4, ce qui correspond à remplacer le chiffre 4 par 5 dans la colonne 5), 368 (dans la colonne 4, transférer MISR-4 au Trafic régional, ce qui correspond à remplacer le chiffre 8 par 4 dans la colonne 5), 369, 370 (dans la colonne 4, SABENA-1 et Air-France-1 sont transférés au Trafic régional. Ajouter ALI-2 et remplacer le chiffre 12 par 10 dans la colonne 5), 374, 375, 376 (changer TAA-4 en 6 et remplacer 24 par 26 dans la colonne 5), 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 398, 399, 400, 401 (dans la colonne 4, transférer KLM-24 et deux de PAA-30 au Trafic régional. Le chiffre 54 est alors ramené à 2 dans la colonne 5), 403, 404, 405 (dans la colonne 4, Air-France-1 et BSAA-2 sont transférés au Trafic régional. Ceci ramène le chiffre de 5 à 2 dans la colonne 5), 407, 408, 409, 410 (ajouter un Français à la colonne 6), 411 (transférer 14 d'Air-France-24 et 1 de TAI-2 au Trafic régional; le chiffre 26 est alors ramené à 11 dans la colonne 5, 412, 414, 416, 417, 418

(dans la colonne 4, diminuer PAA de 6-4 et transférer Air-France-1 en trafic régional, le chiffre 7 est alors ramené à 4, dans la colonne 5), 419 (dans la colonne 4, transférer KLM-4 et 27 de PAA-29 au Trafic régional; le chiffre 33 est alors ramené à 2 dans la colonne 5), 420, 422, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 438, 439, 440, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 450, 451, 452, 454, 455, 456, 457, 458 (dans la colonne 4, Airways-2 est transféré au Trafic régional, le chiffre 12 est ramené à 10 dans la colonne 5), 461, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 489, 490, 493, 494, 495, 498, 499, 505, 506, 508, 509, 510, 511, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 533, 534, 536, 537, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 555, 557, 558, 559 (dans la colonne 4, transférer CSA-2 et BEA-10 au Trafic régional, le chiffre 26 est ramené à 14 dans la colonne 5), 561, 562, 563, 565, 566, 567, 572, 573, 574, 475, 576, 577, 578, 580, 581, 582, 583, 584 (dans la colonne 4, transférer Air-France-14 et Swissair-14 au Trafic régional et ramener de 44 à 16 le chiffre de la colonne 5), 585 (dans la colonne 4, transférer KLM-6 et SAS-1 au Trafic régional et ramener le chiffre de 25 à 18 dans la colonne 5), 588, 589,(dans la colonne 4, transférer BIA-6 au Trafic régional et modifier PAA-6 par PAA-4, le chiffre 12 est alors transformé en 4 dans la colonne 5), 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 609 (transférer 6 de PAA-20 au Trafic régional et transformer le chiffre 20 en 14 dans la colonne 5), 610 (transférer 21 de PAA-28, TACAE-1, Salvador-14 au Trafic régional, le chiffre 42 est ramené à 7 dans la colonne 5), 611, 612, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 622, 625, 626, 628, 629, 630, 632, 633, 634, 638, 640, 641, 642, 643, 644, 645,(transférer Clanways-2 au Trafic régional et ramener le chiffre 4 à 2 dans la colonne 5), 646, 647, 648 (transférer Aerea-24, BEA-2 et SAS-18 au Trafic régional, le chiffre 50 est ramené à 6 dans la colonne 5), 649, 650, 651, 652, 658, 660, 665, 666, 668, 669, 670, 671, 672, 676, 677, 678, 681, 682, 683, 686, 688 (transférer 4 de BOAC-6 et SAA-4 au Trafic régional, le chiffre 10 est transformé en 2 dans la colonne 5), 693, 694, 695, 696, 697, 698, 703, 704, 706, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747 (transférer DTA-2 au Trafic régional, le chiffre 3 devient 1 dans la colonne 5), 748 (transférer SABENA-4 au Trafic régional, le chiffre 5 est ramené à 1 dans la colonne 5), 750, 751, 752, 753, 754, 755, 759, 765, 766, 767, 769, 773, 774 (transférer Air-France-56, DEA-84 au Trafic régional, le chiffre 144 devient 4 dans la colonne 5), 775 (transférer BEA-14, CSA-14 au Trafic régional, le chiffre 29 est ramené à 1 dans la colonne 5), 777, 779 (transférer ALI-6 au Trafic régional, le chiffre 80 devient 74 dans la colonne 5), 780, 783, 788, 789, 791 (transférer MEA-6 et NISR-4 au Trafic régional, le chiffre 12 devient 2 dans la colonne 5), 792, 798 (transférer IBERIA-2; ajouter ALI-1 et les transférer au Trafic régional, le chiffre 10 est ramené à 8 dans la colonne 5), 799, 801, 802,803, 804, 808, 809, 810, 811 (transférer BEA-20 et MEA-2 au Trafic régional, le chiffre 24 devient 2 dans la colonne 5), 813, 814, 815, 816, 817, 818, 820, 821, 823, 824, 826, 827, 828, 829, 830, 833 (transférer Eastern-14 au Trafic régional et augmenter PAA-14 à 16, le chiffre 28 est transformé en 16 dans la colonne 5), 835, 836, 837, 838, 840, 847, 848, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 860, 861, 862, 868, 869, 870, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 883, 884, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 895, 896 (transférer SAS-20 au Trafic régional et changer le chiffre 24 en 4 dans la colonne 5), 897, 898, 899, 900 (transférer Brazil-4 et Air-France-1 au Trafic régional, le chiffre 11 est ramené à 6 dans la colonne 5), 901, 903, 904 (transférer IRANAIR-2, Aviolinee-10, et 2 d'Air-France-4 au Trafic régional, le chiffre 16 est ramené à 2 dans la colonne 5), 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 919, 920 (transférer Cruzeiro-6, FAMA-6, 14 de PAA-18 et VARIG-6 au Trafic régional, le chiffre 36 est transformé en 4 dans la colonne 5), 922, 923, 925, 926, 927, 932, 933, 934, 935, 938, 940 (transférer Cruzeiro-6, FAMA-6, 10 de PAA-18, PAB-4,VARIG-6 au Trafic régional, le chiffre 42 est ramené à 10 dans la

colonne 5), 941, 942, 943, 944, 945, 946, 948, 949. 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 963, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 973, 974, 975, 977, 978, 980, 981.

2. Un complément aux Routes aériennes mondiales principales a été transmis le 25 juin 1948 avant 17 h. Une liste en a été dressée d'après des chiffres de référence supplémentaires comme suit:

4	A	Abadan-Bahrein	BOAC - 6
17	A	Addis-Abbaba-le Caire	EAL - 2
88	A	Anchorage-Amchitka	Nord-Ouest-8
134	A	Actutaki-Samoa	
134	B	Actutaki-Ranotonga	
155	A	Baires-Lima	
182	A	Bangkok-Shanghai	KLM - 1
218	A	Batavia-Balakpapam	KLM - 2
238	A	Belem-Laguara	
240	A	Belem-Natal	
315	A	Bruxelles-Athènes	
329	A	Bruxelles-Tripoli	
339	A	Buenos-Aires-Natal	
370	A	Le Caire-Téhéran	
397	A	Canton Island - Samoa	
432	A	Christmas Island-Palmyre	
479	A	Curaçao - Lima	
484	A	Dakar-Lagos	FAMA - 2
491	A	Damasc - Karachi	PAA - 2
536	A	El Paso - San Francisco	
538	A	Espirito Santo - Noumea	1 Non schedule
571	A	Gander - Paris	
612	A	Guatemala - Guayaquil	
635	A	Hamilton - La Havane	
635	B	Hamilton - Miami	
659	A	Honiara - Port Moresby	
662	A	Honolulu - Palmyre	
664	A	Honolulu - Wake Island	PAA - 8, CNAC - 2 PAL - 4 Non schedule - 10
675	A	Iwakuri - Shanghai	BOAC - 2
742	A	Laguayra - Natal	
746	A	Las Palmas - Natal	
746	B	Las Palmas - Madrid	
747	A	Léopoldville - Lagos	FAMA - 2
757	A	Lima - Mexico	
783	A	Lord Howe Island - Sydney	
808	A	Marqueta - Miami	
826	A	Mexico - El Paso	
827	A	Mexico - San Francisco	
829	A	Mexico - Miami	
835	A	Mogadiscio - Nairobi	BOAC - 2
880	A	Norfold Island - Sydney	
898	A	Palermo - Tunis	SICULA - 2 (Trafic régional et non pas les voies de passage des Routes aériennes mondiales principales.)

917 A Port Sudan - Wadi Halfa - BOAC - 2
950 A Samoa - Tongataku - (NCNAC - 1
(Non schedule - 1

3) Des modifications aux chiffres des trafics sont indiquées ci-dessous:

48 Inclure dans la colonne 6 - 10 (Français)
153 Dans la colonne 6, changer 56 (R.U.) en 20 (R.U.)
154 Dans la colonne 6, changer 50 (R.U.) en 16 (R.U.)
170 Dans la colonne 6, ajouter 1 (Français)
171 Dans la colonne 6, ajouter 2 (Français)
172 Dans la colonne 6, ajouter 1 (Français)
240 Dans la colonne 4, augmenter PAA-12 à PAA-28, modifier la colonne 5
275 Dans la colonne 6, ajouter 1 (Français)
279 Dans la colonne 6, changer 25 (R.U.) en 8 (R.U.)
283 Dans la colonne 6, changer 25 (R.U.) en 8 (R.U.)
364 Dans la colonne 6, changer 28 (R.U.) en 10 (R.U.) et transformer le chiffre 29, en dehors de la parenthèse, en 11
371 Dans la colonne 6, changer 84 (R.U. en 30 (R.U.)
377 Dans la colonne 6, changer 25 (R.U.) en 8 (R.U.) et transformer le chiffre 27 en dehors de la parenthèse en 10.
379 Dans la colonne 6, changer 25 (R.U.) en 8 (R.U.)
406 Dans la colonne 6, changer 2 (Français) en 3 (Français)
410 Dans la colonne 6, ajouter 1 Français (Trafic régional)
441 Dans la colonne 6, changer 5 (R.U.) en 1 (R.U.)
569 Dans la colonne 6, ajouter 15 (Islande)
574 Dans la colonne 6, ajouter 1 (Français)
575 Dans la colonne 6, ajouter 1 (Français)
604 Supprimer la totalité
607 Dans la colonne 6, supprimer 5 (EU)
631 Supprimer la totalité
657 Dans la colonne 6, changer 5 (RU) en 2 (RU)
667 Supprimer la totalité
720 Dans la colonne 6, remplacer 28 (RU) par 10 (RU) et transformer le chiffre 29 en dehors de la parenthèse en 11.
782 Dans la colonne 6, changer 84 (RU) en 31 (RU)
787 Supprimer la totalité
876 Dans la colonne 6, ajouter 1 (Français)
880 Dans la colonne 6, ajouter 1
880 A Dans la colonne 6, ajouter 2
894 Dans la colonne 6, ajouter 2 (Islande)
902 Supprimer la totalité
917 Insérer 1 dans la colonne 6
921 Supprimer la totalité
928 Dans la colonne 6, insérer 11 (Français)
936 Dans la colonne 6, changer 30 (EU) en 8 (EU)
961 Dans la colonne 4, augmenter Nord-Ouest de 6 à 8 et ajouter CNAC-4, BOAC-2, soit un total de 14 dans la colonne 5
964 Dans la colonne 4, supprimer QEA-6 et changer 12 en 6 dans la colonne 5
971 Dans la colonne 4, ramener BCPA de 4 à 3, modifier la colonne 5 en conséquence
972 Dans la colonne 4, ramenr NZNA de 2 à 1 et insérer 1 dans la colonne 6.

Documents de la Conférence administrative internationale des radiocommunications aéronautiques (1ère session) (Genève, 1948)

Document No. 72 – Carte des routes aériennes internationales

Ce document n'est pas inclus dans la présente reproduction scannée des documents en raison de contraintes techniques. Cependant, la version papier de ce document peut être consultée au Service de la bibliothèque et des archives de l'UIT, à Genève (Suisse). Veuillez écrire à l'adresse suivante pour de plus amples informations: library@itu.int.

© International Telecommunication Union

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No 110-F

15 juin 1948

Groupe de travail 6E

DELEGATION DE LA POLOGNE

REMARQUES SUR L'ATTRIBUTION DES HAUTES FREQUENCES AU SERVICE SPECIAL DE LA METEOROLOGIE AERONAUTIQUE

L'article 5 du Règlement des Radiocommunications d'Atlantic City (tableau de répartition des bandes de fréquences) n'indique comme attribuées aux services météorologiques que les bandes ci-dessous :

ondes hectométriques	: 2045-2065 kc/s,	Région 1, auxiliaires de la météorologie (tableau)
ondes décamétriques	: 27500-28000 kc/s,	Région 1, auxiliaires de la météorologie (tableau)
ondes métriques	: 94,5- 95 Mc/s,	France, Grande-Bretagne, Inde, auxiliaires de la météorologie (Remarque No 190)
ondes métriques	: 151-154 Mc/s,	Région 1, auxiliaires de la météorologie (Remarque No 197)
ondes décimétriques	: 400-420 Mc/s,	Mondiale, auxiliaires de la météorologie(radiosondes) (Remarque No 208)
ondes décimétriques	: 1660-1700 Mc/s,	Région 2, auxiliaires de la météorologie (radiosondes) (tableau)
ondes décimétriques	: 1700-1750 Mc/s,	Régions 1 et 3, auxiliaires de la météorologie (Remarque No 219)
ondes décimétriques	: 2700-2900 Mc/s,	Mondiale, auxiliaires de la météorologie (Remarque No 222)
ondes centimétriques	: 6900-7050 Mc/s,	URSS, auxiliaires de la météorologie (Remarque No 229)

Ainsi donc, dans le Règlement des Radiocommunications d'Atlantic City, une seule bande dans les ondes décamétriques, celle de 27500 à 28000 kc/s, est affectée aux services auxiliaires de la météorologie.

Au point de vue des fréquences, les messages et la correspondance météorologiques peuvent être classés ainsi :

1. Les messages d'avertissements météorologiques (numéro 1050, article 45 du Règlement des Radiocommunications) qui sont précédés du signal de sécurité et sont transmis sur les fréquences indiquées au numéro 946 :

(946) : "Le signal de sécurité et le message qui le suit sont transmis sur la fréquence de détresse (500 kc/s) ou sur l'une des fréquences qui peuvent être employées en cas de détresse (voir les numéros 868 à 871)".

Cette catégorie de messages du service météorologique est donc pourvue de fréquences bien déterminées. Lui attribuer de nouvelles fréquences dans les bandes d'ondes décamétriques n'est pas possible tant que le Règlement des Radiocommunications d'Atlantic City restera en vigueur.

2. L'assignation de fréquences dans les bandes d'ondes décamétriques pour les catégories suivantes de messages météorologiques devra être effectuée par le C.P.F.

A - Toutes les transmissions et tous les messages des services de météorologie nationale généraux (service météorologique aéronautique proprement dit exclus).

B - Les émissions et les messages météorologiques CQ ("à tous") destinés aux stations du service mobile aéronautique, qui n'exigent pas de communications avec un aéronef (voir les numéros 1049 et 1052 du Règlement des Radiocommunications d'Atlantic City).

C - Les messages et la correspondance de la météorologie aéronautique qui exigent des liaisons directes entre les aéroports des lignes internationales ou nationales.

3. De nouvelles assignations dans la gamme des ondes décamétriques devront être consenties en faveur des messages de la météorologie aéronautique émis par les stations à terre à l'usage des avions en vol, et vice-versa, mais seulement dans le cas des stations d'aéroport ayant un grand nombre de lignes à desservir.

Les aéroports à faible trafic peuvent se servir de leurs stations radiogoniométriques pour envoyer des messages météorologiques aux avions en cours de vol; les messages sont alors passés sur les fréquences attribuées à ces stations.

Les stations radiogoniométriques sont reliées directement (par téléphone) avec les bureaux de correspondance des aéroports qui traitent la correspondance météorologique mentionnée ci-dessus au point 2.

En supposant que chaque aéroport dispose de 2 stations radiogoniométriques (ondes hectométriques et ondes décamétriques), et en admettant qu'une station radiogoniométrique peut desservir 6 avions, on peut considérer qu'environ 12 aéronefs (munis des installations d'ondes hectométriques et décamétriques) peuvent être desservis aussi bien du point de vue du service mobile aéronautique que du point de vue du service météorologique aéronautique.

Si le nombre des avions à desservir est plus grand que douze, il devient nécessaire de mettre en service dans la gamme des ondes décamétriques une ou plusieurs voies supplémentaires sur lesquelles le bureau de correspondance de l'aéroport travaille directement avec les avions en vol. Ces voies spéciales seront affectées exclusivement au service météorologique. De cette façon chaque avion aura toujours la possibilité d'échanger des messages météorologiques, soit avec les stations radiogoniométriques, soit directement avec les bureaux de correspondance des aéroports.

En résumé, il est recommandé que la Conférence :

1. Confie au C.P.F. le soin d'examiner le problème d'attribution des hautes fréquences aux services de la correspondance météorologique mentionnés au point 2.

2. Détermine les fréquences qui doivent être assignées dans la gamme des ondes décamétriques aux aéroports auxquels aboutissent plus de 12 lignes de navigation, ainsi que le nombre total de ces fréquences.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document N° 142-F
2 juillet 1948.

RAPPORT FINAL DU GROUPE DE TRAVAIL MIXTE SUR L'UTILISATION DE L'ESPACE EXCEDENTAIRE.

Réunion mixte du Groupe de travail 6F et de la Commission 7, le 28 juin, à 20 h.30, à l'Hotel Beau-Rivage, pièce 121.

Présents :

M. P. de Calan	France
M. E.G. Betts	Australie
M. J.D. Flashman	Etats-Unis d'Amérique
M. P.J. Greven	O.A.C.I.

Conformément aux mandats respectifs du Groupe de travail 6 F et de la Commission 7, les membres du groupe de travail mixte examinent la question de l'utilisation des portions de bande se trouvant à la soudure des bandes R et OR, et que le document N° 112 indique comme non-assignées (espace excédentaire). Les recommandations du groupe de travail mixte figurent à l'Appendice A.

Bien qu'elle ne figure pas à son ordre du jour, le groupe de travail mixte examine en supplément la répartition des voies dans la bande de 21850 à 22000 kc/s, partagée entre le service fixe aéronautique et le service mobile aéronautique R, et dans la bande de 23200 à 23350 kc/s partagée entre le service fixe aéronautique et le service mobile aéronautique OR.

Les recommandations relatives à ce sujet figurent à l'Appendice B.

Le groupe de travail mixte, reconnaissant la possibilité de satisfaire certains besoins du service mobile aéronautique OR dans les bandes partagées inférieures à 23 Mc/s, recommande que la Commission 7 ait toute latitude pour formuler des propositions relatives à la division de ces bandes en voies.

APPENDICE A

Bande (kc/s)	Séparation	Espace excédentaire (kc/s)			Rapport de cet espace à la séparation		Assignation proposée		Observations
		R	OR	TOTAL	R	OR	R Commune	OR	
2850-3155	7	6,5	3,5	10	0,93	0,5	A3(10kc/s)		centre à 3023,5
5480-5730	7,5	4,75	4,25	9	0,633	0,566	A3(9kc/s)		centre à 5680
6525-6765	7,5	1,75	4,25	6	0,232	0,566		2A1	centre à 6685 et 6687,5
8815-9040	8,5	4,75	6,25	11	0,56	0,735	A1	A3	centre à 8961,5 et 8967
11175-11400	9,5	0,75	4,25	5	0,079	0,447		A1	centre à 11273
15010-15100	10,0		(8)*			(0,8)*		2A1	centre à 15092.5 et 15096.5
17900-18030	10,0	8,5	8,5	17	0,85	0,85	A3	A1	centre à 17966.5 et 17975
Total		27 kc/s	29 kc/s		3.284	3664 voies			

* 15010 - 15100 kc/s exclusivement OR. Ces chiffres ne sont donc pas compris dans les totaux.

RESUME : Service commun : 2 voies A3

" R 1 voie A3 et 1 voie A1

" OR 1 voie A3 et 4 voies A1

APPENDICE B

1.

Bande 21850 - 22000 kc/s ... (service fixe aéronautique
Largeur 150 kc/s (service mobile R
Séparation entre fréquences : 12 kc/s

21850 kc/s Tolérance à la limite inférieure de la bande 0,0274

Première fréquence	21859	
	871)	
	883)	
	895)	
	907)	
	919)	Total : 12 voies
	931)	
	943)	
	955)	
	967)	
	979)	
Dernière fréquence	991	

22000 kc/s Tolérance à la limite supérieure 0,0272

Bandes adjacentes	limite inférieure	service fixe
	limite supérieure	service mobile maritime

NOTE : Conformément aux recommandations de la Commission 4, les assignations ci-dessus sont celles qui seraient applicables si la totalité de la bande était attribuée exclusivement au service mobile aéronautique R.

APPENDICE B

2.

Bande 23200 - 23350 kc/s (service fixe aéronautique
Largeur 150 kc/s (service mobile aéronautique OR
Séparation entre fréquences : 12 kc/s

23200 kc/s Tolérance à la limite inférieure 0,026

Première fréquence	23209	
	21)	
	33)	
	45)	
	57)	
	69)	Total : 12 voies
	81)	
	93)	
	305)	
	17)	
	29)	
Dernière fréquence	41	

23350 kc/s Tolérance à la limite supérieure 0,026

Bandes adjacentes	limite inférieure	service fixe
	limite supérieure	(service fixe et (service mobile terrestre

NOTE : Conformément aux recommandations de la Commission 4, les assignations ci-dessus sont celles qui seraient applicables si la totalité de la bande était attribuée exclusivement au service mobile aéronautique OR.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No. 145 - F
3 juillet 1948

COMMISSION 6

Groupe de travail C (2)

Rapport du Groupe de Travail 6 C (2)

2 juillet 1948

Mandat:

1. Préparer un état des besoins de l'exploitation pour les communications à longue distance, afin d'assurer le contrôle d'exploitation et les renseignements concernant la dernière partie du vol.

2. Préparer une étude sur l'utilisation des fréquences les plus élevées par les lignes aériennes mondiales principales, tout particulièrement sur l'emploi des fréquences de la bande des 22 Mc/s.

Point 1:

L'O.A.C.I. a spécifié de la façon suivante les besoins relatifs aux fréquences des services mobiles aéronautiques à utiliser pour les renseignements de vol et pour le trafic d'exploitation concernant l'entrée, le survol et la sortie des zones EU-MED de l'O.A.C.I.

Recommandation No. 22.

"Le Comité recommande d'attribuer chaque fois que possible pour les communications air-sol à grande et moyenne distance à l'intérieur de la zone, une famille commune de fréquences en ondes décamétriques. Cette famille devra comprendre une voie dans chacune des bandes de 6, 8, 11 ou 12 et 17 Mc/s."

Recommandation No. 23.

"Le Comité recommande que des liaisons en ondes décamétriques soient assurées selon les besoins en des emplacements appropriés de la zone pour l'échange des renseignements relatifs au vol et au trafic d'exploitation des compagnies de navigation aérienne à grande et moyenne distance. En attendant, il est recommandé d'utiliser les fréquences suivantes,....."

Afin de permettre aux administrations européennes d'assurer séparément, en cas de besoin, ce genre d'exploitation, le groupe recommande d'allouer une famille de fréquences choisies dans les bandes de

5,6 - 9 - 13 - 18 - 22 Mc/s.

Diverses études, entre autres celle de la charge probable, ont montré que deux ou trois familles de fréquences sont nécessaires pour satisfaire entièrement les besoins de ce service. Toutefois, le nombre de fréquences étant insuffisant, le groupe décide qu'il ne lui est pas possible d'allouer plus d'une seule famille. Il tient cependant à souligner que toute réduction du nombre des fréquences constituant cette famille empêcherait la mise en application du projet.

Le groupe présume que dans les autres parties du monde, on continuera pour ce genre de trafic à employer uniquement les voies réservées au contrôle du trafic aérien.

Point 2:

Le groupe de travail recommande à la majorité de prévoir l'allocation aux ZLAMP des fréquences de l'ordre de 22 Mc/s dans les cas où les fréquences de l'ordre de 18 Mc/s ne peuvent manifestement pas convenir.

Il recommande, en outre, à la sous-commission 6 C d'établir sans tarder et d'une façon détaillée la liste complète des besoins, afin de la soumettre au C.P.F.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
G E N E V E, 1948

Aér-Document No. 154 - F

7 juillet 1948

Groupe de travail 6 E

Commission 6

Rapport final
du Groupe de travail 6 E

1. Le groupe de travail a tenu 4 réunions. Son mandat défini dans le document Aér. No. 95, paragraphe 7, est le suivant : examiner la question des émissions météorologiques destinées aux aéronefs en vol et formuler des recommandations à la Commission 6 portant sur :

   a) L'ordre de grandeur des fréquences nécessaires

   b) le nombre de fréquences nécessaires dans chaque ordre de grandeur

   c) les zones dans lesquelles ces fréquences pourront faire l'objet d'une répétition.

2. Les délégués et représentants des pays et organisations suivants ont assisté à la plupart des réunions:

Argentine	Pays-Bas
Brésil	Pologne
Chili	Protectorats français du Maroc et de la Tunisie
Chine	Royaume-Uni
Cuba	Union de l'Afrique du Sud
Egypte	O.A.C.I.
Etats-Unis d'Amérique	I.A.T.A.
France	
Irlande	
Italie	
Pakistan	

3. La délégation polonaise a commenté le document Aér-No.110 intitulé "Remarques sur l'attribution des hautes fréquences au service spécial de la météorologie aéronautique". Il a été considéré que les renseignements contenus dans ce document ne rentraient pas dans le mandat du groupe de travail 6 E.

4. Après des discussion approfondies, le groupe de travail s'est mis d'accord pour étudier la question qui lui a été soumise en procédant comme suit:

   a) Etudier les Manuels régionaux de l'O.A.C.I. pour les différentes régions du monde en vue de déterminer les besoins réels

      Constituer des petits groupes formés par les délégations présentes et qui ont des intérêts communs dans les régions.

   b) Ces groupes étudieront les conditions des régions suivantes :

      Afrique - Moyen Orient - Inde - Pakistan
      Europe - Méditerranée
      Atlantique Nord
      Caraïbes
      Amérique du Sud et Atlantique Sud
      Pacifique Nord
      Pacifique Sud
      Asie du Sud-Est

d) Après que les groupes eurent remis les renseignements nécessaires par région, un groupe composé des délégués du Royaume-Uni, de la France, de l'Egypte, de l'O.A.C.I. et de l'I.A.T.A. a mis en valeur ces renseignements sur une carte mondiale et a établi la liste des besoins suivante:

5. Europe-Méditerranée

Pour les émissions régionales : 2(3,5 - 6,6 - 11,4), portée 2000 km.
" " " sub-régionales : 4(4,6 - 8,8), portée 1600 km.

Afrique et Moyen Orient

Pour les émission régionales: 2(3,5 - 6,6 - 11,4), portée 1600 km.
" " " sub-régionales: 3(4,6 - 8,9), portée 1000 km.

Atlantique Nord

Pour les émissions régionales : 1(3 - 4,7 - 6 - 9 - 13), portée 2400 km.

Caraïbes

Pour les émissions régionales : 1(3 - 6 - 11), portée 1000 km.

Amérique du Sud et Atlantique Sud

Pour les émissions régionales : 1(6 - 9 - 11 - 13), portée 2400 km.
1(4 - 8 - 11), portée 1500 km.
1(5 - 9 - 11), portée 1500 km.

Pacifique Nord

Pour les émissions régionales : 1(3 - 6 - 8 - 13), portée 2400 km.

Pacifique Sud

Pour les émissions "routes": 1(4,6 - 6), portée 1600 km.

Asie du Sud-Est

Pour les émissions régionales: 1(5 - 8 - 11), portée 1600 km.
" " " sub-régionales : 1(4 - 6), portée 1000km.
" " " sub-régionales : 1(5 - 8), portée 1000km.

6. Les renseignements nécessaires à la détermination des régions dans lesquelles ces fréquences pourraient être répétées n'étant pas à disposition du Groupe de travail 6 E, il est décidé de s'en remettre à la Commission 6 en ce qui concerne cette question.

7. A titre d'information pour la Commission 6, l'Annexe 1 contient des extraits du Rapport final du Comité MET, qui a tenu séance dans le cadre de la réunion régionale de navigation aérienne de l'O.A.C.I., à Paris, mai 1948 (O.A.C.I DOC-EM/103 MET/EM/17, 13/5/48)

8. Une carte montrant les régions du monde dans lesquelles le service d'émissions météorologiques est assuré ou sera assuré dans un proche avenir a déjà été présentée à la 14ème séance de la Commission 6.

Le Président du Groupe de travail 6 E

E. TABIO

1.3
Echange de messages météorologiques aéronautiques

1.3.1.
Pour les besoins aéronautiques, un système d'émission de météogrammes par région et sub région a été organisé pour la région Europe-Méditerranée. Ce système est décrit, dans ses grandes lignes dans les paragraphes suivants.

1.3.1.1
Les détails relatifs aux stations, au contenu des messages, aux heures d'émission et aux fréquences sont donnés dans les tableaux III et IV. Les graphiques III et IV montrent les réseaux des stations d'émissions régionales et sub régionales dans toute la région Europe-Méditerranée.

1.3.1.2
Dans la mesure du possible, les échanges de messages devraient être effectués à l'aide d'appareils automatiques.

1.3.2.
Emissions de météogrammes régionaux.

1.3.2.1.
L'organisation de la région Europe-Méditerranée comprend neuf régions d'émission de météogrammes. Dans chaque région une station a été ou sera désignée comme centre d'émission pour cette région. Chacun des neuf centres régionaux d'émission désignés émettra une fois toutes les trois heures, selon un ordre établi sur un jeu commun de trois hautes fréquences. Le temps alloué à chaque centre régional d'émission n'excède pas vingt minutes de manière que l'ensemble des neuf émissions puisse être effectué au cours de chaque période de trois heures.

1.3.2.1.1.
Les détails relatifs aux stations, au contenu et aux fréquences de ces émissions régionales, sont donnés dans le tableau III. Le graphique III montre le territoire géographique attribué à chacun des neuf centres régionaux d'émission.

1.3.2.2.
Chaque émission météorologique régionale comprendra les points énumérés ci-après, qui seront transmis dans l'ordre suivant :

1) Prévisions relatives au terminus
2) Prévisions de route ou régionales
3) Rapports principaux concernant le point d'arrivée, dans la mesure où le permet le temps de transmission restant disponible.

1.3.2.5.
La puissance de chacun de ces centres d'émission météorologique régionaux doit être suffisante pour assurer une réception satisfaisante dans toute la région Europe-Méditerranée et les territoires adjacents.

1.3.2.6
Chacune des émissions météorologiques régionales doivent être effectuées sur trois fréquences simultanément (3957, 6975 et 12818 kc/s)

1.3.2.7
Chaque pays prendra des dispositions en vue de la centralisation des renseignements météorologiques sur son territoire et pour l'envoi de ces renseignements aux centres météorologiques régionaux.

1.3.3.
Emissions météorologiques sub-régionales

1.3.3.1.
La région Europe-Méditerranée a été divisée en quatre vingt sous-régions météorologiques. Une station à l'intérieur de chaque sous-région a été désignée comme centre d'émission pour cette sous-région. Chacun des centres de sub-régionaux émet pendant trois minutes toutes les demi-heures sur une fréquence moyenne et pendant trois minutes toutes les heures sur deux hautes fréquences. Les émissions sur hautes fréquences effectuées toutes les heures par chaque centre d'émission sub-régional sont toujours effectuées en même temps qu'une des deux émissions sur moyennes fréquences effectuée toutes les heures par le même centre sub-régional (c'est-à-dire en même temps que les émissions sur moyenne fréquence qui contiennent des prévisions de terminus).

1.3.3.2.
Afin d'tuliser au maximum les six moyennes fréquences et les huit hautes fréquences maintenant attribuées aux émissions météorologiques sub-régionales dans la Région Europe-Méditerranée, les huit centres sub-régionaux ont été organisés en huit réseaux, chacun comprenant un maximum de dix centres sub-régionaux.

1.3.3.3.
L'horaire des émissions et l'attribution des fréquences au quatre-vingt centres d'émissions météorologiques sub-régionaux a été prévu de façon à assurer l'utilisation maximum des fréquences disponibles avec le minimum de brouillage et de manière à rendre les plus grands services à l'aéronautique.

1.3.3.4.
Chacun des centres d'émission sub-régionaux dans chacun des huit réseaux emploie la même fréquence moyenne pendant trois minutes toutes les demi-heures et les deux mêmes hautes fréquences pendant trois minutes toutes les heures.

1.3.4.
Emissions météorologiques sub-régionales sur moyennes fréquences

1.3.4.1.
Chacune des émissions météorologiques sub-régionales effectuées sur une fréquence moyenne sera effectuée dans un ordre déterminé pendant trois minutes toutes les demi-heures.

1.3.4.2.
Le contenu de ces émissions sub-régionales sur fréquence moyenne seulement effectuées toutes les deux demi-heures est décrit ci-dessous ces renseignements doivent être transmis dans l'ordre indiqué:

1) un message de terminus principal
2) un message de terminus de dégagement
3) un maximum de trois messages de terminus auxiliaires
4) répétition du premier message de terminus principal

1.3.4.3.
Le contenu des émissions sub-régionales MH et HF effectuées toutes les deux autres demi-heures est décrit ci-dessous, ces renseignements seront transmis dans l'ordre indiqué:

1) un message de terminus principal
2) un message de terminus de dégagement
3) une prévision de terminus principal
4) une prévision de terminus de dégagement
5) répétition du premier message de terminus principal, si le temps le permet.

1.3.4.6.
La puissance de chacune des stations météorologiques sub-régionales fonctionnant sur moyenne fréquence doit être suffisante pour assurer une réception satisfaisante jusqu'à une distance de 600 kilomètres (400 miles).

1.3.4.7.
Chaque station d'émission météorologique sub-régionale pourra disposer pendant trois minutes toutes les demi-heures d'une des six moyennes fréquences réservées aux émissions météorologiques sub-régionales dans la Région Europe-Méditerranée (c'est-à-dire 279, 281, 283, 285, 287 ou 289 kc/s).

1.3.4.8.
Les détails concernant les stations, le contenu, les heures et les fréquences de ces émissions sub-régionales sur moyennes fréquences sont donnés dans le Tableau IV.

1.3.5.
Emissions météorologiques sub-régionales sur hautes fréquences.

1.3.5.1.
Chacune des émissions météorologiques sub-régionales effectuées sur deux hautes fréquences simultanément sera effectuée dans un ordre déterminé pendant trois minutes toutes les heures. Le contenu de ces émissions sub-régionales est décrit ci-dessous; ces renseignements seront transmis dans l'ordre indiqué :

1) un message de terminus principal
2) un message de terminus de dégagement
3) une prévision de terminus principal
4) une prévision de terminus de dégagement
5) répétition du message de terminus principal, si le temps le permet.

1.3.5.2.
La puissance de chacune des stations d'émissions météorologiques sub-régionales utilisant deux hautes fréquences simultanément doit être suffisante pour assurer une réception satisfaisante jusqu'à une distance de 1600 kilomètres (1000 miles)

1.3.5.3.
Chaque station d'émission météorologique sub-régionale disposera pendant trois minutes toutes les heures de deux des huit hautes fréquences réservées aux émissions météorologiques sub-régionales dans la Région Europe-Méditerranée (3953 et 8492, ou 3961 et 8515, ou 3969 et 8561 ou 3977 et 8546).

1.3.5.4.
Les détails concernant les stations, le contenu, les heures et les fréquences de ces émissions sub-régionales sur hautes fréquences sont donnés dans le Tableau IV.

TABLEAU III
EMISSIONS REGIONALES

FREQUENCES : 3957, 6975, 12818 kc/s

Heures et minutes après chaque heure synoptique	Région No.	Région	Pays	Centre régional ou centre régional secondaire	Indicatif	Contenu des Emissions	
						Prévisions de terminus/messages de terminus	Prévisions de région Prévisions de route
00-20	1	Europe centrale	Tchécoslovaquie Allemagne, Autriche, Pologne	Praha	OKL	Frankfurt, Praha, Berlin(Tempelhof) Wien (Tulln), Warszawa, Munchen Berlin (Gatow), Bratislava, Hamburg, Gdansk	REGION 1
20-40	2	Scandinavie	Suède, Norvège, Danemark, Finlande	Stockholm	SMA	Stockholm, Kobenhavn, Fornebu, Helsinki, Goteborg, Gardermoen, Sola, Aalborg	REGION 2
40-1.00	3	Royaume-Uni	Angleterre, Ecosse, Irlande, Pays-Bas, Belgique	London	MZL	London Airport, Shannon, Prestwick, Amsterdam, Bruxelles, Calshot, Hurn, Northolt, Renfrew	REGION 3
1.00-1.20	4	Europe occidentale	France, Suisse	Paris	FNB	Orly, Marseille (Marignane), Bordeaux, Genève, Zurich, Le Bourget, Lyon, Bâle	REGION 4
1.20-1.40	5	Méditerranée occidentale	Espagne, Portugal Algérie, Maroc, Tunisie	Algiers	FOG 2	Lisboa (Portela), Tunis, Madrid, Casablanca, Alger, Marrakech, Oran, Barcelona, Gibraltar	REGION 5
1.40-2.00	6	Méditerranée centrale	Italie, Malte, Libye	Rome	IKO	Rome (Ciampino), Tripoli, Catania, Malta, Cagliari/Elmas, Brindisi, Benghasi, Napoli, Milano, Venezia	REGION 6
2.00-2.20	7	Proche-Orient	Egypte, Palestine, Syrie, Liban, Chypre	Cairo	SUO	Farouk, Lydda, Mariut, El Adem, Beyrouth, Nicosia, Almaza	Route Rome-Farouk, Route Benghazi-Farouk
2.20-2.40	8	Egée	Grèce, Turquie	Athènes ou Ankara	SWA	Athènes, Istanbul, Ankara, Heraklion. Izmir	REGION 8
2.40-3.00	9	Sud-Est de l'Europe	Yougoslavie, Albanie, Bulgarie Hongrie, Roumanie	Belgrade	...	Budapest, Zagreb, Sofia, Tirana, Belgrade, Bucarest, Cluj	REGION 9

(Annexe au Aér-Doc.No.154-F)

NOTE

(1) Les prévisions de terminus ci-dessus seront toujours émises et ceci dans l'ordre indiqué.

(2) Lorsque le temps disponible ne permet pas de transmettre tous les messages de terminus indiqués, on en transmettra le plus grand nombre possible. L'ordre de priorité de transmission est celui indiqué dans la liste pour chaque région.

TABLEAU IV

FREQUENCES		A 00-03 30-33		B 03-06 33-36		C 06-09 36-39	
Toutes les demi-heures sur 287 kc/s Première demi-heure également sur 3953 kc/s 8492 kc/s	1	AMSTERDAM EINDHOVEN Twente Eelde Zuid Limburg	MP MP M M M	RENFREW EDINBURGH Aberdeen Inverness Sumburgh	MP MP M M M	PRESTWICK BELFAST Stornoway Tiree	MP MP M M
Toutes les demi-heures sur 289 kc/s Deuxième demi-heure également sur 3953 kc/s 8492 kc/s	2	LUIEA KIRUNA Vannas Boden Malmberget	MP MP M M M	FORNEBU GARDEMOEN Kjevik Trondheim	MP MP M M	STAVANGER HERDLA Haugesund Alesund	MP MP M M
Toutes les demi-heures sur 279 kc/s Première demi-heure également sur 3961 kc/s 8515 kc/s	3	TEMPELHOF GATOW Wasserkuppe	MP MP M	HAMBURG BUCKEBURG Bremen Wunsdorf Schleswig	MP MP M M M	KOLN	MP
Toutes les demi-heures sur 285 kc/s Deuxième demi-heure également sur 3961 kc/s 8515 kc/s	4	Réservé		STRASBOURG BALE Nancy Lille Tours	MP MP M M M	LE BOURGET ORLY Cormeille Coulommiers Beauvais	MP MP M M M
Toutes les demi-heures sur 283 kc/s Première demi-heure également sur 3969 kc/s 8561 kc/s	5	TIRANA	MP	SOFIYA	MP	BEOGRAD	MP
Toutes les demi-heures sur 287 kc/s Deuxième demi-heure également sur 3969 kc/s 8561 kc/s	6	ATHENAI SALONIKI Araxos Yanina Lemnos	MP MP M M M	HERALION CALATO	MP MP	NICOSE LIMASSOL	MP MP
Toutes les demi-heures sur 289 kc/s Première demi-heure également sur 3977 kc/s 8546 kc/s	7	MADRID SALAMANCA Valladolid Albacète	MP MP M M	BILBAO VITORIA Santander Logrono Burgos	MP MP M M M	BARCELONA Zaragoza Calamocha Reus Montseny	MP MP M M M
Toutes les demi-heures sur 281 kc/s Deuxième demi-heure également sur 3977 kc/s 8546 kc/s	8	FIRENZE PISA Genova Livorno	MP MP M M	CAGLIARI ELMAS ALGHERO Olbia	MP MP M	ROME (Ciampino) NAPOLI Roma Urbe Guidonia Centocelle	MP MP M M M

EMISSIONS SUB-REGIONALES

D 09-12 39-42		E 12-15 42-45		F 15-18 45-48		G 18-21 48-51	
MANCHESTER	MP	RONALDSWAY	MP	BASTLEIGH	MP	LONDON	MP
SPEKE	MP	BLACKPOOL	MP	CALSHOT	MP	HURN	MP
Birmingham	M	Newcastle	M	St Eval	M	Bovingdom	M
Leeds	M	Carlisle	M	Whitchurch	M	Blackbushe	M
				Jersey	M		
GOTEBORG	MP	AALBORG	MP	KOBENHAVN	MP	STOCKHOLM	MP
KARLSTAD	MP	AARHUS	MP	MALMO	MP	NORRKOPING	MP
Satenas	M	Blavand	M	Jonkoping	M	Visby	M
Stromstad	M	Karup	M	Kalmar	M	Orebro	M
Varberg	M			Ronne	M	Uppsala	M
FRANKFURT	MP	MUNCHEN	MP	WIEN-TULLN	MP	BRATISLAVA	MP
WIESBADEN	MP	ERDING	MP	SCHWECHAT	MP	KOSICE	MP
Stuttgart	M	Furstenfeldbruck	M	Horsching	M	Zliac	M
				Klagenfurt	M	Presov	M
RENNES	MP	BORDEAUX	MP	TOULOUSE	MP	AJACCIO	MP
NANTES	MP	LIMOGES	MP	PAU	MP	BASTIA	MP
Brest	M	Cognac	M	Perpignan	M	Cap Corso	M
Cherbourg	M	Cazaux	M	Lezignan	M		
Dinard	M	Mont de Marsan	M				
ZAGREB	MP	BUDAPEST	MP	CLUJ	MP	BUKARESTI	MP
BEYROUTH	MP	LYDDA	MP	CAIRO (Farouk)	MP	MERSA MATRUH	MP
DAMASCUS	MP	HAIFA	MP	CAIRO (Almasa)	MP	ALEXANDRIA (Mariut)	MP
Homs	M	Aamman	M	Luxor	M	Port Said	M
		Ramalla	M				
PALMA	MP	MELILLA	MP	CASABLANCA	MP	GIBRALTAR	MP
VALENCIA	MP	MALAGA	MP	MARRAKECH	MP	TANGER	MP
Formentera	M	Larache	M	Rabat-Sale	M		
Alicante	M	Tetuan	M	Port Lyautey	M		
Mahon	M			Fez	M		
BRINDISI	MP	CATANIA	MP	TUNIS	MP	ALGER	MP
BARI	MP	PALERMO	MP	BONE	MP	BLIDA	MP
Foggia	M	Calabria	M	Gabes	M	Miliana	M
Lecce	M	Marsala	M	Sfax	M		

H 21-24 51-54		J 24-27 54-57		K 27-30 57-60		Observations
NORTHOLT	MP	SHANNON	MP	BRUXELLES	MP	M - METAR
CROYDON	MP	DUBLIN	MP	COXYDE	MP	P - (Prévision)
Manston	M	Valentia	M	Evere	M	
		Midleton	M	St. Hubert	M	
				Courtrai	M	MF - Moyenne fréquence
						HF - Haute fréquence
HELSINKI	MP	WAASA	MP	SUNDSVALL	MP	
TURKU	MP	KEMI	MP	OSTERSUND	MP	
Marieham	M	Kuppio	M	Soderhamn	M	Typform
Juvaskyla	M	Oulu	M	Nordmaling	M	LONDRES - Terminus transmettant METAR toutes les demi-heures; et prévision toutes les heures quand MF et HF sont utilisées simultanément.
Pori	M					
PRAHA	MP	WARSZAWA	MP	GDANSK	MP	
BRNO	MP	POZNAN	MP	SZCECIN	MP	
Budejovice	M	Kracov	M			
Ostrava	M	Lodz	M			
Zlin	M	Lwow	M			Visby - Terminus transmettant METAR à plus 30 lorsque seule MF est utilisée.
MARIGNANE	MP	LYON	MP	ZURICH	MP	
NICE	MP	DIJON	MP	GENEVE	MP	
Montpellier	M	Grenoble	M	Basel	M	
Toulon	M	Clermont-Ferrand	M	Berne	M	NOTE : Toutes les transmissions sont faites au moment et dans l'ordre indiqué sur le tableau. Le premier message sera répété à la fin de la transmission. Au cas où un émetteur est utilisé pour plus d'un centre sub-régional, chaque bloc particulier doit être transmis en suivant exactement l'horaire indiqué sur le tableau.
Istres	M	Montélimar	M			
ISTANBUL	MP	ANKARA	MP			
ISMIR	MP	ADANA	MP			
Bursa	MP	Konya	M	Réservé		
Etimesut	M	Antalya	M			
BENGASI	MP	TRIPOLI	MP	MALTE	MP	
EL ADEM	MP					
SEVILLA	MP	LISBON (Portela)	MP	LUGO	MP	
FUENBOVEFUNA	MP	PORTO (Pedras Rubras)	MP	LEON	MP	
San Pablo	M	Coimbra	M	Santiago	M	
Santo Elena	M	Portalègre	M			
Monestorio	M	Braganca	M			
ORAN	MP	MILANO	MP	VENEZIA	MP	
ORLEANSVILLE	MP	TORINO	MP	BOLOGNA	MP	
Oujda	M	Turbigo	M	Treviso	M	
		Venegrono	M	Udine	M	
		Passo Cisa	M	Monte Cimone	M	

SECTION 4

4.
RESOLUTIONS ET AUTRES RECOMMANDATIONS

4.1
Diffusion des NOTAM dans les émissions régionales

A la demande du Comité COM, le Comité MET a examiné la possibilité de réserver du temps pour la transmission de NOTAM sur la fréquence des émissions météorologiques régionales. Le ComitéMET reconnaît qu'une méthode satisfaisante de distribution des NOTAM pourrait être assurée, par leur insertion dans les émissions météorologiques des neuf régions, et a examiné avec la plus grande attention la possibilité de leur réserver plusieurs minutes dans chaque émission de 20 minutes.

Un examen des minima météorologiques a montré toutefois qu'il ne restera pas de temps disponible une fois le plan régional complet mis en service. En fait il est apparu qu'une protection météorologique efficace nécessitera un dédoublement du plan actuel qui exigera l'attribution de trois nouvelles fréquences. Une partie du temps supplémentaire de diffusion rendu disponible par cet arrangement pourrait être attribué de façon permanente au Service NOTAM.

Le Comité de Météorologie reconnait cependant qu'il doit s'écouler un certain temps avant que le plan actuel ne soit mis en service par la totalité des neuf centres régionaux et il estime qu'en raison de l'importance du Service NOTAM, une des périodes de 20 minutes disponibles pour le moment devrait être temporairement allouée au Service des NOTAM.

Recommandation No. 9

Il est recommandé - vu l'impossibilité, quand le plan actuel des émissions météorologiques régionales sera complètement appliqué, d'assurer par ce moyen le volume des renseignements météorologiques nécessaires à la protection météorologique, sous la forme la mieux adaptée aux besoins des exploitants et vu la possibilité qu'il n'existe alors aucun moyen d'émettre les NOTAM que le Conseil fasse toutes démarches utiles de façon à assurer le plus tôt possible l'assignation de trois fréquences additionnelles, adaptées à la diffusion sur le plan régional des renseignements météorologiques et des NOTAM.

Il est en outre recommandé, quand ces fréquences auront été assignées de prendre des mesures en vue d'établir un nouveau plan pour les émissions régionales horaires en provenance des neuf régions européennes et méditerranéennes, basé sur l'utilisation des trois fréquences existantes, et des trois nouvelles fréquences, et sur l'assignation de deux périodes de 20 minutes à chaque centre régional, la première de ces périodes étant assignée seulement à la transmission des renseignements météorologiques, la seconde étant divisée en une période de 15 minutes pour la transmission des renseignements météorologiques suivie d'une période de 5 minutes pour la transmission des NOTAM.

Entre temps, et à titre de mesure temporaire, il est recommandé que les périodes allouées à Belgrade en vertu du plan actuel d'émission régionale soient utilisées pour l'émission des NOTAM jusqu'au moment où elles seront effectivement requises pour l'émission des renseignements météorologiques.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér - Document N° 169-F

13 juillet 1948.

Commission 6

RESOLUTION ADOPTEE PAR LA COMMISSION 6

A PROPOS DE L'UTILISATION DES DEUX VOIES

COMMUNES 3023,5 kc/s ET 5680 kc/s

"Il est recommandé d'autoriser dans le monde entier l'utilisation de deux voies communes centrées respectivement sur 3023,5 kc/s et sur 5680 kc/s pour les usages suivants :

a) A bord des aéronefs:

1) pour les liaisons avec le contrôle d'approche et le contrôle d'aérodrome,

2) pour la liaison avec une station aéronautique lorsque les autres fréquences utilisables ne sont pas disponibles ou ne sont pas connues;

b) Dans les stations aéronautiques, pour le contrôle d'aérodrome et pour le contrôle d'approche, aux conditions suivantes:

1) pour le contrôle d'approche, la puissance devra être telle que le champ créé à 100 km ne soit pas supérieur à 20 microvolts par mètre; en tout état de cause, elle ne devra pas dépasser 20 watts dans l'antenne;

2) pour le contrôle d'aérodrome, la puissance devra être telle que le champ créé à 40 km ne soit pas supérieur à 20 microvolts par mètre; en tout état de cause, elle ne devra pas dépasser 20 watts dans l'antenne;

3) on devra veiller à ce que la polarisation soit choisie de façon à éviter les brouillages nuisibles.

c) Pour assurer les liaisons entre les aéronefs, engins de sauvetage ou navires participant à des recherches et à des opérations de sauvetage coordonnées sur le théâtre d'un sinistre.

d) Des conférences aéronautiques régionales pourront établir la procédure selon laquelle les deux fréquences communes devront être utilisées dans les cas indiqués ci-dessus.

e) Il est reconnu que la fréquence 5680 kc/s n'est pas indiquée pour être employée dans le contrôle d'approche ni dans le contrôle d'aérodrome, aussi devra-t-elle être abandonnée aussitôt que possible. Lorsqu'on l'utilisera, il conviendra de tenir soigneusement compte de ses caractéristiques de propagation.

Il est en outre recommandé d'exploiter sur ces fréquences des liaisons radiotélégraphiques et radiotéléphoniques conformément aux accords régionaux, et ceci sans que les deux voies communes soient l'objet de division".

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
Genève, 1948

Aér-Document No 192-F
22 juillet 1948

RESUME DES RECOMMANDATIONS DE LA

C O M M I S S I O N 6

1. Plan d'assignation des fréquences (paragraphe 10 du document Aér-98)

"La Commission recommande l'adoption du plan d'allocation de fréquences élaboré par la Commission préparatoire, étant toutefois bien entendu qu'il sera tenu compte des besoins actuels et futurs, dans la mesure où ces derniers peuvent être évalués et qu'au cours des travaux de la Commission le plan pourra être modifié en ce qui concerne par exemple la zone équatoriale ou encore le plan régional d'allocation de fréquences, mais sans modifier les principes de base. En exécutant ce plan, la Commission respectera le principe consistant à laisser aux diverses administrations intéressées le maximum de liberté dans le choix du système de liaisons qu'elles estimeront être le plus approprié pour faire face aux besoins des compagnies de navigation aérienne."

Cette recommandation a été adoptée par 18 voix contre 11, sans abstentions.

2. Assignation des fréquences (document Aér-107, par. 6).

"La présente Conférence devra assigner des fréquences destinées à desservir les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales telles qu'elles sont délimitées, mais elle ne devra pas chercher à fixer elle-même les stations terrestres aéronautiques auxquelles ces fréquences seront assignées. Il est essentiel que les administrations et les zones intéressées portent la pleine responsabilité de désigner les stations terrestres qui devront effectuer un service pour l'exploitation duquel des fréquences auront été attribuées. Il est particulièrement important que ce principe ne soit pas perdu de vue et qu'il soit énoncé dans le rapport définitif de la Commission 6."

Cette recommandation a été adoptée à l'unanimité.

3. Dispositions relatives à l'extension future des services aéronautiques (doc. No 127, par. 7)

"Pour ce qui concerne la Sous-Commission 6 C, il ne sera pas tenu compte de l'extension future des services d'aéronefs, sauf dans les cas où une modification de première importance est susceptible de se produire au cours des trois prochains mois et d'affecter de manière appréciable la répartition rationnelle des fréquences dans les zones intéressées.

Les renseignements relatifs à cette question doivent être fournis sous une forme convenable à la Sous-Commission 6 C, avant le vendredi 25 juin 1948."

Cette recommandation a été adoptée sans opposition, avec six abstentions.

4. Charge non prévue (doc. 127, modifié par doc. 128).

"LA COMMISSION RECOMMANDE que le nombre de vols figurant dans la colonne 5 des tableaux de renseignements de vol soit majoré de 33 1/3 %, ceci afin de représenter la charge totale probable (vols réguliers plus vols non prévus, y compris le trafic militaire) qui devra être acheminée sur les lignes aériennes indiquées, sauf dans un nombre très limité de cas particuliers déterminés par le Groupe de travail 6 O dans lesquels le nombre des vols non prévus est si élevé et d'un caractère si régulier qu'il influera certainement sur le nombre des familles de fréquences qui devront être allouées."

Cette recommandation a été adoptée par 15 voix contre 1, avec 13 abstentions.

5. Volume maximum du trafic dans les Zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (doc. No 128 page 4 et doc. CP-Aér-25 par. 16).

"LA COMMISSION CONSIDERE que la formule suivante est de façon générale applicable aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales, mais qu'il peut être nécessaire de choisir une autre valeur pour le "facteur de concentration probable" pour l'évaluation des densités maxima probables dans les cas où plusieurs lignes ou zones à faible trafic sont desservies par une fréquence ou par une famille de fréquences.

N = nombre probable maximum d'aéronefs par heure sur la ligne (pointe probable de densité de trafic) =

$$K \times \frac{(\text{longueur de la ligne en milles terrestres}) \times (\text{nombre de vols réguliers par semaine})}{200 \times 7 \times 24} + \% \text{ pour les vols non prévus}$$

K est le "facteur de concentration probable". Pour les lignes intercontinentales, K = 2,4.

Cette formule pourra faire l'objet d'une révision par la Commission 6, si nécessaire.

Cette motion a été adoptée par 21 voix contre 1 et 12 abstentions, les délégations de l'U.R.S.S., de la Yougoslavie et de la Pologne ayant déclaré réserver leur opinion.

6. Utilisation des parties du spectre situées entre les bandes R et OR (doc.Nos 142 et 153).

En ce qui concerne l'utilisation des parties du spectre situées entre les bandes des services "R" et "OR", la Commission a adopté à l'unanimité les recommandations suivantes :

Bande	Séparation	Espace non-assigné (kc/s)			Largeur de l'espace non assigné par rapport à celle d'une voie		Assignation proposée			Observations
		R	OR	TOTAL	R	OR	R	Commune	OR	
2850- 3155	7	6,5	3,5	10	0,93	0,5		A3(10kc/s)		centrée sur 3023.5
5480- 5730	7,5	4,75	4,25	9	0,633	0,566		A3 (9kc/s)		centrée sur 5680
6525- 6765	7,5	1,75	4,25	6	0,232	0,566			2-A1	centrées sur 6685 et 6687.5
8815- 9040	8,5	4,75	6,25	11	0,56	0,735	A1		A3	centrées sur 8961,5 et 8967
11175-11400	9,5	0,75	4,25	5	0,079	0,447			A1	centrée sur 11273
15010-15100	10		(8)*			(0,8)*			2-A1	centrées sur 15092,5 et 15096,5
17900-18030	10	8,5	8,5	17	0,85	0,85	A3		A1	centrées sur 17966,5 et 17975
Total		27 kc/s	29 kc/s		3,284 voies	3,664 voies				

*15010-15100 kc/s exclusivement "OR". Ces chiffres ne sont donc pas compris dans les totaux.

Résumé : Service commun : 2 voies A 3
" "R" 1 voie A3 et 1 voie A1
" "OR" 1 voie A3 et 4 voies A1

1. 1) La Conférence décidera ultérieurement quels types d'émission (A3 et A1 ou A3 et A1 combinés) pourront être utilisés sur les voies communes centrées sur 3023,5 et 5680 kc/s.

2. 2) Il a été convenu que la décision générale concernant la transmission de différentes émissions sur les voies à grande capacité est applicable à celle qui est centrée sur 17966,5 kc/s.

3. 3) Sur la voie centrée sur 8961,5 kc/s pour des émissions de classe A1, il est nécessaire d'utiliser un matériel présentant une très grande stabilité.

7. Utilisation des voies communes 3023.5 et 5680 kc/s (voir également doc. 169 approuvé par l'Assemblée plénière).

"LA COMMISSION RECOMMANDE d'autoriser dans le monde entier l'utilisation de deux voies communes centrées respectivement sur 3023,5 kc/s et sur 5680 kc/s pour les usages suivants :

a) A bord des aéronefs :

1) pour les liaisons avec le contrôle d'approche et le contrôle d'aérodrome;

2) pour la liaison avec une station aéronautique lorsque les autres fréquences utilisables ne sont pas disponibles ou ne sont pas connues.

b) Dans les stations aéronautiques, pour le contrôle d'aérodrome et pour le contrôle d'approche, aux conditions suivantes :

1) pour le contrôle d'approche, la puissance devra être telle que le champ créé à 100 km ne soit pas supérieur à 20 microvolts par mètre; en tout état de cause, elle ne devra pas dépasser 20 watts dans l'antenne;

2) pour le contrôle d'aérodrome, la puissance devra être telle que le champ créé à 40 km ne soit pas supérieur à 20 microvolts par mètre; en tout état de cause, elle ne devra pas dépasser 20 watts dans l'antenne;

3) on devra veiller à ce que la polarisation soit choisie de façon à éviter les brouillages nuisibles.

c) Pour assurer les liaisons entre les aéronefs, engins de sauvetage ou navires participant à des recherches et à des opérations de sauvetage coordonnées sur le théâtre d'un sinistre.

d) Des conférences aéronautiques régionales pourront établir la procédure selon laquelle les deux fréquences communes devront être utilisées dans les cas indiqués ci-dessus.

e) Il est reconnu que la fréquence 5680 kc/s n'est pas indiquée pour être employée dans le contrôle d'approche ni dans le contrôle d'aérodrome, aussi devra-t-elle être abandonnée aussitôt que possible. Lorsqu'on l'utilisera, il conviendra de tenir soigneusement compte de ses caractéristiques de propagation.

Il est en outre recommandé d'exploiter sur ces fréquences des liaisons radiotélégraphiques et radiotéléphoniques conformément aux accords régionaux, et ceci sans que les deux voies communes soient l'objet de division".

Cette recommandation a été adoptée à l'unanimité.

8. Fréquences réservées aux émissions météorologiques (doc. N° 172)

La Commission propose de consacrer deux (2) familles de fréquences des bandes du service "R" aux besoins des émissions météorologiques sol-air,

chacune de ces familles ne devra pas comprendre plus de 3 fréquences dont les ordres de grandeur approximatifs seront 3, 6 et 9 Mc/s.

Ces fréquences doivent être en premier lieu assignées comme suit :

a) une famille sera affectée aux lignes aériennes mondiales principales traversant la région de l'Océan Pacifique;

b) une famille sera affectée aux lignes aériennes mondiales principales traversant la région de l'Océan Atlantique.

La répétition de ces familles de fréquences pour des émissions météorologiques dans d'autres parties du monde s'effectuera selon les normes de séparation entre fréquences acceptées, et en prenant toute mesure possible en ce qui concerne les partages dans le temps.

Dans tous les cas, en raison des besoins particuliers de la zone européenne, la famille de fréquences attribuées à la zone de l'Océan Pacifique doit être mise à la disposition des émissions météorologiques sol-air dans la zone européenne de passage des lignes aériennes principales.

Cette résolution a été adoptée par 24 voix contre 7 et 3 abstentions.

9. Abaissement des normes (doc. N° 184).

"Attendu qu'il est évident qu'en utilisant les normes recommandées par la Commission 4, la Commission se trouvera dans l'impossiblité d'élaborer un plan d'allocations de fréquences apte à satisfaire les besoins minima des régions et des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales, la Commission 6 convient qu'il sera nécessaire d'abaisser les dites normes, en ce qui concerne la protection et/ ou les facteurs de charge des voies, dans la mesure où cela sera nécessaire pour répondre d'une manière satisfaisante aux besoins des régions et des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales."

Cette motion a été adoptée à l'unanimité.

10. Proposition concernant une méthode d'étude pour la définition des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (doc. N° 144 par. 4)

1. On constituera :

1) des groupes de travail chargés de définir les limites géographiques des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales;

2) une zone de passage des lignes aériennes mondiales principales sera établie en Europe;

3) des fréquences seront attribuées à la dite zone, selon les mêmes principes que pour les autres zones;

4) la charge de l'exploitation avec les aéronefs dans les zones voisines de la zone européenne et s'y prolongeant sera assumée par la zone adjacente jusqu'au premier point d'atterrissage de la zone européenne. Cette charge incombera à la zone européenne à partir du premier point d'atterrissage dans cette région, jusqu'à un autre point quelconque de cette zone;

5) En fixant les frontières des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales, on fera en sorte que les zones dans lesquelles l'utilisation d'une fréquence est permise se recouvrent dans la limite où les besoins de l'exploitation l'exigent.

6) cette latitude sera strictement limitée au minimum compatible avec les besoins de l'exploitation, afin que la nécessité de protéger la fréquence de la zone considérée ne vienne entraver les possibilités de répétition en d'autres points du globe.

Cette résolution a été adoptée à l'unanimité des votants, les délégations de la Yougoslavie, de l'Albanie, de la Biélorussie et de l'U.R.S.S. s'étant abstenues et ayant déclaré réserver leur opinion.

11. Zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (doc. N° 152).

"Les limites de ces zones telles qu'elles sont actuellement tracées sur le globe sont acceptées, sous réserve que Copenhague, Oslo et Stockolm soient également comprises dans les zones de protection des fréquences Europe/Méditerranée actuellement assignées aux lignes aériennes mondiales principales pénétrant en Europe.

Les frontières des diverses zones de passage des lignes aériennes mondiales principales pourront être étendues par accords régionaux dans la mesure où ces modifications ne compromettront pas les possibilités de répétition de fréquence résultant des frontières initialement fixées."

Cette motion a été adoptée par 24 voix, contre 4 et 1 abstention.

12. Communications à longue distance (doc. N° 180, page 3).

"Attendu qu'il existe dans certaines régions un besoin en fréquences pour assurer entre les aéronefs et leurs points d'arrivée les liaisons à longue distance nécessaires pour contrôler les conditions de vol et obtenir les renseignements appropriés pour la fin du vol;

"et attendu que, dans certaines zones, les installations actuelles du service fixe aéronautique sont insuffisantes et ne peuvent actuellement faire face aux besoins de l'exploitation,

"la Commission recommande de rendre disponibles, pour qu'elles puissent être utilisées par les administrations qui en ont besoin, deux voies adjacentes dans les bandes des 22 Mc/s, d'une largeur de 12 kc/s chacune, et de leur assurer une protection dans le monde entier;

"elle estime que ces besoins n'existeront plus lorsque sera assuré dans le monde entier un service fixe aéronautique satisfaisant;

"elle recommande de communiquer cette proposition au Comité provisoire des fréquences pour son information."

M. JOUK (Biélorussie) demande de remettre toute décision à ce sujet à une séance ultérieure.

M. ROWLAND (Royaume-Uni) propose que ce document soit adopté sous réserve des observations qui pourront être présentées ultérieurement par le délégué de la Biélorussie.

Aucun délégué ne soulève d'objection et le PRESIDENT décide que ce document est provisoirement adopté, sous réserve des remarques que pourra formuler ultérieurement le délégué de la Biélorussie.

CONFERENCE INTERNATIONALE ADMINISTRATIVE
DES RADIOCOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES
GENEVE, 1948

Aér-Document No 211-F
30 juillet 1948

COMMISSION 6

GROUPE DE PROPAGATION

RAPPORT PROVISOIRE

1. Composition du Groupe au 27.7.48

Président :	G. Searle	Nouvelle Zélande
	J. Boctor	Egypte
	A.C. de Vincenti	Italie
	S.A. Sathar	Pakistan
	A. Souto Cruz	Portugal
	T.S.A.Gavrilitza	U.R.S.S.
	L.M. Layzell	I.A.T.A.

2. Travaux en cours :

2.1. Assignation multiple de fréquences entre régions et sous-régions.

2.2. Assignation multiple de fréquences entre lignes aériennes mondiales pricinpales, ainsi qu'entre lignes aériennes mondiales principales et régions.

3. La méthode appliquée pour ces travaux est basée sur les données suivantes :

3.1. Assignation multiple entre les régions :

Latitudes		FREQUENCES PROTEGEES	
		NUIT	JOUR
40° S - 0 - 35° N	EUROPE	3, 3.5, 4.7 Mc/s	les autres fréquences
40° S - 0 - 40° N	EXTREME & MOYEN ORIENT + AMERIQUES	3, 3.5, 4.7 Mc/s	les autres fréquences
au-delà de 40° S + 35° N	EUROPE	3, 3.5 Mc/s	les autres fréquences
au-delà de 40° N + 40° S	EXTREME & MOYEN ORIENT + AMERIQUES	3, 3.5 Mc/s	les autres fréquencer

Limites pour l'Europe : 60° de long. et 20° de long. O.

3.2. Assignation multiple entre les routes aériennes mondiales principales:

FREQUENCES PROTEGEES
DE JOUR : 9, 10, 11.3, Mc/s

FREQUENCES PROTEGEES
DE NUIT : 3, 3.5, 4.7, 5.6, 6.6 Mc/s

3.3. Assignation multiple entre routes aériennes mondiales principales et régions : comme sous 3.1.

3.4. Protection assurée : la distance de répétition, soit la somme de la portée de brouillage et de la portée utile, a été calculée d'après les courbes de 15 db et les données émanant des travaux de la Commission 4.

3.5. Répétition pendant la nuit : Est basée sur les résultats concernant la propagation obtenus par le sous-groupe de travail 6 C, qui sont indiqués dans le TABLEAU 1 donné en annexe. On a utilisé les données de la colonne correspondant à un rapport de protection de 15 db.

3.6. Répétition pendant le jour : Même remarque, mais TABLEAU II.

4. Méthode appliquée :

Le Groupe de propagation a décidé à sa première séance qu'il était nécessaire d'avoir sans cesse à disposition un état complet des travaux précédemment accomplis, de façon à pouvoir s'y reporter à tout moment pour vérification. Aussi a-t-on opté pour une méthode de travail basée sur l'emploi de papier calque.

En conséquence, on a procédé de la façon suivante :

4.1. On a porté sur une feuille transparente le tracé de chaque route aérienne mondiale principale, étant entendu qu'il s'arrêterait, dans le cas des routes pémétrant en Europe au point d'entrée en Europe.

4.2. Sur une autre feuille transparente, on a porté des tracés montrant l'empiètement de toutes les routes aériennes mondiales principales prolongées à l'intérieur de l'Europe.

4.3. Autour des tracés inscrits sur ces deux feuilles, on a marqué par une ligne la portée de répétition pour chaque fréquence allouée aux routes aériennes mondiales principales respectives, et ce, sur la base des données fournies sous 3.2. et 3.4.

4.4. On a ensuite porté sur des feuilles transparentes les tracés indiquant : la portée de répétition autour d'un point pour diverses latitudes, en se basant sur les données figurant sous 3.1. et 3.4.

4.5. Pour répéter une fréquence entre les routes aériennes mondiales principales, il suffit de faire glisser les graphiques dont il est question sous 4.3 et de choisir les routes auxquelles pourra être assignée la même fréquence. Il sera possible de déterminer en même temps dans quelles régions une fréquence pourra être répétée.

4.6. Afin de déterminer s'il est possible d'assigner une même fréquence à plusieurs régions, il suffit de faire glisser les tracés correspondant aux fréquences respectives (paragraphe 4.4) autour des lignes délimitant chaque région et de choisir parmi les autres régions celles dans lesquelles la fréquence pourra être répétée, en utilisant une méthode similaire et en éliminant les régions se trouvant en deça de la distance de répétition.

4.7. On procède alors à la récapitulation de diverses possibilités de répétition pour les régions et pour les routes aériennes mondiales principales.

4.8. En traitant le problème sous l'angle régional, on a toujours considéré en premier lieu les régions dont les besoins en fréquences sont les plus élevés.

5. Conclusions

Il pourrait être intéressant de déterminer s'il fallait, pour disposer du plus grand nombre possible de fréquences :

5.1. Procéder au plus grand nombre possible d'assignations multiples entre les routes aériennes mondiales principales, ce qui ne permet plus de disposer que d'un nombre restreint de fréquences pour les régions, ou

5.2. limiter les assignations multiples entre les routes aériennes mondiales principales, ce qui permet de disposer d'un plus grand nombre de fréquences pour les régions.

Le groupe est arrivé à la conclusion que les deux méthodes présentent leurs avantages, et pour plus de commodité notamment, il s'est efforcé d'obtenir le maximum de répétitions entre les routes aériennes mondiales principales.

6. Autres données :

Pour établir les tracés dont il est question ci-dessus au paragraphe 4, il a fallu convertir certaines des distances indiquées dans les tableaux I et II en degrés de latitude et de longitude.

Ces données sont présentées sous forme de tableaux et font l'objet des tableaux III, IV, V, VI et VII annexés à ce rapport provisoire.

Les abréviations suivantes sont utilisées dans ces tableaux :

S. R° = Portée utile évaluée en degrés,
I. R° = Portée de brouillage évaluée en degrés,
P. D° = Distance de protection évaluée en degrés.

7. Nomenclature :

Le plan dont il est question ci-dessus est, pour le Groupe de propagation, le "Plan I". Le Groupe de Propagation élabore actuellement un "Plan II", qui sera présenté à la Commission en même temps que les résultats figurant dans le Plan I.

TABLE I - TABLEAU I - TABLA I

INTERFERENCE RANGES (NIGHT) Noise Grade (3.0)
PORTEES DE BROUILLAGE (NUIT) Degré des parasites atmosphériques (3,0)
ALCANCE DE INTERFERENCIA (DE NOCHE) Grado de ruido (3.0)

Frequency Fréquence Frecuencia	Max. service range (km) Portée de service max. (km) Area max. de servicio (km)	Protection Ratio Rapport de protection Factor de protección			
		15 db	20 db	25 db	30 db
		Interference Range (km) Portée de brouillage (km) Región de interferencia (km)			
3.0 Mc/s	500	3500	5500	7500	11500
3.5 Mc/s	800	4000	6000	8500	12500
4.7 Mc/s	1400	5500	7000	11000	15000
5.6 Mc/s	1800	6500	9000	12500	15000
6.6 Mc/s	2200	8000	12000	15000	15000
9.0 Mc/s	3400	11000	15000	15000	15000

TABLE II - TABLEAU II - TABLA II

INTERFERENCE RANGES (DAY) Noise grade (3.0)
PORTEES DE BROUILLAGE (JOUR) Degré des parasites atmosphériques (3,0)
ALCANCE DE INTERFERENCIA (DE DIA) Grado de ruido (3.0)

Frequency Fréquence Frecuencia	Max. service range (km) Portée de service max. (km) Area de servicio (max.)	Protection Ratio Rapport de protection Factor de protección			
		15 db	20 db	25 db	30 db
		Interference Range km. Portée de brouillage km. Región de interferencia km.			
3.0 Mc/s 3.5 Mc/s	100	700	1100	1500	1800
4.7 Mc/s	350	1200	1400	1700	2000
5.6 Mc/s	450	1500	1900	2400	3200
6.6 Mc/s	650	1900	2400	3000	4200
9.0 Mc/s	1000	3800	5800	9200	10000
10.0 Mc/s	1250	5500	8000	10000	10000
11.3 Mc/s	1500	6000	8500	10000	10000
13.3 Mc/s	1900	7700	10000	10000	10000
18.0 Mc/s	2600	10000	10000	10000	10000

TABLE III · TABLEAU III · TABLA III

DAY TIME
JOUR
DE DIA

25 DB

Protection Ratio
Rapport de protection
Factor de protección

LAT	9.0 Mc/s						10.0 Mc/s					
	N - S			E - W			N - S			E - W		
	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD
0°	9	82.5	91.5	9	82.5	91.5	11.3	90	101.3	11.3	90	101.3
10°	9	82.5	91.5	9.1	83.5	92.6	11.3	90	101.3	11.4	91	102.4
20°	9	82.5	91.5	9.6	88.5	98.1	11.3	90	101.3	12	96	108
30°	9	82.5	91.5	10.4	96	106.4	11.3	90	101.3	13	104	117
40°	9	82.5	91.5	11.7	108	119.7	11.3	90	101.3	14.7	117	131.7
50°	9	82.5	91.5	14	130	144	11.3	90	101.3	17.6	140	157.6
60°	9	82.5	91.5	18.2	168	86.2	11.3	90	101.3	22.7	180	202.7

LAT	11.3 Mc/s						12.3 Mc/s					
	N - S			E - W			N - S			E - W		
	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD
0°	13.5	90	103.5	13.5	90	103.5	17.1	90	107.1	17.1	90	107.1
10°	13.5	90	103.5	13.6	91	104.6	17.1	90	107.1	17.3	91	108.3
20°	13.5	90	103.5	14.4	96	110.4	17.1	90	107.1	18.3	96	114.3
30°	13.5	90	103.5	15.7	104	119.7	17.1	90	107.1	19.8	104	123.8
40°	13.5	90	103.5	17.7	117	134.7	17.1	90	107.1	22.4	117	139.4
50°	13.5	90	103.5	21.2	140	161.2	17.1	90	107.1	26.8	140	166.8
60°	13.5	90	103.5	27.2	180	207.2	17.1	90	107.1	34.6	180	214.6

LAT	18.0 Mc/s					
	N - S			E - W		
	SR	IR	RD	SR	IR	RD
0°	22.5	90	112.5	22.5	90	112.5
10°	22.5	90	112.5	22.7	91	113.7
20°	22.5	90	112.5	24	96	120
30°	22.5	90	112.5	26	104	130
40°	22.5	90	112.5	29.4	117	146.4
50°	22.5	90	112.5	35.6	140	175.6
60°	22.5	90	112.5	45.5	180	225.5

TABLE IV - TABLEAU IV - TABLA IV

NIGHT TIME
NUIT
DE NOCHE

25 DB

Protection Ratio
Rapport de protection
Factor de protección

LAT	3 Mc/s						3.5 Mc/s					
	N - S			E - W			N - S			E - W		
	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD
0°	4.5	67.5	72	4.5	67.5	72	7.2	76.7	83.9	7.2	76.7	83.9
10°	4.5	67.5	72	4.6	68.3	72.9	7.2	76.7	83.9	7.3	77.4	84.7
20°	4.5	67.5	72	4.8	72.2	77	7.2	76.7	83.9	7.7	81.6	89.3
30°	4.5	67.5	72	5.2	78.2	83.4	7.2	76.7	83.9	8.3	88.5	96.8
40°	4.5	67.5	72	5.9	88.3	94.2	7.2	76.7	83.9	9.4	100	109.4
50°	4.5	67.5	72	7.0	105.8	112.8	7.2	76.7	83.9	11.2	112	123.2

LAT	4.7 Mc/s						5.6 Mc/s					
	N - S			E - W			N - S			E - W		
	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD
0°	12.6	99	111.6	12.6	99	111.6	16.3	112.5	128.8	16.3	112.5	128.8
10°	12.6	99	111.6	12.8	100	112.8	16.3	112.5	128.8	16.4	114	130.4
20°	12.6	99	111.6	13.5	105.8	119.3	16.3	112.5	128.8	17.3	120	137.3
30°	12.6	99	111.6	14.6	114.5	129.1	16.3	112.5	128.8	18.8	130	148.8
40°	12.6	99	111.6	16.5	129.5	146	16.3	112.5	128.8	21	147	168
50°	12.6	99	111.6	19.8	155	174.8	16.3	112.5	128.8	25.5	176	201.5

LAT	6.6 Mc/s					
	N - S			E - W		
	SR	IR	RD	SR	IR	RD
0°	19.8	135	154.8	19.8	135	154.8
10°	19.8	135	154.8	20	136.5	156.5
20°	19.8	135	154.8	21	144	165
30°	19.8	135	154.8	23	156	179
40°	19.8	135	154.8	26	176	202
50°	19.8	135	154.8	31	211	242

DAY-TIME
JOUR
DE DIA

15 DB

Protection Ratio
Rapport de protection
Factor de protección

LAT	9.0 Mc/s						10.0 Mc/s					
	N - S			E - W			N - S			E - W		
	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD
0°	9	34.3	43.3	9	34.3	43.3	11.3	49.5	60.8	11.3	49.5	60.8
10°	9	34.3	43.3	9.1	34.5	43.6	11.3	49.5	60.8	11.4	50	61.4
20°	9	34.3	43.3	9.6	36.5	46.1	11.3	49.5	60.8	12	53	65
30°	9	34.3	43.3	10.4	38	48.4	11.3	49.5	60.8	13	57.5	70.5
40°	9	34.3	43.3	11.7	44.8	56.5	11.3	49.5	60.8	14.7	64.5	79.2
50°	9	34.3	43.3	14	53.5	67.5	11.3	49.5	60.8	17.6	78	95.6
60°	9	34.3	43.3	18.2	69	81.2	11.3	49.5	60.8	22.7	100	122.7

LAT	11.3 Mc/s						13.3 Mc/s					
	N - S			E - W			N - S			E - W		
	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD
0°	13.5	54	67.5	13.5	54	67.5	17.1	69	86.1	17.1	69	86.1
10°	13.5	54	67.5	13.6	54.5	67.6	17.1	69	86.1	17.3	70	87.3
20°	13.5	54	67.5	14.4	58	72.4	17.1	69	86.1	18.3	74	92.3
30°	13.5	54	67.5	15.7	63	78.7	17.1	69	86.1	19.8	80	99.8
40°	13.5	54	67.5	17.7	71	88.7	17.1	69	86.1	22.4	91	113.4
50°	13.5	54	67.5	21.2	85	106.2	17.1	69	86.1	26.8	108	134.8
60°	13.5	54	67.5	27.2	109	136.2	17.1	69	86.1	34.6	140	174.6

LAT	18.0 Mc/s						6.6 Mc/s					
	N - S			E - W			N - S			E - W		
	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD
0°	22.5	90	112.5	22.5	90	112.5	5.8	17	22.8	5.8	17	22.8
10°	22.5	90	112.5	22.7	91	113.7	5.8	17	22.8	5.8	17	22.8
20°	22.5	90	112.5	24.0	96	120.0	5.8	17	22.8	6.3	18.1	24.4
30°	22.5	90	112.5	26.0	104	130.0	5.8	17	22.8	6.8	20	26.8
40°	22.5	90	112.5	29.4	117	136.4	5.8	17	22.8	7.7	22	29.7
50°	22.5	90	112.5	35.6	140	175.6	5.8	17	22.8	9.2	27	36.2
60°	22.5	90	112.5	45.5	182	227.5	5.8	17	22.8	11.8	35	46.8

TABLE VI - TABLEAU VI - TABLA VI

NIGHT TIME
NUIT
DE NOCHE

15 DB

Protection Ratio
Rapport de Protection
Factor de protección

LAT	3 Mc/s						3.5 Mc/s					
	N - S			E - W			N - S			E - W		
	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD
0°	4.5	31.5	36	4.5	31.5	36	7.2	36	43.2	7.2	36	43.6
10°	4.5	31.5	36	4.6	32	36.6	7.2	36	43.2	7.3	36.5	43.8
20°	4.5	31.5	36	4.8	33.6	38.4	7.2	36	43.2	7.7	38.0	45.7
30°	4.5	31.5	36	5.2	36.5	41.7	7.2	36	43.2	8.3	42.0	50.3
40°	4.5	31.5	36	5.9	41	46	7.2	36	43.2	9.4	47.0	56.4
50°	4.5	31.5	36	7.0	49	56	7.2	36	43.2	11.2	56.0	67.2

LAT	4.7 Mc/s						5.6 Mc/s					
	N - S			E - W			N - S			E - W		
	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD
0°	12.6	50	62.6	12.6	50	62.6	16.3	58	74.3	16.3	58	74.3
10°	12.6	50	62.6	12.8	50	62.8	16.3	58	74.3	16.4	60	76.4
20°	12.6	50	62.6	13.5	53	66.5	16.3	58	74.3	17.3	63	80.3
30°	12.6	50	62.6	14.6	57	71.6	16.3	58	74.3	18.8	68	86.8
40°	12.6	50	62.6	16.5	65	81.5	16.3	58	74.3	21	76	97
50°	12.6	50	62.6	19.8	77	96.8	16.3	58	74.3	25.5	92	117.5

LAT	6.6 Mc/s					
	N - S			E - W		
	SR	IR	RD	SR	IR	RD
0°	19.8	72	91.8	19.8	72	91.8
10°	19.8	72	91.8	20	73	93
20°	19.8	72	91.8	21	77	98
30°	19.8	72	91.8	23	83	106
40°	19.8	72	91.8	26	94	120
50°	19.8	72	91.8	31	111	142

TABLE VII - TABLEAU VII - TABLA VII

DAY-TIME / JOUR / DE DIA — 15 DB — PROTECTION RATIO / RAPPORT DE PROTECTION / FACTOR DE PROTECCION

4.7 Mc/s

LAT.	NS.			EW.		
	SR°	IR°	RD°	SR°	IR°	RD°
40°	3.15	10.8	14	4.2	14.1	18.3
50°	3.15	10.8	14	5	17.0	22
60°	3.15	10.8	14	6.4	22.0	28.4

5.6 Mc/s

LAT.	NS.			EW.		
	SR°	IR°	RD°	SR°	IR°	RD°
40°	4	13.4	17.4	5.3	17.6	22.6
50°	4	13.4	17.4	6.4	2.2	27.55
60°	4	13.4	17.4	17.4	27.4	34.4

CONFERENCE INTERNATIONALE ADMINISTRATIVE
DES RADIOCOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES
GENEVE, 1948.

Aér-Document No 216-F
2 août 1948.

COMMISSION 6

COMMISSION 6 - GROUPE DE PROPAGATION

Rapport No 2

Constitution de sous-groupes de travail
et description du Plan de répétition des fréquences (Plan II)

1. Comme suite à une décision prise au cours de la 24me séance de la Commission 6 (cf. Document-Aér. No 209), deux groupes de travail ont été créés. Le premier a eu pour mandat de mener à sa conclusion logique la mise en application du Plan I, tandis que le second a été chargé d'élaborer un nouveau plan pour pallier, dans une certaine mesure tout au moins, les insuffisances dans les possibilités de répétition que présente le Plan I pour certaines des bandes de fréquences considérées.

2. Le second plan (Plan II) est principalement l'oeuvre de M. Gavrilitsa (délégation soviétique). Le Groupe de propagation soumettra à la Commission 6 ce plan qu'il n'a considéré que du point de vue technique. C'est la Commission 6 qui, en définitive, prendra les décisions quant aux besoins de l'exploitation et de la sécurité.

3. Les deux susdits groupes de travail sont composés comme suit :

Pour le Plan I :	Pour le Plan II :
MM. L.M. Layzell, I.A.T.A. (Président)	MM. S.P. Gavrilitsa, U.R.S.S. (Président)
S.A. Sattar, Pakistan	M.R. Szezurek, Pologne
J. Boctor, Egypte	P.J. Greven, O.A.C.I.
W.E. Weaver, E.U.A.	
A. Souto Cruz, Portugal	

4. Si certaines parties du Plan I ne donnent pas satisfaction à la Commission 6, il sera certainement possible de leur substituer certaines parties du Plan II. C'est à la Commission 6 qu'il appartiendra de prendre une décision à ce sujet.

5. Les données sur lesquelles repose le Plan I sont développées dans le rapport provisoire du Groupe de propagation (cf. Document No 211). Ci-dessous se trouvent exposées les considérations qui ont servi de base à l'élaboration du Plan II.

6. Description du Plan II.

Dans l'allocation des fréquences, la question la plus difficile à résoudre est celle des fréquences de l'ordre de 3 et de 3,5 Mc/s dans la Zone 1 (Europe). Pour cela, on considérera deux points séparés l'un de l'autre par une certaine distance, on calculera les rapports de protection

réciproques pour les conditions de jour et les conditions de nuit, et on comparera leurs différences.

Pour une puissance rayonnée de 1 kW sur 3 Mc/s, la portée utile maximum sous toutes les latitudes, en un point situé à 30° de la ligne de démarcation entre le jour et la nuit, est inférieure à 200 km. Pendant la nuit, la portée utile maximum est d'environ 500 km (cf. Tableaux I et II, Document Aér.No 211). Le tableau ci-dessous indique les portées de brouillage pour différents rapports de protection pour 200 et 500 km. de portée maximum :

Rapports de protection de jour	15 db	20 db	25 db	30 db
Portée de brouillage pour une portée utile de				
(a) 200 km.	1050	1300	1600	1900
(b) 500 km.	1300	1500	1800	2100
Portée de brouillage pour une portée utile de 200 km	1050	1300	1600	1900
Rapports de protection de nuit	7 db	8 db	10 db	11 db
Portée de brouillage pour une portée utile de 500 km.	1300	1500	1800	2100
Rapports de protection de nuit	6 db	7 db	9 db	10 db

Pour ce qui précède, voir le Document Aér. C.P. No 5.

Les fréquences supérieures à 6,6 Mc/s ont été allouées sur la base d'un rapport de protection pour le jour de 15 db. De cette manière, dans le cas de fréquences de 3 Mc/s et avec les séparations indiquées dans le tableau ci-dessus, on obtient, pour la nuit, un rapport de protection de l'ordre de 10 à 11 db, valeur qui paraît satisfaisante. En effet, en réduisant de façon adéquate la puissance rayonnée durant la nuit, il sera possible de maintenir un rapport de protection souhaitable qui ne soit pas inférieur à 15 db.

Il a été décidé, sur la base de ces chiffres, de déterminer les allocations possibles de fréquences aux zones 1, 2, 3, 4, 5 et 6 de manière à accroître les possibilités de répétition à l'intérieur de ces zones dans les bandes de 3 et de 3,5 Mc/s. Dans ce but, des distances de répétition de 1800, 2100 et 2600 km., et des rapports de protection pour le jour de 25 et 30 db ont été utilisés.

Il importe de souligner que, pour déterminer les zones et les subdivisions de zones dans lesquelles les répétitions de fréquences sont possibles, on a procédé, pour le Plan II, d'après la même méthode que celle qui a été utilisée au cours de l'élaboration du Plan I. Cette méthode, comme l'indique le Document Aér. No 211, consiste à effectuer des tracés sur des feuilles transparentes.

7. Evaluation des puissances.

D'après les renseignements fournis par le groupe de travail de M. de Haas, une analyse générale des caractéristiques des émetteurs utilisés en Europe pour les services régionaux indique que la puissance la plus communément utilisée est de 500 watts. Il est à présumer qu'il s'agit là de la puissance moyenne sur l'onde porteuse fournie à l'antenne. Si tel est bien le cas, il sera possible, en se basant sur un rendement de l'antenne de 40 %, de considérer, dans la détermination des répétitions, la valeur de 200 W comme représentant la puissance rayonnée moyenne. Il faut naturellement envisager que, dans de nombreux cas, la puissance effectivement rayonnée sera inférieure ou supérieure à ce chiffre.

Dans l'établissement du Plan I, on s'est basé sur une puissance moyenne sur l'onde porteuse de 1 kW (soit 4 kW de puissance de crête en A3), de sorte que, si l'on adopte 200 watts comme puissance moyenne sur l'onde porteuse, les portées utiles sont réduites :

pendant le jour, de 28 %,

pendant la nuit, de 42 %.

Ces pourcentages résultent du fait qu'une diminution de puissance de l'ordre de 1 db entraîne une diminution de la portée utile de 4 % (environ) pour le jour et de 6 % (environ) pour la nuit.

On notera que les susdites réductions ont trait à la portée utile. En examen de la question permet d'affirmer que les mêmes réductions sont généralement applicables aux portées de brouillage. Il existe donc trois possibilités :

(a) Réduire toutes les distances proportionnellement aux facteurs indiqués, et rendre ainsi les rapports de protection pour le jour et pour la nuit valables pour la valeur de 200 W de la puissance émise.

(b) Réduire les seules distances de nuit proportionnellement aux facteurs indiqués, et rendre ainsi le rapport de protection pour le jour valable pour une puissance de 1 kW, et le rapport de protection pour la nuit valable pour une puissance de 200 W.

(c) Opérer une synthèse des méthodes (a) et (b) en prélevant un nombre restreint de fréquences dans chacune des bandes dans lesquelles le Plan I ne répond pas aux besoins et en les assignant à la région utilisant les méthodes proposées dans le Plan II. Cela implique que, dans chacune des régions, certaines fréquences de chaque ordre de grandeur auront un rapport de protection pour la nuit supérieur à celui des autres fréquences.

Le Président :

G. SEARLE (Nouvelle-Zélande)

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document N° 218-F
3 août 1948

LE PROBLEME DES ALLOCATIONS DE FREQUENCES AUX DIVERSES STATIONS AERONAUTIQUES.

Déclaration du représentant de l'OACI.

Parmi tous les services qui utilisent les radiocommunications, le service mobile aéronautique R occupe une situation unique. La sécurité et la régularité de ce service dépendent en effet de l'aide matérielle et morale que peut fournir un service efficace de radiocommunications, sans lequel l'exploitation des lignes civiles aériennes ne pourrait se poursuivre sans mettre en danger des vies humaines. Au cours des dernières années, les services aériens se sont développés avec une telle rapidité qu'on éprouve de plus en plus de difficultés à faire progresser parallèlement les radiocommunications. L'une de ces difficultés, celle des fréquences disponibles pour les services aéronautiques, va sans aucun doute se trouver accrue avec le temps, du fait que la région du spectre est limitée et que les demandes de tous les services se font de plus en plus nombreuses.

En outre, plus les aéronefs volent vite, plus le trafic aérien doit être dirigé rapidement, cependant qu'un plus grand volume de trafic aérien sur une ligne ou sur un point donnés, requiert une assistance plus efficace de la part des services de radiocommunications. Dans les parties du monde où les transports par air se sont développés de façon intensive, il a été nécessaire d'organiser un service efficace de contrôle du trafic aérien ayant pour objectif primordial de prévenir les collisions entre les appareils en vol. On ne saurait y parvenir sans l'aide d'un service de radiocommunications d'une efficacité appropriée. Le développement de la navigation aérienne internationale a obligé les gouvernements à prendre des dispositions pour coordonner le service des communications et plus particulièrement le contrôle du trafic aérien, mais aussi les services auxiliaires tels que la météorologie, le service de recherches et de sauvetage, le balisage et le contrôle d'exploitation, etc..

Dans les parties du monde éloignées des grands centres de population où les nécessités d'exploitation des services aériens sont restreintes ou dans lesquels, du fait de la situation géographique, on dispose de fréquences suffisantes en les doublant, il devrait être possible de réaliser des allocations de fréquence pouvant satisfaire tous les besoins normaux.

Dans les régions où le trafic aérien est intense, comme l'Europe occidentale, ou dans d'autres régions où le trafic affecte un certain nombre d'états, le problème de l'allocation et de l'assignation des fréquences est extrêmement complexe et ne peut être résolu que lorsque tous les besoins de l'exploitation ont été étudiés en détail par tous les états intéressés. Certains facteurs tels que le manque d'uniformité dans les méthodes et les standards d'exploitation, le manque de coordination dans les dispositions

propres à faciliter la navigation aérienne et la concurrence entre les états pour un usage exclusif d'une région du spectre qui est extrêmement limitée, rendent très difficile, sinon impossible de résoudre le problème de la distribution équitable des fréquences. La réalité, c'est au fond qu'il n'existe pas assez de fréquences pour répondre à toutes les demandes faites par les gouvernements à cette conférence et que, par conséquent, il convient de se mettre d'accord sur un programme d'utilisation des fréquences susceptibles de fournir un meilleur rendement que celui qui pourrait être atteint par une répartition sur le plan national. Certes, la Conférence internationale des télécommunications d'Atlantic City avait prévu la nécessité d'un tel programme puisqu'elle avait alloué une région du spectre à l'usage exclusif du service mobile aéronautique R, comme il est indiqué au paragraphe 256 du Règlement des Radiocommunications.

Le problème fondamental consiste à assurer au service aéronautique en général la plus grande utilisation possible des fréquences disponibles. Il convient de souligner que le problème des télécommunications aéronautiques dans l'Europe occidentale ou dans les régions de trafic aérien intense n'est pas un problème national. La propagation des hautes fréquences ne connaît pas de frontières nationales. C'est pour cette raison qu'on a estimé que l'assignation des fréquences et l'organisation des routes aériennes dans ces régions devraient être considérées sur le plan de la région.

L'exploitation de l'aviation civile nécessite l'existence d'un réseau de communications comportant des centres situés de manière à ce que les aéronefs puissent se tenir en contact permanent avec eux dans toutes les conditions prévisibles de vol, dans l'intérêt de la sécurité et de la régularité.

Pour traiter de l'emploi des fréquences, il faut connaître les diverses utilisations de ces fréquences, leur importance relative, les relations qu'elles ont entre elles, ainsi que la répartition du trafic aérien. Les communications aéronautiques ne peuvent pas être envisagées indépendamment de leur utilisation comme instrument de trafic aérien, du contrôle aérien, du service de recherches et de sauvetage et de la météorologie. C'est pourquoi l'établissement d'un service de communications exige la participation d'experts dans toutes les branches techniques de l'exploitation de l'aviation civile, et ce sont ces experts qui doivent avoir le dernier mot dans la distribution et l'utilisation des fréquences disponibles. L'assignation des fréquences à des stations déterminées ne peut se faire qu'après qu'une décision a été prise sur le nombre, l'emplacement et le type des stations aéronautiques qui seront nécessaires et sur les besoins auxquels ces stations répondront.

Avant la dernière guerre, on demandait aux gouvernements de notifier simplement au Bureau de Berne les fréquences dont ils se proposaient de faire usage. Les besoins des services aéronautiques étaient examinés par diverses conférences réunies sous les auspices de la Commission internationale de la navigation aérienne dont l'OACI a, depuis, repris les fonctions et étendu le domaine; les recommandations de la CINA ont été entérinées par l'UIT à Madrid en 1932, à Lucerne en 1933, au Caire en 1938 et à Montreux en 1939. Il a été reconnu depuis longtemps que l'aviation

civile internationale a ceci de particulier qu'elle ne peut fonctionner qu'avec la pleine collaboration des gouvernements qui sont intéressés à l'emploi de cette forme de transport. L'OACI s'est donc tout d'abord préoccupée de la normalisation des problèmes techniques pour faciliter les déplacements des aéronefs d'un pays à l'autre. Ce n'est que par l'établissement de règlements, de normes et de méthodes uniformes, que la sécurité des vols et le développement des lignes aériennes internationales pourra progresser. Au cours des trois dernières années, des experts du monde entier se sont réunis sous les auspices de l'OACI en vue de codifier et de normaliser les pratiques de leurs gouvernements dans ce domaine. Des réunions régionales ont été tenues dans la plupart des régions du monde, et des plans ont été établis quant aux facilités de navigation aérienne reconnues essentielles ou souhaitables; des systèmes de balisage ont été recommandés ainsi que tous autres arrangements nécessaires pour l'exploitation de lignes déterminées.

Si des mesures ne sont pas prises pour mettre en oeuvre les dispositions recommandées en assignant les fréquences nécessaires, les plans établis pour la protection de la navigation internationale devront être modifiés au détriment des transports internationaux par air. Il est donc instamment recommandé à cette conférence d'examiner avec le plus grand soin les deux principes fondamentaux qui sont reconnus comme essentiels à la protection des intérêts de l'aviation civile internationale. Ces propositions réclament de la part des etats intéressés une collaboration internationale plus intense que celle qui a existé jusqu'ici, mais on ne peut échapper à la logique de l'aviation civile internationale; si nous voulons avoir des routes aériennes internationales, celles-ci ne pourront être établies que par une collaboration internationale. C'est une telle collaboration que réalisent aujourd'hui les 51 états membres de l'OACI mais pour que le résultat soit complet il est nécessaire de s'assurer également la collaboration de l'UIT comme l'avaient prévu les rédacteurs de la Convention internationale des télécommunications d'Atlantic City dans l'article 27 de cette convention.

On considère donc que les mesures suivantes devraient être prises :

1) Les etats situés dans les diverses régions de navigation aérienne du monde devraient convenir de mettre en commun l'usage des fréquences allouées, en vue d'en tirer les meilleurs résultats.

2) Les autorités responsables de la sécurité et de l'efficacité de l'exploitation des aéronefs sur les routes aériennes établies, devraient formuler, en se fondant sur les besoins de l'exploitation, des recommandations pour l'assignation de fréquences à des stations déterminées, à l'occasion de conférences sur les régions aériennes, dans lesquelles tous les états intéressés seraient représentés sur un pied d'égalité.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
G E N E V E, 1948

Aér-Document N° 219-F

3 août 1948

Commission 6

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL CHARGE DE L'EXAMEN DES BESOINS DES ZONES DE PASSAGE DES LIGNES AERIENNES MONDIALES PRINCIPALES

(COMMISSION 6)

1. Introduction

1.- Le groupe de travail a relevé dans les tableaux préparés par le Groupe de travail 6 C les facteurs de charge applicables aux fréquences des différents ordres de grandeur des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales.

2.- Il a présenté sous forme de tableau (voir annexe 1) les renseignements obtenus sur la charge maximum, l'ordre de grandeur et le nombre de fréquences assignées à chacune de ces zones de passage.

3.- Il a soigneusement examiné la charge totale dans chaque bande de fréquences, et il a essayé de réaliser une économie dans l'utilisation des fréquences en réduisant le plus possible le nombre des voies, ou dans d'autres cas, en les partageant avec d'autres zones de passage des lignes aériennes mondiales principales.

4.- A cet égard, le groupe a consulté les délégués qui connaissaient tout particulièrement certaines zones de passage des lignes aériennes mondiales principales, afin de s'assurer qu'il n'avait négligé aucun besoin ni aucune des conditions particulières de ces zones.

2.

Les résultats de ces travaux sont résumés ci-dessous :

1.- Il est proposé de demander au groupe de propagation s'il serait possible de réaliser une économie de fréquences en procédant aux modifications suivantes :

a) Partager la voie sur 13 Mc/s de la zone NSA-2 avec la zone ME.

b) Utiliser une voie commune sur 13 Mc/s dans les zones NSAM-1 et NSAM-2. On doit observer qu'il est nécessaire de réserver un total de deux voies sur 9 Mc/s et une voie sur 10 Mc/s pour la zone NSAM-2. S'il s'avérait absolument impossible de lui réserver deux voies sur 9 Mc/s, on pourrait alors envisager de lui assigner une voie sur 9 Mc/s et une voie sur 10 Mc/s comme pis-aller.

c) Partager une voie sur 13 Mc/s de la zone FE-2 avec la zone SP.

d) Partager la famille de fréquences de NP avec une des familles de fréquences de la zone NA.

e) La délégation française a consenti à ce que la station de Fort de France travaille sur les fréquences de la région SA en deuxième place, de sorte que l'on pourrait tracer, aux fins d'une répétition de fréquences, une ligne droite entre le point de coordonnées 25° N 25° W et Natal pour figurer la frontière occidentale de la région SA.

f) Afin d'alléger les bandes de 10 et de 11 Mc/s, il a été décidé qu'une voie sur 10 Mc/s et une autre sur 11 Mc/s pourraient être interrompues dans la zone CEP si on attribuait à cette région deux voies supplémentaires sur 13 Mc/s, ce qui donnerait un total de trois voies sur 13 Mc/s.

3. Tous les intéressés ont décidé de réduire le nombre des voies ci-dessous, utilisées dans les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales, afin de réaliser le maximum d'économie dans l'utilisation des fréquences :

a) dans la zone NSAM-2, supprimer une voie sur 11 Mc/s.

b) dans la zone FE-1, supprimer une voie sur 3 Mc/s et une voie sur 5,6 Mc/s.

c) dans la zone EU, supprimer la voie sur 13 Mc/s.

International Administrative Aeronautical Radio Conference
GENEVA, 1948

Annex 1 to Aer-Document No. 219-E
(Revised August 14th)

Conférence internationale administrative des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Annexe 1 au Aér-Document No 219-F
(Revisé le 14 août)

Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas
GINEBRA, 1948

Anexo 1 al Documento Aer. No. 219-S
(Revisado, 14 de agosto de 1948)

Families and orders of frequencies for Major World Air Route Areas.

Familles et ordres de grandeur de fréquences pour les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales.

Familias y órdenes de frecuencias para las áreas de Rutas Aéreas más importantes del mundo.

Freq. / MWARA	3.0	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
SP	1	-	-	1	-	1	-	-	1	1
NP	1	-	-	1	-	1	-	-	1	1
CEP	-	4	-	2	2	2	2	2	2	1
CWP	1	-	-	1	-	1	-	-	1	1
FE1	1	-	-	1	-	2	-	-	1	1
FE2	1	-	-	1	-	1	-	-	1	1
ME	-	2	-	1	1	1	1	-	1	1
NSA2	1	-	-	1	-	1	-	-	1	1
NSA1	-	1	-	1	-	1	-	-	1	1
EU	2	2	2	1	2	2	-	1	-	1
NA	4	-	-	4	-	4	-	-	4	1
SA	1	1	-	-	3	2	1	-	1	1
NSAM2	2	1	-	2	1	2	1	1	1	1
NSAM1	1	-	1	-	1	1	-	-	1	1

Note: Peak loadings for each frequency order are given on page 2.

Note : Les charges maximum pour chaque ordre de grandeur des fréquences sont données à la page 2.

Nota : En la página 2 se detallen las cargas máximas para cada órden de frecuencias.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

ANNEX 1, Aer-Doc. 219
ANNEXE 1, Aér-Doc. 219
ANEXO 1, Aer-Doc. 219

Frequency Allotment - Major World Air Route Areas

(Peak Loading for each frequency order required by the various route segments to provide for communication up to the half-way points.)

Attribution de fréquences - Zones de passage des lignes aériennes mondiales principales

(Charge maximum requise pour les différents ordres de grandeur de fréquences et pour les différents tronçons de lignes, en vue de permettre les liaisons jusqu'au milieu de chaque tronçon.)

Distribución de Frecuencias - Areas de Rutas Aéreas Más Importantes del Mundo

(Carga máxima para cada orden de frecuencias que los diversos segmentos de ruta requieren a fin de facilitar las comunicaciones hasta los puntos centrales del segmento.)

MWARA	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
EU	22.7	28.78	19.09	29.45	14.73	20.24	-	7.30	-	-
NSAM-2	38.08	-	2.03	36.17	1.2	35.14	0.97	11.50	9.45	4.09
CEP	54.1	-	-	54.1	-	54.1	-	-	54.1	54.1
NSAM-1	17.36	.93	8.50	8.50	8.42	7.67	4.45	2.64	.38	-
NA	48.77	4.58	-	53-35	-	53.27	-	-	47.90	2.65
SA	28.65	3.92	8.97	23.60	8.97	23.35	2.54	9.82	11.98	1.25
NSA-1	13.359	2.216	.59	16.340	-	14.080	-	-	9.115	.39
NSA-2	11.837	1.51	-	12.337	.99	10.484	-	.92	3.464	.69
ME	30.048	-	-	30.048	-	28.981	-	-	8.33	2.132
FE-1	15.57	3.68	-	19.09	-	18.12	-	-	9.49	0.87
FE-2	12.53	-	-	12.53	-	12.43	-	-	3.48	-
SP	10.15	-	-	10.15	-	8.77	-	-	6.33	1.8
CWP	9.04	-	3.65	5.39	3.65	5.32	-	3.52	5.32	.5
NP	4.48	-	1.31	3.17	1.31	3.17	-	1.31	-	-

Annex 2 to Aer-Document No. 219-E

Annexe 2 au Aér-Document No 219-F

Anexo 2 al Documento-Aer. No. 219-S

Frequency Order Mc/s. Ordre de grandeur de fréquences Mc/s. Orden de frecuencias.	N° of channels used. Nombre de voies utilisées. N° de canales utilizados.	N° of MWARA's. Nombre de lignes. N° de rutas aéreas más importantes del mundo.	N° of channels per MWARA. Nombre de voies par ligne. N° de canales per ruta.	N° of MWARA per channel. Nombre de lignes par voie. N° de MWARA por canal.
3	8*	16	0.5*	2.00*
3.5	6*	11	0.55*	1.83*
4.7	3*	3	1 *	1.0 *
5.6	10*	17	0.6 *	1.70*
6.6	8*	10	0.8*	1.25*
9	11*	22	0.5*	2.00*
10	3*	5	0.6*	1.66*
11.3	3*	4	0.75*	1.33*
13.3	9*	17	0.53*	1.89*
18	5*	14	0.36*	2.80*

NOTE - * indicates certain sharing possibilities also available to regions and sub-regions.

NOTE - * indique qu'il existe certaines possibilités de répétition pour les régions et sous-régions.

NOTA - * indica la existencia de determinadas posibilidades de compartición para las regiones y subregiones.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No. 226-F
5 août 1948.

Proposition de la délégation du Pakistan relative aux fréquences destinées aux émissions météorologiques

Se référant au paragraphe 8 du document-Aér. No. 192, et considérant qu'il est nécessaire d'affecter une famille de fréquences de l'ordre de 3, 6 et 9 Mc/s à la zone de passage des lignes aériennes mondiales principales du Moyen-Orient pour répondre aux besoins des émissions météorologiques de cette zone, la délégation du Pakistan présente la proposition suivante:

> "La famille de fréquences dont l'utilisation principale est prévue dans la région de l'Océan Atlantique pourra être également utilisée pour les émissions météorologiques sol-air dans la zone de passage des lignes aériennes mondiales principales du Moyen-Orient; la fréquence voisine de 3 Mc/s ne pourra être utilisée que pendant la nuit tandis que les fréquences voisines de 6 et 9 Mc/s ne pourront l'être que pendant le jour."

Considérée du point de vue de la propagation, cette proposition se révèle également satisfaisante.

Délégation du Pakistan.

S.A. SATHAR

CONFERENCE INTERNATIONALE ADMINISTRATIVE - DES RADIOCOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES GENEVE, 1948.

Aer-Document N°240-F
16 août, 1948.

PROPOSITION SOUMISE PAR LA DELEGATION EGYPTIENNE :

"Nombre minimum de fréquences nécessaires à un pays pour son service aérien intérieur, dans les bandes de fréquences du service mobile aéronautique 'R'.

Etant donné que certains pays n'ont soumis aucune donnée sur le nombre de milles parcourus chaque semaine par leurs services intérieurs, la délégation égyptienne estime que l'on devrait attribuer à chacun de ces pays les voies suivantes, comme minimum, en vue des communications intérieures dans les bandes de fréquences du service mobile aéronautique "R" :

1. une famille de fréquences utilisables jour et nuit pour les émissions en téléphonie;
2. une famille de fréquences, utilisables jour et nuit, pour la télégraphie et les moyens de communications à grand rendement.

La composition de chaque famille de fréquences sera en rapport avec la distance maximum du territoire du pays envisagé. On tiendra, également, compte des conditions particulières, telles que des niveaux de parasites anormalement élevés, etc.

J.Boctor
Délégation égyptienne

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document N° 243-F
20 Août, 1948

COMMISSION 6

Résumé des recommandations

adoptées par la Commission 6

Le résumé ci-dessous des recommandations approuvées par la Commission 6 constitue un supplément à la liste parue dans le Document Aér. 192; il a été préparé dans le but de faciliter le travail de la Commission 6.

1. Zones des lignes aériennes régionales et nationales (Doc.Aér.214).

(a) La Commission a adopté les désignations ci-dessous:

(anglais) " Regional and Domestic Air Route Areas".

(français)" Zones des lignes aériennes régionales et nationales".

(espagnol) " Areas de rutas aéreas regionales y nacionales".

(b) la carte portant la dénomination ci-dessus et figurant comme Annexe II au document Aér 241 est approuvée.

2. Extension des ZLAMP à l'Europe (Doc.Aér.214, paragr.7)

Le groupe de travail, présidé par M. Souto [illegible] décide à la majorité des voix que:

" une famille des lignes aériennes mondiales principales ci-dessous:

NA, SA, ME, NSAI, NSA2

pénétrera en Europe;

les autres familles s'arrêt[illegible] au premier point d'atterrissage dans la région européenne.

Il sera procédé à une révision de cette proposition si, du point de vue régional, son application ne donne pas satisfaction.

Voici la liste des terminus à partir desquels les diverses fréquences des ZLAMP ne seront plus utilisées:

NA:	Stavanger Prestwick Shannon Paris Madrid Lisbonne Casablanca	SA:	Alger Madrid Lisbonne
		NSA-1:	Casablanca Alger Tunis
NSA-2:	Tripoli Benghasi Mersa Matruh Alexandrie Le Caire	ME:	Sollum Alexandrie Chypre

Le délégué de la France demande l'insertion au procès-verbal de ce qui suit:

" La délégation de la France n'a aucune objection à présenter contre l'adoption de cette proposition, à condition qu'elle ne s'applique qu'à l'utilisation des émissions de classe A 3 ".

3. Restrictions dans l'utilisation des fréquences "SA" à Fort de France (Doc. Aér. 236, paragr. 4)

" Afin de permettre une augmentation des possibilités de répétition des fréquences dans la zone SA, il est proposé que la station de Fort de France reste comprise dans cette zone, mais qu'elle n'utilise les fréquences correspondantes qu'en deuxième place; s'il doit en résulter des brouillages nuisibles, Fort de France utilisera les fréquences de la zone NSAM-2."

4. Rapports de protection (Doc. 214, paragr. 13)

Le groupe de propagation, présidé par M. SEARLE, reçoit les instructions suivantes au sujet des rapports de protection:

(a)

Mc/s	entre ZLAMP et ZLAMP	entre ZLAMP et zones	entre zones
3,0	de nuit	de nuit	de nuit
3,5	de nuit	de nuit	de nuit
4,7	de nuit	de nuit	de nuit (entre 40° N et 40° S seulement); le reste *
5,6	de nuit	de nuit	de jour
6,6	de nuit	de jour	de jour
9,0	de jour	de jour	de jour
10,0	de jour	de jour	de jour
11,3	de jour	de jour	de jour

* Note: Seules les fréquences de 3,0 et 3,5 Mc/s ont une protection de nuit en Europe et il a été admis que le groupe de propagation appliquerait, dans tous les cas où la chose est possible, la répétition des fréquences dans la bande des 4,7 Mc/s au-dessus de 35° avec un rapport de protection de jour, étant donné qu'en pratique, les conditions de propagation doivent permettre de le faire.

(b) Les répétitions des fréquences de l'ordre de 6,6 Mc/s pour utilisation en commun entre les ZLAMP ont été faites en tenant compte des distances de protection appliquées pour la nuit pour les fréquences de 5,6 Mc/s et en tablant sur un rapport de protection de 15 db (voir Doc. 236, paragr. 22).

5. Le projet de résolution ci-dessous devait être examiné au moment de la rédaction du présent rapport: (Annexe A, Doc.236)

PROPOSITION DE LA DELEGATION DU ROYAUME-UNI CONCERNANT L'ALLOCATION DE FREQUENCES POUR LE CONTROLE D'AERODROME ET LE CONTROLE D'APPROCHE

1. Considérant:

que les 2 voies communes de 3023,5 et de 5680 Kc/s, déjà attribuées aux services de contrôle d'aérodrome et de contrôle d'approche, seront insuffisantes pour répondre à toutes les demandes de ces services dans l'hémisphère est,

il est recommandé:

que 2 fréquences supplémentaires dans les bandes de 3 ou de 3,5 Mc/s soient réservées pour le contrôle d'aérodrome et le contrôle d'approche dans l'hémisphère est, dans les conditions suivantes:

(a) pour le contrôle d'approche, avec une puissance correspondant à une valeur maximum du champ de 20 µv/m à 100 Km et en aucun cas, supérieure à 20 watts dans l'antenne;

(b) pour le contrôle d'aérodrome, avec une puissance correspondant à une valeur maximum du champ de 20 µv/m à 40 Km et en aucun cas, supérieure à 20 watts dans l'antenne.

2. Ces fréquences pourront être également utilisées pour d'autres services aéronautiques mobiles, à la condition qu'il n'en résulte aucun brouillage nuisible pour les stations qui les utiliseront pour le contrôle d'aérodrome et le contrôle d'approche.

6. Emissions météorologiques pour la zone du Moyen-Orient (Doc. 226 et paragr. 11 Doc. 236).

En rapport avec le paragraphe 8 du document-Aér N° 192, et compte tenu de ce qu'il est nécessaire d'affecter une famille de fréquences dans les bandes de 3, de 6 et de 9 Mc/s à la zone de passage des lignes aériennes mondiales principales du Moyen-Orient pour répondre aux besoins des émissions météorologiques de cette zone, la proposition suivante a été soumise:

"La famille de fréquences assignée en premier lieu à la région de l'Océan Atlantique pourra être utilisée pour les émissions météorologiques sol-air dans la zone de passage des lignes aériennes mondiales principales du Moyen-Orient, la fréquence de 3 Mc/s ne pouvant être utilisée que pendant la nuit tandis que les fréquences de 6 et 9 Mc/s ne pourront l'être que pendant le jour."

Considérée du point de vue de la propagation, cette proposition se révèle également satisfaisante.

La Commission conclut à son adoption, sous réserve de son examen par le groupe de propagation.

Le Président :

E. G. BETTS

Conférence internationale administrative des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No. 258-F
28 août 1948

Commission 6

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ALLOCATION DES FREQUENCES DANS LES BANDES "R"

(Commission 6)

30ème séance - 27 août 1948

(Séance du matin)

1. Le Président, M. E.G. Betts, (Australie), ouvre la séance à 9 h. 20. Sont représentés les pays et les organisations ci-après :

Argentine	Nouvelle Zélande
Australie	Pays-Bas
Biélorussie (R.S.S. de la)	Philippines
Brésil	Pologne
Bulgarie	Portugal
Canada	Royaume-Uni et Colonies
Chili	Roumanie
Colombie	Tchécoslovaquie
Etats-Unis d'Amérique et Territoires	Ukraine (R.S.S. de l')
France	U.R.S.S.
Inde	Yougoslavie
Indes néerlandaises	I.F.R.B.
Mexique	O.A.C.I.
Nicaragua	I.A.T.A.

2. Le Président soumet à l'examen de la Commission le Document No. 236 qui est adopté sous réserve de quelques amendements.

3. Le Président soumet le document No. 219 à l'examen de la Commission.

3.1. M. de Haas (Indes Néerlandaises) déclare que ce document a été présenté antérieurement, qu'il a été transmis au Groupe de travail de propagation et que le président de ce groupe est probablement en mesure de renseigner la Commission sur les mesures prises comme suite aux propositions contenues dans ce document tendant à réaliser des économies dans le nombre des fréquences utilisées.

3.2. M. Searle (Nouvelle Zélande) président du groupe de travail de propagation, fait remarquer que pour discuter sur les économies des fréquences réalisées, il faudrait examiner le document 239, ce qui semble actuellement prématuré.

3.3. M. Coffey (Canada) propose d'examiner le document No. 219 au moment où on examinera le document No. 239.

3.4. Répondant à une question de M. Lebel (Etats Unis d'Amérique), le Président répond que les deux pages de l'annexe 1 remplacent les 14 pages de l'annexe au Doc. 219.

3.5. En l'absence d'autres commentaires, le Président déclare que ce document sera examiné à nouveau lorsqu'il sera procédé à l'examen du Doc. No. 239.

4. Le Président invite la Commission à procéder à l'examen du Doc. No. 242.

4.1. En présentant ce document, M. de Haas (Indes Néerlandaises), annonce que le Groupe de travail n'a trouvé aucun moyen de réduire les besoins. Dans de nombreux cas, les données dont il disposait ne lui permettaient pas de décider s'il convenait de répondre aux besoins déclarés dans une faible ou dans une large mesure. En vue d'établir une règle équitable de réduction des besoins déclarés, soit à l'usage de la présente Conférence, soit à l'usage d'une conférence future, le Groupe de travail a récapitulé sous forme de tableaux les renseignements ou les données qu'il considère nécessaires à l'établissement de cette règle.

4.2. Insistant sur la complexité du problème, M. de Haas déclare que le groupe s'est efforcé d'allouer les fréquences à tous les services de façon équitable, à ceux des ZLAMP comme à ceux des zones régionales et nationales; on n'aurait pu que souhaiter qu'il découvre les éléments d'une base solide. Le groupe ne possédait pas les données nécessaires pour déterminer le, ou les, facteurs connus, qui auraient pu permettre une répartition équitable des fréquences entre les régions. Certains pays n'ont fourni aucun renseignement sur leurs besoins, et dans certains cas, ce sont les délégués de pays limitrophes ou voisins qui ont donné les indications nécessaires. Pour conclure, M. de Haas déclare que seule l'insuffisance des renseignements a empêché le groupe de faire plus qu'il n'a fait et d'élaborer des directives pour le Groupe de travail de propagation.

4.3. Le délégué de la Pologne, se référant à la dernière partie de la dernière phrase du paragr. 4.1. de la page 2, indique que les déclarations de besoins des différents pays doivent être considérées comme exactes, qu'il s'agisse des besoins des services régionaux et nationaux ou des ZLAMP; et puisque les déclarations des ZLAMP ont été acceptées, il convient d'accepter également celles des services régionaux et nationaux.

4.3.1. Le délégué de la Pologne, faisant allusion au Doc. No. 242, annexe 1 subdivision de zone C., estime que par suite de la façon dont il est présenté, ce document n'offre qu'une récapitulation des besoins déclarés et l'orateur émet l'avis que l'on aurait une image plus fidèle en indiquant les besoins de chaque pays par subdivision de zone.

4.3.2. Répondant à cette suggestion, M. de Haas reconnaît que cette observation est exacte mais que, pourtant, le groupe avait fourni la réponse demandée par le Groupe de travail de propagation. Il n'est pas possible de mentionner toutes les demandes dans le détail, puisque tous les pays ne sont pas représentés à cette conférence et que de plus, étant donné la demande peu importante de certaines fréquences, il est nécessaire d'effectuer certains aménagements entre les demandes et les allocations avant de présenter des renseignements au Groupe de travail de la propagation.

4.3.2.1. M. de Haas signale que les demandes régionales peuvent être estimées avec un degré d'exactitude beaucoup plus satisfaisant que les demandes nationales -- il est possible de réduire les besoins particuliers des services nationaux en les combinant entre eux -- et que, d'ailleurs, les besoins régionaux devront être majorés dans une certaine mesure; ce problème ne peut être résolu à défaut de données suffisantes.

4.4. M. Jarow (U.R.S.S.), se référant à la page 2, annexe 1, "voies communes pour les sous-zones A. B. et C.", signale deux erreurs : dans la colonne "13 Mc/s" le "2" devrait être "1", et dans la colonne "18 Mc/s", le "1" devrait être supprimé. (Cette observation ne s'applique pas au texte français).

4.5. M. Rowland (Royaume Uni) signale certaines omissions dans les listes se rapportant aux territoires du Royaume Uni et sollicite l'autorisation de s'entretenir de cette question avec M. de Haas en vue de remédier à ces omissions. La Commission lui accorde cette autorisation.

4.6. Le Délégué de l'Inde demande à être autorisé, dans le même but, à se mettre en rapport avec M. de Haas. Cette autorisation est accordée et M. Sundaram ajoute: "Je remarque que le Document No. 242, page 6 de l'annexe 1, article 10, indique 222.000 milles comme parcours hebdomadaire. Je regrette de devoir signaler que cette indication n'est pas exacte. L'Inde a fourni les chiffres de parcours rectifiés, et il y a lieu d'en tenir compte. Le chiffre exact est de 244.000.

"De plus, la Sous-zone 6.A. comprend, outre l'Inde septentrionale, toute la Birmanie et le Pakistan oriental et occidental. Mais les chiffres relatifs aux milles parcourus par les services aériens ne comprennent que ceux de l'Inde. Ceci donne un chiffre de milles par voie, inférieur à la réalité. Le nombre de milles parcourus pour la Birmanie et pour le Pakistan devrait être ajouté au total.

"De même, la subdivision de zone 6.E. comprend Ceylan et une majoration correspondante du nombre de milles parcourus devrait s'ensuivre.

"Je désirerais faire encore remarquer quelque chose. On peut observer que pour les besoins de tous les services nationaux, on a établi une distinction par sous-zones. Mais, dans le cas des sous-zones 6.A. et 6.E., on a malheureusement groupé ces besoins. Comme d'autres pays que l'Inde sont compris dans ces sous-zones, il est nécessaire d'évaluer séparément les besoins de chacune de ces sous-zones. Il sera, bien entendu, nécessaire de prévoir un groupe spécial de fréquences entre sous-zones.

"Si vous n'y voyez pas d'objection, je discuterai ces points avec M. de Haas, après la réunion.

"Je serais heureux de voir ces objections figurer au rapport de la présente réunion".

4.7. M. Barajas (Mexique) dit, qu'à son sens, le Document 242 contient une étude dont les indications sont applicables à l'hémisphère Est, exclusivement. Le rapport de la présente réunion devrait spécifier que le document en question n'est valable que pour l'hémisphère Est. L'orateur considère que la présente Conférence fournit une occasion des plus propice pour la détermination des besoins des zones, et en faisant cette suggestion, le Mexique confirme sa propre proposition déjà présentée antérieurement. De plus, M. Barajas fait remarquer que les données dont dispose la Commission sont suffisantes pour servir de base à une étude des besoins régionaux. Il conclut en déclarant que si le Document No 242 concerne uniquement l'hémisphère Est, il n'a aucune objection à formuler. Mais qu'en revanche, si ces renseignements doivent être utilisés par une Conférence régionale, ils pourraient donner lieu à de nouveaux commentaires.

4.7.1. Répondant à M. Barajas, le Col. Costa (Brésil) déclare que le groupe de l'hémisphère Ouest n'a pas assumé la tâche de préparer un document analogue et que l'ensemble du groupe n'est pas d'accord au sujet de ce travail. Il est apparu qu'une étude détaillée effectuée sur ces bases ne faciliterait en rien la solution du problème et que le Groupe dispose de données trop peu nombreuses pour les appliquer à toutes les zones. Sans contribuer à résoudre immédiatement le problème un document de cette nature ne ferait que reproduire ce que le groupe de l'hémisphère Ouest sait déjà. Dans l'hémisphère Ouest, il n'existe de véritable difficulté qu'entre la zone 11, la zone 12 et une partie de la zone 10.

L'étude des parcours en milles des services aériens révèle un déséquilibre entre ces zones. On a, par exemple, pour la zone 11, un parcours de plus de 6.000.000 de milles, alors que ce chiffre est de 1.000.000 de milles pour la zone 12; la zone 11 dispose de 48 fréquences et la zone 12 de 80. Le Col. Costa réitère que l'élaboration d'un document du genre de celui qui est envisagé ne sera d'aucun secours au groupe de l'hémisphère Ouest. Le rapport relatif à l'hémisphère Est a été élaboré par un groupe spécial et sa préparation a exigé 2 à 3 semaines. Le groupe de l'hémisphère Ouest ne peut entreprendre un projet de ce genre et préparer, en même temps, un plan d'allocation pour les services régionaux. Cela n'est pas possible parce qu'il n'y a pour l'hémisphère Ouest que huit délégués dont trois ou quatre seulement auraient la possibilité de collaborer à ce travail.

4.8. M. de Haas (Indes Néerlandaises) appelle l'attention de la Commission sur la page 5, paragr. 6.3.3., et déclare que, selon l'opinion de certains membres du groupe, aucune communication du service fixe ne devrait être acheminée sur les fréquences du Service mobile aéronautique.

4.8.1. Après une discussion prolongée, la Commission est d'accord pour remplacer le texte actuel du paragr. 6.3.3. par le texte ci-dessous :

"6.3.3. Indiquer si, en raison de circonstances temporaires spéciales, le trafic du service fixe doit être acheminé sur les voies du service mobile aéronautique, et dans quelle proportion".

4.9. M. Mitrović (Yougoslavie) se référant au Document 242, page 1, paragr. 3, 3ème phrase, déclare qu'il n'est pas d'accord au sujet de ce qui doit être considéré comme "minima absolus"; qu'il y a un mois environ, une contradiction a été signalée dans la computation du nombre de fréquences destinées aux ZLAMP et pour lesquelles une charge de 10 à 12 aéronefs a été fixée pour les émissions A 1 et qu'une charge égale a été appliquée pour les émissions A 3. Un examen antérieur avait abouti à l'inclusion des émissions A 3 dans la catégorie des "moyens de communication à grand rendement"; néanmoins la charge des voies A 3 a été calculée en tablant sur le nombre d'aéronefs pour lesquels on peut utiliser les émissions A 1. Une question se pose dès lors : les émissions A 3 doivent-elles être considérées comme un moyen de communication de "grand rendement" ? Si tel n'est pas le cas, les efforts de la Commission auront été vains et devront être orientés différemment.

4.9.1. M. Mitrović ajoute, que pour cette raison, les fréquences allouées aux ZLAMP ne sont pas des "minima absolus"; c'est ainsi que, par exemple, la ligne "NA" utilise actuellement 3 familles de fréquences A.1. Or la Commission 6 lui a alloué 8 familles A 1, soit 2 fois 1/2 le nombre de fréquences actuellement utilisées, et ceci est également vrai pour d'autres parties du monde. En outre, il sera nécessaire, si la Commission 6 désire fixer un "minimum absolu", de procéder à une révision du "facteur de charge" utilisé pour les voies A 3.

4.9.2. Faisant allusion à la page 3, paragr. 4.2.6., M. Mitrović fait remarquer que le choix de la comparaison par voie et par semaine entre ZLAMP et ZLARN n'a pas été très heureux et que dans une région comme l'Europe, les fréquences seront répétées deux ou trois fois, de sorte qu'il en résultera une augmentation du nombre de milles par fréquence et par semaine.

4.9.3. Se reportant à nouveau au rapport du groupe de M. de Haas, M. Mitrović fait remarquer que les demandes de renseignements, d'après lesquels les besoins des services régionaux doivent être estimés, comportent plus de détails que celles des ZLAMP, dont il est question page 4, paragr. 6.2.1. - et que ces indications n'ont pas été demandées pour les ZLAMP. Il ajoute que cela est vrai également pour les paragr. 6.2.2., ainsi que pour les paragr. 6.2.5., 6.2.6., 6.2.8., 6.3.1., et 6.3.2., et que si la même chose avait été faite pour les ZLAMP, la Commission aurait abouti à un chiffre beaucoup plus faible que celui qui a été indiqué.

4.9.4. Pour les renseignements statistiques envisagés pour les ZLARN, M. Mitrović déclare que même les chiffres élémentaires de parcours en milles des services aériens ne sont pas du tout suffisants comme base de détermination des besoins, ainsi qu'il appert du rapport du président du groupe de l'hémisphère Ouest.

4.9.5. En conclusion, M. Mitrović estime que, pour les raisons exposées ci-dessus, le rapport du groupe de l'hémisphère Est devrait être remanié et que les renseignements de détail prévus ne sont pas tous nécessaires. En outre, bien que le chiffre du parcours hebdomadaire en milles de la Yougoslavie ait été communiqué, il n'est pas certain qu'il en ait été tenu compte. M. Mitrović demande à M. de Haas de le renseigner sur ce point.

4.9.6. Le Président fait remarquer à la Commission que la question du facteur de charge a déjà été discutée au cours d'autres réunions, et cite, à ce sujet, le document No 197.

4.9.7. M. Rowland (Royaume Uni) est d'accord avec le Président et fait remarquer qu'au cours de discussions antérieures, M. Mitrović a avancé le chiffre de 6 aéronefs par voie pour les services nationaux, alors que le chiffre adopté pour les supputations relatives aux ZLAMP est de 10 à 12.

M. Rowland demande à M. Mitrović s'il veut bien faire connaître le nombre de fréquences en ondes décamétriques actuellement utilisées pour le service mobile aéronautique en Yougoslavie.

4.9.8. Répondant à M. Rowland, M. Mitrović déclare

a) que sa proposition de révision du facteur de charge des ZLAMP ne s'appuie sur aucune expérience pratique, mais uniquement sur l'existence d'une contradiction dans le travail de la Conférence et qui réside dans le fait qu'il a été déclaré précédemment, au sein de la Commission 4, que les communications du type A 3. étaient un moyen de communication de grand rendement, alors que la Commission 6 a appliqué le facteur de charge des lignes de faible rendement à ces émissions A 3.

b) l'orateur est convaincu que les émissions A 1. seront utilisées au cours des 5 à 10 prochaines années. C'est la raison pour laquelle le plan d'allocation de fréquences pour les ZLAMP devrait être remanié sur la base d'un espacement entre fréquences du type A 1., et non du type A 3.

c) pour ce qui concerne les services régionaux et nationaux, on n'a fait aucune étude du facteur de charge; la Yougoslavie ne peut accepter plus de 8 aéronefs, pour la raison que, pour les services régionaux, on n'a prévu aucune fréquence pour les émissions météorologiques. En outre, si le facteur de charge est plus faible pour les services régionaux et nationaux, c'est parce que le nombre de communications par heure est plus élevé que pour les ZLAMP.

d) le nombre des fréquences actuellement utilisées en Yougoslavie pour les communications du service aéronautique mobile est de 11, ce qui représente exactement le nombre actuellement demandé.

4.9.9. Le Président rappelle à nouveau à la Commission que le document en discussion est le No 242, alors que les débats ont porté surtout sur des questions relevant du document No 248.

4.9.10. M. Falgarone (France) demande si la Commission 6 considère que le document 242 est en état d'être soumis à l'examen du groupe de travail de propagation, car il semble résulter des conclusions figurant à la page 3, paragr. 5 (et notamment 5.3) que le groupe de l'hémisphère Est ne le considère pas comme tel.

4.9.11. Le Président déclare qu'il croit comprendre que le groupe de travail de propagation a déjà fait appel aux renseignements contenus dans le document No 242.

4.9.12. M. Coffey (Canada) se joint au président pour souhaiter que la discussion se borne à l'examen du document No 242, mais il estime cependant que l'objection de la Yougoslavie concernant le paragr. 3 mérite qu'on y réponde, étant donné qu'elle est justifiée et qu'elle a été présentée en toute conscience; il ajoute qu'à son avis il ne s'agit pas d'opposer l'un à l'autre les facteurs de charge en A 1 et les facteurs de charge en A 3; il y a aussi le problème de transferts entre voies A 1 et voies A 3. Pour l'Atlantique Nord, le transfert de voies A 1 à voies A 3 a déjà été amorcé, mais on compte qu'il s'écoulera quelque temps avant qu'il soit complètement achevé. Ces transferts sur des lignes plus courtes seraient relativement faciles. Il n'en est pas de même pour les lignes plus longues. Enfin, il s'écoulera un certain temps avant que l'on ne puisse disposer des voies A 3, ceci s'ajoutant à l'impossibilité d'utiliser des ondes A 1 et A 3 sur la même voie.

M. Coffey poursuit en déclarant, qu'à son avis, le minimum absolu à prévoir pour la ligne NA serait de 4 familles de fréquences. D'autre part, tous les pays intéressés devraient avoir la certitude qu'à aucun moment il ne sera utilisé que le minimum prévu de voies, c'est-à-dire que si en A 3, on a besoin d'un nombre de voies moindre, ce minimum sera respecté pour des raisons d'économie. Dans les conditions actuelles d'exploitation au-dessus de l'Atlantique Nord, la dépense est de 10.000 à 15.000 dollars par fréquence et par station au sol. La dépense globale peut être réduite par la diminution du nombre de voies utilisées, et cette particularité implique, en elle-même, l'utilisation d'un nombre de voies minumum. En conclusion, M. Coffey déclare que, pour la période comprise entre la présente Conférence et la prochaine, le nombre actuel de voies allouées aux ZLAMP constitue un minimum absolu.

4.9.13. M. Jouk (R.S.S. de l'Ukraine) estime que les arguments présentés par M. Coffey auraient une valeur réelle si le nombre des fréquences disponibles, pour tous les services aéronautiques mobiles, était suffisant, mais qu'en réalité il y a insuffisance du nombre de fréquences. Dans ces conditions, il est nécessaire d'appliquer la méthode d'allocation de fréquences la plus économique et la mieux susceptible de permettre de satisfaire aux besoins de toutes les ramifications des communidations du service mobile aéronautique. Si cette méthode (A 3) exige une plus grande largeur du spectre, elle ne doit pas être acceptée. Or, le système préconisé par M. Coffey, c'est-à-dire A 3, exige une portion plus importante du spectre; ce système ne peut donc être accepté.

Le Président suspend la séance à 12 h. 40.

Le Rapporteur
W.E. Weaver

Le Président
E.G. Betts

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No. 259-F
30 août 1948.

COMMISSION 6

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ALLOCATION DES FREQUENCES R

(Commission 6)

30ème séance

vendredi 27 août 1948 - Séance de l'après-midi

Président : M. E.G. BETTS (Australie)

1. Le PRESIDENT ouvre la séance à 14 h.45.

Sont représentés les pays et organisations suivants:

Australie	Mexique
Biélorussie (R.S.S. de)	Nouvelle-Zélande
Brésil	Pays-Bas
Bulgarie	Philippines
Canada	Pologne
Chili	Portugal
Cuba	Roumanie
Etats-Unis d'Amérique et Territoires	Royaume-Uni et Colonies
France	U.R.S.S.
Inde	Yougoslavie
Indes néerlandaises	I.A.T.A.
	O.A.C.I.

DOCUMENTS AER.Nos. 242 et 219.

2. Le premier point figurant à l'ordre du jour est la discussion du document Aér. No. 242, discussion déjà entamée au cours de la matinée.

3. M. de HAAS (Indes néerlandaises), Président du Groupe de travail, apporte divers éclaircissements au sujet du document Aér. No. 242. Il explique qu'il peut être utile de connaître l'emplacement exact des stations, spécialement dans les zones où la densité du trafic est élevée pour parvenir à un maximum de répétitions de la même fréquence. Il expose l'une après l'autre, toutes les questions figurant au paragraphe 6 et les motifs pour lesquels elles ont été considérées comme essentielles. Il insiste sur l'importance des renseignements demandés aux alinéas 6.2.6. et 6.2.7; sans ces données, il serait en effet extrêmement difficile d'établir le plan définitif d'allocation des fréquences.

Il indique également comment les renseignements demandés à l'alinéa 6.2.8 pourraient être utilisés pour déterminer combien de stations et quelles stations requièrent, pour leurs fréquences d'émission une protection pendant la nuit et pour évaluer l'augmentation des possibilités d'assignation multiple qui en résulterait. Après avoir fourni ces explications, il préconise l'adoption du texte du document Aér. No. 242. Le délégué des Etats-Unis d'Amérique appuie cette motion.

4. Le PRESIDENT répond à quelques questions soulevées par M. FALGARONE (France) au sujet du coefficient de charge résultant, aussi bien pour les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP) et les zones des lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN), de la réduction du nombre des demandes proposées par le groupe de travail.

5. M. JAROV (U.R.S.S.) déclare: "Dans son rapport sur le document No. 242, le délégué des Indes néerlandaises a beaucoup insisté sur le mot "équité". Ce mot a été bien souvent employé, en fait, dans des interventions et même dans des documents officiels de la Conférence. Mais il est évident que ce terme n'a pas pour tous la même acception, car maintenant encore nous nous trouvons devant une répartition inéquitable de fréquences entre les différentes catégories du service mobile aéronautique.

Certains délégués donnent au mot "équité" une signification d'ordre purement statistique. Il semble qu'à l'alinéa 5.3. du document No. 242, l'idée même d'une attribution équitable de fréquences ne puisse se concevoir indépendamment des statistiques figurant aux paragraphes suivants. Même si l'on voulait parler d'équité, du point de vue statistique, ce serait défavoriser les services nationaux par rapport aux lignes aériennes mondiales principales que d'accepter les conclusions du document No. 242 qui s'appliquent à ces services. Ce que la délégation soviétique entend par "une attribution équitable de fréquences aux différents services aériens", c'est l'établissement d'un plan dont les méthodes et les principes techniques n'accordent ni traitement de faveur ni priorité à certains services par rapport aux autres et qui permet de satisfaire les besoins primordiaux, d'importance vitale, de tous les pays.

Si le nombre de fréquences est insuffisant, toutes les catégories de services aéronautiques devraient subir également les conséquences de cet état de choses. Si la Conférence entend respecter le sens du mot "équité", elle doit en donner des preuves tangibles avant de terminer ses travaux.

Les documents Nos. 219 et 242 ne font pas ressortir cette intention. Ces documents soulèvent des difficultés encore plus grandes et placent l'exploitation des lignes aériennes nationales des différents pays dans des conditions très difficiles.

6. M. A. L. LEBEL (Etats-Unis d'Amérique) fait la déclaration suivante: "Il est vraisemblable que le mot "équitable" a été, à l'origine, employé dans son sens général et que l'on n'a pas prévu qu'il ferait l'objet d'une analyse aussi minutieuse. Si on donne au mot "équitable" le sens de "mathématiquement proportionnel", la répartition équitable des fréquences entre les différents pays serait celle selon laquelle chacun d'eux se verrait théoriquement attribuer une part égale de fréquences, qui serait trop peu importante pour être pratiquement utilisable. Le sens de ce mot n'est donc pas très clair. En attendant, pour éviter de perdre du temps en discutant de la valeur des mots, il serait peut-être préférable de rechercher une expression plus appropriée."

7. M. de HAAS (Indes néerlandaises) explique ensuite que son groupe n'a entrepris ces travaux que dans le but de fournir au groupe de propagation les données nécessaires, sous une forme aussi précise que possible, pour l'orienter dans ses travaux.

Toutefois, il estime que, si le groupe de travail disposait de renseignements complets sur les besoins nationaux, il serait possible de réaliser une économie plus importante dans le nombre de fréquences allouées.

8. Le délégué de la Pologne expose ses vues au sujet des méthodes utilisées dans l'examen et l'attribution des fréquences R. Il estime que la Commission pourrait commencer ses travaux en s'efforçant de satisfaire, en premier lieu, les besoins régionaux et nationaux. Le solde des fréquences serait ensuite attribué aux ZLAMP. A son avis, cette manière d'aborder le problème se justifie tout autant qu'une autre.

9. Le délégué de la Yougoslavie pose deux questions:

a) Le document Aér. No. 242 doit-il être considéré uniquement comme un document de travail pour le groupe de propagation?

b) Ce document a-t-il pour objet d'indiquer que les besoins en fréquences des ZLAMP ont été réduits au strict minimum?

10. Le PRESIDENT répond que le document en question est le résultat des travaux entrepris par un groupe de travail dont le mandat consistait à déterminer le nombre minimum de besoins des diverses catégories de services R. Ceux-ci peuvent se grouper en 3 catégories principales: services nationaux, services régionaux et services des ZLAMP. Pour pouvoir présenter un plan d'allocation, il est nécessaire de connaître les besoins minima de chacune de ces 3 catégories. Or, on ne connaît que les besoins minima des ZLAMP. Les problèmes régionaux nécessitent encore une coordination considérable. Telles sont, à son avis, les conclusions du document faisant l'objet de la présente discussion.

11. M. BARAJAS (Mexique) déclare que ce document n'intéresse que l'hémisphère Est. Dans ce cas, il semble inutile de poursuivre la discussion sur ce point. Selon lui, les délégués des pays de l'Hémisphère Ouest devraient s'abstenir de prendre part à la discussion et au vote sur ce document.

12. Le PRESIDENT explique que ledit document est le rapport d'un groupe de travail. Par conséquent, la Commission 6 doit approuver ou rejeter les conclusions qui y sont contenues.

13. M. FALGARONE (France) estime que l'adoption du texte du document faisant l'objet du présent débat signifierait simplement que la Commission reconnaît qu'elle ne dispose pas de renseignements suffisants.

14. M. BARAJAS (Mexique) désire faire connaître qu'à son avis les conclusions formulées dans le document No. 242 ne peuvent s'appliquer à l'Hémisphère Ouest: le Mexique n'est donc aucunement lié par ces conclusions.

15. M. LEBEL (E.U.A.) déclare que ce document traite des ZLAMP et qu'à ce titre il concerne incontestablement les pays qui ont des lignes aériennes dans les ZLAMP, quel que soit l'hémisphère dans lequel ils se trouvent situés.

16. M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie) déclare formellement ce qui suit:

"Les délégations de l'U.R.S.S., de la R.S.S. de Biélorussie et de la R.S.S. d'Ukraine, votent contre l'adoption du document No. 242, car elles désapprouvent la plupart des déclarations et des conclusions qui y sont contenues. Elles s'opposent en particulier à l'estimation minimum des besoins afférents aux lignes mondiales principales et à la soumission de renseignements détaillés, statistiques et autres. Elles réservent donc leur opinion au sujet de l'ensemble du document No. 242."

17. La Commission vote ensuite l'adoption du document Aér. No. 242 par 19 voix contre 9 et 6 abstentions.

Le PRESIDENT déclare en conséquence, que le texte du document Aér. No. 242 a été approuvé par la Commission.

18. Le délégué de la Pologne déclare que le problème de l'attribution de fréquences aux ZLAMP et aux ZLARN dans les deux hémisphères est en étroite corrélation avec celui de l'assignation multiple de fréquences aux ZLAMP et aux ZLARN. Ces deux questions ne sauraient être considérées séparément. C'est pourquoi les délégations de la Pologne et de la Tchécoslovaquie ont voté contre l'adoption du document Aér. No. 242. Telle est également la raison pour laquelle elles se réservent le droit de revenir sur ce sujet à une date ultérieure.

19. Le délégué de la Yougoslavie a voté contre l'adoption du document No. 242 et a émis pour l'avenir toutes réserves utiles au sujet de ses conclusions. Les délégués de la République populaire de Bulgarie et de la Roumanie émettent des réserves analogues. Le délégué du Mexique déclare à nouveau que les conclusions du document Aér. No. 242 ne sont pas applicables à l'Hémisphère Ouest.

DOCUMENT AER. No. 199.

20. Le PRESIDENT soumet le document Aér. No. 199, ainsi que son annexe et ses corrigenda à l'examen de la Commission.

21. M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie), présente quelques observations au sujet des documents Aér. Nos 241 et 199. Leur impression est défectueuse et parfois les chiffres qui y figurent sont illisibles. Sur la carte, les tracés des limites séparant les zones 2 et 3 sont inexacts; par contre, la description qui en est donnée au document Aér. No. 199 est correcte.

22. Le document Aér. No. 199, ainsi rectifié, est approuvé à l'unanimité.

DOCUMENT AER. No. 206.

23. Le PRESIDENT soumet le document Aér. No. 206 à l'examen de la Commission.

24. M. BARAJAS (Mexique) propose la rectification suivante, page 8, subdivision de zone 12 C, avant-dernière ligne:

substituer "16° N 116° O" à "18° N 115° O"

25. M. COFFEY (Canada) déclare que la description de toutes les subdivisions de zones de 10 A à 10 E est exacte, mais qu'il convient d'apporter de légères rectifications à la description de la zone 10. Il les indiquera au président à une date ultérieure.

26. Le document Aér. No. 206, ainsi amendé, est approuvé à l'unanimité.

DOCUMENT AER. No. 198.

27. Le PRESIDENT soumet le document Aér. No. 198 à l'examen de la Commission afin de vérifier si les limites des ZLAMP, décrites dans ce document, correspondent à celles qui sont tracées sur la carte.

28. Le délégué de la Nouvelle-Zélande propose la rectification suivante:

A la page 8 (ZLAMP-SP), remplacer "Auckland" et "Wellington" par "Nouvelle-Zélande".

29. Le délégué du Chili, parlant au nom du délégué de l'Uruguay, demande qu'à la page 3, les limites de la ZLAMP "SA" soient modifiées au Sud et passent par Recife et Natal. L'objet de cette modification est de mettre à la disposition des services nationaux de l'Uruguay un plus grand nombre de voies.

Il est décidé que cette demande de modification sera présentée, si nécessaire, à une date ultérieure sous forme de proposition.

30. Le délégué du Brésil propose que les limites de la ZLAMP "SA" soient modifiées en Europe, de façon à englober Rome, étant donné que cette modification n'aurait aucune incidence sur les possibilités de répétition des fréquences.

31. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande) président du groupe de propagation, estime que la modification proposée n'influerait pas sur les possibilités d'assignation multiple des fréquences aux services régionaux et nationaux.

32. La Commission convient à l'unanimité que les limites définies dans le document Aér. No. 198 correspondent à celles des ZLAMP qui sont tracées sur la carte.

DOCUMENT AER. No. 234.

33. Le PRESIDENT, en soumettant le document Aér. No. 234 à la Commission, explique que ce document représente un simple exposé des travaux du groupe de l'Hémisphère Ouest et que, par conséquent, aucune mesure spéciale ne doit être prise à son égard.

Les délégués du Mexique et de Cuba présentent plusieurs modifications d'ordre secondaire au texte de ce document. La Commission décide que les membres du groupe de l'Hémisphère Ouest pourront se réunir à 17 heures afin d'insérer dans le document Aér. No. 234 les projets de modifications jugées nécessaires.

34. Le PRESIDENT lève la séance à 16 heures 38.

Le Rapporteur :
A. SOUTO CRUZ

Le PRESIDENT :
E. G. BETTS

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document N° 273-F
22 septembre 1948

COMMISSION 6

EXTRAIT

5. Résolution relative aux travaux futurs de la Conférence.

La résolution ci-dessous, primitivement présentée par le délégué du Brésil, est adoptée par la Commission au cours de la 33ème séance, à la majorité des voix.

Résolution présentée par le délégué du Brésil :

Que tous les documents ayant trait à la préparation d'un plan d'attribution des fréquences R, notamment les documents 239, 249, 250 et 265, soient provisoirement adoptés par la Commission 6 et transmis à l'Assemblée plénière avec les recommandations suivantes :

(1) que l'Assemblée ne prenne actuellement aucune décision définitive (quant à leur mise en application) sur l'ensemble des documents de la Conférence relatifs à la préparation d'un plan d'attribution des fréquences R ;

(2) que ces documents soient transmis aux administrations pour servir de fondement à l'étude qu'elles sont invitées à entreprendre, au sujet du plan en question, étant entendu que les administrations ne sont pas liées par les documents;

(3) qu'au stade actuel, la Conférence suspende ses travaux et se réunisse de nouveau, lorsque ce sera possible, pour achever la préparation du plan d'attribution des fréquences dans les bandes R avant l'ouverture de la Conférence spéciale qui devra approuver la nouvelle liste des fréquences;

(4) qu'avant de suspendre ses travaux, la Conférence détermine la procédure par laquelle ses recommandations seront transmises aux administrations ainsi que celle par laquelle elle sera convoquée de nouveau.

Résultat du vote :

24 voix pour
10 voix contre
4 abstentions

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No 274-F
8 septembre, 1948

COMMISSION 6

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ALLOCATION DES FREQUENCES R

Commission 6

34ème séance

3 septembre 1948 - (Séance du matin)

1. Le PRESIDENT, M. E.G. Betts (Australie) ouvre la séance à 9 h.

2. Sont représentés les pays et organisations suivants :

Argentine	Pays-Bas
Biélorussie (R.S.S. de)	Philippines
Brésil	Pologne
Bulgarie	Portugal
Canada	Roumanie
Chili	Royaume-Uni et Colonies
Colonies portugaises	Suisse
Cuba	Ukraine (R.S.S. d')
Etats-Unis d'Amérique et Territoires	U.R.S.S.
	Yougoslavie
France	I.F.R.B.
Inde	O.A.C.I.
Indes néerlandaises	I.A.T.A.
Mexique	
Nouvelle-Zélande	

3. Le PRESIDENT signale qu'une séance du groupe de la Région 3 est prévue pour 10 h.30, à laquelle doivent assister de nombreux membres de la Commission 6. Il ajoute qu'il lui faut encore convoquer le groupe de travail chargé d'apporter à la carte des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP) les modifications destinées à mettre ses indications en harmonie avec la définition générales des zones et qu'enfin, comme il y a eu au cours des derniers jours quelques séances très longues, il reste à établir et à vérifier un nombre considérable de procès-verbaux.

3.1 Le Président signale qu'ensuite de la décision prise lors de la dernière séance, sur proposition du délégué du Brésil, il sera nécessaire de créer un groupe de travail restreint pour étudier tous les documents de la Commission 6 en vue de décider lesquels d'entre eux intéressent l'établissement d'un Plan d'attribution de fréquences R.

3.2 Le Président fait part de son intention de lever la séance à 10 h.30, ce qui permettra aux délégués intéressés d'assister à la réunion du groupe de la Région 3, et lui procurera à lui-même l'occasion de vaquer à quelques travaux en suspens.

3.3 Le Président appelle ensuite l'attention des délégués sur les documents Aér. 239, 249 et 250.

3.4 Il indique que la situation se présente, en ce qui concerne ces documents, de la manière suivante :

3.4.1 L'examen dont ces documents ont fait l'objet de la part de la Commission a permis de clarifier leur contenu, de telle sorte que celle-ci n'a plus de questions à poser.

3.4.2 Il est donc à présumer que les délégués ont maintenant sur ces documents une vue d'ensemble et qu'ils sont à même d'apprécier les avantages et les défauts du plan.

3.4.3 Au cours de sa 33ème séance, la Commission 6 a approuvé lesdits documents en vue de les soumettre à l'Assemblée plénière, en lui recommandant :

3.4.3.1 De ne prendre pour le moment aucune décision définitive d'application.

3.4.3.2 De les transmettre, avec d'autres documents se rapportant au plan d'attribution des fréquences R, aux diverses administrations, pour qu'elles s'en inspirent dans l'étude qu'il leur est demandé d'entreprendre.

3.4.4 Au cours des débats qui ont précédé l'adoption des résolutions relatives à ces documents, il a été précisé que ces documents seraient discutés à nouveau par la Commission 6 afin d'y apporter tous amendements qui pourraient être nécessaires pour corriger des erreurs ou réparer des omissions dans le texte ou dans les tableaux. Il a également été précisé qu'il n'était pas question de modifier le fond même des documents ni de remanier le plan d'aucune façon, en considération de la résolution qui se trouve maintenant adoptée.

3.5 Le Président propose, en conséquence, de s'occuper tout d'abord des corrections et de passer ensuite aux observations sur le fond afin de garder trace de l'opinion des délégués.

3.6 Le Président soumet ensuite le Doc-Aér. 239 à l'examen de la Commission.

4. M. SEARLE, président du Groupe de propagation, indique que les seules corrections que n'aient pas encore apportées les corrigenda sont indiquées dans le Doc. Aér. 251, où il est fait mention notamment de la suppression, dans les colonnes 3 Mc/s et 9 Mc/s des tableaux I et II, de l'abréviation "Ext." figurant après SA.

5. Demandant alors la parole, le délégué de l'U.R.S.S. fait la déclaration suivante :

"La délégation soviétique est d'avis que l'insertion d'amendements d'ordre secondaire dans les Documents Aér. 239, 249 et 250, qui sont des documents fondamentaux de la Conférence, ne peut rien changer à la situation si peu satisfaisante qui s'est créée en ce qui concerne les lignes aériennes régionales et nationales. La méthode que la Commission 6 a adoptée pour la discussion de ces documents ne permet pas de traiter le fond de la question ou de s'attaquer aux causes en raison desquelles la Conférence est arrivée à un résultat si peu satisfaisant.

"La délégation soviétique estime qu'il est absolument impossible d'approuver un tel plan d'attribution des fréquences; ce plan satisfait intégralement, c'est-à-dire à 100 %, les demandes manifestement excessives relatives aux lignes aériennes mondiales principales, alors qu'il ne satisfait même pas à 50 % les demandes de la majorité des pays, qui représentent pourtant, en fait, un minimum. L'acceptation partielle, même à titre temporaire et conditionnel, du projet de plan de répartition des fréquences faisant l'objet des documents Aér. 239, 249 et 250 aurait pour conséquence :

1) de placer les lignes aériennes mondiales principales dans une situation privilégiée par rapport à toutes les autres catégories du Service mobile aéronautique, ce qui va à l'encontre de la nécessité fondamentale d'assurer la sécurité et la régularité des communications aéronautiques, indépendamment des catégories auxquelles appartiennent les lignes aériennes;

2) de reconnaître que les lignes aériennes mondiales principales doivent bénéficier d'une priorité dans l'attribution des fréquences, ce qui n'est ni exact, ni équitable;

3) de susciter des difficultés plus grandes encore et de restreindre les possibilités de satisfaire aux besoins des services aéronautiques des divers pays.

"En raison des considérations ci-dessus qui sont liées à des questions de principe, la délégation soviétique estime qu'il ne lui est pas possible de prendre part à une discussion sur les documents ci-dessus mentionnés, et elle déclare que :

1) les principes sur lesquels on s'est basé pour établir un plan de répartition des fréquences dans les bandes R ne permettent pratiquement pas de satisfaire les demandes de toutes les catégories du service mobile aéronautique et correspondent aux seuls intérêts des lignes aériennes mondiales principales;

2) la délégation soviétique estime qu'il n'est pas possible d'accepter, même provisoirement ou sous réserve, le projet de plan relatif aux lignes aériennes mondiales et elle ne saurait en aucune façon considérer comme satisfaisant le nombre de fréquences réservées aux régions, aux sous-régions et aux différents pays;

3) elle ne peut admettre que la présente Conférence se borne à attribuer des fréquences aux lignes aériennes mondiales principales et à satisfaire à leurs demandes, en s'en remettant aux conférences régionales ou à toutes autres réunions, du soin d'attribuer les fréquences restant disponibles;

4) elle s'oppose formellement à la convocation de semblables conférences régionales ou de toutes autres réunions qui auraient pouvoir de répartir entre les pays et de leur attribuer les fréquences encore disponibles, une fois satisfaites les demandes des lignes aériennes mondiales principales."

6. Le délégué de la Pologne fait ensuite la déclaration suivante :

6.1 "Au début des travaux de notre Conférence, il a été convenu que notre tâche consistait, en premier lieu, à prendre les dispositions

nécessaires pour l'établissement d'une liste des besoins mondiaux de fréquences, et, en second lieu, à établir, dans ses grandes lignes, un projet de plan pour l'attribution des fréquences.

6.2 "Conformément aux termes de ce mandat, nous avons par la suite posé certains principes techniques, dans le but, principalement, de disposer de quelque commune mesure. Il n'entre pas dans mes intentions d'en faire maintenant la critique; on l'a faite précédemment. Selon certaines délégations, ces principes sont valables, alors que d'autres sont d'un avis contraire. Dès le début de notre conférence, les avis formulés au point de vue technique ont été divisés, et les opinions contraires ont quelquefois rallié un nombre de suffrages sensiblement égal; mais au cours des dernières phases de la discussion, l'adoption de ces normes a simplement été mise aux voix, et elles ont été approuvées.

6.3 "En se fondant sur ces critères techniques, on a établi un plan appelé Plan No I, pour l'attribution des fréquences dans les bandes R. Il serait logique, si ce Plan No I n'est pas jugé satisfaisant par tous les intéressés, de chercher à établir des Plans Nos II ou III, d'après des critères techniques différents ou revisés. Or, au lieu de procéder de la sorte, nous avons, hier, discuté et adopté à la majorité des voix, la proposition présentée par le délégué du Brésil, qui recommande que le Plan provisoire No I serve de base pour la nouvelle revision de nos demandes et de nos plans à laquelle procèderont nos administrations. Ce faisant, nous avons, jusqu'à un certain point, conféré au Plan No I, un caractère définitif et fondamental et, en même temps, écarté toute possibilité de le reviser immédiatement. En notre qualité de délégués de la Pologne nous ne pouvons accepter une telle façon de traiter nos problèmes.

6.4 "Conformément à cette opinion, la délégation de la Pologne appuie sans réserve la déclaration qui vient d'être faite par le délégué de l'U.R.S.S. et, avec votre permission, je demande, M. le Président, qu'il soit noté au procès-verbal que la République de Pologne appuie ladite déclaration."

7. Le délégué de la Yougoslavie fait alors la déclaration suivante :

7.1 "Considérant, d'une part, que le plan d'attribution des fréquences dans les bandes R, tel que le Groupe de propagation l'a établi en se basant sur les principes adoptés par la Commission 6, ne satisfait pas les besoins régionaux et nationaux, la délégation yougoslave considère ce plan comme tout à fait inacceptable.

"Elle ne peut l'accepter ni provisoirement, ni particllement, ni d'aucune autre façon.

7.2 "Considérant, d'autre part, que les documents contenant ce plan ont été acceptés provisoirement, sans aucune discussion sur leur fond, à la séance du 2 septembre 1948 de la Commission 6, la délégation yougoslave considère la présente discussion comme inutile, puisqu'elle ne peut apporter que des corrections tout à fait insignifiantes.

7.3 "Pour les raisons énumérées ci-dessus, la délégation de la République populaire fédérative de Yougoslavie appuie sans réserve la déclaration

faite par la délégation de l'U.R.S.S. et ne prendra pas part aux discussions relatives auxdits documents, au sujet desquels elle fait toutes réserves."

8. Le délégué de la Bulgarie fait ensuite la déclaration suivante :

8.1 "En adoptant au cours de la séance d'hier la proposition de la délégation du Brésil, la Commission 6 a adopté les documents Nos 239, 249 et 250 prématurément et sans discussion. Ces documents constituant un plan de partage des fréquences pour les services mobiles aéronautiques dans les bandes R - plan qui ne satisfait pas les besoins des services aéronautiques nationaux et régionaux -, la délégation bulgare se rallie à la déclaration faite par la délégation soviétique au sujet desdits documents et l'appuie sans réserve, et elle s'abstiendra de participer à la nouvelle discussion de ces documents, considérant qu'elle ne présente pas d'utilité pour l'élaboration d'un plan satisfaisant dans les bandes R."

9. Le délégué de la Roumanie fait ensuite la déclaration suivante :

9.1 "Les documents Nos 239, 249 et 250 soumis à la discussion démontrent que les principes techniques adoptés par la présente Conférence comme base pour le plan d'attribution des fréquences pour les services mobiles aéronautiques dans les bandes R n'ont pas permis de trouver une solution au problème posé et ne peuvent pas conduire à une solution acceptable dans la même mesure pour tous les services aéronautiques mobiles (nationaux, régionaux et des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales).

9.2 "La délégation de la R.P. de Roumanie considérant que la discussion de ces documents tant au point de vue de la forme que du fond, ne conduira qu'à la même solution, laquelle n'est pas satisfaisante, estime qu'elle est inutile, et, pour cette raison, appuie entièrement la déclaration de la délégation de l'U.R.S.S."

10. Reprenant l'examen du Doc. Aér. No 239, le PRESIDENT fait remarquer que le 4ème alinéa du paragraphe 8 devrait être supprimé, étant donné qu'il a été convenu au cours d'une réunion antérieure que le Tableau IV des annexes à ce document serait détaché de ce document pour être annexé au Doc. Aér. No 219.

11. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande) attire l'attention de la Commission sur le fait que, conformément à une décision prise au cours d'une précédente réunion, les mots "pour les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales" devraient être insérés entre les mots "économique" et "du" au 2ème alinéa du paragraphe 9, page 6 du Doc. Aér. 239.

12. Le délégué du Canada signale une erreur dans le texte français du tableau III.

13. Le délégué de la France dit que le texte français, à la 6ème colonne, doit se lire : "Total des voies disponibles".

14. Se référant au dernier alinéa de la conclusion (paragraphe 9), le délégué de la France déclare qu'il ne croit pas que les principes et les critères adoptés pour ce plan peuvent conduire à la solution la plus

économique pour l'utilisation des fréquences. On s'est basé, pour établir le plan, sur l'emploi de moyens de communication à grand rendement qui exigent une grande largeur de voie et un rapport de protection élevé d'au moins 25 db. Cette protection a été abaissée à 15 db, ce qui équivaut à interdire l'emploi de ces systèmes à rendement élevé. Il est donc devenu sans objet de maintenir l'espacement nécessaire pour un système qu'il ne sera pas possible d'utiliser, alors que l'on renonce sans aucun motif à une distribution des fréquences plus avantageuse basée sur l'emploi des émissions du type A1, les conditions de répétition étant dans ce cas entièrement différentes de celles qui sont adoptées actuellement.

15. La Commission n'ayant pas d'autres observations à présenter au sujet du Doc. Aér. No 239, le PRESIDENT passe à l'examen du Doc. Aér. No 249.

16. M. SEARLE, président du Groupe de propagation, se réfère au tableau XII et déclare qu'en ce qui concerne l'indicatif J7, il faudrait ajouter la zone 2 et les subdivisions de zone 3A et 3C, pour indiquer qu'il est possible de répéter dans les zones (réunies) les fréquences utilisées dans la zone NSAM1. Certaines modifications devront de ce fait, être apportées au tableau de statistiques.

16.1 Se référant à une question posée par le délégué du Canada au sujet des voies K6 et K7, dans le tableau XIII, M. Searle indique que, d'après ce qu'il a compris, le Groupe de propagation s'efforcera de déterminer quelles zones et subdivisions de zones de l'hémisphère ouest pourraient également utiliser ces voies. Bien que cette étude sorte du cadre de son mandat, ce groupe l'a effectuée et estime que les voies K6 et K7 peuvent également être utilisées dans les zones et subdivisions de zones suivantes :

10 D, 11 D, 11 F, 11 G, 12 D, 12 E, 12 F,

12 G, 13 C, 13 D, 13 E, 13 F, 13 G, et 13 H.

Il faudra prendre des dispositions en vue de ces assignations multiples.

16.2 Il estime toutefois que ces indications ne devraient pas figurer au tableau XIII. C'est en effet au Groupe de l'hémisphère ouest qu'il appartient de déterminer de quelle façon ces fréquences seront répétées.

17. Le délégué du Canada désire savoir quel serait le moment le plus propice pour discuter de la répétition de ces fréquences entre les zones 2 et 3 et l'hémisphère ouest.

18. M. SEARLE déclare que de l'avis de son groupe, ce partage n'est pas réalisable. Il dépend, en dehors des caractéristiques de propagation, du nombre des communications effectuées sur ces deux voies dans chacune de ces zones. Si tout l'hémisphère ouest utilisait les deux voies, il faudrait réduire une certaine proportion des fréquences attribuées à l'hémisphère est. Il serait peut-être possible de restreindre l'utilisation de K6 dans l'hémisphère est, et de K7 dans l'hémisphère ouest.

19. Le délégué du Canada estime que cette proposition peut présenter de l'intérêt. Si la charge est faible, ces deux fréquences pourraient être utilisées par chacun des deux hémisphères.

20. M. SEARLE suggère que lorsque les rapports des groupes de travail des hémisphères est et ouest seront fondus en un seul pour être soumis à l'Assemblée plénière, le rapport ainsi obtenu soit complété par une note explicative à ce sujet.

21. Le PRESIDENT suggère d'ajouter une note sous les tableaux XIII des Doc. Aér. Nos 249 et 250 pour indiquer que la répétition est possible si l'on s'entend à ce sujet avec le groupe de l'hémisphère ouest.

22. Le délégué du Mexique attire l'attention de la Commission sur le fait que l'on a omis de faire figurer la zone 12 C sur la liste des zones dans lesquelles il est possible de répéter les voies K6 et K7.

23. Le PRESIDENT invite M. Searle à prendre contact avec le délégué du Mexique après la réunion et à lui faire un exposé de la question.

24. La séance est levée à 10 h.30; elle reprendra à 14 h.30.

Le Rapporteur : Le Président :

J.G. Adam E.G. Betts

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No. 275-F
8 septembre 1948

COMMISSION 6

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ALLOCATION DES FREQUENCES "R"

(Commission 6)

31ème séance

Mardi 31 août 1948 à 14 h.30

Président : M. Edmund G. BETTS (Australie)

RAPPORT DE LA 29ème SEANCE (Document Aér. No. 246)

Le document Aér. No.246 est adopté à l'unanimité.

RAPPORT DU GROUPE DE L'HEMISPHERE OUEST.

1. M. COSTA (Brésil) déclare qu'il s'est révélé nécessaire de modifier certains des tableaux qu'a élaborés son groupe. Il estime néanmoins qu'aucune raison ne s'oppose à ce que la Commission aborde dès maintenant l'examen des documents qui lui sont soumis.

TROISIEME RAPPORT DU GROUPE DE PROPAGATION (Document Aér. No. 239)

2. Le PRESIDENT indique que les importants documents soumis à la présente séance à l'examen de la Commission ont tous une portée considérable. Il se peut que certains points de détail exigent des éclaircissements. Il va donc soumettre chacun de ces documents à la Commission, non pour qu'elle les adopte ou les rejette dès maintenant, mais pour qu'elle règle ces points de détail. La Commission pourra alors discuter les mérites de chacun de ces documents dans son ensemble.

3. M. SEARLE (Nouvelle - Zélande) soumet les documents Aér. Nos 239, 249, 250 et 251 à l'examen de la Commission. Il exprime sa gratitude aux membres du Groupe de propagation qui ont travaillé loyalement à l'accomplissement d'une tâche très ardue et complexe. Il souligne que les renseignements rassemblés par le groupe de M. de Haas (Pays Bas) se sont avérés extrêmement précieux. Depuis que sont sortis ces documents, il s'est révélé nécessaire de publier certaines rectifications et adjonctions, dont aucune, toutefois, ne modifie le caractère du plan.

4. Se référant au paragraphe 9 du document Aér. No. 239, M. SEARLE signale que certains des facteurs pris en considération par le Groupe ne se rapportent pas directement aux questions de propagation. Ainsi, on a tenu compte de l'éventualité de légères diminutions dans les intervalles de répétition entre les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales ZLAMP dans les cas de vols effectués entre deux points soumis au contrôle d'une même administration. Dans quelques cas, les distances considérées sont inférieures aux distances réelles de protection.

5. On a objecté qu'aucune mention n'est faite, au paragraphe 5, de la densité du trafic. De l'avis de M. Searle, ce facteur n'intéresse en aucune façon les conditions de propagation en elles-mêmes. Toutefois, ce point est traité dans le document Aér. No. 219 et il serait donc plus indiqué, si on l'examine, de le discuter en corrélation avec ce document.

6. M. COFFEY (Canada) déclare que le document Aér. No 239 prévoit une famille de fréquences non seulement pour les émissions météorologiques dans l'Atlantique, mais également pour ces émissions dans le Pacifique. Dans le cas de liaisons air-sol, la distance séparant les zones NA et CEP n'est guère suffisante pour permettre des assignations multiples; mais elle est amplement suffisante pour la répétition des fréquences destinées aux émissions météorologiques. Si, en effet, les liaisons air-sol sont limitées par le fait que les stations au sol sont obligées de capter des émissions effectuées par les aéronefs sur une puissance de 50 watts, les autres stations au sol émettent, elles, sur une puissance rayonnée de 1 kilowatt. En raison de cette différence de puissance, le rapport brouillage/signal à bord d'un aéronef est inférieur de 13 db à celui de la réception au sol.

7. Il s'ensuit naturellement que l'on pourrait utiliser les mêmes fréquences pour les émissions météorologiques sur la côte occidentale de l'Amérique du Nord que pour les émissions météorologiques de l'Atlantique. On pourrait alors affecter l'autre famille de fréquences aux services régionaux dans la plupart des subdivisions des zones régionales de l'hémisphère ouest.

M. COFFEY ajoute qu'il a discuté la question avec les délégués intéressés et a pu constater que rien ne s'opposerait à ce que l'on prenne des dispositions dans ce sens.

M. BARAJAS (Mexique) déclare que le tableau IV (paragraphe 8) est sans aucun rapport avec les conditions de propagation, et qu'il semblerait indiqué de le soumettre au groupe de M. de Haas.

8. Il est décidé que le tableau IV du document Aér. No.239 sera publié sous forme d'annexe au document Aér. No. 219 (rapport du groupe de travail relatif aux besoins des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales).

9. M. ARCICUH(Pologne) fait remarquer que, bien qu'il soit fait mention des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales à chaque page du document Aér. No.239, cette expression ne figure pas une seule fois au paragraphe 9 (Conclusion) de ce document. Aussi propose-t-il que la première phrase du deuxième alinéa de ce paragraphe soit complétée comme suite : "Dans ces conditions, le groupe considère que, pour les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales, le plan contenu dans le présent rapport constitue, du point de vue de l'utilisation des fréquences, la solution la plus économique, compatible avec la sécurité de l'exploitation.

Cet amendement est adopté.

10. M. JCUK (R.S.S. de Biélorussie) déclare qu'il est évident que la priorité a été donnée aux lignes aériennes mondiales principales, et il demande si le président du groupe de propagation est disposé à le reconnaître. Il

serait également intéressant de savoir dans quelle mesure les demandes des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales ont été satisfaites.

11. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande) répond que l'on ne saurait élaborer un plan, quel qu'il soit, qu'en choisissant un point de départ. C'est certainement un très bon principe de ne partir que d'une base sûre. Il ne croit pas que l'on ait donné la priorité aux lignes aériennes mondiales principales. Des fréquences attribuées dans le plan à certaines lignes aériennes mondiales principales le sont également à des zones de passage et à des subdivisions de zones de passage de lignes aériennes régionales.

12. La seule manière de déterminer dans quelle proportion les demandes des ZLAMP ont été satisfaites est d'analyser les renseignements figurant sur les formules 2.

13. M. MITROVIC (Yougoslavie) fait remarquer que la Commission 6 s'est basée, pour déterminer les besoins des ZLAMP, sur les données fournies par le Document Aér. No.71, et non sur celles figurant dans les formules 2.

Le Document Aér. No. 250 renferme un tableau indiquant dans quelle mesure les demandes des zones de passage ou subdivisions de zone de passage des lignes aériennes régionales et nationales ont été satisfaites. S'il a été possible de dresser un tel tableau pour les zones des lignes aériennes régionales, on devrait pouvoir le faire aussi pour les ZLAMP. Il demande à M. Searle de bien vouloir lui faire connaître dans quelle proportion ont été satisfaits les besoins des ZLAMP.

14. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande) déclare que son groupe n'a pas procédé à une telle analyse, car il a estimé qu'il ne rentrait pas dans les limites de son mandat de l'effectuer. Il a pris, tels quels, les résultats obtenus par le groupe de M. de Haas, et les a appliqués. Toutefois, si l'on estime ces renseignements nécessaires, rien ne sera plus facile que de constituer un groupe de travail qui y pourvoira.

15. "Répondant à la question posée par M. Mitrovic, M. Searle (Nouvelle-Zélande) déclare que les besoins des ZLAMP indiqués par le groupe de M. de Haas, ont été complètement satisfaits. En réalité, il n'est pas nécessaire de répondre à cette question, car la lecture des documents qui s'y rapportent permettra de trouver la réponse demandée. Il sera t nécessaire de procéder au dépouillement des formules 2, comme on l'a déjà dit, pour déterminer exactement la proportion dans laquelle ont été satisfaits les besoins des lignes aériennes mondiales principales".

16. M. ROWLAND (Royaume-Uni) déclare qu'il n'est pas exact que les demandes des ZLAMP aient été entièrement satisfaites. En réalité, ces zones ont été obligées de réduire leurs exigences. Ainsi la zone de l'Atlantique Nord, qui avait demandé cinq familles de fréquences, a accepté une réduction de 25 %; la zone européenne n'a obtenu satisfaction que dans la proportion de 86 % environ, recevant ainsi un nombre de fréquences inférieur à celui auquel elle aurait pu prétendre, étant donné les facteurs de charge qu'elle avait acceptés. De plus, le rapport de protection prévu pour les fréquences attribuées aux ZLAMP a été généralement abaissé, ce qui diminue encore le degré de satisfaction accordé aux besoins de ces services.

Le PRESIDENT déclare que rien n'empêche les délégués qui y trouveraient un intérêt à faire eux-mêmes une analyse.

SIXIEME RAPPORT DU GROUPE DE PROPAGATION (Document Aér. No. 251)

17. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande) déclare que les fréquences des bandes suivantes : 3, 3.5, 6.6, 9, 10 et 13 Mc/s, utilisées par la ZLAMP "SA", constituent deux familles de fréquences. Il est maintenant question de ne pas appliquer à la zone européenne les fréquences de 3 Mc/s et de 9 Mc/s. Cette mesure n'affecterait pas la répartition des voies entre les zones et les subdivisions de zones et faciliterait quelque peu l'attribution finale des fréquences dans la zone européenne. Si cette proposition était adoptée, elle n'empêcherait pas d'étendre à la zone européenne elle-même l'utilisation d'une famille de fréquences de chacune des ZLAMP qui lui sont adjacentes.

18. La proposition figurant au Document Aér. No. 251 tendant à ne pas étendre à l'Europe l'utilisation des fréquences de 3 Mc/s et de 9 Mc/s de la zone de l'Atlantique Sud, est adoptée à l'unanimité.

QUATRIEME RAPPORT DU GROUPE DE PROPAGATION (Document Aér. No. 249).

19. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande) présente le rapport et indique qu'il a trait à la seconde partie du plan 1.

20. De manière générale, sur la base des normes adoptées, il a été possible, pour les zones et subdivisions de zones 1 à 9, de satisfaire dans la proportion de 50 à 60 % les demandes telles qu'elles ont été présentées par le groupe de M. de Haas. De plus, on a pu établir des assignations multiples assez considérables dans les bandes de 10, 13 et 18 Mc/s.

Il aurait été excessif de s'attendre à ce que les demandes présentées soient intégralement satisfaites. A cet égard, la situation, bien que n'étant pas tout à fait satisfaisante, n'est cependant pas par trop mauvaise, surtout si l'on considère que c'est la première fois qu'une tentative a été faite pour procéder par accord international à des attributions de fréquences dans les bandes aéronautiques. Le groupe estime qu'on devrait étudier les possibilités d'assignations multiples sur la base d'une puissance rayonnée de 200 watts, étant donné que ce chiffre a été considéré comme acceptable pour les zones 1 à 9.

21. M. MITROVIC (Yougoslavie) observe qu'au paragraphe 3.3 du Document Aér. No. 211 (rapport provisoire du groupe de propagation), il est dit que, pour l'assignation multiple des fréquences entre les ZLAMP et les subdivisions de zones, le groupe procédera de la même façon que pour la répétition des fréquences entre les subdivisions de zones. Cela signifie que pour l'assignation multiple des fréquences de 2, 3.5 et 4.5 Mc/s, le groupe se basera sur les conditions de nuit, tandis que, pour les autres fréquences il adoptera les conditions de jour. Or, il ressort du Document Aér. No. 249 que les fréquences dans les bandes de 5.6 et 6.6 Mc/s attribuées aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales, ont été répétées suivant les conditions de nuit.

22. Le PRESIDENT déclare que les conditions de répétition exposées au paragraphe 5.2 du Document Aér. No. 249 sont conformes aux directives données au groupe de propagation par la Commission 6 (cf. Document Aér. No. 214, paragraphe 13).

23. M. FALGARONE (France), se référant au paragraphe 5.3 demande ce qu'il faut entendre par protection obtenue à l'aide d'une séparation de 30 ° de longitude. M. Searle (Nouvelle-Zélande) répond que la méthode suivie pour les

assignations multiples a été empruntée à la sous-commission 6 C. Cette méthode repose sur l'idée que les stations doivent être séparées par au moins 80° de longitude, ce qui équivaut à une séparation dans le temps de 4 heures 1/2 environ. La bande centrée sur 13.3 Mc/s ne serait utilisée que vers midi. Par conséquent, si les extrémités des zones ou des subdivisions de zone étaient séparées comme on l'a indiqué ci-dessus, des liaisons tout à fait satisfaisantes seraient possibles. Une assignation multiple effectuée sur 13.3 Mc/s pendant les années de plus grande activité solaire et dans les conditions existantes à midi, ne serait pas satisfaisante. Cette méthode a été imaginée par la sous-commission 6 C, et M. Searle estime personnellement qu'elle fonctionne à souhait.

24. M. GREVEN (O.A.C.I.) déclare qu'il conviendrait d'ajouter au paragraphe 9.2.1. (13 Mc/s) la phrase suivante : "à l'exception de la demande commune des zones 2 et 3".

25. M. ARCIUCH (Pologne) estime que le tableau III, qui indique la proportion dans laquelle les demandes des diverses zones ont été satisfaites, constitue une source précieuse de renseignements. Il serait utile de dresser un tableau mettant en parallèle la proportion dans laquelle les demandes des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales et celles des zones des lignes aériennes régionales et nationales et de leurs subdivisions ont été respectivement satisfaites car la situation, en ce qui concerne ces dernières laisse énormément à désirer. C'est ainsi que les demandes de la subdivision de zone 1 E par exemple n'ont été satisfaites que dans la proportion de 25 %; et ce cas est loin d'être le plus favorable.

25.1. M. ARCIUCH demande à M. de Haas si les besoins de l'Espagne ont été pris en considération. Répondant à cette question, M. de Haas précise qu'aucun des besoins de ce pays n'a été envisagé.

26. Depuis que le Groupe de travail 6 C a terminé ses travaux, la délégation polonaise a considérablement réduit ses demandes. M. Arciuch voudrait savoir s'il peut être question d'un sacrifice semblable dans le cas des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales.

27. M. DE HAAS (Indes Néerlandaises) doute de l'utilité de la comparaison proposée par M. Arciuch. On manque de bases pour établir une comparaison. Les données sur lesquelles reposent les demandes des subdivisions de zone sont trop incomplètes pour rendre satisfaisante une telle comparaison.

28. Il est vrai, déclare M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique), que le groupe de propagation a donné satisfaction à toutes les demandes présentées par le groupe de travail qui avait été chargé d'évaluer les besoins des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales. Il convient cependant de noter que le groupe de M. de Haas a considérablement réduit les normes de sécurité que s'étaient fixées les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales. Si l'on se basait sur ces normes, il serait plus près de la réalité de dire que les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales ont obtenu satisfaction dans la proportion de 60 %. Ce tableau comparatif que réclamait à l'instant M. Arciuch serait de peu de valeur. Pour l'établir, il faudrait reprendre les formules 2.

29. Selon M. FALGARONE (France), cette situation est des plus étranges. Il a toujours eu l'impression que la Conférence avait décidé de puiser tous renseignements sur les demandes dans le document Aér. No. 71, étant donné que

les formules 2 ne pouvaient être d'aucun secours pour les fins que poursuivait la Conférence.

30. Le PRESIDENT déclare que l'assemblée semble peu désireuse de constituer un groupe de travail pour élaborer le tableau proposé; la solution la plus simple serait que les délégués intéressés fassent eux-mêmes les recherches nécessaires.

31. M. GREVEN (O.A.C.I.) déclare que la conférence de l'O.A.C.I. siégeant à Seattle vient de lui communiquer qu'outre les sept familles de fréquences prévues par la présente conférence, elle estime indispensable d'attribuer une fréquence supplémentaire à la zone du Pacifique Nord.

32. M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie) demande si la fréquence désignée par les lettres NSAM-1 dans la colonne J 7 du tableau XII ne pourrait pas être répétée ailleurs.

33. M. COFFEY (Canada) déclare que les attributions faites à l'hémisphère est semblent avoir entièrement utilisé l'unique voie encore disponible à la suite des attributions faites aux lignes aériennes mondiales principales. Une fréquence de la bande de 13 Mc/s est requise dans l'hémisphère ouest.

34. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande) déclare que ces points retiendront toute son attention.

CINQUIEME RAPPORT DU GROUPE DE PROPAGATION (Document Aér. No. 250).

35. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande), qui présente ce rapport, déclare qu'en étudiant l'assignation multiple entre les zones et les subdivisions de zone sur la base d'une puissance rayonnée de 200 watts, le groupe est sorti des limites que lui assignait son mandat, mais il a estimé qu'une telle étude serait utile.

36. Quelques corrigenda ont été publiés.

37. Il est convenu que le Secrétariat fera le nécessaire pour que le paragraphe 8.7 du texte français corresponde au paragraphe 8.7 du texte anglais.

38. M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie), se référant au paragraphe 8, demande pourquoi certaines zones et subdivisions de zones disposent, dans le plan de puissance réduite (200 watts), de moins de fréquences que dans le plan primitif. (1 kW). C'est le cas, par exemple, de la zone 2 et de ses subdivisions dans les bandes de 4.7 et de 5.6 Mc/s.

39. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande) dit que l'on dispose d'un plus grand nombre de voies dans le plan des 200 watts. Ainsi, si on se reporte aux 5ème et 6ème colonnes du tableau XVI, on constatera qu'un plus grand nombre de voies ont été attribuées dans le plan des 200 watts. Alors que pour une puissance rayonnée de 1 kW, les demandes des zones 1 à 9 n'avaient été satisfaites que dans une proportion de 50 à 60 %, la mise en oeuvre du plan des 200 watts représenterait une satisfaction de 80 % de ces demandes.

La subdivision de zone 1 D a demandé 49 voies et, avec le plan de 1 kW, n'ont aurait obtenu que 5; avec le plan des 200 watts, elle en obtiendra 12. On pourrait citer d'autres cas semblables.

40. M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie), se référant au paragraphe 10, fait remarquer que la recommandation qui y est contenue affirme que seule une réduction des demandes régionales pourrait permettre d'établir un plan d'attribution satisfaisant. En consultant les tableaux (zones 1 D et 1 C, 3, 3.5, et 4.7 Mc/s), on pourra constater que les fréquences accordées ne représentent que le septième ou le huitième des fréquences demandées. M. Searle estime-t-il que les demandes régionales sont huit fois plus élevées qu'elles auraient dû l'être ?

41. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande) dit que les Etats limitrophes ont souvent présenté les mêmes demandes de fréquences.

42. Une proportion élevée de fréquences a été attribuée à des zones entières. Des ententes régionales pourraient avoir pour effet de permettre une meilleure économie d'utilisation des fréquences. Avec les normes qu'a adoptées le groupe de travail de la propagation, il faudra, si l'on veut réduire les demandes, apporter quelque coordination dans leur établissement.

43. M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie) déclare que , même en tenant compte d'une telle coordination, il paraît assez étonnant de présumer que les besoins régionaux pourraient être réduits à un septième ou à un huitième.

44. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande) fait remarquer que les conditions, dans l'exemple choisi, sont particulièrement défavorables. Le groupe a nécessairement dû s'en tenir aux normes établies par la Commission 6; et M.Searle ne s'estime pas en droit d'exprimer une opinion quant à la légitimité de ces normes. Le plan satisfait 70 à 80 % des besoins et marque un progrès sensible sur l'époque du Règlement du Caire. Opérer une réduction sur les normes adoptées serait à n'en pas douter faire un pas en arrière.

45. Le groupe a laissé entendre qu'on pourrait tirer davantage du plan grâce à une série de discussions officieuses. On doit à la Conférence quelques résultats concrets; le moins qu'on puisse faire c'est d'essayer de s'y conformer.

46 Le groupe a émis une recommandation tendant à ce que les graphiques, les textes et documents qui ont été utilisés soient placés dans les archives du Secrétariat. (Alinéa 9.6.1). L'orateur propose que cette recommandation soit adoptée.

M. SOUTO CRUZ (Portugal) appuie cette proposition.

47. La recommandation formulée à l'alinéa 9.6.1 du doc. aér. No. 250 est adoptée à l'unanimité.

48. "M. MITROVIC (Yougoslavie) déclare qu'il avait été décidé d'attribuer deux fréquences dans les bandes de 3 et 3.5 Mc/s auc services de contrôle d'aérodrome et de contrôle d'approche, dans le cas d'émetteurs ayant une puissance rayonnée de 5 à 10 watts.

Le tableau II peut donc prêter à confusion puisqu'il ne fait aucune distinction entre les fréquences qui peuvent être utilisées avec une puissance rayonnée de 200 watts, et celles qui ne peuvent l'être qu'avec une puissance rayonnée de 5 à 10 watts. Il serait nécessaire de réduire d'une unité le nombre des fréquences attribuées aux subdivisions de zones dans les bandes de 3 et 3.5 Mc/s".

49. M.SEARLE (Nouvelle-Zélande), tout en reconnaissant que ces tableaux peuvent induire en erreur, fait observer qu'il convient de tenir compte de la note devant être ajoutée au paragraphe 8.2, note dont la teneur est la suivante :

"Il est important de noter que les fréquences de contrôle dans les bandes de 3 et 3.5 Mc.s sont comprises dans le total indiqué pour les subdivisions de zone".

50. Le PRESIDENT, au nom de la Commission, remercie le Groupe de propagation du travail très considérable qu'il a accompli sous la présidence de M. Searle.

La séance est levée à 18 h.30.

Le Président :

Edmunf G. BETTS.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-document No 276-F
8 septembre 1948

COMMISSION 6

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ALLOCATION DES FREQUENCES R

(Commission 6)

32ème séance

Mercredi 1er septembre 1948 à 9.00 h.

PRESIDENT : M. Edmund G. BETTS (Australie)

PROPOSITION DE L'EGYPTE RELATIVE AU NOMBRE MINIMUM DE FREQUENCES NECESSAIRES POUR LES SERVICES AERIENS NATIONAUX (Doc. Aér. 240)

1. M. de HAAS (Indes néerlandaises), qui présente ce document en l'absence de M. BOCTOR (Egypte), souligne le caractère particulier que présentent les conditions de l'exploitation dans le Moyen Orient : comme il n'y a pas toujours un opérateur à bord des aéronefs, il est presque impossible d'affecter des voies de façon exclusive pour les émissions du type A1 ou A3. Les renseignements dont on dispose sont malheureusement tout à fait insuffisants et, quelque louable que soit son intention, cette proposition ne semble pas pouvoir être appliquée.

2. Le PRESIDENT déclare que, de toute façon, la question a été traitée au paragraphe 5 du doc. Aér. No 242 (Rapport final du groupe de travail relatif aux besoins des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales).

3. La Commission convient que la question soulevée dans le doc. Aér. No 240 a été traitée au paragraphe 5 du doc. Aér. No 242.

LIMITES DES ZONES DE PASSAGE DES LIGNES AERIENNES MONDIALES PRINCIPALES (ZLAMP) (annexe 1 et carte du doc. Aér. 198) (voir document 284 qui remplace le doc. 198)

4. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande), appuyé par M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique), déclare que cette question a fait l'objet d'un examen approfondi et que toutes les parties intéressées ont semblé être d'accord; il propose donc d'adopter l'annexe 1 du doc. Aér. No 198, mise à jour.

5. M. FALGARONE (France), signale qu'il n'est fait aucune mention de Fort-de-France dans la description de la zone de l'Atlantique Sud, bien qu'il ait déjà été entendu que Fort-de-France utiliserait à titre secondaire les fréquences de cette zone. Fort-de-France devrait donc être ajouté sur la liste des points de repère avec une mention explicative appropriée.

5.1 Il signale, en outre, que la carte jointe à l'annexe 1 n'est plus exacte, car les limites de la zone de l'Atlantique Sud ont été modifiées, en particulier dans sa moitié occidentale.

6. M. BARAJAS (Mexique) déclare que lorsqu'au groupe de l'hémisphère ouest, il a proposé de limiter la ZLAMP SA à Natal, son but était d'augmenter les possibilités de répétition des fréquences de cette zone dans la région des Antilles. Le vol hebdomadaire ayant Fort-de-France comme point de départ et d'arrivée constituait auparavant un obstacle insurmontable. Il s'est opposé, à différentes reprises, à la répétition de ces fréquences dans la région des Antilles, même à titre secondaire. Il a cependant accepté cette répétition à titre secondaire après un échange de vues avec la délégation française, avec la réserve suivante : si le nombre de vols augmentait de façon appréciable sur cette ligne, et affectait l'emploi des fréquences de la zone SA dans la région des Antilles, il faudrait utiliser pour ce service les fréquences de la zone correspondante.

7.1 La Commission décide d'ajouter Fort-de-France sur la liste des points de repère de la zone de passage des lignes aériennes mondiales principales de l'Atlantique Sud, avec une mention explicative appropriée.

7.2 Elle décide également de modifier les limites de la zone FE-1, de manière à comprendre Saigon.

7.3 Elle décide de comprendre Townsville (Australie) dans la zone FE-1.

7.4 Elle décide de modifier les limites de la zone NSAM-1 pour tenir compte de la correction présentée par M. COSTA (Brésil).

7.5 Elle décide que le groupe de travail chargé de corriger la carte devra étudier la question d'une coïncidence éventuelle des limites orientales de la zone européenne avec les frontières occidentales de l'Union Soviétique.

8. M. COSTA (Brésil) propose d'étendre la zone de passage des lignes aériennes mondiales principales de l'Atlantique Sud en Europe de manière à comprendre Rome. Le trafic de cette zone est peu important et le changement préconisé n'aurait que peu d'influence sur les possibilités de répétition.

9. M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie) déclare que, non seulement il s'oppose à l'inclusion de Rome dans la zone de l'Atlantique Sud, mais qu'il voit des objections de principe à tout empiètement des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales sur la zone européenne.

10. La proposition du Brésil, visant à étendre en Europe la zone de l'Atlantique Sud, de manière à comprendre Rome, est mise aux voix et adoptée par 23 voix contre 9 et 2 abstentions.

11. M. ARCIUCH (Pologne) déclare que lors de l'établissement de la carte des lignes aériennes mondiales principales, il s'est opposé fortement à ce que les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales empiètent sur l'Europe et qu'un représentant de la délégation des Etats-Unis d'Amérique lui a donné l'assurance qu'il serait tenu compte de son objection. Néanmoins, les limites de ces zones ont été déplacées de manière à comprendre la République de Pologne. Les délégations de la Pologne et de la Tchécoslovaquie s'opposent par conséquent à toute extension de ce genre et réservent leur position.

12. M. LEBEL (Etats-Unis d'Amérique) déclare que la délégation des Etats-Unis d'Amérique a accepté de ne pas étendre à l'Europe les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales lorsqu'il serait démontré que cette extension affecterait de façon défavorable les possibilités de répétition de fréquence; or, ce n'est pas là le cas.

13. M. HARIZANOV (Bulgarie) appuyé par M. BODEAGA (Roumanie) et par M. MITROVIC (Yougoslavie) déclare qu'il est évident que les limites des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales ont été établies de manière à défavoriser les services intérieurs et nationaux.

14. M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) signale qu'à la page 1 de l'annexe II figure une déclaration de la délégation soviétique relative aux limites orientales de la zone européenne. Cette déclaration pourrait être modifiée de façon à tenir compte de celle du délégué de la Pologne: elle résumerait ainsi toutes les réserves formulées contre l'extension en Europe des lignes aériennes mondiales principales.

15. La Commission décide d'amender dans ce sens la note figurant à la page 1 de l'annexe II.

16. M. MITROVIC (Yougoslavie) déclare que le groupe de propagation lui-même a reconnu que si les lignes aériennes mondiales principales sont prolongées en Europe, les possibilités de répétition de fréquence s'en trouveront grandement diminuées. Le représentant de l'I.A.T.A. a suggéré une solution inverse qui consisterait à employer des fréquences utilisées en Europe dans les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales entourant la zone européenne. Cette méthode faciliterait dans une certaine mesure les répétitions de fréquences en Europe.

17. M. ADAM (I.A.T.A.) déclare que l'I.A.T.A. avait demandé au début l'emploi hors d'Europe d'une famille de fréquences affectée à l'Europe pour répondre aux besoins du contrôle de l'exploitation. Toutefois, il a discuté depuis lors cette question avec les représentants des compagnies de navigation aérienne, et il a été convenu que la meilleure solution consisterait à étendre en Europe l'usage d'une famille de fréquences allouée aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales avoisinant la zone EUROPE-MEDITERRANEE.

18. M. JAROV (U.R.S.S.) déclare qu'à la sous-commission 6C, la délégation soviétique a nettement exposé les motifs pour lesquels elle désapprouvait les délimitations adoptées pour les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales. La délégation soviétique tient à protester énergiquement contre ce document dans son ensemble, et en particulier contre l'extension de cinq zones de passage de lignes aériennes principales en Europe, ce qui affecte gravement les possibilités de répétition de fréquences dans cette zone.

18.1 Le texte du document Aér. No 198 devrait être amendé selon les indications du document Aér. No 248 (proposition de la délégation soviétique relative à un plan d'attribution des fréquences dans les bandes R se fondant sur des principes revisés).

19. Le PRESIDENT déclare qu'en vue d'aider la Commission à aboutir à une décision, il mettra aux voix une proposition tendant à prolonger en Europe l'ensemble des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales, et il demande aux délégués d'indiquer s'ils se prononcent en faveur de la prolongation en Europe d'une famille de fréquences de chaque zone."

19.1 La motion du président préconisant l'extension des lignes aériennes mondiales principales en Europe est mise aux voix et adoptée par 20 voix contre 9 et 6 abstentions.

19.2 L'annexe I du Document Aér. No 198, ainsi amendé, est mise aux voix et adoptée par 23 voix contre 9 et 6 abstentions.

20. M. BARAJAS (Mexique) s'est abstenu de prendre part au vote; lors d'une séance antérieure, la Commission avait décidé de différer l'examen du document Aér. No 198, jusqu'à ce que soient connues les conclusions du groupe de l'hémisphère ouest, or cette décision n'a pas été respectée.

21. MM. JAROV (URSS), ARCIUCH (Pologne) et MITROVIC (Yougoslavie) désapprouvent le tracé des limites adoptées pour les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales et réservent leur opinion à ce sujet.

Ont voté contre l'adoption de l'annexe I au document Aér. 198 les délégués des pays suivants :

République populaire d'Albanie; République Socialiste Soviétique de Biélorussie; République populaire de Bulgarie; République de Pologne; République populaire fédérative de Yougoslavie; République Socialiste Soviétique d'Ukraine; République populaire de Roumanie; Tchécoslovaquie; Union des Républiques Socialistes Soviétiques.

22. La Commission crée un groupe de travail chargé d'amender l'Annexe I au document Aér. 198 et de modifier la carte, conformément aux décisions mentionnées ci-dessus. Ce groupe comprend les membres suivants :

MM. Betts (Australie), Auboire (France), Vidal (Argentine), Rowland (Royaume-Uni), Mitrovic (Yougoslavie).

La Commission décide que le groupe devra s'efforcer de trouver des indicatifs appropriés pour les zones représentées sur la carte.

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL CHARGE DE L'EXAMEN DES BESOINS DES ZONES DE PASSAGE DES LIGNES AERIENNES MONDIALES PRINCIPALES (Document Aér. 219)

23. Le PRESIDENT déclare que, conformément aux décisions prises au cours de la 31ème séance, le document Aér. No 219 sera examiné conjointement avec le tableau IV du Document Aér. No 239.

24. M. ROWLAND (Royaume-Uni) déclare que le document Aér. No 219 a déjà fait l'objet d'une discussion approfondie de la part de la Commission. Aussi propose-t-il de l'adopter, à titre provisoire comme il est stipulé aux Nos 200 et 228. M. OOMEN (Pays-Bas) appuie cette motion.

25. M. BARAJAS (Mexique) appuyé par MM. JAROV (URSS) et QUIJANO (Colombie) propose que l'examen de ce document soit différé jusqu'à ce que le groupe de l'hémisphère ouest ait publié les résultats de ses travaux. Il a été déclaré, la veille, que les documents du Groupe de propagation ne seraient pas adoptés au présent stade des travaux, mais qu'ils seraient simplement soumis à l'examen de la commission, afin que tous les éclaircissements nécessaires puissent être fournis. Il semble à M. Barajas que la motion présentée par la délégation du Royaume-Uni est contraire à l'esprit de cette déclaration. De plus, l'adoption provisoire d'un document - quelle que soit la signification d'une telle mesure - conformément aux dispositions de deux documents non encore examinés, constituerait une procédure des plus irrégulières.

26. M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) déclare qu'il s'est absenté durant un mois; or, les travaux de la Commission ne sont pas plus avancés maintenant qu'ils ne l'étaient lors de son départ. La Commission se trouve maintenant dans une impasse, c'est pourquoi il appuiera la proposition de la délégation du Royaume-Uni.

27. Le PRESIDENT, au nom de la délégation australienne, déclare que l'adoption de ce document est provisoire en ce sens que, comme le prévoit le document Aér. No 200, cette question doit encore faire l'objet d'un examen de la part d'un organe compétent de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

28. M. ROWLAND (Royaume-Uni) déclare que, pour répondre aux objections soulevées par les délégués du Mexique et de la Colombie, il modifiera sa motion comme suit : "que le document Aér. No 219, ainsi que le tableau IV du document Aér. No 239 soient provisoirement adoptés".

29. M. COFFEY (Canada) estime que l'adoption provisoire de ce document constituerait une perte de temps. En effet, si le plan est approuvé, ce document le sera automatiquement.

30. M. QUIJANO (République de Colombie) déclare que si l'on met aux voix la proposition mexicaine tendant à différer l'examen du document Aér. No 219, il demandera qu'il soit procédé à un vote par appel nominal, conformément aux dispositions de l'article 16 de la Convention d'Atlantic City.

31.1 <u>La proposition mexicaine tendant à différer l'examen du document Aér. No 219 est mise aux voix et rejetée par 20 voix contre 18 et 2 abstentions.</u>

31.2 Ont voté <u>pour</u> :

République populaire d'Albanie; République Socialiste Soviétique de Biélorussie; République populaire de Bulgarie; Canada; Chili; République de Colombie; Cuba; Equateur; Inde; Mexique; Nicaragua; République de Pologne; République populaire fédérative de Yougoslavie; République Socialiste Soviétique d'Ukraine; République populaire de Roumanie; Tchécoslovaquie; Union des Républiques Socialistes Soviétiques; République orientale de l'Uruguay; - 18 voix.

31.3 Ont voté <u>contre</u> :

République Argentine; Fédération australienne; Belgique; Brésil; Colonies portugaises; Protectorats, Territoires d'Outre-mer et Territoires sous mandat et tutelle du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord; Etats-Unis d'Amérique; République de Honduras; Indes néerlandaises; Irlande; Norvège; Nouvelle-Zélande; Pakistan; Pays-Bas, Curaçao et Surinam; Portugal; Royaume-Uni de Grande Bretagne et de l'Irlande du Nord; Suède; Suisse; Territoires des Etats-Unis d'Amérique; Union de l'Afrique du Sud et Territoires du Sud-Ouest africain sous mandat; - 20 voix.

31.4 Abstentions :

Territoires d'Outre-mer de la République française et territoires administrés comme tels; France, - 2 voix.

32.1 M. JAROV (U.R.S.S.) observe qu'abstraction faite du résultat du vote, qui est significatif, le fait même que la question de la discussion du Document Aér. 219 ait été mise aux voix, prouve qu'il existe sur le contenu de ce document de sérieuses divergences d'opinion.

32.2 Afin de faciliter la préparation d'un plan d'attribution des fréquences R, sa délégation a émis à maintes reprises des suggestions tendant à assurer une répartition des fréquences plus rationnelle et plus économique. Malheureusement, la Commission n'a pas jugé bon de les adopter.

32.3 Le groupe de travail chargé d'étudier les besoins des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales n'a pas réussi dans le document Aér. 219 à apporter des éléments nouveaux. Le nombre des fréquences destinées à satisfaire les besoins des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales n'a pas été modifié, et le reliquat destiné aux zones et subdivisions de zones est resté tout aussi réduit qu'auparavant.

32.4 La proposition du Royaume-Uni visant à l'adoption provisoire du plan relatif aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales est irrégulière et il votera contre son adoption. Sa délégation se réserve le droit de revenir sur cette question à une date ultérieure, lorsque la Commission aura pris une décision sur les documents 239, 249 et 250.

33. M. FALGARONE (France) estime que le document Aér. 219 devrait être adopté en tant que partie d'un plan basé sur l'utilisation d'émissions de classe A3 et d'équipements à rendement élevé. Un plan de ce genre ne demeurera valable que dans la mesure où les pays intéressés utiliseront de tels systèmes.

34. M. BARAJAS (Mexique) déclare que, si ce document est adopté à titre provisoire, cela revient à dire, apparemment, que son adoption définitive sera subordonnée à celle des documents Aér. 239, 249 et 250. Dans ce cas, il ne voit pas quelle utilité il y aurait à discuter le document à l'heure qu'il est. Beaucoup de pays, y compris le Mexique, sont désireux de voir établir un plan susceptible d'assurer des possibilités maxima de répétition de fréquences. Lui-même s'est efforcé de combler toutes les lacunes du plan en proposant de réduire la puissance des émetteurs et de prendre d'autres mesures analogues, afin de conserver intactes les fréquences allouées aux lignes aériennes mondiales principales. Toutefois, si la

Commission insiste sur l'examen de ce document avant d'avoir étudié les résultats des travaux du groupe de l'hémisphère ouest, il se verra obligé de voter contre son adoption.

35. M. SCHWERTER (Chili) appuie fortement le point de vue exprimé par le délégué du Mexique. La proposition qui vient d'être adoptée ne constitue pas seulement une dérogation à l'accord réalisé au sein de la Commission, mais une violation de celui qui est intervenu entre les pays de l'Amérique, à savoir qu'aucun document relatif aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales ne devra être mis en discussion avant que les plans relatifs aux services intérieurs et nationaux ne soient arrêtés.

36. M. COSTA (Brésil) déclare que les délégués se sont rendu compte depuis un certain temps déjà que les besoins minima de leurs administrations ne peuvent être satisfaits. Le plan qui a été élaboré est basé sur des principes approuvés par la Commission, et il n'est pas possible de lui apporter de nouvelles modifications. Si un nouveau plan devait être élaboré pour l'hémisphère ouest, il devrait être édifié sur des bases entièrement nouvelles.

37. M. ROWLAND (Royaume-Uni) déclare que conformément à l'article 16 de la Convention d'Atlantic City, il demande que sa proposition soit mise aux voix par appel nominal.

38. La proposition du Royaume-Uni relative à l'adoption provisoire du document Aér. 219 est mise aux voix et adoptée par 20 voix contre 16, et 5 abstentions.

39. M. HARIZANOV (République populaire de Bulgarie) estime que le document Aér. 219 ne devrait être mis en discussion que lorsque la Commission aura pris une décision concernant les document Aér. 239, 249 et 250. En outre, l'extension en Europe des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales réduit les possibilités de répétition de fréquences et nuit par là aux intérêts des services régionaux et nationaux. En conséquence, sa délégation votera contre l'adoption du document Aér. 219 et réservera sa position en ce qui concerne les problèmes qui y sont traités.

40. Résultats du vote :

40.1 Pour :

République Argentine; Fédération d'Australie; Belgique; Brésil; Colonies portugaises; Colonies, protectorats, territoires d'Outre-mer et territoires sous mandat ou sous tutelle du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord; Etats-Unis d'Amérique; République de Honduras; Indes néerlandaises; Irlande; Norvège; Nouvelle-Zélande; Pakistan; Pays-Bas, Curaçao et Surinam; Portugal; Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord; Suède; Suisse; Territoires des Etats-Unis d'Amérique; Union de l'Afrique du Sud et Territoire du sud-ouest africain sous mandat - 20 voix.

40.2 Contre :

République populaire fédérative d'Albanie; République Socialiste Soviétique de Biélorussie; République populaire de Bulgarie; Chili; République de Colombie; Cuba; Equateur; Mexique; Nicaragua; République de Pologne; République populaire fédérative de Yougoslavie; République Socialiste Soviétique d'Ukraine; République populaire de Roumanie; Tchécoslovaquie; Union des Républiques Socialistes Soviétiques; République orientale de l'Uruguay - 16 voix.

40.3 Abstentions :

Canada, Territoires d'Outre-mer de la République française et Territoires administrés comme tels, France, Inde, Protectorats français du Maroc et de la Tunisie.

41. M. MITROVIC (Yougoslavie) déclare que sa délégation réserve tous ses droits en ce qui concerne le document Aér. 219.

La séance est levée à 12 h.30.

Le Président :
E.G. BETTS

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document N° 277-F
6 septembre 1948
(Révisé, 21 septembre 1948)

COMMISSION 6

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ALLOCATION DES FREQUENCES DANS LES BANDES R

(Commission 6)
33eme séance
Jeudi 2 septembre 1948, 9 heures.

Président: M. Edmund G. BETTS (Australie)

Discussion de la résolution présentée par la délégation brésilienne

1. M. COSTA (Brésil), en qualité de président du Groupe de l'hémisphère ouest, déclare que certaines divergences de vue se sont fait jour dans le groupe au sujet de l'interprétation à donner aux demandes indiquées dans le Aér-Document N° 234. Certaines délégations ont jugé convenable de modifier leurs déclarations de besoins. Malheureusement, il n'a pas encore été possible de soumettre le rapport final dans son ensemble.

2. M. COSTA (Brésil), parlant ensuite au nom de la délégation du Brésil, fait la déclaration suivante:

2.1. "Il y a maintenant quatre mois que la Conférence poursuit ses travaux; sur certains points de son ordre du jour, elle a pu prendre des décisions bien arrêtées. Il est évident qu'aucun accord n'a été réalisé sur le plan de répartition des fréquences R, mais même sur cette question, la Conférence a acquis des connaissances et une expérience qui lui seront précieuses pour les travaux qu'on entreprendra par la suite. Au cours des cinq dernière semaines, la Conférence a élaboré un plan dit Plan N° 1 qui est décrit dans les Aér-Documents Nos. 249 et 250.

2.2 Si ce plan était repoussé, on pourrait envisager au moins six ou sept autres méthodes. Il faudrait pour cela quatre ou cinq mois de travail intensif, puisque la Conférence devrait reprendre ses travaux par la base en examinant tout d'abord les principes techniques puis en préparant dans le détail les plans que l'on pourrait éventuellement appliquer de manière à pouvoir comparer les résultats obtenus à l'issue de ses travaux.

2.3 La délégation brésilienne estime que les renseignements dont on dispose sur les services intérieurs ou nationaux sont insuffisants. Alors que les besoins des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales peuvent être calculés de façon précise, la Conférence ne possède pas d'autres renseignements sur les services nationaux que les déclarations des besoins des pays. On estime qu'en raison de ce manque de renseignements, il est impossible d'appliquer une formule analogue à celle qui a été adoptée pour le ZLAMP, pour évaluer les besoins en fréquences des ZLARN, en se basant sur la densité du trafic régional et national.

2.4. La délégation brésilienne reconnaît la matérialité des faits et admet que le Plan N° 1 est loin d'être satisfaisant; mais d'autre part, elle s'oppose énergiquement à ce que la Conférence recommence ses travaux pour élaborer un autre plan suivant toute autre méthode qui pourrait être imaginée par un délégué quelconque. On a déjà dit qu'il y avait plusieurs autres méthodes que l'on devait essayer. Si l'on procède de la sorte, il faudrait étudier ces méthodes jusque dans le moindre détail avant de pouvoir décider laquelle apporte la meilleure solution aux problèmes qui nous occupent.

2.5. Si l'on voulait examiner en même temps ou l'une après l'autre toutes les méthodes qui peuvent se justifier du point de vue technique, il faudrait au moins trois ou quatre mois de travail, à supposer que tous les délégués soient disposés à consacrer la totalité de leur temps à la Conférence.

2.6. A l'issue de ces travaux, la Conférence se trouverait une fois de plus obligée de reconnaître que les résultats obtenus ont été atteints en partant d'une base différente: les bescins en fréquences des ZLAMP ont été évalués, ceux des ZLARN ont été déclarés.

2.7. C'est précisément là le point litigieux, M. le Président. Il sera donc toujours possible de soutenir que les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales ont fait l'objet d'un traitement de faveur de la part de la Conférence.

3. En conséquence, la délégation brésilienne désirerait présenter une résolution conçue en ces termes: " Tous les documents relatifs à l'élaboration d'un plan d'allocation des fréquences R (notamment les documents Aér Nos. 239, 249 et 250) seront adoptés par la Commission 6 et transmis à l'assemblée plénière, avec la recommandation suivante:

I. que la Conférence ne prenne actuellement aucune décision définitive quant à leur mise en application.

II. que ces documents soient transmis aux administrations pour servir de fondement à une étude et à des plans ultérieurs.

III. que la Conférence suspende présentement ses travaux et se réunisse à nouveau à une date ultérieure en vue de les terminer.

IV. qu'avant de suspendre ses travaux, la Conférence établisse la procédure par laquelle ses recommandations seront transmises aux administrations ainsi que celle par laquelle elle sera convoquée à nouveau."

4. M. COFFEY (Canada) estime que l'on peut préparer au moins six variantes du plan de l'hémisphère ouest. Aucune d'entre elles, cependant, ne serait très différente de celle qui va être soumise. Il est probable qu'au moment de la Conférence régionale de l'hémisphère ouest de Bogota, on disposera d'environ 14 ou 16 fréquences supplémentaires. Cela doit suffire pour apporter à ce plan tous les ajustement nécessaires. Si la Conférence n'arrive pas à se mettre d'accord au sujet d'un plan final,

M. COFFEY espère que l'on soumettra le document Aér. N° 265 (plan 1, comprenant de nouvelles possibilités de partage basées sur l'utilisation de puissances plus réduites) à l'examen de la Conférence de Bogota, en lui recommandant vivement de s'en inspirer dans toute la mesure du possible. Il propose que ce document soit ajouté à la liste des documents mentionnés dans la proposition brésilienne.

5. M. COSTA (Brésil) déclare que sa motion est conçue en des termes assez larges pour comprendre le doc. Aér. 265. Il ne s'oppose cependant pas à ce que le doc. Aér. N°. 265 soit ajouté à la liste.

6. M. BARAJAS (Mexique) déclare que le groupe de l'hémisphère ouest est loin d'avoir terminé ses travaux. Le doc. Aér. N° 265 vient seulement d'être publié et il n'a pas encore été soumis au groupe. Il est très possible que celui-ci soit à même de lui apporter des améliorations.

7. M. JAROV (U.R.S.S.) déclare que les mots "seront adoptés" dans le préambule de la Résolution, peuvent prêter à confusion. En lisant le paragraphe 2, on peut comprendre que les administrations sont liées par les documents qui leur sont soumis. Enfin, il faudrait préciser la procédure à laquelle il est fait allusion au paragraphe 4.

7.1. M. MITROVIC (Yougoslavie) déclare qu'il désirerait poser une question au Président ou à M. ROWLAND (Royaume-Uni), auteur de la motion en faveur de l'adoption du document N° 219, au sujet de la résolution proposée par M. COSTA, et au sujet de l'adoption du document N° 219: "Le document N° 219 a-t-il été adopté à la séance précédente de la Commission 6 de la même façon que le seront les documents Nos. 239, 249 et 250, si l'on accepte la proposition de M. COSTA?"

7.2. En réponse à cette question, M. ROWLAND (Royaume-Uni) déclare que le document N° 219 a été adopté exactement de la même façon que le seront les documents Nos. 239, 249 et 250, si l'on accepte la proposition brésilienne.

8. M. COSTA (Brésil) reconnaît que lorsqu'il a employé le mot "adoptés" il n'a pas voulu dire que la Conférence avait réalisé un accord sur les documents mentionnés dans sa proposition. La procédure réglementaire de conférence exige, cependant, qu'un document soit adopté - ce qui ne veut pas dire nécessairement qu'il soit approuvé - avant d'être transmis à un autre organisme. Il ne s'agit donc que d'une difficulté purement linguistique.

Le but de cette proposition est d'obtenir l'aide des administrations. Il est évident que les documents ne peuvent avoir une force obligatoire pour les administrations auxquelles ils sont envoyés; en fait, une administration a toujours la faculté de n'en tenir aucun compte. L'objectif en vue est d'inviter seulement les administrations à s'efforcer de tirer parti des études et d'appliquer les méthodes dont il est question dans les documents énumérés. En les étudiant, les administrations pourront se faire une idée exacte des difficultés que rencontre la Conférence et elles pourront réduire leurs besoins et soumettre toutes suggestions utiles à la Conférence, lorsque celle-ci se réunira à nouveau.

Répondant à la remarque faite par la délégation soviétique au sujet du parag. 4, le délégué du Brésil explique que, si sa motion était approuvée, l'Assemblée plénière formerait un groupe de travail restreint chargé de rédiger le texte des recommandations qui seront transmises aux administrations en même temps que les documents. Plusieurs suggestions ont été présentées à ce propos, comme par exemple, celles qui sont contenues dans les Doc-Aér.200 et 228. Cette question peut, en tout cas, être tranchée par l'Assemblée plénière.

9. M. ARCIUCH (Pologne) déclare que son administration a déjà réduit à trois reprises le chiffre de ses demandes, depuis le début de la Conférence. Le plan présenté est très peu satisfaisant - 4 fréquences ont été allouées à 9 pays, dans la région 1 C-et il ne semble guère que cela puisse être accepté par son administration pour servir de base à un plan.

10. M. LALUNG-BONNAIRE (France d'Outre-mer) déclare que l'on pourrait pallier ces difficultés en modifiant le texte de la résolution brésilienne de la façon suivante:

Lire au préambule:

" Il est proposé que tous les documents qui se rapportent à l'éta-
" blissement d'un plan d'allocation des fréquences R (en particulier les
" doc.Aér. 239, 249, 250 et 265) soient adoptés provisoirement par la
" Commission 6 et transmis, à titre de contribution en vue d'études ulté-
" rieures à l'Assemblée plénière avec la recommandation suivante....."

Parag.2:

Que ces documents soient transmis aux administrations pour leur servir seulement de guide ou d'exemple pour le plan qui sera élaboré ultérieurement, mais en leur recommandant de s'en éloigner le moins possible.

Parag.3:

Que la Conférence suspende ensuite ses travaux et les reprenne à une date ultérieure, en vue de les terminer avant la réunion de la conférence spéciale chargée d'approuver la nouvelle liste des fréquences."

11. M. JAROV (U.R.S.S.) déclare que le préambule, amendé ou non, signifie que les documents Aér. Nos. 239, 249, 250 et 265 seront adoptés sans discussion. Une telle procédure est irrégulière au plus haut degré. Il propose, par conséquent, de ne discuter la motion brésilienne que lorsque la Commission aura examiné les documents Aér. 239, 249, 250 et 265 et pris une décision à leur sujet.

12. M. MITROVIC (Yougoslavie) et M. ARCIUCH (Pologne) appuient cette motion.

13. La motion soviétique tendant à différer l'examen de la motion brésilienne tant que les documents Aér. 239, 249, 250 et 265 n'auront pas été examinés, est mise aux voix et rejetée avec le résultat suivant:

10-pour 21 - contre 7 abstentions

14. M. COSTA (Brésil) revenant sur l'amendement que la délégation française propose d'apporter à la proposition brésilienne, se déclare disposé à accepter l'insertion du mot "provisoirement" dans le préambule ("soit adopté provisoirement par la Commission 6".

15. Cependant, l'amendement français au parag.2 "que les documents soient transmis aux administrations pour servir seulement de guide ou d'exemple au plan qui sera élaboré ultérieurement" paraît impliquer que les administrations ne seront appelées à jouer qu'un rôle passif dans l'élaboration du plan.

16. M. LEBEL (Etats-Unis) suggère que le texte du parag.2 soit amendé comme suit:

" Que ces documents soient transmis aux administrations pour servir
" de fondement à l'étude qu'elles sont invitées à entreprendre au sujet
" du plan en question".

Cet amendement est adopté.

17. M. JAROV (U.R.S.S.) propose d'ajouter au parag. 2 le texte suivant:
" étant entendu que les administrations ne sont liées, en aucune façon,
" par ces documents".

18. M. COSTA (Brésil) déclare que cette adjonction lui semble superflue et qu'elle parait, en outre, inviter les administrations à ne pas tenir compte des documents en question.

19. Après un échange de vues, M. FALGARONE (France) propose d'employer l'expression " ne seront pas liées" au lieu de " ne sont liées en aucune façon " proposée par la délégation soviétique.

20. M. COSTA (Brésil) et M. JAROV (U.R.S.S.) acceptent cette amendement.

21. A l'issue de la discussion, la Commission décide que le parag.2 sera modifié comme suit:

" Que ces documents soient transmis aux administrations pour servir
" de fondement aux études qu'elles sont invitées à entreprendre au sujet
" du plan en question, étant entendu que les administrations ne sont pas
" liées par ces documents".

22. L'amendement ci-dessous au parag.3 est également accepté:

" Qu'au stade actuel, la Conférence suspende ses travaux et se réunisse
" de nouveau lorsque ce sera possible pour achever la préparation du plan
" d'attribution des fréquences dans les bandes R avant l'ouverture de la
" Conférence spéciale qui devra approuver la nouvelle liste des fréquences".

23. M. JAROV (U.R.S.S.) propose d'amender comme suit le texte du parag.1:

" que la Conférence ne prenne pour l'instant aucune décision d'appli-
" cation définitive sur ces documents et qu'aucune de ces décisions
" relatives au plan d'allocation des fréquences ne soit considérée
" comme valable".

23.1. Selon l'opinion de M WHITE (Etats-Unis d'Amérique), bien que du point de vue technique, il soit vrai que la Conférence puisse revenir sur ses décisions lorsqu'elle se réunira à nouveau, insister sur ce point pourrait donner une idée inexacte de la situation. Il ne faut pas donner l'impression que la Conférence n'a fait que du travail inutile. Il faut plutôt dire qu'elle a fait tout le travail qu'il était possible d'effectuer avec les renseignements dont elle disposait, mais qu'elle peut être amenée à revenir sur certains points déjà examinés, à la lumière des renseignements dont elle pourra disposer plus tard.

23.2. M. LEBEL fait la déclaration suivante:

" Le Président de la Conférence estime qu'après avoir consacré près de cinq mois de travail consciencieux à l'étude de ce problème, le membres de la Conférence doivent se garder de faire des déclarations susceptibles de donner aux administrations l'impression que leur travail n'a aucune valeur. Il est bien évident que, comme l'a fait observer un orateur, les administrations ont légalement le droit de jeter au panier le rapport dans son ensemble si tel est leur désir, puisqu'elles jugent en dernier ressort. Mais la déclaration de M. JAROV équivaut non seulement à reconnaître ce fait, qu'il n'est pas nécessaire de reconnaître officiellement, mais aussi à présenter aux administrations la corbeille à papier en les priant de l'utiliser. Ce serait évidemment ridicule de notre part de procéder ainsi. L'opinion du Président sur la situation est que la Conférence a accompli tout le travail qu'il lui était possible d'effectuer avec les éléments dont elle disposait. Jusqu'ici, la nette majorité des membres de la Conférence est convaincue de la valeur des conclusions auxquelles la Conférence est arrivée. Si ces conclusions ne sont pas adoptées dès maintenant de façon définitive, c'est uniquement parce que des études ultérieures, qui ne peuvent être effectuées ici, seront peut-être susceptibles d'amener la Conférence à modifier certaines parties de ses conclusions lorsqu'elle se réunira à nouveau. A peu de chose près, ceci revient à dire le contraire de ce qui a été déclaré au sujet de la valeur des conclusions auxquelles la Conférence est parvenue."

24. M. COSTA (Brésil) déclare que, bien que les décisions visées n'aient dans tous les cas qu'un caractère provisoire, il ne semble pas désirable d'insister sur ce point. Il ajoute que sa motion ne visait que les documents relatifs au plan d'allocation des fréquences R, et non tous les documents de la Conférence. Il est disposé à amender le texte du parag. 2 comme suit:

" Que l'Assemblée ne prenne actuellement aucune décision définitive
" sur l'ensemble des documents de la Conférence relatifs à la préparation
" d'un plan d'attribution des fréquences R quant à leur mise en applica-
" tion."

25. L'amendement du délégué du Brésil à sa proposition primitive est mis aux voix et adopté par 24 voix contre 9.

26. M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie) propose que le préambule soit remplacé par le texte suivant:

" Considérant que, si le projet de plan d'attribution de fréquences " pour le service mobile aéronautique R, soumis sous deux formes différentes par le groupe de propagation (Doc.Aér.Nos.239,249 et 250) donne " entièrement satisfaction à toutes les demandes des lignes aériennes " mondiales principales, il ne permet cependant pas de satisfaire dans " la même proportion les besoins des autres catégories du service mobile " aéronautique R, la Commission 6 n'estime pas qu'il lui soit possible " d'accepter ce projet sous l'une ou l'autre de ses formes, soit en " partie, soit provisoirement et confie au groupe de travail le soin " de modifier ce plan en s'appuyant sur des nouveaux principes qu'elle " adoptera à cet effet".

27. M. MITROVIC (Yougoslavie) et M. ARCIUCH (Pologne) appuient cette motion.

28. M SEARLE (Nouvelle Zélande) déclare que si on estime que le plan n'est pas satisfaisant, il ne serait que juste d'ajouter après "groupe de propagation" les mots suivants: " en s'appuyant sur les normes adoptées par la Conférence."

Il conviendrait également de remplacer " confie au groupe de travail" par "prie un groupe de travail d'entreprendre le travail."

M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie) accepte ces amendements.

29. M. BARAJAS (Mexique) déclare que c'est le manque de renseignements qui rend difficile l'établissement d'un plan équitable. Il reste à régler la question du mode de détermination des besoins. Dans ces conditions, la délégation du Mexique a proposé que le travail de la Conférence soit repris par des conférences régionales. La formation d'un groupe de travail chargé de l'élaboration d'un nouveau plan n'aboutirait qu'à une perte de temps; par conséquent, il est opposé à la seconde moitié de l'amendement du délégué de la Biélorussie à la proposition brésilienne.

30. Selon M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie), la difficulté ne réside pas dans l'absence de renseignements, mais dans la nature des principes techniques adoptés. La Commission 7 ne disposait pas de plus de renseignements que la Commission 6, et pourtant elle a élaboré un plan. Ce qui est fâcheux, c'est que certaines délégations s'efforcent de conserver aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales une position privilégiée. Ce n'est pas en se déchargeant de cette tâche sur des conférences régionales qu'on améliorerait la situation. Pour dresser un plan acceptable, il n'est qu'une solution: c'est d'adopter d'autres principes techniques.

31. M. FALGARONE (France) rappelle que la Commission a convenu, lors d'une séance antérieure, de remettre à plus tard les décicions relatives aux documents Aér. Nos. 239, 243 et 250, ce qui signifie que le fond même de ces documents doit être soumis à la discussion. En adoptant

la proposition brésilienne ou l'amendement soviétique à cette proposition, la Commission irait à l'encontre de cette décision. C'est pourquoi M. FALGARONE préconise la discussion préalable de ces documents.

32. Le Président déclare qu'à son sens, la résolution brésilienne ne vise pas à empêcher une discussion ou des amendements éventuels à ces documents. Elle présume qu'aucun accord définitif n'interviendra sur le fond; en réalité, c'est là l'essentiel de cette résolution. Une motion tendant à différer la discussion de cette proposition a été mise aux voix et repoussée par la majorité des délégués présents.

33. M. ARCIUCH (Pologne), appuyant l'amendement soviétique à la proposition brésilienne, déclare que, pendant toute la durée de la Conférence, un traitement préférentiel a été accordé aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales. Les principes techniques adoptés ont été mis aux voix, sans avoir fait l'objet d'une discussion suffisante, mais il est encore temps de les modifier.

34. M. MITROVIC (Yougoslavie) déclare qu'ils est à craindre que, lorsque la Conférence se réunira à nouveau, elle adopte les mêmes principes techniques, lesquels ont conduit à l'impasse actuelle. On éviterait ce risque en adoptant l'amendement soviétique.

35. L'amendement soviétique à la proposition brésilienne ayant été mis aux voix, est repoussé par 9 voix pour, 22 contre et 7 abstentions.

36. M. JAROV (U.R.S.S.) déclare que, par suite de certaines erreurs qu'on a laissé se produire au cours des travaux de la conférence, celle-ci se voit maintenant dans l'obligation de s'ajourner sans avoir abouti à l'établissement d'un plan définitif d'attribution de fréquences.

Les amendements présentés par la délégation soviétique à cette proposition très importante avaient pour objet de mettre à l'avenir d'éventuelles conférences en garde contre de telles erreurs.

Les principes techniques sur lequels repose le plan sont préjudiciables aux services aériens régionaux et nationaux. Adopter le plan à titre provisoire et en se bornant à communiquer les documents pertinents aux administrations, sans apporter à ces principes techniques des changements fondamentaux, non seulement ne sera d'aucun secours pour la Conférence lorsque celle-ci se réunira à nouveau, mais contribuera encore à prolonger et à compliquer davantage sa tâche.

Les amendements présentés par la délégation soviétique visaient au fond de la question, mais la Commission les a repoussés. Ce faisant, elle a confirmé les principes que la Conférence avait adoptés avant de s'ajourner, et elle s'est efforcée de les rendre obligatoires pour les administrations.

D'une part, cela signifie que la Conférence reconnaît qu'il lui est actuellement impossible de dresser un plan qui soit acceptable pour tous, (ce qu'elle prétend être disposée à faire); d'autre part, en adoptant cette résolution, elle annihile sa propre volonté.

La délégation soviétique sait fort bien quel est le but véritable auquel tend cette résolution. Aussi votera-t-elle contre son adoption. Elle se réserve le droit de revenir ultérieurement sur la question.

37. M. SEARLE (Nouvelle Zélande) déclare que la Commission a, pendant plusieurs heures, été le patient témoin d'une discussion confuse. Il est évident que rien de nouveau ne sera plus dit sur ce sujet. Il demande donc que la proposition brésilienne, telle qu'elle a été amendée, soit mise aux voix immédiatement.

38. M. de HAAS (Indes néerlandaises) appuie cette motion.

39. La motion néo-zélandaise, tendant à mettre aux voix immédiatement la proposition brésilienne, est adoptée par 25 voix contre 10, et 3 abstentions.

40. La résolution ci-dessous, primitivement présentée par le délégué du Brésil, est adoptée par la Commission au cours de la 33ème séance, à la majorité des voix:

Résolution présentée par le délégué du Brésil:

Que tous les documents ayant trait à la préparation d'un plan d'attribution des fréquences R notamment les documents 239, 249, 250 et 265, soient provisoirement adoptés par la Commission 6 et transmis à l'Assemblée plénière avec les recommandations suivantes:

(1) que l'Assemblée ne prenne actuellement aucune décision définitive (quant à leur mise en application) sur l'ensemble des documents de la Conférence relatifs à la préparation d'un plan d'attribution des fréquences R;

(2) que ces documents soient transmis aux administrations pour servir de base à l'étude qu'elles sont invitées à entreprendre au sujet du plan en question, étant entendu que les administrations ne sont pas liées par ces documents;

(3) qu'au stade actuel, la Conférence suspende ses travaux et se réunisse de nouveau, lorsque ce sera possible, pour achever la préparation du plan d'attribution des fréquences dans les bandes R avant l'ouverture de la Conférence spéciale qui devra approuver la nouvelle liste des fréquences;

(4) qu'avant de suspendre ses travaux, la Conférence détermine la procédure par laquelle ses recommandations seront transmises aux administrations ainsi que celle par laquelle elle sera convoquée de nouveau.

41. Cette résolution est adoptée par 24 voix contre 10, et 4 abstentions.

42. M.HARIZANOV (Bulgarie) déclare que la résolution adoptée ne reflète pas fidèlement le sens des débats. La délégation bulgare estime que cette manière de clore la conférence ne saurait se justifier, surtout en considération des dépenses importantes qu'elle a entraînées. Il a voté contre la résolution et formule toutes réserves quant à la position qu'il pourra prendre.

43. M. ARCIUCH (Pologne), au nom de sa délégation et de la délégation tchécoslovaque, M. MITROVIC (Yougoslavie), au nom de sa délégation et de la délégation albanaise, ainsi que M. BODEAGA (Roumanie) déclarent qu'ils ont voté contre la résolution et qu'ils formulent toutes réserves.

La séance est levée à 18 h. 15.

Le Président :

Edmund G. BETTS

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
G E N E V E, 1948

Aér-Document N° 286 - F
14, Septembre 1948
Commission 6

R A P P O R T
DE LA COMMISSION D'ALLOCATION DES FREQUENCES R
(Commission 6)
37ème séance
Jeudi 9 septembre, 1948

Président M. Souto Cruz (Portugal)

1. Le Président ouvre la séance à 14h40. Après avoir résumé la situation il fait remarquer qu'il convient d'examiner comment va désormais se poursuivre l'étude des problèmes dont la Conférence s'est occupée et de voir si, une conférence, et laquelle pourrait contribuer à leur solutionopondant la période où la Conférence ne siègera plus.

2. Le délégué du Royaume Uni observe qu'une partie des problèmes a déjà été résolue. La conférence qui sera convoquée à nouveau sera une conférence mondiale. Il ne reste par conséquent qu'à discuter de la question des réunions susceptibles de poursuivre les travaux. Plusieurs possibilités peuvent être envisagées, notamment des conférences régionales de l'U.I.T., des conférences de l'OACI ou des conférences de caractère purement national. L'orateur estime que les conférences régionales de l'U.I.T. seront d'un moindre rendement que la Conférence aéronautique elle-même lorsque celle-ci sera convoquée à nouveau. Ce qui importe, c'est de disposer d'une documentation plus abondante. En ce qui concerne les zones des lignes aériennes régionales et nationales, il pense qu'après une étude sur le plan national, c'est de réunions officieuses qu'on pourrait attendre les meilleurs résultats. Dans tous les cas, les dispositions prises doivent être aussi souples que possible et permettre aux administrations d'étudier les problèmes, de coordonner les données, et d'organiser librement toute conférence qu'elles jugeront à propos d'organiser. Il pense que la convocation des conférences régionales de l'U.I.T. ne serait d'aucun secours en l'occurence.

3. Le délégué des Pays-Bas se déclare d'accord avec ces principes et ajoute qu'en ce qui concerne les problèmes relatifs à l'Europe, il pense qu'il existe deux groupes principaux: le premier formé de ceux qui se sont rangés à la manière de voir de l'OACI, et le 2e formé de ceux qui entendent ne pas s'y conformer. Il engage vivement ces deux groupes à travailler tout d'abord séparément et à établir ensuite en commun, un plan coordonné pour l'ensemble de l'Europe.

4. Le Président demande si les délégués ont quelque chose à ajouter en ce qui concerne la Région I.

5. Le délégué de l'U.R.S.S. fait remarquer qu'avant de discuter de la procédure à adopter pour convoquer de nouvelles réunions, il aimerait obtenir des précisions sur deux points:

1)En quoi consiste exactement la tâche de la Conférence avant qu'elle se sépare?

2)En quoi consisteront les tâches des réunions qui se tiendront pendant l'intersession?

6. Le Président déclare qu'avant que la Conférence s'ajourne, il conviendrait d'établir un texte indiquant aux administrations le programme possible de leurs travaux dans la période d'intersession. Un groupe de travail a déjà été constitué, et le Président aimerait connaître les vues des délégués sur les moyens d'assister ce groupe dans sa tâche.

7. Le délégué de l'U.R.S.S. fait remarquer qu'il ne s'intéresse pas tant à la procédure qu'à l'obtention d'une réponse aux questions qu'il a posées et qu'il réitère:

1) En quoi consiste la tâche de la Conférence avant qu'elle se sépare?

2) Quels avantages la Conférence espère-t-elle retirer de son ajournement ?

La méthode à adopter dépend du but qu'on se propose.

8. Le Président répond que les administrations qui sont maintenant au fait de toutes les difficultés seront en mesure d'orienter leurs travaux avec plus de précision qu'auparavant. Lorsque la Conférence reprendra ses travaux, les différentes opinions seront examinées et l'on s'efforcera une fois de plus de trouver une solution.

9. Le délégué de l'U.R.S.S. souligne qu'il ne voit toujours pas quel avantage il y a à suspendre les travaux de la Conférence. S'agit-il simplement d'une nouvelle présentation des demandes?

10. Le délégué des Etats-Unis d'Amérique observe que bien souvent les demandes ont été présentées en pensant qu'on disposait d'un spectre de fréquences de largeur amplement suffisante. Il pense que dans beaucoup de cas les différentes nations ont notifié les mêmes besoins de fréquence et il se réfère à cet égard au rapport de M. de Haas (Document 242).

11. Il est clair, poursuit-il, que l'objet de la suspension des travaux de la Conférence est de réduire le nombre des demandes, peut-être en obtenant que chaque administration coordonne ses demandes avec celles de ses voisins. Le deuxième objet de l'interruption des travaux est de permettre aux administrations de passer en revue les travaux accomplis jusqu'ici et de permettre éventuellement d'envisager de nouvelles méthodes de travail.

12. Le délégué du Mexique observe qu'il est possible que les administrations veuillent établir un plan destiné à satisfaire les besoins des ZLARN plutôt que ceux des ZLAMP. Il se prononce en faveur de conférences régionales de l'U.I.T. disposant de la plus grande liberté de décision. Les administrations ne seraient pas obligées d'y participer.

13. Le délégué du Canada remarque que le problème varie suivant les zones. Les administrations de chaque zone devraient être encouragées à collaborer comme elles l'entendent, et non abandonnées à leurs efforts d'élaboration d'un programme de travaux si complet qu'il leur serait certainement impossible de s'y conformer. Les réunions officieuses de l'OACI pourraient s'avérer utiles dans certains cas mais il ne conviendrait pas, à son avis de déclancher tout le mécanisme de l'organisation elle-même. En tous cas, il pense qu'on devrait tendre à obtenir qu'une liste des fréquences du service aéronautique soit tenue prête vers le milieu de l'année 1949.

14. Le délégué du Royaume-Uni d'accord d'une façon générale sur ce qui précède souligne que la Conférence avait provisoirement adopté un plan qui toutefois ne répond qu'à une partie des demandes formulées. Il pense qu'après l'ajournement de la Conférence, ses travaux devront se poursuivre sur les bases suivantes:

1) Examen des allocations aux ZLAMP, qui devront être effectuées sur la base de celles de l'OACI.

2) Examen des besoins régionaux (le concours des personnels du Contrôle du trafic aérien et de la météorologie serait précieux).

3) Examen des moyens susceptibles de satisfaire aux besoins nationaux.

Il convient de ne pas oublier, ajoute-t-il, que les attributions régionales pourraient concourir, dans une certaine mesure, à la satisfaction des besoins nationaux. Il estime qu'après avoir envisagé le problème sous cet angle, on pourrait certainement arriver à réduire les demandes formulées sur le plan national.

15. Poursuivant sa déclaration, le délégué du Royaume-Uni exprime l'espoir, en ce qui concerne la ZLARN 1, que les membres qui ne font pas partie de l'OACI, assisteront quand même aux réunions officieuses de cet organisme où leur présence est des plus souhaitables. Il désire qu'il soit bien entendu que les fréquences régionales sont la propriété commune de toutes les administrations des régions intéressées et que les membres de l'OACI estiment qu'aucun Etat ou groupe d'Etat ne peut prétendre en ce qui les concerne à un droit prioritaire.

16. Répondant tout particulièrement au délégué de l'U.R.S.S., le délégué de l'Australie déclare

1) qu'avant de se séparer, il convient de donner suite à la proposition brésilienne qui a été adoptée.

2) que pendant la période d'intersession, il préconise l'application des mesures indiquées dans le doc. 200. Il désirerait toutefois que le paragraphe 2 du doc. 200, soit modifié comme suit:

"La Conférence prie le Conseil d'administration d'inviter les administrations à prendre les mesures qui paraîtront les plus appropriées pour que le problème des besoins régionaux et nationaux de chaque ZLARN soit dûment étudié par les autorités compétentes des télécommunications aéronautiques et à élaborer avant que la Conférence se réunisse à nouveau, un plan d'ensemble pour chaque zone."

17. En ce qui concerne l'Asie du sud-ouest, le délégué de l'Australie estime que la réunion régionale de l'OACI qui doit avoir lieu à New-Delhi fournira une excellente occasion de discuter de ces problèmes; il a d'ailleurs demandé à son administration de faire figurer à l'ordre du jour l'examen du rapport de la Conférence et de tout autre projet.

18. Le délégué de la Yougoslavie observe qu'à son avis tout celà ne répond pas à la question posée par le délégué de l'U.R.S.S. L'amendement proposé au paragraphe 2 du Doc. 200 ne parvient pas à élucider le problème réel que ces conférences ont à étudier.

19. Le délégué de l'Australie réplique que bien au contraire le paragraphe 2, dans sa nouvelle rédaction, indique bien ce que les conférences ont à faire. Ce paragraphe précise qu'elles ont à examiner le problème régional et national pour chaque ZLARN, et qu'elles ont à établir un plan d'ensemble. Voilà quelle est leur tâche.

20. Le délégué de la Pologne demande au délégué de l'Australie ce qu'il faut entendre par l'expression "autorités des télécommunications aéronautiques" et celui-ci explique qu'on entend par là le service qui dans chaque administration, s'occupe spécialement des communications aéronautiques.

21. Le délégué de l'Inde déclare qu'il se range à l'avis généralement exprimé, à savoir que la Conférence ne saurait faire davantage qu'elle a fait, alors que la tâche pourrait se poursuivre au sein de ce qu'on pourrait appeler des conférences "de second ordre".

Toutefois, la déclaration de la délégation de l'Australie appelle les deux remarques suivantes:

Premièrement: si la Conférence d'Atlantic City a prévu que la présente Conférence pourrait ne pas réussir à établir un plan d'attribution des fréquences et si elle a pris des dispositions en prévision de cette éventualité, il n'y a aucun article des Actes d'Atlantic City, qui autorise les mesures actuellement proposées, c'est-à-dire, confier à un organisme étranger à l'UIT le soin d'élaborer un plan d'attribution des fréquences. La délégation de l'Inde estime - et M. Sundaram est persuadé que tous partagent son opinion- que la présentation d'un plan d'attribution bien agencé est une tâche qui incombe au premier chef à l'UIT, et qu'elle ne peut être menée à bien que par les conférences réunies sous les auspices de l'Union, et non par des conférences ou personnes ne relevant pas de son autorité directe.

La seconde question est celle de l'inscription de ce point à l'ordre du jour de la Conférence régionale de l'Asie du sud-est qui doit se tenir à la Nouvelle-Delhi. En tout état de cause, cette Conférence ne pourrait examiner que la question des ZLAMP, comme il l'a signalé auparavant, elle ne saurait donc envisager le problème de l'attribution de l'ensemble des fréquences R, y compris celles des ZLARN. D'autre part, l'étude de ce point par l'O.A.C.I. implique la mise en jeu de tous les rouages de cet organisme, la soumission au Conseil des conclusions formulées, etc., avant que la Conférence n'en soit saisie, ce qui est susceptible de retarder grandement la marche des travaux. Si, toutefois, il ne s'agit que de mettre à profit la présence à la Nouvelle-Delhi des représentants des différents pays, ainsi que des experts en matière de radiocommunications aéronautiques, et de convoquer une réunion en vue d'examiner les problèmes que posent les ZLARN, il se rallie entièrement à cette proposition.

22. Pour le délégué de l'Australie la Réunion régionale de l'OACI serait l'endroit indiqué parce que tout le personnel attaché aux ZLAMP, ZLARN, CTA, à la Météorologie, etc. serait présent.

23. Le délégué de l'Inde n'est pas d'avis que tout le mécanisme de l'OACI doive être mis en jeu. L'OACI ne peut formuler un avis qu'en se plaçant au point de vue des ZLAMP. Il ne voit pas de raison de faire figurer la question à l'ordre du jour de la réunion régionale.

24. Le délégué de l'Australie déclare que ce qu'il voulait dire, c'était que tous les Etats membres trouveraient là l'occasion d'exprimer leurs points de vue sur la question, voire de décider qu'ils ne la discuteront pas du tout.

25. Afin de préciser les choses, le délégué des Etats Unis d'Amérique déclare qu'il est d'avis

1) qu'aux termes de la résolution présentée par le Brésil, des décisions effectives ne doivent être prises que par la nouvelle conférence, c'est-à-dire par une conférence de l'U.I.T.

2) qu'il est nécessaire d'avoir de plus amples renseignements au sujet des ZLARN; c'est dans les régions qu'on peut se les procurer et c'est là qu'il faut les chercher.

Le délégué estime qu'on pourrait réaliser de sensibles économies de fréquences en révisant les méthodes du CTA. Aussi les réunions de l'OACI constituent-elles le meilleur endroit où puisse se traiter cette question, car c'est là qu'il est possible de modifier les pratiques et les méthodes d'exploitation du CTA. Dans certains cas, tels que ceux des Etats-Unis d'Amérique et du Canada, il ne serait pas nécessaire de recourir aux réunions de l'OACI. Il estime en revanche, qu'on devrait profiter de l'occasion offerte par les conférences déjà prévues pour utiliser éventuellement les services du secrétariat de l'OACI. Dans d'autres cas, comme par exemple pour la région 2 de l'U.I.T., où se posent des problèmes de partage de bandes, il pourrait être indiqué de convoquer des réunions régionales de l'U.I.T.

26. En résumé, le délégué des Etats-Unis d'Amérique estime que ce sont les administrations qui sont les plus qualifiées pour juger de la façon dont la question des plans peut être résolue. A son avis, il serait indiqué, pendant la période d'intersession, de confier à une section spéciale du Secrétariat le soin de coordonner et d'accélérer les travaux.

27. Le délégué des Indes néerlandaises pense qu'une solution s'offre à la présente conférence, laquelle consisterait à prier la réunion régionale de l'Asie du sud-ouest de formuler un avis sur les problèmes régionaux concernant les ZLAMP de cette subdivision de zone et de faire rapport à la Conférence, lorsque celle-ci se réunira à nouveau.

28. Le délégué de l'Inde déclare qu'il ne comprend toujours pas quelle raison il peut y avoir d'inscrire cette question à l'ordre du jour de la réunion de l'OACI, si tout ce qu'on se propose est de mettre à profit le lieu où se tiendra la réunion. Si la question figurait à l'odre du jour, tout le mécanisme de l'OACI entrerait en jeu.

29. Le délégué de l'Australie estime que tout le problème, y compris le rapport de la Conférence intérimaire, intéresse l'ensemble de la réunion, tant en ce qui concerne les ZLAMP qu'en ce qui concerne les ZLARN. La présence d'experts aiderait à la discussion des questions relatives aux ZLARN. L'orateur estime que la réunion de la division COM de l'OACI qui se tiendra à Montréal devrait procéder à l'examen général des problèmes relatifs aux ZLAMP. Pour les ZLARN, la question est différente et leurs besoins devraient être discutés par les représentants des administrations, réunis à New-Delhi, sans faire intervenir l'OACI tout entière.

30. Le délégué de l'Inde déclare qu'il comprend maintenant le point de vue exprimé et il demande qu'il soit pris note de toute cette discussion.

31. Le délégué de la France déclare que la discussion n'a apporté aucune lumière sur la question. Quelques délégués attachent de l'importance aux travaux à accomplir pendant la période d'intersession. Selon d'autres, ce qui importe le plus, ce sont les principes qui sont à la base des travaux. Le délégué de la France reconnaît que les besoins de certaines zones de lignes aériennes régionales et nationales n'ont pas été suffisamment détaillés, mais il estime qu'on devrait réserver également la possibilité d'utiliser de nouvelles bases de travail. Il convient que la voie reste ouverte à toutes les possibilités. Selon lui, les travaux à accomplir pendant l'intersession peuvent se répartir sous deux chapitres:

a) Comme l'élaboration d'un nouveau plan implique la nécessité de modifier le plan des ZLAMP, le premier travail consisterait à examiner les nouvelles propositions et les nouvelles bases de travail.

b) Il pourrait ensuite être procédé à la révision des besoins des ZLARN. Pour ce qui est de l'établissement d'autres projets, celà dépend de la situation des ZLAMP, cette question ne saurait être traitée par ces conférences restreintes.

La recommandation relative à l'ajournement de la conférence devrait donc

1) demander que l'on s'efforce, dans la mesure du possible, de rechercher des bases et des principes plus appropriés pour un plan pour les ZLAMP;

2) demander que l'on s'efforce d'évaluer, éventuellement au cours de conférences régionales, les besoins des ZLARN;

3) contenir la garantie qu'on essaiera, à la prochaine session, de satisfaire équitablement tous les besoins révisés.

32. Le délégué de la France souligne en concluant, que c'est aux administrations qu'il appartient d'arrêter les détails de la procédure à suivre. Dans les cas où des réunions sont prévues leur concours pourrait être précieux.

33. Le Président estime que l'accord a été réalisé dans une large mesure. Il ne voit pas de divergences fondamentales entre les points de vue exprimés.

34. Le délégué de l'U.R.S.S. fait ensuite la déclaration suivante:

"Les déclarations faites par certaines délégations et l'explication donnée par M. White nous conduiraient à supposer que s'il est nécessaire d'ajourner la Conférence, c'est avant tout en vue d'obtenir des données statistiques complémentaires et d'amener les Etats à réduire leurs demandes individuelles.
On pourrait en conclure que la seule raison de l'ajournement de la Conférence réside dans l'absence de données statistiques et dans le fait que les pays ont présenté des demandes "excessives".
Or, est-ce bien le cas ?
La Commission ne se trompe-t-elle pas en tirant de pareilles conclusions?
N'est-il pas grand temps de reconnaître que l'échec de cette Conférence est dû en réalité au fait qu'elle a consacré une attention excessive aux lignes aériennes mondiales principales ? Le moment n'est-il pas venu d'admettre que la véritable cause de cet échec réside dans le fait que, dès le début de ses travaux, la Conférence a sous-évalué les besoins nationaux ou, pour dire les choses plus carrément, les a ignorés?
Celà ne fait pas le moindre doute pour la délégation soviétique. Celle ci ne nourrit aucune illusion quant aux chances de succès d'une seconde session de la Conférence. Il n'y a guère de changes de succès si les conférences régionales procèdent de la même façon que la présente conférence.
Au stade actuel de la discussion, la délégation soviétique s'abstiendra d'exprimer son point de vue au sujet des conférences régionales. Son attitude dépendra du mandat qui leur sera assigné et des problèmes qui leur seront soumis. Mais, en ce moment, nous discutons une question de forme et non de fond: Il s'agit de savoir si ces conférences doivent se tenir dans le cadre de l'U.I.T. ou dans celui de l'O.A.C.I.

Le délégué des Pays-Bas a proposé que les représentants des Etats membres de l'O.A.C.I. se rencontrent aux conférences régionales de l'O.A.C.I., et que les représentants des Etats ne faisant pas partie de l'O.A.C.I., participent aux conférences régionales de l'U.I.T. Nous estimons que cette solution - qui intéresse la forme mais non le fond de la question- n'aidera pas à obtenir la coordination des demandes.

On peut admettre la possibilité de réunir des conférences de nature diverses dans le cadre de l'O.A.C.I. pour étudier des problèmes spéciaux. Mais s'il s'agit de coordonner les demandes, la proposition néerlandaise n'a aucun sens."

35. Le délégué de la Nouvelle-Zélande estime qu'il faudrait s'adresser aux administrations et leur demander d'étudier le plan existant, de donner leur avis sur les résultats techniques qui ont été obtenus et d'examiner si l'expérience acquise au cours de l'exploitation permettrait de réduire les normes adoptées. Il estime que les administrations, grâce à leur connaissance des conditions locales, seraient en mesure d'indiquer de nouvelles possibilités d'assignations multiples.

36. Le délégué de la Nouvelle-Zélande ajoute que l'on a effectué les assignations multiples de fréquences, dans le cas des ZLAMP, en se basant sur des formules, et qu'il devrait être possible de procéder de la même manière dans le cas des ZLARN, à supposer, toutefois, que l'on puisse trouver un dénominateur commun. Cela serait possible, pense-t-il, si les administrations fournissaient

des renseignements plus complets. Si l'on pouvait se fonder sur des formules pour les ZLARN aussi bien que pour les ZLAMP, les besoins de ces deux catégories de zones pourraient être satisfaits dans des conditions identiques.

37. Après avoir résumé la situation, le Président déclare que le groupe de travail se rend certainement suffisamment compte des opinions prévalant au sein de la Commission. Aussi estime-t-il, et le délégué de la Nouvelle-Zélande partage son avis, que la commission aurait intérêt à attendre qu'ait paru le document du groupe de travail, pour le discuter alors.

38. Le délégué de la République fédérative populaire de Yougoslavie déclare que les administrations doivent être libres d'envisager des critères fondamentaux révisés. Il ne voit pas l'utilité qu'il y aurait à ce que les administrations étudient les principes fondamentaux sur lesquels repose le plan 1, car il estime que ce plan a déjà manqué son but.

39. Le Président déclare qu'aucune des recommandations que peut formuler la Conférence ne saurait, en fait, empêcher une administration quelconque d'envisager de nouveaux critères si tel est son désir. Parlant en sa qualité de délégué du Portugal, il déclare être arrivé déjà à certains résultats en se basant sur le document N° 248. Il espère, au cas où les administrations proposeraient de nouveaux critères de base, qu'elles élaboreront également, en partant de ces nouveaux critères, un nouveau plan qu'elles présenteront à la Conférence lorsque celle-ci se réunira à nouveau.

40. Le délégué de la Yougoslavie déclare à nouveau que le plan 1 n'ayant pas atteint son but, il ne servirait à rien de prier les administrations d'utiliser les mêmes normes fondamentales. Le Président fait alors observer que le plan 1 n'est pas forcément un échec total. Parlant en sa qualité de délégué du Portugal, il déclare estimer, comme le délégué de la Nouvelle-Zélande, qu'il conviendrait en premier lieu de s'efforcer d'appliquer un dénominateur commun aux ZLA[illegible] et aux ZLAMP. Pour être vraiment à même de le faire, il serait indispensable de disposer de beaucoup plus de renseignements relatifs aux services nationaux.

41. Les délégués des Etats-Unis et de la Nouvelle-Zélande demandent instamment que le groupe de travail se mette à l'oeuvre sans plus tarder. Le Président dudit groupe, M. [illegible], fait alors remarquer que les avis divergent encore pour ce qui est de savoir si le fait de suspendre les travaux de la Conférence entraînera ou non une réduction sensible des demandes. D'autre part, il ne sait pas encore au juste si les principes fondamentaux pourront ou non être modifiés.

42. De l'avis du Président, l'intention de la Commission est que les administrations s'efforcent d'utiliser les principes fondamentaux sur lesquels la Conférence s'est basée avant d'en envisager de nouveaux. Il ne voit aucune objection à ce que des groupes d'administrations s'efforcent de réduire les demandes.

43. Afin de tenir compte des vues exprimées par une minorité, le délégué de la Nouvelle-Zélande présente la proposition suivante:

> "Le groupe de travail chargé de l'étude des recommandations procèdera sans délai à l'établissement d'un document qu'il soumettra à la Commission 6. Toutes divergences de vues qui pourront se manifester au sein du groupe au sujet de la ligne de conduite à suivre seront présentées sous une forme permettant de les inclure aisément dans un document final après examen de la Commission."

44. M. FALGARONE, <u>président du groupe</u>, déclare qu'il consignera toute les vues exprimées. Il ajoute que, primitivement, seuls le document N° 200, le document N° 228, la proposition mexicaine et, éventuellement, le document N° 248 devaient être discutés.

45. <u>Le Président</u> déclare alors que seuls devront être discutés les documents N° 200 et N° 228, la proposition méxicaine et tous autres documents répondant à l'esprit de la résolution présentée par le délégué du Brésil. Il demande ensuite si des délégués ont des objections à présenter. Tel n'est pas le cas, et la proposition néo-zélandaise est adoptée.

46. <u>Le Président</u> déclare qu'il fournira au groupe de travail le texte des suggestions du délégué du Brésil. Il estime que la Commission a donné toutes les directives utiles au groupe de travail, et qu'il peut donc lever la séance.

Le rapporteur :

F.E. SPERRING

Le président :

A. Souto CRUZ

Conférence internationale administrative
des radiocommunications aéronautiques.

GENEVE, 1948

EXTRAIT DU RAPPORT FINAL DE LA COMMISSION 6

(Aér - document 315)

4. Résumé de la situation actuelle.

4.1 Le projet de plan d'attribution des voies aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP) et aux zones des lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN) élaboré par le groupe de propagation (groupe spécial II), de même que celui qui a été établi par le groupe de l'hémisphère ouest (groupe spécial III) ont tous deux fait apparaître une disproportion très notable entre les attributions de fréquences prévues pour certaines subdivisions de zone et les besoins notifiés. De ce fait, il a paru évident qu'il fallait modifier soit les principes directeurs sur lesquels était fondé le plan, soit les besoins notifiés, soit ces deux facteurs, si l'on voulait rétablir l'équilibre entre les demandes et les attributions de fréquences destinées à les satisfaire.

4.2 D'une part certains des membres de la Commission, en assez grand nombre, ont estimé que le projet de plan a échoué et qu'il faut en réviser les principes fondamentaux; d'autre part, la majorité a pensé que ces principes ne devaient pas être modifiés mais qu'il convenait de s'efforcer par tous les moyens de réduire les besoins exprimés qui, estime-t-on généralement, dépassent de beaucoup les besoins réels. En particulier les administrations des pays voisins ou les subdivisions de zone limitrophes devraient s'entendre pour coordonner leurs besoins.

4.3 La Commission a estimé que puisqu'il n'était pas question de modifier les principes de base, même une longue étude de la part de la Conférence ne permettrait pas d'obtenir un accroissement du nombre des voies à attribuer aux subdivisions de zone, propre à satisfaire les demandes présentées.

4.4 La Conférence a donc décidé, à la majorité des voix et conformément à une motion présentée par la délégation du Brésil, de s'ajourner afin de permettre aux administrations nationales d'examiner le projet de plan et toutes autres propositions en rapport avec la préparation d'un plan, ou d'imaginer d'autres plans, et ce qui est plus important, de coordonner leurs demandes avec celles des administrations des pays limitrophes. On a estimé que les administrations pourraient effectuer les travaux en question soit au cours de réunions officieuses soit au cours d'autres conférences déjà prévues, et que l'on pourrait réaliser le maximum d'économie de fréquences possible si les lignes aériennes des zones et des subdivisions de zones utilisaient les mêmes voies.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
G E N E V E, 1948

Aér-Document No. 285 - F
14 septembre 1948.

PROCES-VERBAL DE LA ONZIEME SEANCE PLENIERE

tenue à la Maison des Congrès, Genève

Lundi 6 septembre 1948, à 14h.30

Président : M. Arthur L. LEBEL (Etats-Unis)

APPROBATION DES PROCES-VERBAUX DES NEUVIEME ET DIXIEME SEANCES PLENIERES.
(Documents-Aér. Nos. 222 et 235)

1. Le Document-Aér. No. 222 est adopté à l'unanimité sous réserve des modifications apportées par les premier et deuxième corrigenda relatifs à ce document.

Le Document-Aér. No. 235 est adopté à l'unanimité sous réserve des modifications apportées par les premier et deuxième corrigenda relatifs à ce document.

PROPOSITION SOVIETIQUE RELATIVE A L'ELABORATION, SUR DES PRINCIPES REVISES, D'UN PROJET DE PLAN D'ATTRIBUTION DE FREQUENCES DANS LES BANDES R.
(Document-Aér. No. 248).

2. Mr. JAROV (URSS) déclare qu'en soumettant le Document-Aér. No. 248, la délégation soviétique est certaine qu'il sera parfaitement possible d'élaborer, sur la base de cette proposition, un nouveau plan d'allocation de fréquences susceptible de satisfaire toutes les catégories du service R. La Conférence se trouve en présence de la situation suivante: il n'est pas possible, avec les fréquences dont on dispose, de satisfaire aux besoins des services aéronautiques R. Cela tient à ce que les principes techniques adoptés par la Commission 4 ne conviennent pas. Pour satisfaire à toutes les demandes de fréquences, il serait nécessaire d'assurer des répétitions de fréquences sur une plus large échelle. Les répétitions de fréquences ne peuvent être réalisées qu'en réduisant les rapports de protection. Or, il est évident que ceux-ci ne sauraient être diminués au-delà d'une certaine limite.

3. D'où cette conclusion qui s'impose: il faut avoir recours à un mode de communication moins sujet au brouillage. A cet égard, le système le plus pratique est celui de la télégraphie manuelle du type A1, lequel ne soulève aucune difficulté pour les liaisons à longue distance et se révèle, du point de vue du temps nécessaire à la transmission parfaitement satisfaisant pour les vols à grande distance.

4. La délégation soviétique estime donc que la seule solution satisfaisante consiste à astreindre les zones de passages des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP) à la seule utilisation des émissions du type A1, comme le stipule le Règlement général des radiocommunications du Caire. Bien que certaines objections d'ordre pratique puissent être invoquées contre cette solution, elle est la seule qui puisse permettre de surmonter la difficulté.

5. La portion du spectre réservée au service mobile aéronautique est extrêmement limitée. La délégation soviétique n'aurait pas défendu sa proposition avec autant d'insistance si quelque autre suggestion constructive avait été présentée, qui aurait permis, en tenant compte du fait précité, de satisfaire entièrement les besoins. Malheureusement, aucune proposition n'a été formulée dans ce sens. On nous assure que de nouveaux moyens de communication à grand rendement constitueraient un élément de progrès pour les ZLAMP. On ne pourrait que s'en féliciter s'il devait en résulter une économie supplémentaire dans l'utilisation des fréquences accompagnées d'une réduction des besoins des ZLAMP. Pratiquement, toutefois, cela signifierait que la portion du spectre allouée aux ZLAMP doit être augmentée au détriment de celle affectée aux services régionaux et nationaux. La délégation soviétique ne saurait, bien entendu, admettre que soient ainsi sacrifiés les intérêts de l'aviation nationale.

6. La délégation soviétique a en outre proposé (cf. paragraphe 4) que certaines restrictions soient apportées à l'utilisation des fréquences à l'intérieur des ZLAMP entourant l'Europe, et que soit réduit le nombre des fréquences réservées aux services météorologiques. Certaines décisions ont déjà été prises à ce sujet, mais il sera nécessaire de les modifier si l'on tient à résoudre la question des attributions de fréquences en Europe, où les conditions sont plus difficiles que partout ailleurs.

7. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande) déclare qu'il serait intéressant de connaître les valeurs que la délégation soviétique propose d'adopter a) pour la puissance rayonnée, b) pour l'espacement des fréquences, c) pour la stabilité des émetteurs, d) pour la portée utile (bande de 3 Mc/s), et de savoir quelle tolérance elle envisage pour le rapport de protection de 10 db, en vue de tenir compte du brouillage sur les voies adjacentes.

8. M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie) déclare que la puissance rayonnée variera nécessairement pour les différentes bandes selon les conditions d'exploitation. Le Groupe de propagation a présenté deux plans: l'un, fondé sur une puissance rayonnée de 1 kW, considérée nécessaire pour les ZLAMP, l'autre fondé sur une puissance rayonnée de 200 watts, considérée comme acceptable pour les subdivisions de zone. Cette conception est erronée. Dans certaines bandes (3 et 3,5 Mc/s dans les conditions de nuit), une puissance de 200 watts serait suffisante, non seulement pour les services régionaux et nationaux, mais aussi pour les ZLAMP. Par ailleurs, dans les bandes de 6 et 10 Mc/s, et dans les bandes supérieures, une puissance de 200 watts ne répondrait pas aux besoins régionaux si l'on tient compte des conditions de propagation de jour. En conséquence, la délégation soviétique préconise l'adoption d'une puissance rayonnée de 200 watts dans les bandes de 3 et 3,5 Mc/s, pour tous les services, y compris ceux des ZLAMP. Une puissance de 400 watts devrait être utilisée dans les bandes de 6 et 9 Mc/s, et une puissance de 1 kW pourrait être acceptable pour les fréquences supérieures.

9. L'espacement entre fréquences requis pour les émissions du type A1 est inférieur à celui requis pour les émissions du type A3, d'où naturellement une économie de fréquences. Pour le calcul des assignations multiples de fréquences, on peut supposer que chaque voie du type A3 fournirait deux voies du type A1.

10. Les tolérances de fréquence sur lesquelles on s'est fondé sont celles prévues par le Règlement des radiocommunications d'Atlantic City, à savoir: 0,02% pour les stations au sol, et jusqu'à 0,05% pour les stations d'aéronef (jusqu'en 1953). Il est certain que de nombreuses stations auront une plus grande stabilité.

11. Pour les bandes de 3 et 3,5 Mc/s, et pour les conditions de nuit, on a admis une portée utile de 500 km.

12. Mr. SEARLE (Nouvelle-Zélande) déclare que, dans le plan 1, on a adopté un rapport de protection de 15 db pour tenir compte du brouillage sur la même voie. Aucun chiffre n'a été adopté pour tenir compte des évanouissements ni du brouillage entre voies adjacentes. Cette façon de procéder lui avait alors paru justifiée, car, vu leur bande passante, les récepteurs d'aéronef communément employés ont une sélectivité suffisante pour assurer, sur la base des espacements adoptés par la Conférence, une certaine protection contre les brouillages entre les voies adjacentes. Il semble à présent que si l'on décide de passer aux émissions du type A1, avec une séparation entre fréquences inférieures, il sera nécessaire de tenir compte des brouillages entre les voies adjacentes. Il serait intéressant de savoir s'il est tenu compte, dans le rapport de protection de 10 db, du brouillage entre voies.

13. M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie) déclare que les émissions de classe A1 constituent le système le plus avantageux, car il n'exige qu'un rapport de protection plus faible, tant contre le brouillage entre voies que contre le brouillage sur voies adjacentes. Comme il n'y a entre le signal utile et le signal brouilleur qu'une différence de quelques centaines de cycles par seconde, il est parfaitement possible d'assurer une réception audible, même avec un rapport de protection légèrement négatif.

Le PRESIDENT s'excuse d'être obligé de quitter la séance. Il propose que les débats soient suspendus pendant quelques instants pour permettre d'assurer la présidence de la séance. Après une brève interruption, la séance est reprise à 16 h.00.

Président : M. LECOMTE (Belgique).

14. M. ROWLAND (Royaume-Uni) demande si c'est à dessein que, dans les paragraphes 1 et 2 du Document-Aér. No. 248, on a stipulé que seules les émissions de classe A1 devront être utilisées dans les ZLAMP.

15. A propos du paragraphe 5, il demande s'il est bien question qu'un plan A1 soit établi, et qu'une seule famille de fréquences soit réservée aux émissions météorologiques.

16. M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie) déclare que la plupart des vols effectués dans les ZLAMP sont des vols à longue distance. Lorsqu'un aéronef s'approche de son point de destination, il pénètre dans une région dans laquelle est exercé le contrôle du trafic aérien et il doit alors utiliser d'autres fréquences que celles attribuées aux ZLAMP. Sur ces fréquences de CTA, il peut être nécessaire d'utiliser des émissions du type A3 sur de courtes distances. La restriction dont il est fait mention aux paragraphes 1 et 2 ne s'applique donc qu'aux ZLAMP.

17. Si, au paragraphe 5, il est proposé de laisser aux services météorologiques l'usage d'une famille de fréquences du type A3, c'est que cette famille peut se diviser en deux familles A1. De façon générale, on pourrait, pour simplifier l'établissement d'un plan, admettre un intervalle entre fréquences comme si toutes les émissions devaient être de la classe A3, puisqu'il sera fréquemment nécessaire de recourir à de telles émissions. Lorsqu'il faudra employer des émissions de classe A1, on considérera que deux voies A1 remplacent une voie A3.

18. M. ROWLAND croit comprendre que la proposition soviétique est fondée sur les tolérances établies à Atlantic City. Un calcul approximatif montre que, dans la bande de 9 Mc/s par exemple, on aurait, avec une tolérance de 0,05%, un espacement de 9 kc/s. L'espacement prévu dans le plan élaboré par la Conférence est de l'ordre de 8,5 kc/s. On ne voit pas très bien comment on peut obtenir deux voies A1 au moyen de chaque voie A3, tout en maintenant l'espacement dans les limites fixées à Atlantic City.

19. M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie) déclare que, particulièrement dans les ZLAMP, les stations auront une plus grande stabilité. Ses observations sur les largeurs de bandes s'appliquent donc principalement aux ZLAMP, où l'on projette d'utiliser du matériel de haute stabilité.

20. Les stations météorologiques au sol auront certainement une stabilité suffisante pour qu'une voie A3 puisse correspondre à deux voies A1, ou même davantage.

21. Selon M. BETTS (Australie), il serait intéressant de connaître les raisons qui ont incité la Conférence du Caire à décider, comme elle l'a fait, d'astreindre les ZLAMP à se borner à l'utilisation d'émissions du type A1.

22. M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie) déclare qu'il fallait vraisemblablement en chercher la raison dans la grande pénurie de fréquences. Aux termes du Règlement des radiocommunications du Caire (paragraphe 150), les fréquences dans les bandes de 6, 8, 11, 12, 17 et 23 Mc/s étaient destinées à l'usage exclusif des services aéronautiques. Ces fréquences pouvaient être utilisées simultanément dans la partie européenne de l'URSS, en Afrique et en Amérique du Sud, ainsi que sur toutes les lignes aériennes intercontinentales. A l'intérieur des ZLAMP, les fréquences étaient assignées séparément à chaque ligne. Il ressort de ce qui précède que la Conférence du Caire a attribué les fréquences sur une base géographique et pour des distances considérablement inférieures à celles envisagées par la présente Conférence. Les distances de répétition étaient très faibles et il est fort possible que le niveau de brouillage eût été fort élevé. D'autres considérations ont pu être à l'origine de cette décision, entre autres les difficultés d'ordre linguistique, lesquelles n'ont pas cessé de constituer un sérieux problème.

23. M. FALGARONE (France) déclare qu'à l'époque de la Conférence du Caire, il existait une organisation, appelée la CINA, au sein de laquelle n'étaient pas représentés les pays de l'Amérique du Nord. A la demande de cette organisation, la Conférence du Caire avait interdit l'utilisation d'émissions du type A3 dans le service mobile aéronautique. C'était une décision qui n'impliquait pas qu'on eût à s'écarter de l'état de choses existant alors en Europe. Avant la Conférence du Caire, les assignations multiples étaient

presque inexistentes dans les bandes exclusives d'ondes décamétriques; les services aéronautiques utilisaient les ondes hectométriques. La Conférence du Caire conserva le système d'allocations exclusives dans ces bandes, mais cessa de le faire en ondes décamétriques. Mais les idées américaines finirent par prévaloir malgré l'opposition de la France à cette époque, et c'est ainsi que naquit la conception des attributions par lignes aériennes.

24. Les difficultés d'ordre linguistique constituent certes un facteur important. Néanmoins, la raison première de cette décision d'interdire la téléphonie dans les bandes aéronautiques, n'était pas d'accroître le nombre de fréquences disponibles. Dans la bande des ondes décamétriques, les fréquences attribuées au service aéronautique ne devaient pas faire l'objet d'assignations multiples; chaque fréquence ne devait être utilisée qu'une fois sur chaque ligne.

25. M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie) déclare qu'en fait la Conférence du Caire avait prévu des répétitions de fréquences sur de courtes distances. C'est ainsi que la bande de 6 Mc/s fut entièrement attribuée aux lignes aériennes intercontinentales et que l'utilisation de ces mêmes fréquences a été autorisée dans la partie européenne de l'URSS, en Afrique et en Amérique du Sud. Dans l'Union soviétique, tout au moins, ces fréquences furent utilisées en même temps qu'elles l'étaient sur les lignes aériennes intercontinentales.

26. M. BETTS (Australie) déclare que les raisons qui incitèrent la Conférence du Caire à astreindre les ZLAMP à la seule utilisation d'émissions du type A1 sont encore dans une certaine mesure valables aujourd'hui. Cependant, des progrès sensibles ont été apportés à la navigation aérienne depuis 1938; c'est ainsi que les aéronefs arrivent de nos jours à voler dans des conditions météorologiques bien pires qu'autrefois.

27. M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie) est persuadé que les raisons qui étaient apparues valables en 1938 le sont encore aujourd'hui. Les difficultés d'ordre linguistique existent toujours. Quant au problème de l'attribution des fréquences, il se pose avec une acuité encore plus grande. Maintenant, comme alors, les émissions du type A3 ne sont pas indispensables pour les vols à longue distance.

28. Comme il l'a déjà dit, il peut se faire que l'on ne dispose pas pour les courtes distances du temps suffisant pour réaliser une liaison du type A1. Lorsqu'un aéronef arrive à 100 ou 200 km de son point de destination, il passe naturellement des fréquences attribuées à la ZLAMP où il se trouve à la fréquence CTA appropriée et, le cas échéant utilise cette dernière pour une émission A3.

29. Si on lui demandait si l'adoption de la proposition soviétique nécessiterait une modification des séparations entre fréquences recommandées par la Commission 4, M. JOUK répèterait que, pour simplifier, les espacements prévus pour les émissions du type A3 pourraient être conservés, sous réserve que, lorsque cela serait nécessaire, chaque voie A3 soit subdivisée en deux voies A1.

30. M. BETTS (Australie) demande si la réception à bord des aéronefs jouirait d'une protection de 10 db. Les voies attribuées aux émissions A1 le seraient-elles pour des liaisons simplex ou pour des liaisons sur fréquences voisines? Et finalement, combien de temps faudrait-il pour mettre sur pied un nouveau plan conforme aux directives que contient la proposition?

31. M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie) dit que le degré de protection dépendra du type de communication dont il sera fait usage. Etant donné l'instabilité des émetteurs, il pourra y avoir quelques centaines de c/s de différence entre la fréquence de la station d'aéronef et celle de la station au sol, ce qui autorisera une réception auditive satisfaisante avec un rapport de protection très faible.

32. C'est aux compagnies d'exploitation intéressées à décider si les liaisons seront des liaisons simplex sur la mêmes fréquence ou sur des fréquences voisines, à l'intérieur de la même voie. Si elles préfèrent cette solution, il sera possible de leur donner satisfaction, même à l'intérieur d'une même voie A1. D'autre part, avec un matériel de haute stabilité, la même fréquence peut être employée pour une exploitation en simplex, aussi bien sur la station d'aéronef que sur la station au sol. Si le groupe de travail comprend un nombre suffisant de membres il faudra environ deux semaines pour établir un nouveau projet de plan fondé sur la proposition soviétique.

33. M. LAYZELL (IATA), aperçoit difficilement l'intérêt qu'il y a à attribuer des fréquences sur la base d'émissions du type A1, si les compagnies aériennes doivent tabler sur des liaisons sur fréquences voisines. Les émetteurs possèdent un décalage de fréquence bien déterminé. L'expérience de la Commission préparatoire prouve que la largeur de bande fixée pour les émissions du type A3 est tout juste suffisante pour celles du type A1 utilisant le système à deux fréquences voisines.

34. M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie) tient à répéter que les attributions à effectuer conviennent à n'importe quel type d'émission, en simplex ou sur fréquences voisines. En pratique, comme il l'a fait remarquer, s'il y a une différence de fréquence de 1 à 2 kc/s ou même de quelques centaines de c/s, cela peut être considéré comme une émission "sur fréquences voisines", dans une même voie A1. Si la stabilité du matériel employé était suffisante, des fréquences absolument identiques pourraient être utilisées par les stations au sol et par les stations d'aéronef, ce qui rendrait possible une exploitation simplex. Mais, comme, en fait, il y aura une différence de fréquence cela équivaudra à une exploitation sur fréquences voisines.

La séance est levée à 17 h. 15.

Les Présidents :

Arthur L. LEBEL
R. LECOMTE

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document N° 292-F
15 septembre 1948

PROCES-VERBAL DE LA DOUZIEME SEANCE PLENIERE

tenue en la Maison des Congrès, à Genève,

le mardi 7 septembre 1948, à 9 heures.

Président : M. R. LECOMTE (Belgique)

PROPOSITION DE LA DELEGATION SOVIETIQUE TENDANT A MODIFIER LES PRINCIPES QUI SONT A LA BASE DU PROJET DE PLAN D'ATTRIBUTION DES FREQUENCES AU SERVICE R. (Document Aér.N° 248).

1. M. Souto CRUZ (Portugal) déclare que la délégation portugaise a procédé à un examen attentif de tous les arguments exposés dans le document Aér.248 estimant qu'il serait peu indiqué d'écarter une proposition soumise en toute bonne foi et qui pourrait constituer une solution à la situation difficile actuelle.

2. La délégation portugaise a étudié la question de l'attribution des fréquences, en observant les conditions posées au paragraphe 3 du document Aér. 248, en supposant réalisés : des conditions de nuit, des puissances rayonnées de 1 kW et de 200 W, un rapport de protection de 10 db, un degré de bruit égal à 3 et des émissions du type A3.

3. Pour une puissance rayonnée de 1 kW, la distance de répétition est de 2.800 km. Dans le Plan 1, et toutes choses égales d'ailleurs, elle est de 4.000 km., ce qui signifie qu'une économie de 1.200 km. a été réalisée.

4. La délégation portugaise a ensuite essayé de procéder à une attribution de fréquences aux zones et aux subdivisions de zones. Les possibilités d'assignations multiples entre les zones 1, 2 et 3 et les subdivisions respectives se sont révélées les mêmes, pour une puissance rayonnée de 200 watts, qu'on utilise les distances de répétition valables pour un rapport de protection de 15 ou de 10 db. Il semble difficile, au premier abord, de comprendre pourquoi une réduction de 1.200 km. de la distance de répétition n'a produit aucun effet pratique; la principale raison en est que les subdivisions des zones 1 et 2 ont une configuration telle qu'une réduction, même de cet ordre, ne peut procurer de plus grandes possibilités de répétition. Les tableaux et les diagrammes voulus sont à la disposition des délégations qui désireraient pousser plus loin l'étude de cette question.

5. La délégation portugaise a ensuite étudié la question de l'attribution de fréquences à chacun des pays de la région L, individuellement. Même en utilisant la bande de 3 Mc/s dans les conditions de nuit, avec une puissance de 200 watts et un rapport de protection de 10 db, une fréquence attribuée à un pays de l'Europe centrale - France, Italie, Yougoslavie ou Pologne -

ne pourrait être répétée nulle part ailleurs en Europe, ni même dans les subdivisions de zone 2A et 2C. Il en serait de même pour une attribution effectuée sur la base d'un rapport de protection de 15 db.

6. Ceci signifie que, pour les fréquences comprises dans les bandes de 3 et de 3,5 Mc/s, il est moins économique de procéder à des attributions par pays qu'à des attributions par subdivisions de zone. Même dans ce cas, une réduction du rapport de protection serait sans effet pratique.

7. La meilleure méthode consiste incontestablement à effectuer les assignations de fréquences par stations. Les possibilités d'assignations multiples s'accroissent alors de manière très sensible, non seulement dans le cas d'attributions effectuées pour un rapport de protection de 10 db, mais également pour un rapport de protection de 15 db. Toutefois, comme chacun sait, on dispose de renseignements insuffisants pour pouvoir procéder à des assignations à des stations individuelles.

8. La délégation portugaise s'est également livrée, à titre d'essai, à une étude basée sur les émissions du type A1, afin de se rendre compte s'il serait possible de satisfaire les besoins des services régionaux et nationaux des zones 1 et 2. A cet effet, elle a utilisé les critères suggérés par la délégation soviétique, à savoir : une voie A3 égale à deux voies A1, une portée utile de 500 km. (la même que pour les émissions du type A3) et une portée de brouillage calculée pour un rapport de protection de 15 db.

9. Comme les conditions d'utilisation des bandes de 3 et 3,5 Mc/s offrent beaucoup d'analogie et comme, d'autre part, les plans d'attribution présentés par le Groupe de propagation ne permettaient pas de satisfaire les besoins dans aucune de ces deux bandes, on a décidé de considérer ces deux bandes ensemble.

10. Dans la zone 1 et ses subdivisions, les voies demandées dans ces deux bandes sont au nombre de 61. Or, le nombre des voies A1 disponibles dans le Plan 1 pour cette zone et ses subdivisions, (puissance rayonnée : 200 watts, rapport de protection : 15 db) est de 26. Ce chiffre est donc inférieur de 35 unités au nombre des voies demandées.

11. En limitant les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP) à l'utilisation d'émissions du type A1, sans augmenter par ailleurs le nombre des voies demandées, on pourrait obtenir 14 voies A1 supplémentaires (soit 8 voies dans la bande de 3 Mc/s et 6 voies dans la bande de 3,5 Mc/s). Bien que d'autres zones, en particulier la subdivision de zone 5A, accusent une pénurie de fréquences, il n'a pas été tenu compte de ce fait et la totalité des voies ci-dessus a été attribuée à la zone 1.

12. D'où il résulte, qu'en dépit des quelques voies supplémentaires qu'on pourrait rendre, sur cette base, disponibles au profit de la zone 1, le total des voies disponibles pour cette zone resterait inférieur de 21 unités au nombre des voies demandées.

13. Ces calculs ne sont, naturellement, qu'approximatifs, mais ils reposent sur un choix de critères nettement favorables.

La portée utile pour des émissions du type A3, dans la bande de 3 Mc/S, dans des conditions de nuit et pour un degré de bruit égal à 3, est de 500 km. (Document Aér. N° 211). La portée utile d'une émission du type A1, dans les mêmes conditions, est de 3200 km. (cf. chiffre 9 du document Aér. N° 131).

Cette valeur est encore trop optimiste, 5 µv/m ayant été choisi comme le minimum d'intensité de champ. De plus, si la puissance de crête est égale ou supérieure à 50 watts, la portée utile pour 50 watts dépasse 4.000 km. et ne se trouve réduite que par le niveau de bruit à la station réceptrice.

14. Si l'on adopte 3.200 km. comme portée utile des émissions du type A1 dans les zones 1 et 2, la portée de brouillage correspondante, pour un rapport de protection de 2 db, est de 3.500 km. (cf. chiffre 5 du document Aér. N° 5). D'où il résulte que la distance de répétition, pour les émissions du type A3 (rapport de protection : 15 db) serait de 4.000 km. et, pour les émissions du type A1 (2 db), de 6.700 km.

15. La délégation portugaise considère donc que, bien que les mesures proposées dans le document Aér. N° 248 soient éventuellement susceptibles de faciliter légèrement la satisfaction des demandes nationales dans les bandes de 3 et de 3,5 Mc/s, elles ne sauraient permettre de satisfaire de façon appréciable les demandes régionales et nationales.

16. Avec cette légère amélioration pour seul résultat, on rendrait plus difficile la situation dans les ZLAMP, d'une part, à cause du nombre restreint des voies restant disponibles et, d'autre part, à cause de l'impossibilité où l'on serait de mettre en oeuvre la radiotéléphonie, la radiotélégraphie sur deux fréquences voisines de la même voie, ou tout autre procédé.

17. Il semble peu judicieux de reprendre pour le moment les travaux de la Conférence depuis leur base, alors que les chances d'aboutir à des résultats acceptables sont si minimes.

18. La délégation portugaise est convaincue que la seule solution consiste à adopter la proposition brésilienne, conjointement avec les recommandations figurant dans les documents Aér. Nos. 200 et 228.

19. M. WHITE (Etats-Unis) déclare que la télégraphie manuelle a été inventée avant que Marconi eût découvert un moyen pratique d'utiliser les ondes radioélectriques pour la transmission de la pensée. Il se peut que la télégraphie manuelle ait constitué, il y a plus de cinquante ans, le moyen le plus sûr et le plus rapide de transmission de la pensée; on ne saurait toutefois imaginer que la présente Conférence adopte un système d'attribution de fréquences qui contraindrait l'aviation - c'est à dire le plus moderne des moyens de transports - à utiliser un système aussi désuet. Il serait inconcevable que cette Conférence refuse à l'aviation la possibilité de profiter des avantages offerts par la technique moderne.

20. M. White reconnaît que, pour bien des raisons, la télégraphie manuelle doit encore être souvent utilisée à bord des aéronefs. Mais on utilise aussi communément des moyens de communication à grand rendement. Dans les plans élaborés par la présente Conférence, il en est tenu compte. La télégraphie manuelle peut être employée, et elle le sera, sur les voies qui lui auront été allouées. Mais certaines voies ont été allouées de manière à permettre aussi et à tout moment l'utilisation de systèmes à grand rendement.

21. La délégation américaine ne cessera de s'opposer à tout plan qui ne correspondrait pas aux réalités actuelles et qui n'offrirait pas en même temps de possibilités pour des communications de grand rendement. Or, le plan qui figure dans le document Aér. N° 248 ne répond pas à ces considérations.

22. M. ROWLAND (Royaume-Uni) déclare que la Conférence a établi un principe important, à savoir que le plan qu'elle présentera devra assurer aux administrations la plus grande latitude quant au choix du système le mieux approprié aux nécessités de l'exploitation (Document Aér. 192, paragraphe 1).

23. On a depuis longtemps utilisé en Europe, ainsi qu'à l'extrémité est de la ligne aérienne de l'Atlantique nord, le système A1 simplex sur voies adjacentes. Des projets ont été élaborés en vue d'appliquer ce système aux lignes pénétrant en Europe. Ce système exige un espacement de voies deux fois supérieur à celui qui est requis pour le système A1 simplex, et il nécessite un décalage de 2.000 à 3.000 c/s de chaque côté de la fréquence utilisée pour la liaison air-au-sol. C'est le seul système qui permette de faire face aux charges adoptées par la Conférence, et c'est le seul qui permettra de faire face aux charges beaucoup plus considérables qu'il faut envisager pour l'avenir. C'est le seul système qui permette à des stations adjacentes d'utiliser des fréquences identiques. En conséquence, si ce système doit être maintenu dans quelque plan A1 que ce soit, ledit plan devra prévoir des espacements de voie suffisants. Actuellement, deux fréquences A1 sont utilisées en Europe pour chaque liaison A1 simplex sur voies adjacentes.

24. L' IATA s'est nettement prononcé en faveur de ce système. Le point de vue des exploitations des lignes aériennes mérite de faire l'objet d'un examen attentif. Ce dont on a besoin, c'est de pouvoir passer sans heurts de l'utilisation du système A1 à celle de moyens de communication à grand rendement.

25. De plus, les délégations ici présentes ont eu constamment en vue l'établissement d'un plan conçu de manière à permettre de passer sans heurts du système A1 aux moyens de communication à grand rendement. Accepter les propositions de l'URSS serait restreindre le développement des communications aéronautiques pendant toute la durée d'application du plan d'Atlantic City, et entraver ainsi sérieusement les progrès et l'usage de systèmes susceptibles d'assurer aux communications la rapidité qu'exige l'accroissement des besoins des divers services. M. Rowland estime qu'appliquer des

mesures aussi rétrogrades lors de la toute première tentative d'élaboration d'un plan mondial des fréquences serait faire un pas en arrière et que, d'ailleurs, on ne devrait pas les étudier avant d'avoir acquis l'entière certitude qu'une mesure aussi malencontreuse est justifiée; jusqu'à présent, la démonstration de cette justification n'a certainement pas été faite. Il pense pouvoir affirmer que certaines régions de l'O.A.C.I. ont déjà déclaré les besoins se rapportant aux émissions du type A3, et que certaines autres utiliseraient déjà, du moins en partie, la radiotéléphonie. Il demande au Col. Greven si cela est bien exact.

26. M. GREVEN (OACI) déclare que des plans sont en cours d'élaboration, à l'OACI, en vue de l'utilisation d'émissions du type A3 dans les ZLAMP. C'est ainsi qu'il vient d'apprendre que les 8 familles de fréquences de la zone du Pacifique nord de l'OACI seront utilisées pour des émissions du type A3.

27. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande) signale que ses calculs confirment les déclarations du délégué du Portugal. Il a été surpris d'entendre la délégation soviétique déclarer qu'un transfert du type A3 au type A1 n'entraînerait pas de modification sensible dans les puissances utilisées. Pour un émetteur d'une puissance donnée, il y a deux avantages à passer du type A3 au type A1; en effet :

a) pour une portée de service donnée, un signal A1 devient plus intelligible.

b) à intelligibilité égale, le type A1 autorise une portée utile plus étendue que le type A3.

28. Il saute aux yeux qu'un accroissement de la portée de service entraînerait pour une même puissance d'émission une augmentation de la portée de brouillage. Il en résulterait une diminution des possibilités de répétition, du moins d'après les données dont on dispose quant à la propagation, et il n'y a aucune raison de mettre en doute l'exactitude de celles-ci. Si on diminue les rapports de protection, les distances de protection pourront être légèrement réduites, mais cette mesure n'offre guère d'avantages, vu la forme particulière des zones.

29. Selon la proposition soviétique, une réduction du rappport de protection de 15 db à 10 db pourrait être acceptée pour déterminer les possibilités de répétition dans les conditions de nuit. Même dans le cas où cette réduction serait acceptée pour les conditions de jour (pour la bande de 10 Mc/s et une puissance rayonnée de 1 kW), la portée de brouillage, soit 5.500 km., ne changerait pas. Il n'y aurait par conséquent aucun avantage à diminuer pour cette bande le rapport de protection et à utiliser le type A1 au lieu du type A3.

30. L'avantage le plus important qui résulterait de cette modification serait une diminution des demandes dans les bandes de fréquences les plus élevées.

31. Or, les demandes les plus considérables concernent précisément les fréquences plus basses. Il semble à première vue que la proposition soviétique offrirait de plus grandes possibilités de satisfaire les demandes, mais un examen plus approfondi dissipe cette impression. De plus, du point de vue de l'exploitation, la méthode consistant à diminuer la largeur de bande des émissions présenterait de grands dangers.

32. La délégation néo-zélandaise estime qu'il est indispensable de donner aux experts aéronautiques l'occasion de coordonner leurs demandes et, si possible, de mettre à exécution le plan que la Conférence a établi.

33. M. FALGARONE (France) estime que la méthode consistant à affecter uniquement les émissions A1 aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales n'est pas suffisante par elle-même. Depuis le début de la Conférence, la délégation française a préconisé l'utilisation du type A1, mais elle l'a fait pour des raisons différentes de celles que mentionne le document Aér. N° 248.

34. En fait, l'OACI n'a pas étudié les différentes méthodes d'après lesquelles les émissions A1 pourraient être utilisées sur les lignes aériennes mondiales principales. Cette question est encore en cours d'examen et les observations faites dans le but de démontrer que les émissions A1 n'offrent aucun avantage technique demandent à être précisées. La délégation française a toujours soutenu que l'utilisation d'ondes A1 permettrait aux opérateurs de communiquer sur de longues distances et simplierait l'organisation des opérations de détresse et de secours. Ces idées figurent au document Aér. N° 30 (proposition française pour l'affectation au service mobile aéronautique R de bandes exclusives entre 3 et 25 Mc/s). Jusqu'à ce jour, la Conférence a étudié des principes techniques et non des principes d'exploitation. Ces derniers intéressent les experts aéronautiques tout autant que les experts de télécommunications et doivent servir de base à toute discussion que pourrait entreprendre à ce sujet la Conférence.

35. C'est pourquoi la délégation française a affirmé sa conviction que la Conférence avait été convoquée prématurément. Les pays intéressés aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales auraient dû se rencontrer d'abord avec les institutions spécialisées compétentes pour examiner ce problème du point de vue de l'exploitation. Ce n'est que lorsqu'un accord aurait été réalisé que le plan d'allocation aurait pu s'appuyer sur des principes valables pour un système quelconque. Si une discussion approfondie démontre que le type A1 paraît préférable au type A3 ou aux moyens de communication à rendement élevé, le document Aér. 248 devra être examiné à une date ultérieure. On ne peut cependant le rejeter purement et simplement.

36. Il serait insensé de repousser à priori l'utilisation des émissions A1. Il n'a pas encore été démontré que les procédés à rendement élevé présentent des avantages pour les communications à longue distance. La plupart des messages transmis par les aéronefs sont courts et ne comportent guère plus de 10 groupes. Il est douteux que le temps nécessaire pour la transmission de messages de ce genre au moyen d'appareils à rendement élevé

soit diminué de façon appréciable. Il est vraisemblable que le gain de temps réalisé dans la transmission de messages radiotéléphoniques sera plus qu'absorbé par le temps nécessaire pour établir le contact.

Il en résulte que, bien que la délégation française soit loin de s'opposer à l'emploi dans le futur d'appareils à rendement élevé, elle ne considère pas que cette méthode permette d'économiser un temps appréciable dans la transmission de messages.

37. L'insuffisance du nombre des fréquences a provoqué une diminution des normes. La délégation des Etats-Unis a déclaré qu'avec les normes moins rigoureuses qui ont été adoptées, les communications à rendement élevé ne présenteraient plus aucun avantage. Il serait tout à fait illogique d'adopter un plan qui est, dès le principe, condamné par les critères mêmes ayant servi à l'établir. Il serait plus conforme à la réalité que la Conférence étudie un plan sur des méthodes déjà utilisées dans presque toutes les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales.

38. Le document Aér. N° 248 devrait être étudié et soumis à l'examen d'autres organisations.

39. M. ADAM (IATA) indique que le rapport final du groupe chargé de l'étude des besoins démontre qu'il n'a pas encore été possible d'évaluer de façon exacte les besoins de toutes les catégories du service mobile aéronautique R. Ces besoins n'étant pas connus de façon exacte, on ne saurait prétendre que la Conférence n'est pas en mesure d'y faire face en observant les critères déjà adoptés, ou moyennant une légère modification de ces critères.

40. Les intérêts représentés par la vie humaine et les biens matériels ne doivent pas être perdus de vue et il serait très regrettable que la Conférence consente de nouveaux abaissements de normes, avant d'avoir dûment étudié et coordonné les besoins de toutes les catégories des services aéronautiques.

41. L'utilisation de la classe A3 a déjà pris une certaine extension et il se pourrait que les progrès de la technique favorisent le développement des moyens de communication à rendement élevé. Chercher à empêcher leur utilisation sur une plus grande échelle ou leur développement serait faire un pas en arrière.

42. L'industrie aéronautique se développe rapidement. Il est indispensable que le plan d'attribution élaboré par la Conférence puisse s'appliquer dans l'avenir avec une grande souplesse afin de permettre à l'industrie d'exploiter au maximum les progrès techniques de notre époque.

43. En outre, un grand nombre des exploitants des lignes aériennes internationales les plus importantes ont déclaré qu'en radiotélégraphie, se manifeste le besoin d'employer le système A1 simplex sur fréquences adjacentes, lequel est déjà en usage dans de nombreuses zones.

D'une façon générale, l'emploi de ce système conduit à adopter des largeurs de voie sensiblement du même ordre que celles actuellement prévues pour les systèmes à grand rendement.

44. A la lumière de ce qui a déjà été dit, l'établissement de voies radiotéléphoniques comportant un rapport de protection de nuit de 10 db, apparaît complètement irréalisable, à tout le moins pour ce qui concerne les fréquences les plus basses.

45. Aucun plan conforme aux normes proposées dans le document Aér. 248, ne permettrait donc généralement pas de faire face aux besoins des exploitants des lignes aériennes mondiales.

46. M. GREVEN (OACI) déclare alors ce qui suit :

" Monsieur le Président, vous voudrez bien me permettre d'exprimer mon opinion à l'égard de la proposition contenue dans le document 248, en tant que celle-ci intéresse l'aviation civile internationale.

" J'ai étudié cette proposition et écouté attentivement les explications données à son sujet par la délégation soviétique.

47. " Tout d'abord, je pense que cette proposition tend à réduire à néant l'une des exigences les plus vitales de l'aviation internationale, à savoir la souplesse d'un plan relatif aux besoins de l'exploitation aéronautique. Je suis d'avis que si la Conférence décidait d'accepter les principes proposés au document 248, cette souplesse essentielle ne pourrait être assurée.

48. " Les restrictions qu'impliquent les points 1 et 2 de la proposition soviétique sont incompatibles avec l'état de fait actuel et ne reflètent pas les conceptions de la majorité des nations qu'intéressent l'utilisation et l'exploitation des lignes aériennes mondiales principales. Je voudrais signaler que, lors des deux dernières réunions de l'O.A.C.I., consacrées à la navigation aérienne dans les zones de l'Atlantique nord et du Pacifique nord, les nations intéressées ont recommandé que sur ces lignes, on utilise des émissions du type A3 aussitôt que les fréquences appropriées pourront venir remplacer les voies A1 actuelles. D'une façon générale, l'hémisphère ouest utilise depuis quelque temps les émissions A3 pour les services des lignes aériennes et continuera sans doute à le faire.

49. " Je suis tout à fait d'accord avec la délégation soviétique sur le point 3 de sa proposition, suggérant dans sa dernière phrase que les rapports de protection soient les mêmes pour des catégories semblables de services aériens utilisant le même type d'émission. Quoi qu'il en soit, un contrôle satisfaisant du trafic aérien dépend de communications sûres et exemptes de toute interférence. Je ne crois pas qu'en procédant à la réduction des rapports de protection pour satisfaire ces demandes qui n'ont pas été examinées en détail, on puisse assurer la sécurité requise.

50. " En ce qui concerne le point 4 du document 248, la décision relative à l'utilisation pratique des fréquences destinées aux lignes aériennes mondiales principales ne peut intervenir qu'à la suite de recherches approfondies de la part des pays qu'intéressent ces lignes et auxquels incombe la responsabilité des aéronefs qui les empruntent.

" Si l'on tient compte de la répétition des fréquences sur le globe et d'un horaire fixé à l'avance pour l'emploi des fréquences qu'exigent les émissions météorologiques, le point 5 de la proposition de l'URSS n'est pas susceptible de répondre aux besoins des services actuellement existants ou qu'on se propose de créer.

51. " Pour terminer, je m'excuse, Monsieur le Président, de m'être ainsi étendu sur ces commentaires. Cependant, j'estime que cette proposition soulève des problèmes d'importance vitale, mais que les solutions qu'elle préconise ne répondent pas aux besoins de l'aviation internationale. Je crois, en outre, que cette proposition tend à réduire à néant la résolution adoptée par la Commission 6, laquelle recommande d'ajourner cette Conférence dans le dessein d'obtenir les renseignements détaillés qu'exige un plan définitif et coordonné d'allocation de fréquences".

52. M. BETTS (Australie) déclare que le paragraphe 1 des considérations prête à confusion. Il a été démontré qu'il était impossible de satisfaire à la fois les besoins d'ensemble des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales tels qu'ils ont été définis par la Conférence après une étude approfondie de la plupart des facteurs et les besoins déclarés des services régionaux et nationaux dont la coordination n'a pas été effectuée au même degré.

53. Le délégué de l'Australie ne peut davantage approuver l'alinéa 2 des considérations. Les motifs invoqués pour restreindre les émissions à la classe A1 peuvent avoir été pertinents en 1938, mais ils ne sont plus valables aujourd'hui. D'après son expérience pratique de l'aviation, M. Betts pense qu'à cette époque, une telle restriction impliquerait peu ou pas de difficultés; on aurait peut-être même pu se passer des émissions A3. Depuis ce moment cependant, le trafic aérien a augmenté dans des proportions considérables et un système de contrôle efficace du trafic aérien a dû être institué.

54. Pour ce qui concerne la difficulté de langage, des dispositions ont été prises dans les règles de l'OACI, prévoyant que, s'il le faut, les lignes aériennes embaucheront du personnel destiné à faire face à cette difficulté.

55. Dans le paragraphe 3 des considérants, il est dit que l'emploi d'émissions A3 sur les lignes aériennes mondiales pour de longues distances, n'est pas absolument nécessaire. M. Betts serait disposé à l'admettre. Mais l'expression "longue distance" gagnerait à être exprimée en durée. Par exemple, un trajet exigeant plus de deux heures de vol comptées à partir du point de départ ou du point de destination pourraient être considérées comme longue distance. Il est également évident que ceci peut varier largement d'un aéronef à l'autre.

56. A l'origine, la délégation australienne avait estimé que le plan devrait prévoir pour la zone du Pacifique sud, des émissions A1 au-dessus de 8 Mc/s et des émissions A3 au-dessous de 8 Mc/s en vue de faire face aux demandes pouvant se présenter au cours des cinq prochaines années.

57. L'application de l'alinéa 1 des propositions aurait pour effet de paralyser l'aviation internationale. Il ne prévoit aucune disposition pour un développement ultérieur et lie les mains aux exploitatants des lignes aériennes.

58. Pour ce qui concerne l'alinéa 2, la délégation soviétique estime que deux semaines supplémentaires seraient nécessaires pour procéder à la revision du plan des lignes aériennes mondiales principales. Cela ne changerait rien au résultat. La Conférence ne sait pas encore à quel point elle doit s'arrêter dans la réduction des normes et, au cas où un autre plan devrait être élaboré, il vaudrait beaucoup mieux attendre le moment où les besoins minima absolus seront connus.

59. Adopter l'alinéa 3 de la proposition soviétique équivaudrait à jeter les bases d'un système de communications inefficace. L'orateur ne voit pas comment des liaisons A1 simplex sur voies adjacentes pourraient, comme cela est suggéré, fonctionner sur des bandes de largeur égale à la moitié de la normale. Lui-même pense que les largeurs de bandes totales seraient nécessaires et il est d'accord avec le représentant de l'IATA pour admettre qu'une charge de trafic de 10 aéronefs par heure n'est acceptable que si l'on utilise la liaison A1 simplex sur voies adjacentes. L'adoption de cette proposition impliquerait donc la nécessité de réexaminer les facteurs de charge et le résultat le plus probable de cet examen serait un accroissement de l'espace nécessaire pour donner satisfaction aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales. On peut d'ailleurs faire remarquer à ce sujet qu'un rapport de protection de 10 db correspond à un brouillage dans les conditions de nuit de quelque 3 db au-dessus du signal de l'aéronef désiré. Ceci mis à part, la délégation australienne reconnaît que le rapport de protection devrait être le même pour toutes les catégories de service R, ainsi que le prévoit la dernière phrase de cet alinéa.

60. L'alinéa 4 des propositions n'est pas conforme à ce qui a été déclaré par le représentant de l'IATA. La délégation australienne ne prétend pas être au courant de tous les besoins en Europe et elle hésite, par conséquent, à se mettre en opposition avec le représentant de l'IATA dans une question de pareille importance.

61. Pour l'alinéa 5 des propositions, M. Betts se demande si la décision prise récemment par la Commission 6, consistant à réserver deux familles pour les besoins des services météorologiques est suffisant. La communication aux aéronefs en vol des renseignements relatifs aux conditions atmosphériques devient chaque jour plus importante. Cette question devrait être examinée en premier lieu par l'OACI qui est l'autorité compétente à ce point de vue.

Pour toutes ces raisons, la délégation australienne se déclare opposée à la proposition soviétique.

62. M. LAYZELL (IATA) déclare que les représentants de son organisation ont signalé à maintes reprises qu'il ne serait pas pratique d'envisager un facteur de charge de 10 à 12 aéronefs par heure et par fréquence pour

les émissions A1 simplex. En adoptant le facteur de charge, on a prévu l'emploi du système A1 simplex sur voies adjacentes.

63. M. LURASCHI (Argentine) estime que le rapport de protection ne devrait pas être réduit davantage, ni d'autres mesures prises qui tendraient à restreindre l'emploi de moyens de communication à rendement élevé.

64. M. OOMEN (Pays-Bas) dit que l'expérience a démontré que l'aviation devrait être libérée de toute entrave. Un examen superficiel pourrait faire croire qu'une allocation de fréquences conforme aux termes du document Aér. 248 serait plus économique, mais il n'en est pas ainsi dans la réalité. L'orateur se prononce contre la proposition soviétique.

65. M. ARCIUCH (Pologne) dit que la tâche de la Conférence consiste à sauvegarder la vie humaine autant que possible en mettant à profit les progrès réalisés dans les radiocommunications. Il ne s'agit pas seulement de dresser des plans pour le présent, mais également pour les cinq années à venir. Néanmoins, on ne peut prendre pour base que l'état actuel de la technique radioélectrique.

66. Sans vouloir faire état d'une grande expérience des lignes aériennes mondiales principales, l'orateur considère que, d'une façon générale, les émissions A1 y sont le plus communément employées. Il n'est guère probable que les émissions A3 soient d'un usage courant avant 1955. Leur adoption exigerait l'emploi d'émetteurs à haute stabilité; ce serait une opération très compliquée et très onéreuse. De plus, le rendement des émissions A3 (10 aéronefs par heure et par fréquence) n'est pas très élevé en comparaison des émissions A1, et il y a lieu de tenir compte du fait qu'une voie A3 exige au moins autant d'espace, sinon plus, que deux voies A1.

67. L'orateur admet que sur les courtes distances - comme sur les lignes régionales ou nationales - le pilote peut être en même temps opérateur radio. Dans ce cas, les émissions A3 sont économiques. Mais sur les lignes à longue distance, tout aéronef doit avoir à bord un ou même deux opérateurs spécialisés.

68. L'exploitation radiotélégraphique permet l'emploi du code international "Q". Elle exige un rapport signal/bruit moins élevé, une intensité de champ plus faible pour une réception satisfaisante et un rapport de protection plus réduit, ce qui autorise de plus grandes possibilités de répétition de fréquences.

69. Les demandes dépassent de beaucoup le nombre des fréquences disponibles. La délégation polonaise considère que dans tous les cas, l'emploi d'émissions A1 donnera satisfaction aux services aéronautiques, dans une beaucoup plus large mesure que celui d'émissions A3.

70. Il faut encore tenir compte d'un autre facteur : les destructions causées par la guerre, particulièrement en Europe, qui rendront plus difficile, pour certains pays, de passer de A1 à A3. De plus, avec les émissions A1, les difficultés linguistiques n'existent pas.

71. La proposition soviétique est raisonnable et on devrait, dès maintenant, la rendre applicable. On a dit qu'elle venait trop tard. Or, elle a été présentée il y a déjà quelque temps, mais elle n'a pas été prise en considération. Si elle avait été admise comme variante du plan 1 (documents Aér. Nos. 239, 249, 250 et 265), la Conférence ne se trouverait pas dans la situation où elle se trouve maintenant.

72. M. BARAJAS (Mexique) dit qu'il n'est pas absolument exact de dire que la téléphonie est d'emploi général. Au Mexique, les deux systèmes sont nécessaires. Dans certains cas, les parasites atmosphériques sont tellement intenses qu'il est nécessaire de passer en A1 pour obtenir une réception acceptable.

73. Il est évident que l'adoption d'émissions A1 augmenterait le nombre de fréquences disponibles. Mais il est douteux que le plan puisse être mis sur pied en deux semaines, comme le prévoient les calculs de la délégation soviétique. D'après l'expérience de l'orateur, un travail très important sera nécessaire. C'est ainsi que des courbes de propagation devront être tracées à nouveau. Cependant, ce n'est pas un argument concluant. Il est exact que la prolongation de la Conférence sera très onéreuse pour les administrations, mais la tâche primordiale de la Conférence demeure, après tout, l'élaboration d'un plan d'allocation.

74. M. Barajas serait disposé à admettre la proposition soviétique s'il était sûr que des renseignements suffisamment précis puissent être obtenus au sujet des besoins régionaux et nationaux. Il est malheureusement certain que ces renseignements ne pourront pas être obtenus et cela constitue à ses yeux un argument décisif en faveur de l'ajournement immédiat de la Conférence. La délégation mexicaine a, d'ailleurs, fait une proposition dans ce sens il y a environ deux mois.

75. La délégation mexicaine ne serait pas opposée en principe à l'emploi d'émissions A1 pour les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales, s'il en résultait une augmentation du nombre des fréquences disponibles pour les services régionaux et nationaux. C'est la structure de ces zones qui est cause de difficultés pour les zones et leurs subdivisions.

L'orateur suggère que le document Aér. N° 248 soit transmis pour examen aux administrations ou aux conférences régionales avec une recommandation demandant qu'il ne soit étudié que sous l'angle des problèmes relatifs aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales.

76. M. MITROVIC (Yougoslavie) dit que presque toutes les délégations se sont déclarées en faveur de la radiotéléphonie; le principal argument a été que la séparation correspondante entre fréquences permettra d'employer des moyens de communication à grand rendement. Cependant le représentant de l'OACI a lui-même déclaré que la radiotéléphonie n'était que faiblement utilisée sur les lignes aériennes mondiales principales.

77. L'emploi de radiotéléphonie n'est donc pas en fait universel, alors que le plan soumis implique sa supériorité sur la radiotélégraphie. Les tentatives destinées à prouver cette supériorité n'ont jamais été très convaincantes.

78. Pour démontrer cette supériorité, on a prétendu que le rendement de la radiotéléphonie est plus élevé; or les décisions de la Conférence prouvent le contraire.

La Commission 4 a adopté le nombre de 10 aéronefs par fréquence et par heure comme facteur de charge en radiotélégraphie simplex. Pour la radiotéléphonie, la Commission 6 a choisi le même nombre. Cette égalité prouve, d'après l'orateur, que les deux procédés ont le même rendement, et que la supériorité de la radiotéléphonie est illusoire. En Europe, la plupart des compagnies de navigation aérienne préfèrent les liaisons A1 simplex sur voies adjacentes.

79. La radiotéléphonie peut parfois présenter un certain intérêt, comme dans le cas du contrôle d'approche; néanmoins dans de nombreux pays il s'effectue toujours en radiotélégraphie.

80. Les difficultés de langue constituent un argument de poids en faveur de la radiotélégraphie dans le service international, et rien de ce qui a pu être dit n'a infirmé ceci.

81. On a tenté de justifier l'emploi des émissions A3 en prétendant qu'il serait possible par la suite d'utiliser des émissions A4. Il paraît exagéré à l'orateur que, sous prétexte de faire face à de vagues éventualités, on oblige les services régionaux et nationaux à se contenter de voir leurs besoins satisfaits dans la proportion de 10%. Ainsi qu'il l'a souvent déclaré, les deux buts poursuivis sont incompatibles avec une portion du spectre qui ne satisfait pas les besoins actuels : aucun plan ne serait assez souple pour assurer dans l'avenir l'introduction de quelque autre système et pour, en même temps, répondre aux besoins réels et pressants des services régionaux et nationaux dont les besoins se sont accrus du fait de la guerre.

82. Il est évident qu'aucun plan acceptable ne peut être établi en s'appuyant sur les principes dont la Commission 6 a fait usage. La Conférence voudrait à présent différer sa décision, mais elle s'efforce de conserver intacts des principes techniques qui sont la cause même de son échec dans l'établissement d'un plan. La proposition soviétique est raisonnable et M. Mitrovic l'appuiera.

83. M. COSTA (Brésil) déclare que certains des arguments avancés par les adversaires de l'emploi de la radiotéléphonie s'appuient sur des demi-vérités.

84. Il n'est pas exact que le plan actuel soit une tentative visant à imposer cet emploi. La largeur de voie adoptée permet l'emploi du système A1 simplex et du système A1 simplex sur voies adjacentes. En d'autres

termes, le plan actuel permet de poursuivre l'emploi des systèmes actuellement en usage et, sous ce rapport, il est d'une conception beaucoup plus large que le document Aér. N° 248.

85. On a prétendu qu'en revenant à la radiotélégraphie, on pourrait former deux ou trois voies A1 avec la largeur d'une seule voie A3. Le second rapport du C.P.F. à l'U.I.T. indique que deux voies au maximum pourraient être ainsi formées. Tout gain susceptible d'être réalisé de cette façon entraînerait une exploitation plus compliquée et une portée de brouillage plus considérable. Ainsi que l'a fait remarquer le délégué du Portugal, on ne gagnerait guère en possibilités de répétition.

86. Ce n'est qu'en partie vrai que la radiotélégraphie soit le procédé le plus largement utilisé actuellement. L'exploitation actuelle utilise les deux systèmes A1 et A3. La décision d'adopter des normes correspondant à la radiotéléphonie réservait la possibilité d'utiliser l'un ou l'autre des deux systèmes. Ceci mis à part, il n'est rien moins que certain que si l'on faisait usage de la radiotélégraphie, certains pays ne majoreraient pas le chiffre de leurs besoins pour compenser la diminution de rendement résultant de son adoption.

87. Autant de raisons qui ne permettent pas à la délégation du Brésil d'appuyer la proposition soviétique.

88. M. JAROV (U.R.S.S.) déclare que le délégué des Etats-Unis a justifié son opposition contre le document Aér. 248 en l'étayant sur ce que la Conférence devrait réserver la possibilité d'employer des moyens de communication à rendement élevé.

89. Certains orateurs ont accusé la délégation soviétique de chercher à entraver le développement des communications aéronautiques et ont déclaré que les propositions contenues dans le document Aér. N° 248 représentaient un recul au lieu d'un progrès.

90. La délégation soviétique appuiera, au contraire, toute mesure susceptible de conduire à une amélioration ou à un progrès technique. Mais si cette mesure ne doit être prise qu'au profit d'un petit groupe de pays, et si un progrès pour une seule catégorie de services aéronautiques, à savoir les lignes aériennes mondiales principales, a comme conséquence une régression pour les autres, en l'occurrence les services nationaux, la délégation soviétique considérerait ces mesures comme injustes et nuisibles.

91. Il a été dit également qu'il fallait tenir compte des conditions existant actuellement. Les plans figurant aux documents Nos. 239, 249 et 250 ne répondent certainement pas à ces conditions.

92. Le projet de plan ne se contente pas de donner satisfaction aux besoins existants des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales, il laisse encore une marge considérable pour tenir compte des développements futurs. En revanche, les besoins des services aériens nationaux ne sont pas

même à demi satisfaits et naturellement, on ne prend aucune disposition relative à leur futur développement. Peut-on dire, dans ces conditions, que le projet de plan tient compte de la réalité ?

93. Voilà l'envers de ce "progrès" sur lequel tant de délégués se sont exprimés longuement et avec tant d'éloquence.

94. La proposition soviétique n'a qu'un but : permettre qu'il soit tenu compte dans la mesure la plus large possible des conditions actuelles, sans toutefois perdre de vue l'insuffisance du nombre des fréquences attribuées à Atlantic City au service mobile aéronautique.

95. Une seule conclusion se dégage de toutes les déclarations faites, à quelques exceptions près.

96. En adoptant la résolution du Brésil, la Conférence reconnaît de façon formelle que les plans figurant aux documents Aér. Nos. 239, 249 et 250 exigent certaines corrections. Mais cette reconnaissance n'aura aucun effet pratique puisque la Conférence, avant de suspendre ses travaux, ne manifeste aucune intention de modifier les principes mêmes qui sont à la base de toutes les difficultés.

97. Dans ces conditions, on ne doit pas espérer que cette suspension aura de grands résultats. Si les principes fondamentaux sur lesquels s'appuie l'allocation des fréquences ne sont pas changés, la seconde session de la Conférence n'aura pas plus de succès que la première.

98. Il ne peut être question d'escompter une réduction des chiffres des besoins. Même si une certaine diminution de ces chiffres pouvait être obtenue, pour les zones et leurs subdivisions, cela ne pourrait suffire à compenser le manque de fréquences que révèlent les documents Nos. 249 et 250.

99. Pour ce qui concerne les besoins de l'Union soviétique, la délégation soviétique ne peut que répéter que les demandes qu'elle a soumises, après une réduction générale, représentent un minimum absolu. Elles ne peuvent admettre de réduction, même pour une seule et unique fréquence. La délégation de l'URSS ne peut accepter aucun plan qui ne donnerait pas complète satisfaction à ces besoins.

100. Il est évidemment nécessaire de trouver une autre solution. En présentant sa proposition dans le document N° 248, la délégation soviétique ne s'est inspirée que du désir de contribuer à la solution du problème.

101. Pour conclure, l'orateur désire faire remarquer que le délégué des Etats-Unis d'Amérique a fait une déclaration qui n'est pas tout à fait exacte. Ceux qui connaissent l'histoire et veulent bien considérer les faits avec objectivité savent que l'inventeur de la radio n'est pas Marconi, mais le savant russe Alexandre Stepanovitch Popov.

102. M. JOUK (République S.S. de Biélorussie) répondant à certaines critiques techniques visant la proposition russe, déclare que, selon certains orateurs, une réduction du rapport de protection à 10 db, jointe à l'utilisation de la radiotélégraphie, n'augmenterait pas les possibilités de répétition ou ne permettrait pas de satisfaire les besoins dans une plus large mesure. Il ne peut pas suivre ce raisonnement. Le délégué du Portugal a déclaré que la répétition des fréquences serait impossible dans les régions où les distances sont peu importantes, particulièrement en Europe.

M. Jouk reconnaît que, pour envisager seulement le cas des zones et de leurs subdivisions, la possibilité d'augmenter le nombre des répétitions serait bien plus faible que si les assignations multiples des fréquences étaient faites entre les stations prises une par une. Il ne peut donc pas admettre que les assignations aux pays d'Europe ne sont pas de nature à augmenter considérablement les possibilités de répétition. La plupart de ces pays sont peu étendus, aussi l'assignation des fréquences aux pays donnera-t-elle pratiquement le même résultat que l'assignation des fréquences aux stations prises une par une; il faut en effet noter que la même fréquence peut être utilisée par une station au sol en un endroit donné, et par un aéronef survolant une zone comparable en étendue à un pays d'Europe tout entier.

103. A titre d'exemple, M. Jouk indique que des fréquences des bandes de 3 et 3,5 Mc/s pourraient être utilisées simultanément en Scandinavie et dans les Balkans, ou bien en Angleterre et dans les Balkans. Il a calculé que la proportion des besoins ainsi satisfaits serait élevée.

104. On a dit que la plus grande portée des émissions A1 entraînait une plus grande portée de brouillage et que cette particularité réduirait à néant les avantages qui auraient pu être retirés de ce genre d'émissions. Il faut qu'on fasse son choix. En choisissant la radiotélégraphie, la portée utile sera plus grande et l'intensité du champ plus faible, le nombre de fréquences par famille pour les lignes aériennes mondiales principales moins élevé et l'on pourra finalement réaliser une certaine économie. Mais on peut également admettre le même nombre de fréquences par famille que pour la radiotéléphonie, ainsi que la même intensité de champ. Les difficultés qui pourraient en résulter ne seraient pas si grandes, car la situation serait satisfaisante pour les fréquences d'ordre élevé. En radiotélégraphie, on pourrait utiliser un rapport de protection de 10 db, comme point de départ, pour la détermination des répétitions de fréquences, et en le réduisant davantage, obtenir des résultats encore plus satisfaisants.

105. Le délégué du Royaume-Uni a déclaré que le minimum d'entrave devrait être apporté au développement des services aériens. C'est fort bien, à condition que le nombre de fréquences soit suffisant. Mais le fait d'accorder une liberté complète aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales aurait pour résultat de rendre la situation intenable pour les services régionaux et nationaux.

106. Le seul moyen d'améliorer la situation consiste par conséquent à augmenter les possibilités de répétition, c'est à dire à adopter un système exigeant des rapports de protection plus faibles. Aussi la proposition soviétique représente-t-elle la seule solution offerte à la Conférence pour sortir de l'impasse dans laquelle elle se trouve.

107. M. JAROV (U.R.S.S.) dit que dans le but d'assurer la réussite de la Conférence, la délégation soviétique a présenté un plan nouveau s'appuyant sur des bases nouvelles. Et voilà qu'à présent la Conférence adopte une recommandation préconisant la suspension de ses travaux.

108. En conséquence, M. Jarov dépose une motion demandant que la Conférence adopte le document Aér. 248 dans le même esprit que les documents Aér. 239, 249 et 250 et qu'elle le transmette pour examen aux administrations (et éventuellement aux conférences régionales).

109. M. MITROVIC (Yougoslavie) appuie cette motion.

110. M. FALGARONE (France) déclare que la proposition du Brésil (Doc.Aér. N° 271) tendant à renvoyer aux administrations les documents Aér. 239, 249 et 250, n'a pas encore été adoptée par l'Assemblée plénière. Si le document Aér. N° 248 doit être traité de la même façon que ces derniers, il est nécessaire que la proposition brésilienne soit examinée tout d'abord.

111. M. ROWLAND (Royaume-Uni) dit que la délégation soviétique s'oppose aux documents Aér. Nos.239, 249 et 250 exactement comme le fait en ce moment la délégation du Royaume-Uni à l'égard du document Aér. N° 248, qui n'est pas du même ordre que ces trois documents.

112. Le PRESIDENT déclare qu'une décision au sujet du document Aér. N° 248 n'est pas à conseiller pour le moment. La motion soviétique tendant à inclure le document Aér. N° 248 dans la liste des documents cités dans la résolution brésilienne, sera considérée lors de la prochaine réunion plénière en tant qu'amendement à cette résolution. Une décision sera prise sur cet amendement et ensuite sur la résolution du Brésil.

La séance est levée à 18 h. 30.

Président :

R. LECOMTE

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document N° 292-F
15 septembre 1948

PROCES-VERBAL DE LA TREIZIEME SEANCE PLENIERE

tenue à la Maison des Congrès, Genève

le mercredi 8 septembre 1948 à 9 h.

PRESIDENT : M. Arthur L. LEBEL (Etats-Unis d'Amérique)

PROPOSITION BRESILIENNE ADOPTEE PAR LA COMMISSION 6
(paragraphe 5 du document Aér. N° 273)

1. M. COSTA (Brésil) appuyé par M. OOMEN (Pays-Bas) propose d'adopter cette proposition.

2. M. BARAJAS (Mexique) déclare que lors de l'examen de cette proposition par la Commission 6, certaines divergences d'opinion se sont manifestées quant à la désignation des organismes auxquels devraient être adressés les documents en question. Le paragraphe 2 prévoit que les documents seront transmis aux administrations. M. Barajas désire que ce texte soit modifié comme suit : "que les documents soient transmis aux administrations et aux conférences régionales...."

3. M. COSTA (Brésil) déclare qu'il a évité à dessein toute allusion aux conférences régionales. Il n'y aura aucune difficulté à transmettre les documents aux administrations, mais il n'a pas été prévu de conférences régionales de l'U.I.T. pour toutes les régions. Une difficulté du même ordre se présente pour les conférences de l'O.A.C.I. Cependant, les administrations ont la faculté de convoquer des conférences, sous leur propre responsabilité.

4. L'Assemblée décide que le texte du paragraphe 2 ne doit pas être interprété comme signifiant que les documents ne peuvent pas être transmis aux conférences régionales.

5. M. BARAJAS (Mexique) déclare que, d'après le paragraphe 2, les documents doivent être transmis aux administrations pour servir de base à l'étude qu'elles sont invitées à entreprendre. Le même paragraphe dit plus loin que les administrations ne seront pas liées par ces documents. Il y a là une certaine contradiction, puisque la première partie du paragraphe contient une idée d'obligation ou de restriction des droits des administrations qui n'existe pas dans la seconde partie. Il propose, par conséquent, que les mots "pour servir de base" soient remplacés par : "pour servir de documents de travail".

6. M. DURLAND (Cuba) appuie cette motion.

7. M. COSTA (Brésil) estime que cet amendement aura pour effet de diminuer le poids de la proposition. Les administrations sont invitées à soumettre des suggestions ou des recommandations relatives aux documents en question; elles devraient tout au moins attacher une certaine importance à ces documents. Dans le texte de la résolution il n'y a et il ne saurait y avoir aucune idée d'obligation imposée aux administrations.

8. L'amendement mexicain visant à substituer les mots "comme documents de travail à "comme base à l'étude" au paragraphe 2 de la proposition brésilienne est mis aux voix et rejeté par 22 voix contre 14 et 2 abstentions.

9. M. MITROVIC (Yougoslavie) tient à faire remarquer qu'il existe des divergences sérieuses entre les textes français et anglais de cette proposition. En effet dans le préambule, il est indiqué que les documents 239, 249 et 250 seront provisoirement approuvés; or il a été convenu au sein de la Commission 6 que ces documents seront provisoirement adoptés.

D'autre part, M. Mitrovic relève dans le paragraphe 2 du texte français une traduction fautive susceptible de donner lieu à un malentendu. Alors que, d'après le texte anglais, il est indiqué que les administrations ne seront pas liées par ces documents, le texte français laisse entendre que celles-ci ne se considéreront pas liées, ce qui, de toute évidence, est susceptible d'induire en erreur. Donc M. Mitrovic demande que le préambule soit modifié de la façon suivante : "Que tous les documents .... soient provisoirement adoptés" et que le membre de phrase figurant au paragraphe 2 : "que celles-ci ne se considéreront pas liées" soit remplacé par les mots : "que celles-ci ne seront pas liées".

10. Cet amendement est adopté.

11. M. JAROV (URSS) propose que le document Aér. N° 248 (proposition de la délégation soviétique) soit adopté dans le même esprit que les documents Aér. Nos 239, 249, 250 et 265, et qu'il en soit fait mention de façon précise dans le préambule de la résolution brésilienne.

12. M. MITROVIC (Yougoslavie) appuie cette motion.

13. M. COSTA (Brésil) ne s'oppose pas à l'envoi du document Aér. N° 248 aux administrations, mais il ne peut admettre qu'il en soit fait mention dans le préambule de la proposition brésilienne. De sérieuses objections ont été soulevées au sein de la Commission 6, lors de l'examen du document Aér. N° 248.

14. M. JAROV (URSS) déclare que la proposition brésilienne tendant à l'adoption provisoire des documents Aér. Nos. 239, 249, 250 et 265 a elle-même été adoptée avant que ces documents n'aient été discutés officiellement à la Commission 6 bien que certaines délégations aient formulé de sérieuses

objections sur ces documents. Il n'y a donc aucune raison pour que la proposition soviétique soit traitée différemment.

15. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande) déclare que la Commission préparatoire a fourni une quantité considérable de renseignements sur les conditions de propagation. Ce travail a été élaboré par la Commission 4, et le résultat final obtenu après des mois de travail, figure aux documents Aér. Nos. 239, 249, 250 et 265.

16. Le document Aér. N° 248 n'est rien d'autre que la préface d'un plan; il ne contient pas de renseignements détaillés sur les puissances, sur les portées utiles des émissions de classe A1, etc. M. Searle reconnaît volontiers l'utilité d'envoyer ce document aux administrations, à titre d'information, mais il ne saurait admettre qu'il soit rangé dans la même catégorie que les documents Aér. Nos. 239, 249, 250 et 265.

17. M. BETTS (Australie) estime qu'il est inutile de prolonger la discussion. Il est évident que le document Aér. 248 ne peut être placé dans la même catégorie que les plans détaillés élaborés par la Commission 6.

18. La meilleure solution consisterait à inclure ce document dans la liste de ceux qui doivent être transmis aux administrations. Mention en serait faite dans le rapport final de la Commission 6 avec un commentaire approprié.

19. M. BARAJAS (Mexique) déclare qu'un certain nombre de membres des petites délégations sont déjà partis. Il ne reste que les délégations des pays qui s'intéressent particulièrement à cette question. Celles-ci peuvent constituer en fait une majorité légale, mais elles ne représentent qu'un point de vue particulier.

20. La proposition brésilienne aurait dû être publiée en temps voulu pour être examinée par la Conférence. Or, elle a été présentée à l'improviste à la Commission 6, ce qui ne semble pas à l'orateur être entièrement l'effet du hasard.

21. Le délégué du Brésil a déclaré que les documents Aér. Nos 239, 249, 250 et 265 n'avaient pas été adoptés officiellement par un vote, mais qu'ils avaient été adoptés ipso facto, en même temps que la proposition brésilienne. On prétend maintenant que le document Aér. 248 ne peut être examiné dans les mêmes conditions que ces documents, parce qu'il n'a pas été adopté par la Commission 6. Tout cela résulte du fait que le document Aér. 248 n'a pas été soumis à la Commission 6.

22. M. Barajas ne préconise pas l'adoption du document Aér.248; en fait, il aurait à présenter à son adresse des critiques sérieuses. Mais la procédure correcte serait de le soumettre à la Commission 6, de façon que celle-ci puisse l'examiner et le renvoyer ensuite à l'Assemblée plénière avec une recommandation appropriée.

23. Le PRESIDENT déclare que sur 46 délégations accréditées à la Conférence, 38 ont pris part au vote portant sur l'amendement mexicain à la résolution brésilienne. La quasi totalité des délégués a donc participé en fait à ce vote.

24. L'amendement soviétique au paragraphe 5 du document Aér.273, tendant à inclure le document Aér.248 dans la liste de documents cités dans le préambule est mis aux voix, et rejeté par 21 voix contre 9 et 9 abstentions.

25. M. BARAJAS (Mexique) s'abstient de voter.

26. M. MITROVIC (Yougoslavie) déclare que, d'après le rapport du groupe de propagation, il est devenu évident que la Conférence a abouti à un échec dans sa tâche de préparation du plan d'attribution des fréquences dans les bandes R.

27. Mais, en dépit de cela, la Conférence ne veut pas reconnaître que la vraie raison de cet échec réside dans les principes de base qui ont été imposés par la Commission 6 au groupe de propagation.

28. Loin de reconnaître ses fautes, la Conférence s'efforce, au moyen de votes comme celui qui vient d'avoir lieu, d'imposer ces mêmes principes aux administrations et aux conférences régionales. C'est la raison pour laquelle on donne la priorité aux documents Nos. 239, 249 et 250.

29. C'est pour cette raison que l'on n'accepte pas d'envoyer aux administrations le document N° 248 au même titre que les documents mentionnés ci-dessus.

30. Cependant, les administrations qui étudieront les documents envoyés par la Conférence se rendront compte immédiatement que cette résolution est illogique, parce que, d'une part, elle reconnaît qu'on n'a pas eu de succès dans la préparation du plan R et que, d'autre part, elle tend à imposer les mêmes méthodes et les mêmes principes pour les travaux ultérieurs de la Conférence. Suivre cette voie revient à vouer par avance la seconde session de cette Conférence à un échec complet.

31. Le PRESIDENT s'inscrit en faux contre cette affirmation pessimiste. Ceux qui connaissent bien la question ou qui sont au courant des faits ne pensent pas que la Conférence ait abouti à un échec. Un grand nombre des experts les plus qualifiés dans le monde en matière aéronautique se sont efforcés au cours des quatre ou cinq derniers mois d'élaborer un plan efficace et économique de répartition des fréquences dans les bandes R du service mobile aéronautique. Ce travail a été effectué en dépit d'énormes difficultés techniques et autres. La plus grosse difficulté à laquelle s'est heurtée la Conférence a été l'insuffisance de renseignements sur lesquels elle aurait pu se baser pour élaborer le plan destiné aux services appelés services régionaux et nationaux. Ces experts se sont trouvés devant l'alternative suivante : ou bien poursuivre leurs travaux et adopter un plan nécessairement défectueux, ou bien suspendre la Conférence pendant un temps suffisant pour permettre d'étudier de façon plus complète les besoins régionaux et nationaux. Les membres de la Conférence ont choisi cette dernière solution. Voilà qui est tout à leur honneur, en leur double qualité d'ingénieurs et de délégués.

32. La proposition australienne tendant à compter le document Aér. 248 parmi les documents a retransmettre aux administrations, est adoptée à l'unanimité.

33. M. JAROV (URSS) et M. MITROVIC (Yougoslavie) se sont abstenus. Comme il n'est pas question de faire figurer le document Aér.248 dans le préambule de la proposition brésilienne, ils estiment que l'on se trouve devant une tentative visant à donner force de loi aux principes exposés dans les documents Nos. 239, 249, 250 et 265.

34 M. LECOMTE (Belgique), appuyé par M. BARAJAS (Mexique), déclare que la résolution brésilienne a été adoptée sous sa forme présente par la Commission 6 et que son texte devra être revisé, avant qu'elle ne puisse être examinée par l'Assemblée plénière.

35. M. MITROVIC (Yougoslavie) estime que la procédure à laquelle il est fait allusion au paragraphe 4 n'a pas été définie clairement. La discussion de la proposition devrait être différée jusqu'au moment où le texte aura été revisé et le paragraphe 4 complété.

36. M. COSTA (Brésil) estime que l'Assemblée est en train de se perdre dans des questions de détail. Il est évident que la Conférence peut procéder au vote sur le fond du document, en laissant à la Commission de rédaction le soin d'effectuer les modifications de texte nécessaires. On a reproché au paragraphe 4 de ne pas définir clairement la procédure selon laquelle les recommandations seraient transmises aux administrations, ni celle suivant laquelle la Conférence sera convoquée à nouveau. C'est là question d'intérêt secondaire. Il est tout à fait régulier de procéder au vote sur le fond de la résolution tendant à suspendre les travaux de la Conférence, quitte à déterminer ultérieurement les détails de procédure, qui pourront faire l'objet d'un document distinctif.

37. Si on veut faire de ces questions de modification de texte un problème majeur, il est disposé à accepter la suppression, dans le préambule, des mots : "soient provisoirement adoptés par la Commission 6 et transmis à l'Assemblée plénière" et "provisoirement".

38. M. LECOMTE (Belgique) déclare qu'il ne peut parler du fond qu'avec une certaine réserve, mais pour ce qui est de la forme, il est obligé de reconnaître qu'après une lecture attentive, il n'est pas arrivé à comprendre le sens de cette proposition.

39. M. HARIZANOV (Bulgarie)"se référant à la déclaration du délégué de la Belgique et dans le but d'arriver à une rédaction plus explicite de la proposition de la délégation brésilienne, prie M. Lecomte de revenir sur sa déclaration et d'exprimer en termes plus précis les suggestions qu'il a déjà faites relativement à la proposition du délégué du Brésil."

40. M. JAROV (URSS) appuyé par M. HARIZANOV (Bulgarie), considère qu'il est inadmissible que l'on procède à un vote au sujet d'un texte qui n'est pas clair. Ce n'est d'ailleurs pas la première fois que le cas se produit.

41. Il a été décidé que le document Aér. 248 serait inclus parmi ceux à transmettre aux administrations. Cela signifie-t-il qu'il est adopté provisoirement ? Il conclut dans ce sens, pour ce qui le concerne.

42. M. FALGARONE (France) déclare qu'en sa qualité de Président de la Commission de rédaction, il ne sait quelle attitude prendre au sujet de ce texte. Les paragraphes 1 et 4 laissent supposer que les documents Aér.239, 249, 250 et 265 ont été adoptés, alors qu'en fait ils ne l'ont pas été. Dans son état actuel, le texte est loin d'être clair et la meilleure solution serait d'en remettre la discussion à plus tard, jusqu'au moment où chacun de ces documents aura été adopté.

43. M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) déclare que l'auteur de la résolution a exposé les motifs de sa résolution avec une patience remarquable. Au sein de l'Assemblée plénière aussi bien qu'au sein de la Commission 6, de longues heures ont été consacrées à la discussion de cette résolution et du document Aér.248. En ce qui concerne le fond, on a déjà épuisé la question. En ce qui concerne la forme, les modifications nécessaires pourront être effectuées par la Commission de rédaction. M. White propose de considérer la discussion comme terminée et de mettre aux voix, sans plus attendre, la résolution brésilienne.

44. M. COFFEY (Canada) appuie cette motion.

45. Le PRESIDENT déclare que la motion tendant à clore les débats n'est pas sujette à discussion. Il se voit obligé de faire procéder à un vote immédiat; d'abord sur la motion de clore les débats, puis suivant le cas, sur la résolution présentée par la délégation du Brésil.

46. La motion des Etats-Unis d'Amérique tendant à clore la discussion de la résolution brésilienne est mise aux voix et adoptée par 19 voix contre 9, avec 8 abstentions.

47. M. JAROV (URSS) demande que, conformément à l'article 16 de la Convention d'Atlantic City, la résolution brésilienne soit mise aux voix avec pointage.

48. La résolution présentée par la délégation du Brésil (document Aér.N° 273, paragraphe 5) amendée, est mise aux voix et adoptée par 21 voix contre 9 et 6 abstentions.

49. Ont voté pour : la République Argentine; l'Australie; le Brésil; le Canada; les Colonies, Protectorats, Territoires d'Outre-mer et Territoires sous mandat ou tutelle du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord; l'Egypte; les Etats-Unis d'Amérique; la République de Honduras; les Indes néerlandaises; l'Irlande; l'Italie; la Norvège; la Nouvelle-Zélande; les Pays-Bas, Curaçao et Surinam; la République des Philippines; le Portugal; le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord; la Suède; la Confédération Suisse; les Territoires des Etats-Unis d'Amérique; l'Union de l'Afrique du Sud et les Territoires du Sud-Ouest africain sous mandat = 21 votes.

50. Ont voté contre : La République populaire d'Albanie; la République socialiste soviétique de Biélorussie; la République populaire de Bulgarie; la République de Pologne; la République populaire fédérative de Yougoslavie; la République socialiste soviétique de l'Ukraine; la République populaire de Roumanie; la Tchécoslovaquie; l'Union des Républiques socialistes soviétiques = 9 voix.

51. Se sont abstenus : la Belgique; la République de Colombie; les Territoires d'Outre-mer de la République française et les Territoires administrés comme tels; la France; le Pakistan; les Protectorats français du Maroc et de la Tunisie = 6 voix.

52. Absents : le Chili; la Chine; Cuba; le Danemark; la République dominicaine; l'Equateur; Haiti; l'Inde; l'Islande; le Mexique; le Nicaragua; la Syrie; la République orientale de l'Uruguay.

53. M. LECOMTE (Belgique) déclare, pour justifier son abstention, que le texte ne lui a pas paru assez clair pour qu'il puisse prendre position sur cette question. Il prie le délégué des Pays-Bas, qui a voté affirmativement en Commission 6 par procuration pour la Belgique, de ne pas prendre cette abstention en mauvaise part ni comme un désaveu. Le délégué des Pays-Bas a l'avantage d'avoir participé à tous les travaux de la Conférence et de comprendre les textes proposés; il était parfaitement en droit de voter pour la proposition en Commission 6 au nom de la Belgique.

54. M. MITROVIC (Yougoslavie) déclare qu'il désirait proposer un amendement qui aurait apporté des éclaircissements au préambule, mais il n'a pas été autorisé à prendre la parole. Son administration réserve tous ses droits.

55. M. ARCIUCH (Pologne), M. HARIZANOV (Bulgarie) et M. BODEAGA (Roumanie) déclarent que leurs administrations formulent toutes réserves à cet égard.

56. M. JAROV (URSS) considère que le document Aér. 248 a été adopté dans les mêmes conditions que les autres documents cités dans le préambule. Il tient en outre à élever une protestation formelle contre la façon dont la discussion a été conduite.

RESOLUTION PRESENTEE PAR LA DELEGATION DE L'AUSTRALIE CONCERNANT LA COLLABORATION ENTRE L'OACI ET L'UIT (document Aér. 245).

57. M. BETTS (Australie) appuyé par M. ROWLAND (Royaume-Uni), présente une motion visant à l'adoption de ce document dont les conclusions lui paraissent tout à fait souhaitables.

58. M. JAROV (URSS) déclare qu'il est notoire que l'Espagne de Franco est membre légal de l'OACI, sur le même pied que les autres Etats membres des Nations Unies.

59. Cet état de choses constitue une violation flagrante de la résolution adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies, qui tend à faire bannir l'Espagne de Franco de toutes les institutions spécialisées des Nations Unies. La délégation soviétique estime que toute tentative de coopération entre l'UIT et une organisation dont l'Espagne de Franco est membre officiellement est contraire à l'esprit de cette résolution.

60. Il est indispensable de prendre dès l'abord une décision sur cette importante question de principe.

61. M. BETTS (Australie) déclare que cette question vient justement d'être discutée par le Conseil Economique et Social des Nations Unies et qu'une proposition tendant à faire invalider l'accord existant entre les Nations Unies et l'OACI a été repoussée. L'OACI a déjà pris des mesures pour se conformer à la décision prise antérieurement par l'Assemblée générale des Nations Unies. L'Assemblée générale de l'OACI a elle-même apporté un amendement à cet effet à sa propre Convention, mais celui-ci ne peut être appliqué avant d'avoir été ratifié par 28 Etats membres.

62. M. JAROV (URSS) déclare que l'amendement auquel on se réfère, a été adopté depuis mai 1947, mais qu'à ce jour, il n'a été ratifié que par 9 pays. Tenant compte du fait que certains Etats membres de l'OACI ont des relations commerciales et d'autres liens avec l'Espagne de Franco, il n'est que trop vraisemblable que cet amendement ne sera jamais ratifié.

63. Le 12 décembre 1946, les Nations Unies ont adopté une résolution recommandant à leurs institutions spécialisées d'exclure l'Espagne. Il s'agissait en l'occurence d'une recommandation sans équivoque, et les institutions spécialisées devraient s'y conformer.

64. M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) déclare que la Conférence est une assemblée de caractère technique et non politique. Sa compétence ne s'étend pas à la question des relations avec les Nations Unies, qui est du ressort du Conseil d'Administration. Il est évident que l'OACI constitue indiscutablement une source de renseignements précieux sur les problèmes concernant l'aviation civile. Pour cette raison, l'Assemblée devrait adopter la proposition et la transmettre au Conseil d'Administration.

65. M. LECOMTE (Belgique) déclare qu'à la Conférence régionale européenne de Copenhague, les représentants de certaines organisations internationales ont été admis, en dépit d'une violente opposition de la part de la délégation soviétique, motivée par le fait que ces organisations n'avaient pas exclu l'Espagne. Le représentant de l'OACI a cependant été admis sans objection.

66. Il trouve étrange qu'une conférence administrative cherche des difficultés là où une conférence de plénipotentiaires n'en a trouvé aucune.

67. M. MITROVIC (Yougoslavie) déclare que dans le paragraphe d) de la recommandation, il est prévu l'institution de commissions mixtes dans lesquelles l'OACI et l'UIT seront représentées. Etant donné que l'Espagne de Franco est encore juridiquement membre de l'OACI, les intérêts de ce pays seront représentés indirectement dans les commissions, ce qui est inadmissible.

68. M. COFFEY (Canada) propose de soumettre cette question dans son ensemble au Conseil d'administration.

69. M. BETTS (Australie) déclare qu'il ne retirera pas sa motion et n'acceptera aucun amendement dicté par des considérations politiques. Lui-même est un technicien; sa proposition est franche et sincère; elle a pour but

d'assurer une collaboration indispensable entre deux institutions spécialisées des Nations Unies : l'U.I.T. et l'O.A.C.I. L'Assemblée se trouve devant une tentative tendant à faire avorter cette proposition et il tient à protester énergiquement contre l'introduction de considération politiques dans une question de ce genre.

70. Il peut faire remarquer qu'étant donné que la Convention d'Atlantic City n'a pas encore été mise en vigueur, les règlements du Caire sont encore applicables et en vertu de ceux-ci, l'Espagne est légalement membre de l'U.I.T. Ceci paraît ne pas empêcher les délégations qui attaquent sa proposition de participer à la Conférence.

71. Quant au principe même des commissions mixtes, la Conférence (document Aér. 146) a déjà établi la procédure des consultations entre l'OACI et l'Organisation consultative Maritime, pour la sauvegarde de la vie humaine.

72. M. JAROV (URSS) déclare que l'Assemblée ne discute pas la question de savoir si l'on doit ou non admettre un représentant de l'OACI en qualité d'observateur, mais une question bien plus large : celle de savoir si l'on peut reconnaître l'OACI comme organisation avec laquelle l'UIT peut valablement collaborer.

73. M. GREVEN (OACI) déclare que le Conseil Economique et Social a adopté le 24 août 1948 la résolution suivante :

74. "Le Conseil Economique et Social ayant examiné le Rapport du Secrétaire général (Doc.E.831, Rev.1) sur l'application par l'OACI des résolutions de l'Assemblée générale N° 39 (1) du 12 décembre 1946, et 50 (1), du 14 décembre 1946, relatives à l'Espagne franquiste, prend acte avec satisfaction des mesures que l'OACI a prises à la première session de son Assemblée pour modifier la Convention sur l'aviation civile internationale et pour ne pas inviter l'Espagne à participer à ses conférences ou à ses autres travaux afin de se conformer entièrement aux résolutions précitées de l'Assemblée générale; recommande aux Etats membres qui ne sont pas membres de l'OACI et qui n'ont pas encore ratifié le Protocole d'amendement de la Convention sur l'aviation civile internationale (Article 93 bis) de déposer leurs instruments de ratification aussitôt que possible."

75. M. KALUZYNSKI (Pologne) déclare "qu'une collaboration étroite avec l'OACI du genre envisagé dans le document Aér. N° 245 serait susceptible de modifier et même de désorganiser l'UIT, ce qui pourrait avoir des conséquences graves. Par conséquent, la délégation de Pologne votera contre la résolution australienne."

76. La résolution australienne, contenue dans le document Aér.245 est mise aux voix et adoptée par 21 voix contre 9 et 6 abstentions.

77. M. MITROVIC (Yougoslavie) déclare alors que la délégation yougoslave a voté contre le document N° 245 et qu'elle réserve la position de son administration au sujet des conséquences qui en découleront, pour les raisons suivantes :

1) parce que l'Espagne de Franco est encore juridiquement membre de l'OACI.

2) parce que les recommandations contenues dans ce document sont contraires à la Convention et au Règlement des Radiocommunications d'Atlancit City de 1947.

78. M. HARIZANOV (Bulgarie) a voté contre cette résolution. Son administration réserve tous ses droits sur cette question.

79. M. JAROV (URSS) a voté contre la motion. Son administration réserve tous ses droits à ce sujet. (voir annexe).

80. L'Assemblée décide de transmettre le document Aér.245 au Conseil d'Administration de l'UIT. qui l'examinera et prendre toutes dispositions utiles, et d'y joindre une lettre d'envoi résumant les points essentiels des déclarations et des réserves qui ont été formulées.

DECLARATION DU REPRESENTANT DE L'O.A.C.I. RELATIVE A L'ATTRIBUTION DES FREQUENCES AUX DIVERSES STATIONS AERONAUTIQUES (Doc.Aér. N° 218).

81. M. GREVEN (OACI) :

"Monsieur le Président, je désire tout d'abord vous remercier de m'avoir donné l'occasion de présenter devant l'Assemblée plénière la déclaration figurant dans le document N° 218. Ce texte n'a pas la prétention d'être une proposition officielle; il constitue plutôt un résumé des déclarations et des vues qui ont été formulées à mainte reprise au cours de cette Conférence. Les idées contenues dans ce document auront fait, espère-t-on, l'objet d'un examen approfondi de la part de toutes les personnes participant à l'élaboration du plan définitif et pleinement coordonné d'attribution des fréquences pour l'exploitation des lignes aériennes civiles internationales et nationales.

82. "Je suis porté à croire que ce texte est bien dans la ligne des débats qui se sont déroulés ces derniers jours et qu'il vient à l'appui des propositions australienne et française figurant dans les documents Nos. 200 et 228. Il est également dans le sens de la résolution adoptée par la présente Assemblée plénière recommandant la suspension des travaux de la Conférence dans le but précis de coordonner, ainsi que de rassembler, des éléments d'information absolument indispensables à l'élaboration d'un plan satisfaisant d'attribution des fréquences. Il est évident que ces éléments nous font présentement défaut, surtout en ce qui concerne les services aériens nationaux.

83. "On ne saurait considérer les communications aéronautiques sans tenir compte du fait qu'elles sont absolument indispensables au trafic aérien, au contrôle d'exploitation, aux recherches et au sauvetage, ainsi qu'à la météorologie. Il est difficile, sinon impossible, de résoudre le problème d'une répartition équitable des fréquences en raison de l'absence d'uniformité dans

les procédures et les normes d'exploitation, du défaut de coordination dans l'établissement des dispositions s'appliquant à la navigation aérienne et de la lutte entre les différents Etats pour l'utilisation exclusive d'un nombre de fréquences extrêmement limité. Il en résulte dès lors que des experts spécialisés dans toutes les questions techniques relatives à l'exploitation des services aériens doivent participer à l'élaboration des plans relatifs à ces communications; c'est à ces experts qu'il appartient de prendre une décision définitive au sujet de la répartition et de l'utilisation des fréquences disponibles. Il est évident que l'on ne pourra procéder à une attribution des fréquences que lorsqu'on aura pris une décision au sujet du nombre, de l'emplacement et du genre des stations aéronautiques requises pour une exploitation donnée ou pour la coordination de l'exploitation des lignes.

84. "Monsieur le Président, je ne saurais assez insister sur le fait que nos travaux accomplis à ce jour font ressortir nettement la nécessité d'établir un plan complet, coordonné et objectif à l'échelle mondiale. Les propositions contenues dans les documents Nos. 200 et 228 demandent que soit poussée, plus qu'elle ne l'a été jusqu'ici, la coopération entre les Etats et les organisations intéressées; une telle coopération est logiquement indispensable pour pouvoir élaborer un plan satisfaisant d'attribution des fréquences."

85. M. COFFEY (Canada) déclare que le paragraphe 2 des conclusions est manifestement une proposition en faveur de l'assignation des fréquences aux stations prises une par une. Le Canada n'est pas disposé à laisser aux conférences régionales le soin de traiter cette question et il ne peut donc accepter ces conclusions.

86. M. FALGARONE (France) déclare que les Etsts membres de l'OACI n'ont pas été convoqués pour examiner les problèmes que doit résoudre la Conférence. Ces problèmes sont d'importance capitale. Aussi serait-il intéressant de savoir si le représentant de l'OACI a soumis le présent document, ainsi que d'autres textes, de sa propre initiative.

87. La délégation du Canada n'est pas d'accord avec les conclusions du document Aér.218, qui ne satisfait pas non plus entièrement la délégation française. Le délégué de la France suggère de considérer que ce document n'exprime qu'une opinion personnelle.

88. M. LECOMTE (Belgique) déclare qu'il appartient à chaque institution spécialisée de déterminer le poids que peuvent avoir les déclarations faites par ses représentants. La Conférence ne peut s'immiscer dans les relations entre l'OACI et son représentant. Si le délégué d'un pays membre de l'OACI estime que le représentant de l'OACI a outrepassé son mandat, il lui est toujours loisible d'examiner la question avec le Conseil de l'OACI. Il a été lui-même le porte-parole d'organisations internationales aux conférences du Caire et de Montreux, et il peut affirmer qu'il est très difficile, sinon presque impossible, pour un représentant, d'en référer à son organisation pour lui demander des instructions au sujet de chaque point controversé.

89. Le délégué de la France a laissé entendre que le représentant de l'OACI ne saurait parler au nom de son organisation sur un point particulier quelconque, à moins qu'il n'ait été expressément autorisé par une réunion de tous les Etats membres de l'OACI à émettre une opinion à son sujet. M. Lecomte trouve ce raisonnement excessivement subtil. Chacun des délégués participant à cette Conférence aura à répondre vis à vis de son gouvernement de la façon dont il s'est acquitté de son mandat. Le représentant de l'OACI a des responsabilités semblables envers son organisation. Si les délégués devaient consulter leurs gouvernements sur chaque point important, toute conférence deviendrait impossible.

90. M. FALGARONE (France) déclare que les Etats membres de l'OACI sont consultés sur des questions beaucoup moins importantes. Il continuera à considérer que le document Aér.N° 218 n'exprime qu'une opinion personnelle.

91. M. GREVEN (OACI) déclare qu'il est en possession d'un document indiquant quel est son mandat; il présume que les représentants de l'OACI à d'autres conférences ont des instructions semblables aux siennes.

92. M. LECOMTE (Belgique) estime que le délégué de la France ferait mieux de se mettre en rapport avec le représentant de la France au Conseil de l'OACI, s'il estime toujours qu'il y a lieu d'élever des objections en l'occurence.

93. M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie) appuyé par M. MITROVIC (Yougoslavie) déclare que si le représentant de l'OACI désire soumettre sa déclaration aux administrations il peut la leur adresser sans que la Conférence ait besoin d'intervenir. Si celle-ci examine ce document sur le fond, poursuit M. Jouk, il ne pourra que déclarer qu'il ne l'approuve pas, et il est probable que d'autres délégations, même d'Etats membres de l'OACI, élèveront des objections à son sujet.

94. M. BARAJAS (Mexique) désire savoir à quel genre de conférences régionales fait allusion le document.

95. M. GREVEN (OACI) répond que les régions dont il est question dans sa déclaration peuvent être, indifféremment, celles de l'OACI, de l'UIT, ou les zones de passage des lignes aériennes régionales et nationales, étant donné qu'elles peuvent être assimilées les unes aux autres.

96. Le PRESIDENT déclare que l'Assemblée reprendra la discussion de cette question à sa prochaine séance.

DATE DE CLOTURE DE LA CONFERENCE.

97. M. ROWLAND (Royaume-Uni) constate que la Conférence a fini par décider de suspendre ses travaux. Elle a tellement tiré en longueur que la prolonger encore, sans nécessité, ne serait-ce que d'un jour, serait mettre certaines délégations dans une situation gênante. Il prie la Commission de direction de ne pas le perdre de vue.

98. Le PRESIDENT déclare que la Commission de direction en prend bonne note.

La séance est levée à 18 h.

Le Président :

Arthur L. LEBEL

DECLARATION OFFICIELLE FAITE PAR LA DELEGATION DE L'UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES SUR LA QUESTION DE LA COLLABORATION ENTRE L'UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS ET L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE, TRAITEE DANS LE DOCUMENT AER. 245.

La délégation soviétique estime, en considérant qu'il s'agit là d'une question de principe, que prendre des mesures en vue d'une collaboration avec l'Organisation de l'Aviation civile internationale ne serait pas agir à bon escient, étant donné que cette organisation a agi directement à l'encontre d'une recommandation adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies visant à bannir l'Espagne fasciste de toutes les institutions spécialisées des Nations Unies. De plus, il ne serait pas approprié d'adopter une résolution relative à la collaboration avec l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Estimant que la décision d'adopter le document Aér. 245 a été prise à tort et qu'elle contrevient à la recommandation adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies, la délégation soviétique déclare que son administration ne se considèrera pas liée par cette résolution pour ce qui est de toutes mesures que pourra entraîner son adoption.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No. 299-F
16 septembre 1948

PROCES-VERBAL DE LA 14ème SEANCE PLENIERE

tenue à la Maison des Congrès

le lundi 13 septembre 1948 à 9 heures

Président: M. Arthur L. LEBEL (Etats-Unis d'Amérique)

1. DECLARATION PRESENTEE PAR LE REPRESENTANT DE L'O.A.C.I. SUR LE PROBLEME DE L'ATTRIBUTION DES FREQUENCES AUX DIVERSES STATIONS AERONAUTIQUES (Document-Aér. 218.)

2. M. COFFEY (Canada), appuyé par M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie), propose de ne pas envoyer ce document aux administrations, étant donné les doutes qui se sont élevés à son sujet.

3. M. SOUTO CRUZ (Portugal), appuyé par M. OOMEN (Pays-Bas), déclare que ce document contient quelques idées fécondes, et il propose de l'envoyer aux administrations et de l'inclure dans le rapport final de la Conférence.

4. M. GREVEN (O.A.C.I.) estime que la 3ème phrase du 2ème paragraphe de la page 3, devrait être modifiée comme suit:
les mots "ces propositions" devraient être remplacés par "les principes qui sont suggérés".

5. Certains semblent craindre que l'O.A.C.I. ne tente de s'immiscer dans les problèmes relatifs à l'aviation nationale; or, les deux premières phrases du deuxième paragraphe de la page 3 indiquent clairement que les suggestions contenues dans ce document ne visent que l'aviation internationale.

6. M. PALGARONE (France) déclare qu'il ne s'opposera pas à l'envoi de ce document aux administrations s'il est précisé que les vues qui y sont exprimées sont purement personnelles.

7. Le PRESIDENT déclare qu'il hésiterait beaucoup à inviter un délégué à fournir la preuve que ses déclarations reflètent fidèlement les vues de son gouvernement, et cela vaut également pour les représentants d'organisations. C'est là une question qui n'est pas du ressort de la Conférence. La difficulté sera résolue si l'on ajoute les mots "vues présentées par le représentant de l'O.A.C.I."

8. M. LECOMTE (Belgique), appuyé par M. SUNDARAM (Inde) estime qu'il est vain de se demander si les vues exprimées par le représentant de l'O.A.C.I. correspondent bien à celles de cette organisation. Si le représentant d'une organisation internationale présente une déclaration à laquelle les délégations de certains Etats membres de cette organisation trouvent à redire, il appartient à ces délégations de formuler les réserves formelles qu'elles jugent appropriées.

9. Au sein de toute organisation, il y a sur chaque question l'opinion de la majorité et celle de la minorité, et si le représentant d'une organisation devait attendre que l'unanimité soit réalisée avant de pouvoir s'exprimer, on ne voit pas bien ce qu'il viendrait faire ici. Aucun délégué ou représentant n'a le droit d'exprimer des opinions purement personnelles.

10. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande) ne voit aucune raison valable de ne pas transmettre le document aux administrations. Il appartient à celles-ci de juger si elles doivent ou non en tenir compte. Ce n'est pas à la Conférence à mettre en doute l'autorité du représentant de l'O.A.C.I.

11. Le fait que le délégué de la Nouvelle-Zélande ne s'oppose pas à l'envoi du document aux administrations ne doit pas être interprété comme signifiant qu'il l'approuve dans le détail.

12. M. MITROVIC (Yougoslavie) déclare que le document-Aér. No. 218 expose les mesures que devraient prendre les administrations après l'établissement d'un plan d'allocation de fréquences R. Au cours de la 5ème réunion plénière, l'Assemblée a adopté une proposition présentée par la délégation soviétique, selon laquelle des fréquences des bandes R seraient attribuées aux administrations pour qu'elles procèdent à leur tour, à leur assignation aux diverses stations. Le document-Aér. No. 218 est en contradiction avec cette résolution.

13. M. GREVEN (O.A.C.I.) estime que rien dans ce document ne va à l'encontre de cette résolution. Les deux paragraphes des conclusions contiennent des suggestions qui ont, en fait, été suivies lors des réunions régionales de l'O.A.C.I.

14. Il n'a rien à redire à ce que l'on ajoute au titre du document, entre parenthèses, les mots: "Vues présentées par le représentant de l'O.A.C.I.".

15. M. MITROVIC (Yougoslavie) déclare que, même si les opinions exprimées sont les vues officielles de l'O.A.C.I., elles n'intéressent pas les Etats qui ne sont pas membres de cette organisation. La proposition portugaise visant à faire inclure le document dans le rapport final de la Conférence est une tentative d'imposer la manière de voir de l'O.A.C.I. aux Etats qui n'en sont pas membres.

16. M. JAROV (U.R.S.S.) demande quel sera le sort de la résolution soviétique précédemment adoptée à la 5ème séance plénière, s'il est décidé d'envoyer le document-Aér. No. 218 aux administrations.

17. Le PRESIDENT déclare que, si cette résolution a bien été adoptée par la Conférence, le document No. 218, en revanche, ne l'a pas été, ce dont les administrations ne pourront manquer de se rendre compte en lisant le titre: "Vues présentées par le représentant de l'O.A.C.I." Il mettra aux voix la motion canadienne visant à ce que le document-Aér. No. 218 ne soit ni envoyé aux administrations, ni inclus dans le rapport final, étant entendu que si cette motion est repoussée, la résolution portugaise se trouvera, de ce fait, automatiquement adoptée.

18. La proposition canadienne est mise aux voix et rejetée par 16 voix contre 10, avec 9 abstentions.

19. Le PRESIDENT déclare alors que, conformément à ce qui a été convenu, le Document No. 218 sera envoyé aux administrations.

20. L'Assemblée décide de modifier comme suit la première ligne du paragraphe 1 de la page 3: "Dans les différentes zones de navigation aérienne internationale".

21. M. ARCIUCH (Pologne) déclare que, de l'avis de sa délégation, toute déclaration, proposition ou réserve faite par un membre officiel de la Conférence devrait, ou plus exactement, doit figurer au rapport final si on demande qu'il en soit ainsi. Une déclaration faite par le représentant d'une organisation peut être envoyée aux administrations ou à d'autres organisations officielles par cette organisation elle-même, C'est pourquoi il a voté contre l'inclusion du document Aér. No. 218 au rapport final.

22. La Tchécoslovaquie, pour laquelle il est autorisé à voter par procuration, est membre de l'O.A.C.I. La Tchécoslovaquie n'a pas pris part au vote et réserve sa décision.

23. M. MITROVIC (Yougoslavie), déclare ce qui suit:

"Considérant, d'une part, que les recommandations contenues dans le document Aér. No. 218 ne se rapportent en aucune manière à l'élaboration du plan d'attribution des fréquences dans les bandes R et

considérant, d'autre part, que le document Aér. No. 218 est en contradiction avec la résolution adoptée à la 5ème séance plénière concernant les buts de la présente Conférence,

la délégation de la République populaire fédérative de Yougoslavie a voté contre l'envoi de ce document aux administrations et fait toutes réserves à ce sujet".

24. M. HARIZANOV (Bulgarie) déclare que le document Aér. 218 n'a rien à voir avec le plan d'assignation des fréquences dans les bandes R. De plus, son pays n'est pas membre de l'O.A.C.I.; aussi a-t-il voté en faveur de la proposition canadienne.

25. M. JAROV (U.R.S.S.) déclare qu'il a voté contre l'envoi du document Aér. No. 218 aux administrations. Sa délégation estime que la Conférence ne doit pas être mise à profit pour favoriser les intérêts de l'O.A.C.I. Le document Aér. No. 218 n'a aucun rapport avec l'établissement d'un plan d'attribution des fréquences R et sa teneur est en contradiction directe avec la résolution adoptée lors de la 5ème séance plénière au sujet des tâches de la Conférence.

26. PROPOSITION TRANSACTIONNELLE PRESENTEE PAR LA DELEGATION FRANCAISE ET PROJET DE RESOLUTION CONCERNANT LE POINT G DE L'ORDRE DU JOUR
(Documents Aér. Nos 221 et 232)

27. L'Assemblée est d'accord pour reconnaître qu'il serait prématuré d'examiner ces documents, étant donné qu'aucun plan définitif d'attribution de fréquences n'a encore été établi.

28. COMMUNICATION DU DELEGUE DU VENEUELA AU C.P.F. (Document Aér. 253).

Le PRESIDENT déclare avoir répondu à M. von Eichwald, représentant du Vénézuéla au C.P.F., en l'informant de ce que la lettre et la carte géographique que ce dernier avait adressées au Président ont été publiées à titre de document de la Conférence.

29. M. WHITE (Etats-Unis) déclare que ce document a été étudié par le Groupe de l'hémisphère occidental. Sur un point, les renseignements donnés dans ce document ne sont pas tout à fait exacts. Les besoins de la zone ont été estimés à 10 fréquences. Il a été tenu compte, lors de l'examen des demandes pour les zones NSAM1 et NSAM2, de certains des besoins d'exploitation mentionnés dans le document. Il n'est donc pas tout à fait exact de dire que le Vénézuéla ne s'est vu attribuer que 3 fréquences.

30. L'Assemblée estime qu'il a déjà été donné à ce document la suite qu'il comportait.

31. PROPOSITION DE LA DELEGATION DU ROYAUME-UNI RELATIVE A L'ASSIGNATION MULTIPLE DES FREQUENCES R (Document Aér. No. 260).

32. M. ROWLAND (Royaume-Uni) indique que la proposition a pour objet d'assurer une utilisation aussi économique que possible des fréquences R.

Une clause du Règlement des radiocommunications donne aux administrations toute latitude d'utiliser des fréquences à n'importe quelle fin. La proposition du Royaume-Uni est de l'intérêt de l'I.F.R.B. qui, dans certains cas, se voit forcé d'accepter des assignations irrégulières. Il propose de l'adopter.

33. M. LECOMTE (Belgique) appuie cette motion.

34. M. JAROV (U.R.S.S.) estime qu'il est prématuré d'examiner ce document, étant donné qu'aucun plan n'est encore prêt.

35. M. ROWLAND (Royaume-Uni) déclare que quelque recommandation de ce genre devrait figurer au rapport final. Il est impossible de prévoir les besoins qui se manifesteront au cours des cinq prochaines années. A moins d'observer la plus stricte économie dans l'utilisation des fréquences, il sera impossible de satisfaire les nouvelles demandes qui viendront à être présentées.

36. M. COFFEY (Canada) déclare que, pour permettre l'utilisation de jour par les services nationaux, des fréquences attribuées aux ZLAMP, il y a lieu de modifier comme suit les dix-septième et dix-huitième lignes du document No. 260: "...fréquences sur une base secondaire tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la zone considérée".

37. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande) propose d'ajouter le paragraphe final (2) suivant à la disposition que l'on suggère d'inclure dans les Actes définitifs de la Conférence; "et que soient respectées les clauses stipulées aux articles 3 et 11 du Règlement des radiocommunications d'Atlantic City."

38. M. ROWLAND (Royaume-Uni) déclare pouvoir accepter ces amendements.

39. M. FALGARONE (France) estime que le document No. 260 ne fait que reproduire la teneur des articles 3 et 11 du Règlement des radiocommunications.

40. M. PETIT (I.F.R.B.) déclare que le numéro 88 du Règlement des radiocommunications a trait aux dérogations au tableau de répartition des bandes de fréquences, figurant au chapitre III dudit Règlement. Or, la présente discussion porte non pas sur les dérogations à ce tableau, mais sur les dérogations au plan que doit établir la Conférence. La proposition britannique permet de notifier des fréquences qui ne figurent pas dans le plan. Ces fréquences seront inscrites dans la colonne "notifications", tandis que les fréquences attribuées par la Conférence seront portées dans la colonne "enregistrements". Cela signifie que des fréquences pourront être notifiées plus tard en sus de celles qui seront déjà enregistrées.

41. La proposition, estime M. PETIT, donne au plan passablement de souplesse; c'est pourquoi il l'appuiera.

42. La proposition du Royaume-Uni figurant au document Aér. No. 260 est adoptée par 24 voix contre 0, avec 10 abstentions.

PROPOSITION DU ROYAUME-UNI TENDANT A PRESENTER UNE RECOMMANDATION AU C.P.F. (Aér-Document 261).

43. M. ROWLAND (Royaume-Uni) déclare que le C.P.F. va assigner des fréquences aux stations fixes du service aéronautique sans tenir compte du fait que ces stations peuvent être obligées d'utiliser des fréquences du service mobile aéronautique assez voisines des fréquences du service fixe aéronautique. Si l'on ne fait rien pour parer à cet état de choses, il sera peut-être difficile d'effectuer des modifications par la suite.

44. On a arbitrairement choisi le chiffre de 15 kc/s, parce qu'on a estimé qu'il représentait un écart suffisant à partir de la limite de la bande. M. ROWLAND propose à l'Assemblée d'adopter cette résolution.

45. M. OOMEN (Pays-Bas) appuie cette motion.

46. M. PETIT (I.F.R.B.) déclare qu'une recommandation au C.P.F.(document Aér. No. 272), qu'a adoptée la Conférence, semble déjà traiter de tout ce problème.

47. M. ROWLAND (Royaume-Uni) déclare que la recommandation contenue dans le document Aér. No. 272 présente un caractère très général. La proposition britannique a pour objet de faire en sorte qu'une station aéronautique donnée n'ait pas à exploiter deux sortes de services (service fixe et service mobile). S'il en était ainsi, et si deux bandes réservées aux services aéronautiques étaient contigües, il se pourrait qu'une station dût exploiter les deux services sur des fréquences toutes deux très voisines de la limite commune de ces deux bandes.

48. Après discussion, il est décidé que les dernières lignes du document Aér. No. 261 seront modifiées comme suit:

"...de la limite commune à ces deux bandes, afin d'exclure la possibilité de brouillage réciproque entre deux stations situées au même point."

49. M. PETIT (I.F.R.B.) propose de supprimer les mots "c'est-à-dire d'au moins 15 kc/s", placés entre parenthèses.

Cet amendement est adopté.

Le document Aér. No. 261, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité.

PROPOSITION BRITANNIQUE RELATIVE AUX RENSEIGNEMENTS PORTES SUR LES FORMULES 1 ET 2 (document Aér. No. 262.)

50. M. ROWLAND (Royaume-Uni) déclare que c'est au cours des travaux poursuivis par le groupe de l'hémisphère est, en utilisant les formules 2 présentées à Atlantic City qu'est apparue la nécessité d'adopter les mesures préconisées dans le document Aér. No. 262. Certains pays ont porté sur ces formules des données relatives aux services fixes. Si les rectifications nécessaires n'étaient pas apportées, ces pays risqueraient de constater que rien n'a été fait pour satisfaire les besoins de leurs services fixes.

51. M. PETIT (I.F.R.B.) déclare que le C.P.F. n'a pas examiné les formules 2 pour le service mobile aéronautique. C'est donc à la Conférence, et non au C.P.F. qu'il incombe de prendre toutes dispositions utiles.

52. Le C.P.F. a fixé une date limite (10 avril 1948) pour la présentation des demandes et des modifications. Les demandes parvenues après cette date seront traitées conformément aux dispositions du paragraphe 16 de la Résolution d'Atlantic City, c'est-à-dire que celles qui seront présentées durant l'existence du C.P.F. seront gardées en attente jusqu'à ce que la Conférence spéciale ait arrêté la procédure à suivre à leur égard.

53. M. ROWLAND (Royaume-Uni) estime que l'on ne peut guère demander au C.P.F. d'examiner quelles erreurs ont été commises par les administrations. Si le C.P.F. n'est pas disposé à le faire, les administrations devront présenter elles-mêmes leurs rectifications à la Conférence spéciale.

54. M. PETIT (I.F.R.B.) déclare qu'il n'a pas voulu laisser entendre que le C.P.F. ne prendrait pas en considération les amendements qui lui seraient présentés, mais la date-limite fixée a donné lieu à bien des discussions, et il est peu probable que le C.P.F. se montre disposé à réexaminer ce sujet.

55. Toutefois, les paragraphes 16 et 17 des directives pour le C.P.F. couvrent toute cette question. On ne saurait prétendre que le C.P.F. ne prendra pas en considération les modifications qui lui seront notifiées.

Le document Aér. No. 262 est alors adopté à l'unanimité.

56. PROPOSITION BRITANNIQUE RELATIVE A L'UTILISATION DES FREQUENCES DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE R POUR LES BESOINS DU SERVICE FIXE AERONAUTIQUE (document Aér. No. 263).

57. M. ROWLAND (Royaume-Uni) déclare que le document Aér. No. 263 présente un intérêt d'ordre général. La proposition britannique ne vise pas à dénier aux administrations le droit que leur donne l'article VII (chapitre III) du Règlement des radiocommunications, d'utiliser des fréquences du service fixe à des fins différentes de celles qui ont été prévues. Toutefois, comme les services mobiles aéronautiques ont un besoin pressant de fréquences, il est hautement désirable que les administrations fassent en l'occurence l'usage le plus parcimonieux de leurs droits.

58. M. FALGARONE (France) estime que cette proposition est irrationnelle et superflue. Lorsqu'il entrera en vigueur, le tableau d'Atlantic City apportera, en effet, une solution à ce problème. Etant donné que les services fixes et mobiles dépendent presque toujours de la même administrations, cette proposition ne fait en somme que recommander aux administrations de ne pas léser leurs propres intérêts. L'O.A.C.I. serait mieux à même de traiter cette question. En tout cas ce sujet est traité à l'article 3 du Règlement des radiocommunications (numéro 88).

59. M. ROWLAND (Royaume-Uni) fait observer qu'il connaît au moins un cas en Europe où une fréquence du service mobile est, contrairement à sa destination normale, utilisée par le service fixe, ce qui occasionne des difficultés à d'autres administrations.

Le document Aér. No. 263 est alors adopté à l'unanimité.

60. M. PETIT (I.F.R.B.) croit le moment venu de faire une déclaration d'ordre général. En se basant sur le premier paragraphe du préambule, on pourrait comprendre que la totalité des bandes attribuées au service mobile aéronautique R est insuffisante, alors que les services fixes ont été au contraire largement servis. Or, il n'en est rien. En effet, la Conférence d'Atlantic City a considérablement élargi les bandes attribuées au service mobile aéronautique, tandis que, d'autre part, les bandes du service fixe ont dû subir une diminution d'environ 30%; cependant, depuis lors, les demandes du service fixe sont toujours devenues plus importantes.

61. C'est là un malentendu que M. PETIT croit devoir dissiper une fois pour toutes. En général, tous les services estiment que les bandes qui leur sont attribuées sont insuffisantes.

La séance est levée à 13 h.00.

Le PRESIDENT : Arthur L.LEBEL

CONFERENCE INTERNATIONALE ADMINISTRATIVE
DES RADIOCOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES
GENEVE, 1948

Aér-Document No 308-F
22 septembre 1948

PROCES-VERBAL DE LA QUINZIEME SEANCE PLENIERE

tenue à la Maison des Congrès, Genève

le vendredi 17 septembre 1948, à 10 h.15

Président : Arthur LEBEL (Etats-Unis)

PRINCIPES ADOPTES PAR LA COMMISSION 4 ET REVISES PAR LA COMMISSION DE REDACTION (Aér-Document 220).

1. M. FALGARONE (France), qui présente ce document en sa qualité de Président de la Commission de Rédaction, indique que le texte original du paragraphe 1.2 a été soumis en français à la Commission 6 et adopté. Il est stipulé à la dernière ligne de ce paragraphe, dans le texte français, qu'aucune priorité ne devra être accordée à une classe d'émission particulière. Cette ligne avait été mal traduite dans les textes anglais et espagnol du document Aér. 159 (reproduit sous une forme révisée dans le doc.Aér 220) qui a été dûment adopté par l'Assemblée Plénière. Selon les versions anglaise et espagnole de ce document, aucune priorité ne devra être accordée, en principe, à une classe d'émission particulière.

2. D'après le texte français, si par exemple, deux administrations revendiquent la même voie, l'une pour une émission de classe A3 et l'autre pour une émission de classe A1, ce ne sera pas la classe d'émission en elle-même qui conférera une priorité quelconque à l'une des parties.

3. Il est décidé que les textes anglais, espagnol et russe du paragraphe 1.2 seront modifiés de façon à coincider avec le texte français.

4. M. ROWLAND (Royaume-Uni) propose une modification qui n'intéresse que le texte anglais et qui est adoptée.

5. M. JAROV (U.R.S.S.), constatant que le document Aér. 220 n'est qu'une réédition du document Aér. 159 (Rapport final du Groupe de travail 4 D), rappelle que sa délégation n'a pas admis les principes fondamentaux posés par la Commission 4, qu'elle a déjà voté contre l'adoption du document Aér. 159 et a émis des réserves à ce sujet. Il renouvelle ces réserves en ce qui concerne le document Aér. 220.

6. M. MITROVIC (Yougoslavie) indique qu'il a déjà fait des réserves sur les questions traitées dans ce document; il maintient sa position à cet égard.

7. M. HARIZANOV (Bulgarie) déclare que les principes techniques exposés dans le document Aér. 220 ont été établis à partir de données ionosphériques moyennes; il les juge inacceptables. Son administration fera toutes réserves à ce sujet.

8. M. ARCIUCH (Pologne) déclare que sa délégation n'accepte pas les séparations entre fréquences ni les capacités des voies indiquées au document Aér. 220. Les administrations polonaise et tchécoslovaque réserveront leurs droits en cette matière.

9. Le document Aér. 220 ainsi amendé est mis aux voix et adopté par 26 voix contre 9 et 3 abstentions.

10. TEXTES SE RAPPORTANT AUX GRAPHIQUES DES PORTEES MAXIMUM ET MINIMUM DU RAPPORT FINAL, REVUS PAR LA COMMISSION DE REDACTION (Aér-document 231).

11. Le document Aér. 231 est adopté à l'unanimité.

12. TEXTES DES RECOMMANDATIONS ET RESOLUTIONS REVUS PAR LA COMMISSION DE REDACTION (Aér-document 272).

13. RECOMMANDATION AU C.P.F. CONCERNANT LA PROTECTION DES RADIOCOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES (page 1).

Cette recommandation est adoptée à l'unanimité.

14. RECOMMANDATION A LA CONFERENCE DE RADIODIFFUSION A HAUTES FREQUENCES DE MEXICO CONCERNANT LA PROTECTION DES RADIOCOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES (page 2).

Cette recommandation est adoptée à l'unanimité.

15. RECOMMANDATION CONCERNANT LA COMMUNICATION A L'O.A.C.I. DE COPIES DES PLAINTES ET RAPPORTS RELATIFS AUX BROUILLAGES DANS LES BANDES DE FREQUENCES DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (pages 3 et 4).

16. M. JAROV (U.R.S.S.) et M. MITROVIC (Yougoslavie) déclarent qu'ils renouvellent les réserves qu'ils ont précédemment formulées lors de l'adoption de cette résolution par l'Assemblée Plénière.

17. Cette résolution est mise aux voix et adoptée par 28 voix contre 8 et 5 abstentions.

18. M. HARIZANOV (Bulgarie) déclare qu'il a voté contre cette résolution et que son administration réservera tous ses droits à ce sujet.

19. RESOLUTION RELATIVE A L'ACHEMINEMENT DE LA CORRESPONDANCE PUBLIQUE DES AERONEFS (pages 5 et 6).

20. Cette résolution est mise aux voix et adoptées par 23 voix contre 3 et 15 abstentions.

21. RESOLUTION RELATIVE A LA FORME DE LA LISTE DES FREQUENCES POUR LES BANDES ALLOUEES AU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE R (pages 7 à 9).

22. M. JAROV (U.R.S.S.) déclare que lorsque cette résolution a été adoptée au cours d'une Assemblée Plénière, sa délégation s'est abstenue de voter et a formulé des réserves sur les paragraphes relatifs à la notification et à l'enregistrement des fréquences. Il fait connaître que sa délégation renouvelle ces réserves.

23. M. MITROVIC (Yougoslavie) déclare que sa délégation formule à nouveau les réserves qu'elle a émises précédemment à ce sujet.

24. Cette résolution est mise aux voix et adoptée par 27 voix contre 0 et 11 abstentions.

25. RECOMMANDATION CONCERNANT LA COORDINATION DES SERVICES AERONAUTIQUE ET MARITIME (pages 10 à 20).

26. Cette recommandation est adoptée à l'unanimité.

27. RECOMMANDATION CONCERNANT LA PUBLICATION DE CERTAINS DOCUMENTS DE SERVICE (pages 21 à 29).

Cette recommandation est mise aux voix et adoptée par 28 voix contre 0 et 10 abstentions.

28. M. JAROV (URSS), M. MITROVIC (Yougoslavie) et M. HARIZANOV.(Bulgarie) se sont abstenus comme lors de l'adoption de cette recommandation par l'Assemblée Plénière.

29. M. ARCIUCH (Pologne) s'est abstenu. Les délégations de la Pologne et de la Tchécoslovaquie réservent leur position sur cette question.

30. RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR L'AJOURNEMENT DE LA CONFERENCE (Aér-document 298).

M. FALGARONE (France) présente ce document. Le Groupe de travail créé par la Commission 6 a été chargé de préparer un rapport sur la base des documents Aér. 200, 228, 236 et 248 (propositions australienne, française, mexicaine et soviétique), de la résolution relative à l'ajournement de la Conférence adoptée par l'Assemblée Plénière, ainsi que des opinions exprimées au sein de la Commission 6.

31. M. FALGARONE et M. SEARLE donnent ensuite une liste de corrections d'ordre mineur qu'il convient d'apporter au document.

32. M. FALGARONE désire exprimer la gratitude du Groupe pour le précieux concours de M. PETIT. D'une façon générale, le Groupe s'est efforcé d'exprimer la vérité, sans toutefois insister sur les erreurs qu'a pu commettre la Conférence.

33. M. ARCIUCH (Pologne) déclare que, d'après le paragraphe 4, il a été possible d'étudier soigneusement les besoins des services internationaux. Or, aucune fréquence n'a été attribuée à la ligne Varsovie-Paris.

34. Il est dit au paragraphe 5 que le Groupe ne dispose pas de certaines informations essentielles au sujet des services régionaux et nationaux; si c'est exact, il aimerait savoir quelles sont les informations qui font ainsi défaut.

35. M. FALGARONE (France) estime que l'expression "services internationaux" devrait être remplacée par "lignes aériennes mondiales principales".

36. M. de HAAS (Indes néerlandaises) déclare que, si le délégué de la Pologne veut connaître la réponse à sa question, il n'a qu'à se reporter au doc-aér. No 242. Cette question a été traitée mainte et mainte fois.

37. M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) déclare que sa délégation se prononce en faveur de l'adoption du document 298.

38. En ce qui concerne la date d'ouverture de la deuxième session, il ne faudrait pas que la rédaction du paragraphe 1.2 puisse être interprétée comme encourageant les administrations à ne pas prendre cette question au sérieux. Il faudrait fixer une date précise. C'est pourquoi, il propose de supprimer la deuxième phrase du paragraphe 1.2 : "Toutefois, cette dernière date pourra être modifiée par accord entre les administrations intéressées ..... etc.".

39. M. de HAAS (Indes néerlandaises) appuie cette motion.

40. M. FALGARONE (France) déclare que le Groupe a choisi cette rédaction pour ne pas obliger les pays éloignés à envoyer deux délégations différentes à la seconde session de la Conférence et à la Conférence administrative spéciale.

41. M. ROWLAND (Royaume Uni) estime qu'à sa seconde session, la Conférence devrait disposer d'un délai suffisant pour terminer ses travaux; c'est pourquoi, il ne faudrait pas fixer la date d'ouverture de cette session après le 31 juillet 1949. Il pourrait être utile de ménager un certain intervalle entre la deuxième Conférence et la Conférence administrative spéciale, afin de pouvoir effectuer tout travail supplémentaire qui pourrait s'avérer nécessaire.

42. M. BETTS (Australie) propose d'ajouter une virgule après la première phrase du paragraphe 1.2 et de remplacer la deuxième phrase par "ou à toute autre date que les administrations intéressées pourraient accepter".

43. M. PETIT (IFRB) fait remarquer que cette dernière proposition n'établit aucune relation entre la date de la deuxième session et celle de la Conférence administrative spéciale; il préfère donc la proposition présentée par la délégation des Etats-Unis d'Amérique.

44. La résolution d'Atlantic City, portant création du CPF, stipule que ce Comité doit incorporer à ses listes les plans d'attribution de fréquences établis par les conférences de service, et que cette liste doit être envoyée pour examen aux administrations deux mois au moins avant la réunion de la Conférence administrative spéciale. Par conséquent, si la Conférence tient à respecter la procédure établie à Atlantic City, elle doit prévoir un intervalle suffisant entre la date de clôture de la deuxième session et celle de l'ouverture de la Conférence spéciale.

45. M. SEARLE (Nouvelle Zélande) s'oppose à la suppression de la deuxième phrase du paragraphe 1.2.

46. M. FALGARONE (France) n'est pas certain que la Conférence pourra disposer des renseignements nécessaires avant le 30 juin 1949. Si l'on supprimait la deuxième phrase de ce paragraphe, il serait d'avis de retarder d'un mois ou deux la date d'ouverture de la Conférence.

47. Pour résumer, le PRESIDENT déclare que le principal argument contre la suppression de cette phrase est le suivant : certains délégués participant à la deuxième session de la Conférence désireront également prendre part à la Conférence administrative spéciale et, s'il y a un certain intervalle entre les deux conférences, les administrations devront faire face à des frais supplémentaires.

48. D'autre part, le fait de fixer une date précise pour le commencement de la seconde session pourrait stimuler les administrations. Cela leur permettrait également de disposer d'un délai suffisant pour étudier, avant l'ouverture de la Conférence spéciale, les plans élaborés par la Conférence aéronautique. L'Assemblée ne doit pas perdre de vue que la Conférence spéciale pourrait être renvoyée indéfiniment.

49. La motion des Etats-Unis visant à supprimer la deuxième phrase du paragraphe 1.2 est mise aux voix et repoussée par 9 voix pour, 4 voix contre et 25 abstentions.

50. Le PRESIDENT déclare que, conformément au règlement intérieur, la motion est repoussée. L'Assemblée devra voter à nouveau sur cette motion, lors d'une séance ultérieure, et à ce moment il ne sera pas tenu compte des abstentions.

51. Paragraphe 1, page 1.

Ce paragraphe est amendé de la façon suivante : 1)"que le plan définitif d'attribution des fréquences des bandes du Service mobile aéronautique R devrait satisfaire aussi parfaitement que possible les besoins de toutes les catégories de ce service".

Le paragraphe 1, page 1, ainsi amendé est adopté.

52. Paragraphe 2, page 1.

Ce paragraphe est amendé de la façon suivante : 2)"qu'un accord unanime existe entre les délégations participant à la Conférence pour que les besoins des lignes aériennes mondiales principales, d'une part, et ceux des lignes aériennes régionales et nationales d'autre part, soient examinés et pour qu'ils soient satisfaits dans la même mesure".

Le paragraphe 2, page 1, ainsi amendé, est adopté.

53. Paragraphe 3, page 1.

Ce paragraphe est amendé de la façon suivante : 3)"que d'après les études faites par la Conférence et les informations dont elle dispose, la portion du spectre allouée au Service mobile aéronautique R ne suffit pas pour permettre sans une étude complémentaire, de satisfaire pleinement tous les besoins de ce service".

Le paragraphe 3, page 1, ainsi amendé, est adopté.

54. Paragraphe 4, page 1.

M. JAROV (URSS) propose de remplacer le paragraphe 4 par le texte suivant : "que la Conférence, en se consacrant, au début de ses travaux, presque exclusivement à une étude détaillée des besoins des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales, a sous-estimé les besoins de fréquences des lignes aériennes régionales et nationales et n'a pas tenu compte de leur particularités. Il en résulte :

55. a) que les besoins des lignes aériennes mondiales principales ont été examinés en premier lieu et satisfaits dans une large mesure;

56. b) que les efforts tentés pour satisfaire les besoins des lignes régionales et nationales en utilisant les fréquences restantes et en répétant les fréquences des lignes aériennes mondiales principales, n'ont pas abouti à des résultats satisfaisants".

57. Le texte du paragraphe 5 serait alors le suivant : "qu'au sujet des besoins des services régionaux et nationaux, la Conférence manque de certains renseignements essentiels relatifs à la possibilité de coordonner l'utilisation des fréquences entre des pays et des zones limitrophes, et que la nécessité de ces renseignements ne lui est devenue évidente qu'au moment où elle a entrepris de répartir les fréquences entre les lignes aériennes mondiales principales et les services régionaux et nationaux".

Le paragraphe 6 serait alors supprimé.

58. M. MITROVIC (Yougoslavie), appuyant cet amendement, déclare qu'il reflète fidèlement les discussions qui ont eu lieu à ce sujet et qu'il exprime des idées dont chacun a reconnu l'exactitude.

59. M. FALGARONE (France) estime que ce texte reflète de façon plus objective la succession des événements qui se sont produits au sein de la Conférence. L'Assemblée ne devrait pas hésiter à exposer la réalité de ces faits aux administrations.

60. L'amendement soviétique au paragraphe 4 est mis aux voix et rejeté par 26 voix contre 11 et 2 abstentions.

61. Après discussion, l'Assemblée se met d'accord sur le texte suivant : 4) " qu'il a été possible d'étudier en détail les besoins des lignes aériennes mondiales principales et de satisfaire dans une large mesure leurs besoins minimum dans le projet de plan établi, tandis que la tentative faite pour satisfaire les besoins déclarés des lignes régionales et nationales avec les fréquences restantes et au moyen de la répétition des fréquences des lignes aériennes mondiales principales n'a pas donné de résultats satisfaisants".

Le paragraphe 4, ainsi amendé, est adopté.

62. Paragraphe 5, page 1.

L'Assemblée décide de remplacer l'expression "services internationaux" par "zones de passage des lignes aériennes mondiales principales".

63. M. JAROV (URSS) propose l'amendement ci-dessous : "qu'au sujet des services régionaux et nationaux, la Conférence manque de certains renseignements relatifs à la possibilité de coordonner l'emploi des fréquences entre des pays et des zones limitrophes".

64. Après discussion, l'Assemblée se met d'accord sur le texte suivant : 5) "que, au sujet des besoins des lignes régionales et nationales, la Conférence ne dispose pas de certaines informations essentielles, en particulier celles qui ont trait à la possibilité de coordonner l'usage des fréquences dans les pays ou régions limitrophes; ...".

La séance est levée à 18 h.00

Président : Arthur LEBEL

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No 309-F
22 septembre 1948.

PROCES-VERBAL DE LA SEIZIEME SEANCE PLENIERE

tenue en la Maison des Congrès, Genève
le samedi 18 septembre 1948, à 9 h.00

Président : Arthur L. LEBEL (Etats-Unis d'Amérique)

1. SUITE DE LA DISCUSSION DU RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR L'AJOURNEMENT DE LA CONFERENCE (Document Aér. 298).

M. JAROV (URSS) estimant que le manque de renseignements n'est pas la seule raison de l'ajournement de la Conférence, demande la suppression du paragraphe 6, page 1.

2. M. MITROVIC (Yougoslavie) appuie cette motion. Même si la Conférence pouvait, au cours de sa deuxième session, disposer des renseignements les plus complets, ses efforts ne sauraient être couronnés de succès, à moins d'une modification des principes techniques fondamentaux déjà adoptés.

3. D'après M. SOUTO CRUZ (Portugal), le manque de renseignements est peut-être la principale raison de l'ajournement de la Conférence, mais ce n'est pas la seule. Si, toutefois, la Conférence pouvait disposer de données analogues pour les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP) et pour les zones des lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN), le nombre des fréquences nécessaires pour les deux catégories pourrait être calculé en appliquant la même formule et en se conformant aux mêmes normes.

Une fois ce travail effectué, la Conférence connaîtrait, par application d'une formule commune, d'une part, toutes les fréquences disponibles et, d'autre part, tous les besoins.

Tout le problème serait alors ramené à une attribution équitable basée sur les normes techniques adoptées. Si cette attribution devait comporter une injustice à tout le moins celle-ci atteindrait-elle également toutes les catégories des services aéronautiques R.

4. M. JAROV (URSS) déclare que comme l'indique clairement le document Aér. 242 les besoins des services nationaux n'ont été satisfaits que dans la proportion de un quart à un septième. Même à supposer qu'il soit utile à la Conférence de disposer de renseignements supplémentaires, peut-on affirmer que ces renseignements par eux-mêmes rendraient possible la satisfaction des demandes?

5. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande) déclare que le paragraphe 6 reflète fidèlement la situation présente. Même si la possession de plus amples renseignements ne devait pas nécessairement permettre à la Conférence de satisfaire toutes les demandes, celle-ci serait au moins en mesure de les réduire d'une manière à la fois plus uniforme et plus impartiale, qu'il s'agisse des lignes aériennes nationales et régionales, ou des lignes aériennes mondiales principales.

6. M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) rappelle que la question a déjà été discutée à fond par la Commission 6. Il propose que la motion soviétique soit immédiatement mise aux voix.

7. La motion américaine tendant à clore les débats sur ce point et à voter immédiatement sur la proposition soviétique est mise aux voix et adoptée par 20 voix contre 10, et 2 abstentions.

8. La motion soviétique tendant à supprimer le paragraphe 6 est mise aux voix et repoussée par 21 voix contre 9 et 3 abstentions.

9. Le PRESIDENT annonce que, conformément au règlement intérieur, il se voit dans l'obligation de décider que toute nouvelle discussion sur ce point sera considérée comme hors du débat.

10. M. MITROVIC (Yougoslavie):

"Un tel procédé qui tend à interrompre les débats sur une question de la plus haute importance est injustifié et contraire au règlement. Ce n'est pas en empêchant la discussion qu'on arrivera à une solution raisonnable et acceptable pour tous. La délégation yougoslave considère qu'une pareille procédure, déjà appliquée à plusieurs reprises aux moments les plus critiques de la Conférence est une des raisons de son insuccès notoire."

11. M. FALGARONE (France) exprime le désir que partagent d'autres délégations de voir les débats se poursuivre. Il lui paraît difficile de concevoir que la libre expression des opinions puisse être ainsi considérée comme hors du débat.

12. Le PRESIDENT :

"La motion de clôture du débat est d'usage courant dans tous les régimes parlementaires que je connais. Elle a notamment pour but d'empêcher qu'une minorité recule indéfiniment un vote portant sur une question qui, de l'avis de la majorité, a été suffisamment discutée pour motiver une décision raisonnable et justifiée. Tous les délégués représentent ici des gouvernements souverains, et les droits et prérogatives de l'un ont la même étendue que ceux de l'autre. Si un délégué est en droit de demander que le débat se poursuive, pour des raisons qui lui sont propres, tout autre délégué est en droit de demander la clôture pour des raisons qu'il estime valables. Lorsque deux points de vue sont en conflit, le seul moyen connu pour résoudre le cas démocratiquement est de mettre la question aux voix. C'est ce qui a été fait dans le cas présent et l'Assemblée s'est prononcée, à une majorité de près des deux tiers, en faveur de la clôture des débats. Ma qualité de Président ne me donne pas le pouvoir de prolonger ou d'arrêter la discussion contre le voeu de la majorité. Il n'y a donc qu'une solution, c'est de voter immédiatement sur le fond de la question".

13. M. ARCIUCH (Pologne) :

"J'estime que l'absence de certains renseignements complémentaires sur les demandes de fréquences des services régionaux et nationaux (demandes présentées dans le document Aér. No. 71, sur les formules officielles No. 2, et maintes fois modifiées au cours des travaux pour répondre aux exigences formulées par les groupes de travail) ne constitue pas la seule et unique raison, ni même la principale raison pour laquelle les assignations multiples de fréquences ont été effectuées de manière inéquitable entre les ZLAMP et les régions ou les Etats; en conséquence, la délégation de la Pologne a voté pour qu'on supprime le paragraphe 6 des considérants du projet provisoire de résolution qui figure au document Aér. No. 298."

14. M. JAROV (URSS) dit qu'il a officiellement demandé si la majorité des délégués présents estimait que le manque de renseignements était la raison principale de l'ajournement de la Conférence.

15. Le PRESIDENT déclare que cette discussion est hors du débat, car elle ne se rapporte pas directement au sujet en cause qui est la discussion sur le document 298; mais il est loisible au délégué de l'Union soviétique de déposer officiellement une motion tendant à l'adjonction d'un paragraphe supplémentaire se rapportant à cette question, à condition de le rattacher au document Aér. 298.

16. M. LECOMTE (Belgique) relève une erreur de traduction dans le paragraphe 6. Il convient de remplacer les mots "faute de renseignements essentiels" par "faute de ces renseignements essentiels".

Le paragraphe 6 amendé et le paragraphe 7 sont adoptés.

Paragraphe 8, page 2.

Dans le texte français, modifier la première ligne comme suit: "que, en raison de ce qui précède..."

Le paragraphe 8 amendé et le paragraphe 9 sont adoptés.

L'alinéa 1.1., p. 2 est adopté.

17. Alinéa 1.2., page 2.

M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) déclare que, lors de la séance précédente, il a déposé une motion tendant à supprimer la seconde phrase de ce paragraphe. Lorsque cette motion a été mise aux voix, le nombre des abstentions a dépassé celui des suffrages exprimés. Il demande à nouveau que la seconde phrase de ce paragraphe soit supprimée.

18. La motion américaine tendant à supprimer la seconde phrase de l'alinéa 1.2. est mise aux voix et adoptée par 22 voix contre 3.

19. M. FALGARONE (France), auquel se rallie M. HARIZANOV (Bulgarie) déclare qu'il serait dangereux que la seconde session de la Conférence se tienne à une date prématurée. Il propose en conséquence que le paragraphe 1.2. soit simplement libellé comme suit: "de se réunir de nouveau à Genève le 31 juillet 1949".

20. M. PETIT (IFRB) déclare que le plan d'assignation des fréquences élaboré par la Conférence doit être soumis à l'examen de la Conférence administrative spéciale et présenté en temps utile au CPF, du moins théoriquement, pour être transmis aux administrations. En laissant la date de la seconde session indépendante de celle de la Conférence spéciale, la Conférence irait donc à l'encontre de la résolution d'Atlantic City.

21. M. FALGARONE (France) déclare que la Conférence est dans l'obligation de respecter cette résolution. Toutefois, il est fort peu probable que la Conférence spéciale se réunisse avant le mois d'octobre 1949.

22. L'amendement français à l'alinéa 1.2. est mis aux voix et adopté par 17 voix contre 0, et 17 abstentions.

L'alinéa 1.2. amendé et les alinéas 1.3., 2.1.et 2.2 sont adoptés.

23. Alinéa 3.1. page 2.

Il est convenu de supprimer à la troisième ligne, le mot "actuellement", et de remplacer, à la deuxième ligne, les mots "projet provisoire d'un plan" par les mots "projet d'un plan".

L'alinéa 3.1. amendé est adopté.

24. Alinéa 3.2. page 3.

Il est convenu de modifier ce paragraphe comme suit: "à considérer les documents Nos....., comme contenant d'autres principes et d'autres méthodes qui sont susceptibles de fournir d'autres solutions au problème, mais qui n'ont pas été appliqués en pratique, parce qu'ils n'ont pas été adoptés par la Conférence au cours de sa première session".

L'alinéa 3.2. amendé est adopté.

25. Alinéa 3.2. page 3.

Il est convenu d'examiner ce paragraphe lors de l'étude du document Aér. No 271.

26. Alinéa 4.1. page 3.

Il est convenu de remplacer, respectivement, les mots "à étudier l'ensemble des travaux de la Conférence", par les mots "examiner l'ensemble des résultats de la Conférence".

27. Alinéa 4.3. page 3.

Selon M. FALGARONE (France), c'est aux administrations elles-mêmes qu'il appartient de décider si elles désirent organiser les conférences mentionnées dans ce paragraphe ou y participer. Ce point n'a pas encore fait l'objet d'un examen détaillé du groupe de travail. Il serait peut-être judicieux d'annexer au document une liste des conférences (conférences de l'U.I.T., de l'O.A.C.I., ou d'autres organisations) afin de guider les administrations.

28. M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) déclare que, si la proposition américaine tendant à la création d'un secrétariat intérimaire était adoptée, l'une des tâches de ce secrétariat consisterait à tenir les administrations au courant de ces questions.

29. M. JAROV (URSS) déclare que si les pays européens représentés à la Conférence décident de convoquer une conférence régionale de l'U.I.T., cette conférence devrait être organisée par l'U.I.T.

30. M. FALGARONE (France) estime qu'il est difficile d'entrer plus avant dans le détail de l'alinéa 4.3. Cet alinéa est rédigé de manière suffisamment souple pour permettre de faire face à toutes les éventualités.

31. Selon M. PETIT (IFRB), il n'est pas absolument nécessaire que le Conseil d'Administration assume l'initiative de la convocation des conférences. Si un groupe de pays désire réunir une conférence, il peut en prendre l'initiative, conformément au chapitre II du Règlement Général annexé à la Convention d'Atlantic City.

32. M. JAROV (URSS) propose les amendements suivants: mettre un point après les mots "...sur le plan mondial, régional ou national".

Ajouter un nouvel alinéa (4.4.) ainsi conçu: "Au stade actuel, la Conférence n'arrête à l'avance, aucune décision sur la convocation de conférences régionales ou d'autres réunions durant la période d'interruption de ses travaux et elle laisse aux administrations elles-mêmes le soin de prendre une décision à ce sujet."

33. M. MITROVIC (Yougoslavie) appuie cette motion.

34. M. FALGARONE (France) déclare que l'amendement suivant apporterait une meilleure solution au problème: conserver l'alinéa 4.3. sans changement et ajouter un nouvel alinéa (4.4) ainsi libellé:

35. 4.4. "A prendre elles-mêmes toutes mesures nécessaires au sujet des conférences ou autres réunions qu'il serait désirable de convoquer pendant la suspension des travaux de la Conférence. Celle-ci estime, en effet, ne pas être en mesure de prédéterminer les possibilités à ce sujet."

Cet amendement est adopté.

L'alinéa 4.3. et le nouvel alinéa 4.4. sont adoptés.

36. Alinéa 5.1.

M. JAROV (URSS) déclare que l'adoption du nouvel alinéa 4.4. rend nécessaire la modification de l'alinéa 5.1. dans le sens suivant: "si les administrations intéressées jugent nécessaire de convoquer des conférences régionales, d'inviter ces conférences à entreprendre des études en vue de..."

37. M. FALGARONE (France) déclare que, selon le texte original, la Conférence pourrait inviter des conférences régionales à étudier le problème de la coordination des besoins en fréquences. Le nouvel amendement confie aux administrations le soin de charger la Conférence de soumettre ces problèmes à l'examen des conférences régionales; or, la Conférence sera certainement terminée avant que les administrations puissent prendre des mesures dans ce sens.

38. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande) appuyé par M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) déclare qu'il importe de mentionner expressément les conférences de l'U.I.T. ou de l'O.A.C.I.

39. M. LECOMTE (Belgique) propose l'amendement ci-après:

"5.1. A inviter les conférences régionales qui seront tenues en conséquence de 4.3. et 4.4., à entreprendre ..."

La Conférence adopte cet amendement.

Le texte de l'alinéa 5.1. ainsi amendé, est adopté.

40. Alinéas 5.2.1., 5.2.2. et 5.2.3.

M. FALGARONE (France) déclare que dans ces paragraphes le Groupe a employé l'expression "services internationaux" parce qu'il a estimé que les administrations seraient peu familiarisées avec la terminologie employée à la Conférence. Ces mots se rapportent aussi bien aux lignes aériennes mondiales principales qu'aux lignes aériennes régionales, qui toutes présentent un caractère international.

41. M. LECOMTE (Belgique) indique qu'il suffirait peut-être d'ajouter (avec l'assentiment d'autres délégations des Etats européens, membres de l'O.A.C.I. une note expliquant que pour ces Etats, les mots "services internationaux" désignent à la fois les lignes aériennes mondiales principales et les lignes régionales.

42. M. JAROV (URSS) observe que l'on paraît prévoir des conférences de deux sortes, les unes pour les Etats-membres de l'O.A.C.I. et les autres pour les Etats qui ne font pas partie de cette organisation. S'il en est ainsi, il voit mal comment on réalisera cette coordination indispensable des besoins en fréquences dont il est question au paragraphe 7 des considérants. Comment coordonner les besoins en fréquences de la région européenne sans la coopération des Etats de l'Est européen?

43. M. LECOMTE (Belgique) déclare que les experts des questions aéronautiques des Etats européens membres de l'O.A.C.I., ont pris l'habitude d'examiner en commun les problèmes aéronautiques; ils ont donc noué entre eux des

relations particulièrement étroites. Des conférences restreintes tenues sous les auspices de l'O.A.C.I. permettront mieux de réaliser la coordination des besoins en fréquences que des conférences régionales plus importantes tenues sous l'égide de l'U.I.T.

44. M. LECOMTE serait le dernier à suggérer que ces problèmes puissent être résolus sans la collaboration des Etats de l'Est européen. Mais si les représentants des Etats européens, membres de l'O.A.C.I. pouvaient se réunir pour discuter les problèmes qui les intéressent et si les délégués des Etats non-membres pouvaient d'autre part en faire autant, il serait infiniment plus aisé de réaliser cette coordination des besoins en fréquences lors d'une conférence régionale convoquée sous l'égide de l'U.I.T.

45. Selon M. COFFEY (Canada), il conviendrait de demander à l'O.A.C.I. d'étudier les problèmes intéressant les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales et l'Europe occidentale. Demander à l'O.A.C.I. d'élaborer un projet de plan concernant aussi bien les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales que les services régionaux, c'est la charger d'une tâche extrêmement complexe. Par conséquent, il propose de remplacer l'expression "services internationaux" par "zones de passage des lignes aériennes mondiales principales".

46. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande) déclare que l'O.A.C.I. est une organisation analogue à l'U.I.T. et qu'à ce titre elle jouit de certaines prérogatives. Elle a le droit d'étudier ces problèmes et de présenter ses vues à leur sujet. La Conférence doit procurer à l'O.A.C.I. toute facilité pour exposer ses vues, tant sur les besoins des lignes aériennes mondiales principales, que sur les besoins des services régionaux.

47. M. LECOMTE (Belgique) déclare que pour son pays, les lignes aériennes intérieures européennes sont beaucoup plus importantes que les lignes aériennes mondiales principales. Il n'est pas exagéré de dire que tout vol commercial entrepris par un avion belge est un vol de caractère international. Il est absolument nécessaire qu'il y ait une organisation chargée de coordonner les besoins des services régionaux, et l'O.A.C.I. est tout à fait qualifiée pour effectuer cette tâche.

48. M. MITROVIC (Yougoslavie) déclare qu'il y a des pays en Europe qui, sans être membres de l'O.A.C.I., sont tout aussi intéressés à la question des services régionaux. La Yougoslavie n'est pas membre de l'O.A.C.I., et ne reconnaîtra aucune décision prise par une conférence tenue sous l'égide de cette organisation.

49. M. FALGARONE (France) estime qu'il est évident que les conférences de l'O.A.C.I. n'auront pas la priorité sur celles de l'U.I.T. Comme l'a souligné le délégué de la Belgique, les besoins des Etats européens non-membres de l'O.A.C.I. seront en dernier ressort examinés et coordonnés avec ceux des membres de l'O.A.C.I. par une conférence régionale de l'U.I.T.

50. M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) en se rangeant à l'opinion du délégué de la Nouvelle-Zélande, explique qu'en résumé, tout ce que l'on se propose de faire est de demander l'avis d'une organisation analogue à l'Union.

51. La proposition canadienne tendant à substituer l'expression "zones de passage des lignes aériennes mondiales principales" à services internationaux", qui figure aux alinéas 5.2.1., 5.2.2. et 5.2.3. est mise aux voix et repoussée par 15 voix contre 11 et 9 abstentions.

52. M. ARCIUCH (Pologne) observe que d'après l'alinéa 6.3., l'O.A.C.I. est invitée à présenter un plan tout comme les conférences régionales. Or un tel plan représenterait les intérêts des Etats membres de l'O.A.C.I. et des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales; il ne serait donc pas impartial.

53. Il se peut que l'O.A.C.I. jouisse d'une position bien établie en ce qui concerne les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales, et qu'elle soit un lien reconnu entre groupes d'Etats ayant des intérêts communs dans certains domaines. Elle n'est cependant pas admise à la Conférence en qualité de membre en titre, mais en tant qu'observateur.

54. Il n'est pas juste qu'une conférence internationale soit utilisée pour servir les intérêts de cette organisation.

55. Il est stipulé au paragraphe 9 des considérants que la Conférence est le seul organisme compétent pour élaborer un plan d'attribution de fréquences aux services aéronautiques; cela exclut donc la possibilité d'inviter l'O.A.C.I. à établir un plan de ce genre, sauf pour les lignes aériennes mondiales principales.

56. L'orateur convient, avec le délégué du Canada, que l'O.A.C.I. représente avant tout les intérêts des lignes aériennes mondiales principales et par conséquent il propose de supprimer l'alinéa 5.2.3.

57. M. MITROVIC (Yougoslavie) appuie cette proposition.

58. M. JAROV (URSS) suggère que l'alinéa 5.2.3. soit amendé comme suit :

"à établir, tenant compte de ce qui précède, des propositions au sujet d'un projet de plan d'attribution des fréquences aux zones de passage des lignes aériennes principales."

59. M. LECOMTE (Belgique) déclare qu'il a voté en faveur de la proposition canadienne préconisant la substitution de "lignes aériennes mondiales principales" à "services internationaux", parce que cet amendement est seul susceptible de donner un sens à ces alinéas.

60. M. ROWLAND (Royaume-Uni) propose une nouvelle rédaction de l'alinéa 5.2.1.:

"à étudier la partie du projet de plan qui concerne les services internationaux de ses Etats-membres."

61. L'alinéa 5.2.2. serait alors libellé comme suit: "à tenter, tenant compte de ce que les besoins des lignes régionales et nationales sont élevés, de réduire au minimum les besoins des lignes aériennes mondiales principales en appliquant les méthodes de coordination les plus appropriées."

62. L'alinéa 5.2.3. serait rédigé comme suit:

"à établir, tenant compte de ce qui précède, un projet de plan d'attribution des fréquences aux services aériens internationaux de ses Etats-membres".

Ces amendements sont adoptés. Les alinéas 5.2.1., 5.2.2. et 5.2.3., ainsi amendés, sont adoptés.

63. M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie) propose l'insertion d'un nouvel alinéa 6.1.1., l'ancien alinéa 6.1.1. devenant ainsi 6.1.2.:

64. 6.1.1."d'examiner à nouveau les besoins minimum en fréquences du service mobile aéronautique R en tenant dûment compte de la nouvelle situation, et de les coordonner s'il y a lieu, avec ceux des autres administrations intéressées, lors de conférences régionales, ou de toute autre manière".

65. Ce nouvel alinéa 6.1.1. est adopté.

L'ancien alinéa 6.1.1., devenu maintenant l'alinéa 6.1.2. est adopté.

66. M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie), appuyé par M. MITROVIC (Yougoslavie), propose la suppression de l'alinéa portant maintenant le numéro 6.1.3.

67. En fait, il importe seulement de connaître les besoins en fréquences exprimés pour chaque pays et pour chaque catégorie de service.

68. Les statistiques détaillées dont il est fait mention à l'alinéa 6.1.3., ne sont pas nécessaires en pratique. La Commission 7 n'en a pas eu besoin pour élaborer un projet de plan. Comme les méthodes d'exploitation diffèrent selon les pays, les renseignements fournis conformément aux dispositions de l'alinéa 6.1.2. auraient pour seul résultat d'apporter de la confusion. Par exemple, les formules 2 n'ont pas été remplies de la même manière par les différents pays.

69. Les travaux de la seconde session seraient de beaucoup simplifiés si les administrations étaient invitées à notifier leurs besoins. Somme toute, les administrations sont mieux qualifiées que la Conférence pour évaluer leurs besoins propres.

70. M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) se souvient de cas où les administrations ont inclus dans leurs notifications de besoins ceux de certaines catégories de services, qui avaient déjà été satisfaits. Si l'on désire séparer les demandes justifiées de celles qui ne le sont pas, il est nécessaire de disposer de renseignements statistiques.

71. M. BETTS (Australie) serait tenté d'approuver certains points de l'exposé du délégué de la R.S.S. de Biélorussie. Les renseignements énumérés dans le document Aér. No. 242 ne sont pas tous indispensables. Cependant, on a incontestablement besoin de renseignements statistiques, et c'est pourquoi M. Betts votera contre la motion du délégué de la R.S.S. de Biélorussie.

72. M. FALGARONE (France) déclare que le paragraphe 6 du document Aér. No. 242, qui doit figurer dans l'annexe en question, devra certainement être mis en discussion.

73. M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie) déclare que le nouvel alinéa 6.1.1. traite de la coordination des besoins en fréquences entre les Etats, La Conférence devra connaître les besoins des administrations prises individuellement. Si ces administrations estiment opportun de présenter des renseignements supplémentaires à l'appui de leurs notifications de besoins, on ne saurait s'y opposer. Mais la Conférence n'a pas autorité pour exiger de telles données.

74. La Conférence a déjà perdu un temps considérable dans l'examen des ZLAMP, et cela tout simplement parce que les demandes relatives à ces zones n'ont pas été préparées à l'avance. Il conviendrait de ne pas renouveler cette erreur en ce qui concerne les services régionaux et nationaux.

75. La proposition biélorusse relative à la suppression de l'alinéa 6.1.3. est mise aux voix et repoussée par 23 voix contre 9, et 1 abstention.

Les alinéas 6.1.3., 6.2., et 6.3. sont adoptés.

76. Alinéa 6.4.

77. M. LECOMTE (Belgique) propose que ce paragraphe soit modifié comme suit:

"que la documentation visée aux alinéas 6.1., 6.2. et 6.3. devra parvenir au Secrétaire général de l'Union avant le 30 juin 1949, date d'ouverture de la seconde session de la Conférence aéronautique, sous réserve de modification de cette date".

78. Cet amendement est adopté. L'alinéa 6.4. amendé est adopté.

La séance est levée à 19 heures 30.

Le PRESIDENT :

Arthur L. LEBEL

Conférence Internationale Administrative
des Radiocommunications Aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document N° 311-F
23 septembre 1948

PROCES VERBAL DE LA 17ème SEANCE PLENIERE

tenue en la Maison des Congrès, Genève
le dimanche 19 septembre 1948, à 10 h. 15

Président : M. Arthur L. LEBEL (Etats-Unis d'Amérique)

SUITE DE LA DISCUSSION DU RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR L'AJOURNEMENT DE LA CONFERENCE (Aér.doc. N° 298)

1. M. FALGARONE (France) déclare qu'il a déjà été entendu que les principes adoptés devront être révisés par la Conférence au cours de sa seconde session. Les termes de la résolution invitent les administrations à étudier les principes du projet de plan actuel, ce qui signifie que ces principes ne sont pas intangibles.

Il désire donc soumettre la proposition suivante :

Insérer, entre les paragraphes 7 et 8, les alinéas suivants :

2. "7 b. que, de plus, les principes qui ont implicitement ou explicitement guidé la Conférence pour élaborer le projet de plan actuel ne sont pas nécessairement les meilleurs et qu'ils doivent être plus amplement étudiés et discutés par les administrations ou par les organisations spécialisées, préalablement à toute nouvelle tentative, à la lumière des règles et procédures d'exploitations existantes ou à établir pour les services de contrôle de la circulation aérienne internationale, régionale et nationale.

"7 c. que les études complémentaires mentionnées au paragraphe 7 b. ci-dessus ne peuvent être valablement effectuées par la présente Conférence."

3. M. ROWLAND (Royaume-Uni) estime que le premier paragraphe de cet amendement est superflu. Il n'y a rien, dans les documents de la Conférence, qui puisse faire supposer que le plan élaboré est le meilleur possible. La proposition française aurait pour effet de jeter le discrédit sur ce plan.

4. Il est inexact de dire que la Conférence n'est pas à même d'effectuer valablement les études complémentaires mentionnées à l'alinée 7 b. Ces alinéas supplémentaires sont donc superflus.

5. M. MITROVIC (Yougoslavie) déclare que, aux termes de l'alinéa 6.1.1. les administrations sont invitées à soumettre des propositions sur les principes adoptés par la Conférence. Il serait tout à fait logique d'exposer dans le préambule les raisons motivant cette requête. Sinon, on donnerait l'impression que la première session de la Conférence s'efforce d'imposer ses vues à la seconde session.

6. M. FALGARONE (France) reconnaît que, comme elle l'admet elle-même, la Conférence n'a pas affirmé explicitement que les principes adoptés par elle sont les meilleurs, mais le simple fait qu'elle les a adoptés revient implicitement à dire qu'ils sont les meilleurs.

7. Il existe des règles de contrôle du trafic aérien dans les régions, mais il n'en existe aucune dans certaines zones de passage des lignes aériennes mondiales principales; il appartient à l'O.A.C.I. de les établir.

8. M. GREVEN (O.A.C.I.) déclare que l'expression "zones de passage des lignes aériennes mondiales principales" est de création récente, mais qu'il n'en est pas de même des méthodes de contrôle du trafic aérien dans ces zones qui viennent d'être créées.

9. M. FALGARONE (France) admet qu'il existe, en fait, des méthodes de contrôle du trafic aérien pour les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales, mais ces dernières sont fondées sur le plan établi par la Conférence du Caire et non par celle d'Atlantic City. Depuis cette dernière Conférence, l'O.A.C.I. n'a pas convoqué une seule réunion en vue de fixer de nouvelles règles basées sur le plan d'Atlantic City.

10. Selon M. ROWLAND (Royaume-Uni) même si l'on doit admettre qu'il n'existe pas encore de procédure pour le contrôle du trafic aérien dans les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales, on voit mal comment on pourrait, dans les quelques mois qui vont suivre, arrêter les détails d'une telle procédure.

11. M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) estime que le document No 298 est clair sous sa forme actuelle et que les alinéas supplémentaires proposés sont parfaitement inutiles.

12. D'après M. SEARLE (Nouvelle-Zélande), la Conférence reconnaîtrait son incompétence en soumettant à l'examen des administrations les principes qu'elle a adoptés. Ce que l'on désire obtenir des administrations, ce sont des renseignements plus détaillés et mieux coordonnés.

13. M. FALGARONE (France) répond que si les alinéas supplémentaires qu'il a proposés sont inutiles, le préambule dans son ensemble est sans objet. La Conférence a décidé de demander aux administrations de plus amples renseignements statistiques et les a invitées à formuler des suggestions au sujet des principes adoptés, sans cependant mettre en doute la valeur de ceux-ci.

14. Il n'est pas exact de dire que tous les principes adoptés ont fait l'objet de discussions préalables. Certains d'entre eux ont été posés en axiomes (par exemple la conception de l'assignation des fréquences aux

lignes, la subdivision des services en trois catégories: mondiale, régionale et nationale); on a admis comme allant de soi qu'il convenait d'adopter une séparation entre fréquences répondant aux besoins de moyens de communication à rendement élevé.

15. En réalité, la Conférence n'est pas compétente pour discuter certains de ces principes fondamentaux. C'est là le rôle de l'O.A.C.I.

16. M. ROWLAND (Royaume-Uni) déclare n'avoir connaissance d'aucun projet tendant à réviser dans un proche avenir les procédés de trafic aérien. Le temps manquerait pour réviser le projet de plan sur la base de telles procédures.

17. M. LECOMTE (Belgique) estime pouvoir souscrire à l'idée générale sur laquelle repose la proposition française. Il n'y aurait aucun mal à suggérer que les principes adoptés jusqu'ici soient révisés dans le cadre d'une autre compétence.

18. On a dit que les administrations devraient s'efforcer de réduire leurs demandes. Si tel est le cas, on se trouve devant l'alternative suivante : ou bien les administrations peuvent conserver les principes actuels et ne voir leurs demandes qu'en partie satisfaites, ou bien ces principes eux-mêmes doivent être réexaminés.

19. M. MITROVIC (Yougoslavie) déclare que le préambule met fortement l'accent sur l'absence de renseignements, mais ne mentionne pas que les principes adoptés peuvent être à l'origine de la difficulté.

20. M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) déclare que sa délégation n'a jamais considéré que les principes adoptés soient défectueux; la Conférence n'a d'ailleurs jamais été de cet avis. Les administrations ont été amenées à supposer que les fréquences disponibles étaient nombreuses; elles ont donc soumis des demandes excessives créant ainsi la seule difficulté qui ait pu obliger la Conférence à s'ajourner.

21. M. BETTS (Australie) propose, aux lieu et place des alinéas 7 b. et 7 c., l'amendement suivant :

> "Que la Conférence estime que toutes les administrations doivent avoir la possibilité d'étudier de manière plus approfondie les principes adoptés par la Conférence pour l'élaboration du projet de plan, que cet examen doit avoir lieu préalablement à l'établissement du plan définitif d'assignation des fréquences, et qu'il ne peut être effectué par la Conférence au cours de sa session actuelle".

22. M. FALGARONE (France) déclare que mention doit être faite des institutions spécialisées intéressées. Il ne peut imaginer que les deux alinéas proposés par lui soient réellement aussi dangereux qu'on paraît le croire.

23. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande) déclare que si la Conférence s'ajourne, c'est afin d'obtenir de plus amples renseignements. Il ne saurait admettre que les délégations participant à la Conférence ne soient pas habilitées à discuter les principes qui ont été adoptés.

24. M. ROWLAND (Royaume-Uni) s'oppose fermement à ce que l'on souligne de manière excessive la nécessité de reviser les principes adoptés. L'ajournement de la Conférence est dû principalement à la nécessité de disposer de renseignements plus complets et mieux coordonnés.

25. M. FALGARONE (France) dit qu'il n'est pas dans son intention de mettre en doute la compétence de certains délégués; mais en réalité la présente conférence n'est pas une conférence spécifiquement aéronautique.

26. D'accord avec M. BETTS (Australie), il soumet alors la proposition revisée suivante :

7 b. "que, à la lumière des règles d'exploitation aéronautiques existantes ou envisagées, les principes provisoirement adoptés par la Conférence soient étudiés par les administrations en connexion avec l'étude de leurs besoins, ainsi que par les organisations spécialisées, de sorte que l'on puisse tenir compte de tous les moyens susceptibles de réduire le nombre des fréquences nécessaires au service mobile aéronautique R."

27. M. JAROV (U.R.R.S.) propose d'ajouter, après les mots : "...provisoirement adoptés par la Conférence...", les mots suivants : "ainsi que toutes autres propositions présentées pour résoudre le problème, et qui n'ont pas été appliquées en pratique".

28. M. BETTS (Australie) et M. FALGARONE (France) acceptent cet amendement.

29. M. ROWLAND (Royaume-Uni) déclare qu'il s'opposera à l'insertion de ces alinéas supplémentaires. Le document aér. No 298 expose déjà avec suffisamment de précision ce que la Conférence attend des administrations durant la période d'interruption de ses travaux.

30. La principale raison de l'ajournement de la Conférence réside dans l'absence de données statistiques concernant les services régionaux et nationaux, ainsi que dans une coordination insuffisante des demandes présentées pour ces services. La Conférence doit obtenir ces renseignements avant de pouvoir poursuivre ses travaux.

31. M. ROWLAND ne pense pas que la Conférence manque de renseignements au sujet des méthodes d'exploitation existantes ou susceptibles d'être introduites. On ne saurait valablement invoquer cet argument en faveur de l'ajournement. En réalité, l'adjonction des paragraphes proposés pourrait même faire croire qu'aucune raison valable ne milite en faveur de la suspension de la Conférence.

M. QUIJANO (Colombie) se rallie à cette déclaration.

32. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande) déclare qu'il votera contre la motion française. Il n'est pas exact que la Conférence ne possède pas de renseignements sur les méthodes d'exploitation.

33. M. MITROVIC (Yougoslavie) demande que, conformément à l'article 16 de la Convention d'Atlantic City, il soit procédé à un vote par appel nominal.

34. L'amendement présenté par le délégué de la France et appuyé par le délégué de l'Australie, et consistant en l'adjonction d'un nouvel alinéa (7 b.), est mis aux voix et adopté par 14 voix contre 11, et 13 abstentions.

35. Ont voté pour :

République populaire d'Albanie; Fédération d'Australie; République Socialiste Soviétique de Biélorussie; République populaire de Bulgarie; Territoires d'outre-mer de la République française et territoires administrés comme tels; France; République de Pologne; Portugal; Protectorat français du Maroc et de la Tunisie; République fédérative populaire de Yougoslavie; République Socialiste Soviétique de l'Ukraine; République populaire Roumaine; Tchécoslovaquie; Union des Républiques Socialistes Soviétiques; soit 14 voix.

36. Ont voté contre ;

République d'Argentine; Brésil; République de Colombie; Colonies, Protectorats, Territoires d'Outre-mer et Territoires sous mandat ou tutelle du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord; Etats-Unis d'Amérique; Indes néerlandaises; Nicaragua; Nouvelle-Zélande; Pays-Bas; Curaçao et Surinam; Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord; Territoires des Etats-Unis d'Amérique : soit 11 voix.

37. Se sont abstenus :

Belgique; Canada; Chili; Cuba; Equateur; République de l'Honduras; Irlande; Italie; Norvège; Pakistan; Suède; Union de l'Afrique du Sud et Territoires du Sud-Ouest africain sous mandat; République orientale de l'Uruguay : soit 13 voix.

38. M. COFFEY (Canada) déclare qu'il s'est abstenu de prendre part au vote car la délégation canadienne n'a jamais cru qu'il y ait des raisons suffisantes d'ajourner la Conférence.

39. M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) déclare ce qui suit :

"Certaines délégations ont pris l'habitude de faire figurer in extenso, aux procès-verbaux des séances plénières et des réunions des commissions, de longs textes de déclarations exposant les points de vue de la minorité. Il en résulte que ceux qui n'ont pas participé aux débats de la Conférence peuvent être amenés à croire que la Conférence a pris des décisions sur des questions qui n'avaient pas été étudiées au préalable de façon complète et détaillée. Or cela n'a pas été le cas. La délégation des Etats-Unis d'Amérique estime que la durée prolongée de la Conférence prouve clairement que toutes les questions traitées ont été longuement et minutieusement étudiées et exposées - trop longuement pour que les discussions aient pu être insérées intégralement dans les procès-verbaux. La délégation des Etats-Unis d'Amérique estime que

"les résultats obtenus par la Conférence comme par ses commissions sont assez éloquents par eux-mêmes pour qu'il ne soit pas nécessaire d'insister sur le bien-fondé et l'équité de ses décisions, prises à la majorité des voix de ses membres, conformément aux règles présidant à toute discussion démocratique.

40. "En outre, les documents de cette Conférence et de ses commissions ont fait état à plusieurs reprises de déclarations de certaines délégations tendant à interpréter la position prise par la délégation des Etats-Unis d'Amérique ou par la majorité. Ces déclarations - à dessein ou non - ne donnent pas une idée exacte de la position réelle de la délégation des Etats-Unis ni, à notre avis, de la majorité des délégations ici présentes.

41. "C'est pourquoi, pour mieux préciser les vues de la délégation des Etats-Unis d'Amérique, nous demandons que soit consignée au procès-verbal la déclaration suivante :

42. "1. La délégation des Etats-Unis d'Amérique estime que les normes et les méthodes de travail élaborées par un ensemble d'experts extrêmement compétents en matière aéronautique et adoptées par la Conférence sont parfaitement valables, tant au point de vue de l'exploitation que du point de vue technique.

43. "2. Elle estime que la Conférence aurait manqué le but qu'elle se propose si elle n'avait pas prévu l'emploi de systèmes de communications modernes, afin de répondre aux besoins de l'exploitation des nouveaux aéronefs à grande vitesse.

44. "3. Elle estime que le plan provisoirement adopté par la Commission 6 et par la Conférence peut servir de base à l'élaboration d'un plan définitif d'attribution des fréquences.

45. "4 Suivant la résolution adoptée par la Commission 6 et par la Conférence, nous suspendrons bientôt nos travaux pour les reprendre à une date ultérieure. La délégation américaine espère sincèrement que dans l'intervalle, toutes les administrations procèderont ensemble à la revision de leurs besoins, de façon à éviter les doubles emplois et à permettre le maximum d'économie dans l'attribution des fréquences aux services régionaux et nationaux.

46. "Nous espérons que les administrations reverront, individuellement et collectivement, leurs listes de besoins et, ce qui est plus important, qu'elles examineront de plus près les justifications de leurs demandes en regard de celles des autres administrations. Nous espérons en outre que dans cet intervalle, les administrations se rendront compte qu'il est impossible de satisfaire les besoins d'un système mondial de télécommunications aéronautiques modernes sans faire preuve d'un esprit de coopération internationale pour la réalisation du plan adopté pour la suite des travaux de la Conférence.

"Nous estimons qu'il est possible de répartir équitablement le nombre limité de fréquences dont nous disposons pour ce service. Mais il sera impossible d'effectuer cette répartition si, écartant toute autre considération, on n'applique pas des normes de bonne technique pour évaluer les besoins réels des services. Nous espérons que dans les mois qui vont suivre avant l'ouverture de la nouvelle session de la Conférence, les meilleurs techniciens de tous les pays s'efforceront de résoudre ce problème, afin que nous puissions obtenir le meilleur et le plus moderne système de communications pour sauvegarder la vie humaine et les biens dans les airs".

47. M. ROWLAND (Royaume-Uni) appuie fortement cette déclaration.

48. M. LAYZELL (I.A.T.A.) fait observer que les principes fondamentaux adoptés à titre provisoire par la Conférence répondent aux recommandations formulées par les exploitants des lignes aériennes.

49. Si la Conférence suspend maintenant ses travaux, ce n'est pas parce que les principes qu'elle a adoptés sont mal fondés, mais c'est essentiellement parce qu'elle ne dispose pas actuellement de renseignements appropriés, exacts et coordonnés, sur les besoins des services régionaux et nationaux.

50. M. MARTIN DA SILVA (Brésil) déclare que sa délégation a voté contre l'inclusion de cet alinéa supplémentaire dans le préambule parce qu'elle est convaincue que la principale raison qui motive l'ajournement de la Conférence est le manque de renseignements.

51. Paragraphe 6 du Préambule.

M. JAROV (U.R.R.S.) appuyé par M. HARIZANOV (Bulgarie), propose d'ajouter au paragraphe 6 la phrase suivante: "mais que ce n'est cependant pas là la raison unique ou essentielle de l'ajournement de la Conférence".

52. M. BETTS (Australie) et M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) déclarent ne pouvoir accepter cet amendement, le manque de renseignements étant bien la raison majeure de l'ajournement de la Conférence.

53. La proposition soviétique relative à l'amendement du paragraphe 6 est mise aux voix et repoussée par 17 voix contre 11, et 9 abstentions.

54. RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES DOCUMENTS A TRANSMETTRE AUX ADMINISTRATIONS (Document Aér. No 271)

M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) déclare que le Groupe de travail n'a tenu compte que des documents de la Commission 6. Les textes marqués d'un astérisque sont ceux dont cette Commission a approuvé l'envoi aux diverses administrations. Le Groupe n'a pas essayé de ranger ces documents dans les trois catégories indiquées aux alinéas 3.1., 3.2. et 3.3. du document Aér. No 298, car ces catégories n'avaient pas été imaginées au moment où le groupe accomplissait son travail.

55. L'Assemblée se met d'accord sur le classement suivant :

Aér-Document No		Catégorie
2	Chine - Besoins minima de fréquences pour les services nationaux en Chine.	2
18	Union de l'Afrique du Sud - Méthode proposée pour l'étude du problème de l'allocation mondiale des fréquences aéronautiques.	2
21	(Annexe) - Déclaration de la délégation soviétique à la 2ème séance plénière	2
28	Chine - Modification au plan des ZLAMP présenté par l'O.A.C.I.	2
30	Proposition française pour l'utilisation des bandes de fréquence exclusives attribuées au service mobile aéronautique R entre 3 et 25 Mc/s.	2
33	Proposition chinoise relative à la classification des services aéronautiques	2
34	Déclaration de l'I.A.T.A. sur la division du monde en régions	3
65	Pologne - Propositions pour l'adoption des valeurs minima de l'intensité de champ des signaux	3
67	I.A.T.A. - Lignes aériennes mondiales principales	3
71 et 72	Avec le Corrigendum figurant au document Aér.198 - Tableaux de renseignements de vols et cartes	3
110	Pologne - Remarques sur l'attribution des hautes fréquences au service spécial de la météorologie aéronautique.	3
142	Rapport final du Groupe de travail mixte sur l'utilisation de l'espace non assigné	3
145	Rapport final du Groupe de travail 6 c. (2)	3
154	Rapport final du Groupe de travail 6 e.	3
169	Résolution de la Commission 6 à propos de l'utilisation des voies communes 3023,5 et 5680 kc/s.	3
192	Résumé des résolutions adoptées par la Commission 6	3
199	(Revisé) - Description des limites des régions	1

206	Description des limites de l'hémisphère Ouest	1
211	Rapport provisoire du Groupe de Propagation	3
216	Deuxième Rapport du Groupe de Propagation	3
218	Problème des attributions de fréquences aux diverses stations aéronautiques (Déclaration présentée par l'O.A.C.I.)	3
219	(Revisé) - Rapport du Groupe de travail chargé de l'examen des besoins des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales	3
226	Proposition du Pakistan relative aux fréquences destinées aux émissions météorologiques	3
239	Troisième Rapport du Groupe de Propagation	1
240	Proposition égyptienne relative aux besoins minima des différents pays pour leur service intérieur	3
241	Carte des zones de passage des lignes aériennes régionales et nationales	1
242	(Avec un corrigendum) - Rapport final du Groupe de travail sur les besoins des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales	1
243	Résumé des recommandations adoptées par la Commission 6	3
248	Proposition de la délégation soviétique relative à l'élaboration d'un projet de plan d'allocation des fréquences R se fondant sur des principes revisés.	2
249	Quatrième Rapport du Groupe de Propagation	1
250	Cinquième Rapport du Groupe de Propagation	1
265	Rapport du Groupe de l'Hémisphère ouest sur le plan d'attribution de fréquences (1 kW)	1
266	Cinquième Rapport du Groupe de l'Hémisphère ouest	1
273	(Extrait) - Résumé des décisions de la Commission 6	3
284	(Revisé) - Zones de passage des lignes aériennes mondiales principales, avec des cartes annexées.	1

56. Alinéa 3.3. du document aér. No 298

A la lumière des décisions prises, le PRESIDENT propose que ce paragraphe soit modifié et libellé comme suit : "à considérer les documents N^{os} ..... comme constituant une documentation générale sur les idées prises ou susceptibles d'être prises en considération".

57. L'Assemblée décide que ce paragraphe sera rédigé à nouveau par la Commission de Rédaction.

58. Il est décidé qu'une note donnant la définition de l'expression : "Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales" sera ajoutée au bas de la page 1 du document aér. No 298.

La séance est levée à 17 heures 30.

Président : Arthur L. LEBEL

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér. Document N° 312 F.

23 Septembre 1948.

PROCES VERBAL DE LA 18ème SEANCE PLENIERE

tenue en la Maison des Congrès, Genève,

le lundi 20 septembre 1948, à 14.30 h.

Président : M. Arthur L. LEBEL (Etats-Unis d'Amérique)

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL CHARGE DE LA DOCUMENTATION A TRANSMETTRE AUX DIVERSES ADMINISTRATIONS (Aér. Doc N° 271)

1. Envoi des procès-verbaux

M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie) propose d'ajouter à la documentation à adresser aux diverses administrations, les rapports des séances de la Commission 6 (à partir de la 30ème séance) ainsi que les procès-verbaux des séances plénières (à partir de la 11ème séance). Ces documents seront considérés comme appartenant à la catégorie 3 (définie au Doc. Aér. 298).

2. M. ROWLAND (Royaume-Uni) estime qu'il ne voit pas de raison de ne pas envoyer ces documents aux administrations, mais qu'il importe de ne pas les dérouter en leur adressant un trop grand nombre de textes. Certains renseignements risqueraient de figurer à plusieurs reprises dans cette masse de documents.

3. L'Assemblée décide d'adresser aux administrations les procès-verbaux de l'Assemblée plénière, à partir de la 11ème séance.

4. Un groupe de travail est constitué ayant pour mandat :

"De choisir parmi les rapports des séances de la Commission 6 ceux que le groupe estime opportun de transmettre aux administrations, conformément aux termes du paragraphe 3.3 du Doc. Aér. N° 298."

5. Ce groupe de travail comprend :

MM. Betts (Australie; chargé de l'organisation des réunions;
Oomen (Pays-Bas);
Coffey (Canada);
Rowland (Royaume-Uni);
Jouk (R.S.S. de Biélorussie) et
Mitrović (Yougoslavie).

6. Envoi du document C.P. Aér. N° 25 (Rapport final de la Commission préparatoire.

Le PRESIDENT rappelle que, lors de la séance précédente, M. Jouk (R.S.S. de Biélorussie) a proposé d'envoyer aux administrations le Doc. Aér. N° 1 (Doc. C.P. Aér. N° 25).

7. M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) observe que la document C.P.Aér. N° 25 fait mention de certains autres documents de la Commission préparatoire, notamment des documents Aér. C.P. Nos 5 et 19. Le document C.P. Aér. No 5 a été tiré à nouveau sous une forme plus développée portant le numéro Aér, 231 (Texte de l'annexe I du rapport final). Le document C.P. Aér. No 19 a été renvoyé à la Commission 5 et publié de nouveau sous les numéros Aér. 71 et 72 (Tableaux de renseignements de vols et Carte). M. WHITE propose l'inclusion du document Aér. No 1 dans la catégorie 3, et l'adjonction d'une note prévenant les administrations que la documentation visée dams ce document figure aux documents Aér. Nos 231, 71 et 72.

8. Il est décidé d'inclure le document Aér. No 1 dans la catégorie 3 et d'examiner les documents Aér. Nos 220 et 231 conjointement avec le document Aér. No 302.

9. Le PRESIDENT déclare qu'en dehors de la décision à prendre au sujet de ces documents, il ne reste plus, à propos du document Aér No 298 (Rapport du groupe de travail sur l'ajournement de la Conférence) qu'à déterminer la nature des renseignements statistiques que les administrations seront invitées à fournir. Dans le document Aér. No 298, il est suggéré que le document Aér. 242 (Rapport du groupe de travail chargé d'établir les besoins en fréquences des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales) serve de guide dans le choix des renseignements à demander.

10. PROJET DE RECOMMANDATION SUR LES RENSEIGNEMENTS A DEMANDER AUX ADMINISTRATIONS (Doc. Aér. N° 305)

M. de HAAS (Indes Néerlandaises) rappelle qu'un petit groupe de délégués s'est efforcé de déterminer le minimum de renseignements que les administrations devraient fournir; le résultat de ses travaux apparaît dans le document Aér. No 305.

11. Paragraphe 1 "statistiques relatives aux services aéronautiques". (Doc. 305 du 20 septembre 1948).

M. JAROV (U.R.S.S.) rappelle que la délégation soviétique s'abstiendra de prendre part à toute discussion sur le document Aér. No 305, pour les raisons qu'elle a données lors de l'examen du paragraphe 6.1 du document Aér. No 298.

12. MM. ARCIUCH (Pologne) et MITROVIC (Yougoslavie) déclarent qu'ils ne participeront pas à la discussion du document No 305.

13. Les trois premières lignes du paragraphe intitulé "Statistiques relatives aux services aéronautiques" ont été remplacées par le texte suivant :

"Il convient de noter qu'il n'est pas nécessaire de fournir les renseignements énumérés dans les alinéas suivants, dans le cas des services aéronautiques travaillant uniquement soit dans les bandes hectométriques soit dans les bandes métriques, soit dans les deux."

Points 1 et 2 (du 1° paragraphe du document 305 du 20 septembre 1948).

14. M. FALGARONE (France) indique que le document Aér No 71 contient des statistiques valables pour janvier 1948. A moins qu'une date précise ne soit fixée, il est à craindre qu'à sa deuxième session la Conférence soit submergée par le nombre des amendements apportés au document Aér. No 71. Il faudrait éviter d'avoir à recommencer tous les calculs.

15. M. LAYZELL (I.A.T.A.) déclare que les lignes aériennes sont normalement exploitées selon deux horaires, l'un pour l'été et l'autre pour l'hiver. Etant donné que le régime d'été s'applique normalement à une période plus longue que celle du régime d'hiver, et que l'horaire en est ordinairement publié en mai, il serait bon de mentionner dans les amendements au doc. 71, les voies en exploitation au début de juin 1948.

16. M. COFFEY (Canada) pense qu'il n'est ni nécessaire, ni désirable de procéder à un nouveau calcul de tous les facteurs de charge des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales, en raison des amendements qui pourront être soumis avant la 2ème session de la Conférence. Il suffirait de demander, comme dans le document Aér. No 305, qu'on corrige les erreurs ou les omissions, étant entendu que la date primitivement fixée continue à faire foi.

17. M. LALUNG-BONNAIRE (France d'outre-mer) estime qu'il serait nécessaire de fixer une date aussi éloignée que possible, pour permettre de tenir compte des extensions de services eventuelles. Il conviendrait de choisir juin 1949 au lieu de juin 1948.

18. Après un échange de vues, il est décidé de supprimer le point 2 du 1er paragraphe du document No 305 et de rédiger comme suit le point 1 :

"Amendements à apporter aux tableaux III et II du document Aér.No 71. Ces tableaux doivent comprendre les services existant au 3 juin 1949 et les principaux services supplémentaires dont on prévoit la mise en exploitation avant le 3 septembre 1949".

19. Pourcentage des parcours en milles des lignes nationales (point 3)

Il est décidé d'amender le texte comme suit :

"Le pourcentage des parcours en milles des lignes nationales utilisant des voies attribuées aux lignes internationales (soit lignes régionales, soit lignes aériennes mondiales principales)".

20. Schéma indiquant les lignes aériennes nationales (point 4)

M. LAYZELL (I.A.T.A.) propose d'insérer après "nationale" les mots "et les points terminus". Le schéma devrait indiquer les emplacements où il existe des facilités en matières de communications.

Cet amendement est adopté.

21. Paragraphe 2 du document Aér. 305. Statistiques relatives aux stations aéronautiques (régionales et nationsles seulement).

Il est décidé que les trois premières lignes de ce paragraphe seront remplacées par les suivantes :

"Il convient de noter que les renseignements suivants ne doivent être fournis que pour les liaisons aériennes effectuées dans les bandes décamétriques attribuées au service mobile aéronautique R; il n'est pas nécessaire d'indiquer les besoins en fréquences du contrôle d'approche et du contrôle d'aérodrome dont le projet de plan d'attribution de fréquences a déjà prévu la satisfaction".

22. Point 1 du paragraphe 2 du document Aér. 305. Nom et emplacement de chaque station aéronautique.

M. ROWLAND (Royaume-Uni) estime qu'il est important de connaître, pour chaque station, non seulement le nombre moyen de contacts par heure, mais aussi la durée moyenne de ces contacts.

23. M. GREVEN (O.A.C.I.) à l'appui de cette déclaration, observe que le plan devrait être établi en fonction des conditions les plus défavorables qui pourraient se présenter.

24. M. LALUNG-BONNAIRE (France d'Outre-mer) indique que dans certaines régions, le nombre de vols effectués au cours d'une journée peut être très variable. Il serait nécessaire de se procurer des renseignements sur le nombre de communications effectuées en une heure pendant les périodes de pointe.

25. Le texte suivant est adopté: "Nom de la station, emplacement de l'émetteur, portée utile et affectation de chaque voie aéronautique, en indiquant pour chaque voie la moyenne horaire des contacts effectués pendant les périodes de pointe, la durée moyenne de ces contacts et le système utilisé (par ex. A 3, A 1 simplex, A 1 simplex sur voies adjacentes ou tout autre système)".

26. M. ROWLAND (Royaume-Uni) fait observer que l'expression "crossband sur voies adjacentes" dont l'usage a été introduit par l'I.A.T.A. a exactement la même signification que "simplex sur voies adjacentes". Cette dernière expression est actuellement adoptée officiellement par l'O.A.C.I.

27. Il est décidé que le représentant de l'O.A.C.I. proposera pour l'expression "simplex sur voies adjacentes" une définition qui sera ajoutée en renvoi au bas de la page.

28. Point 2 - Puissance rayonnée par les stations effectuant uniquement un service au bénéfice des lignes nationales.

Il est décidé que l'expression "puissance rayonnée" sera remplacée par "puissance fournie à l'antenne".

29. M. de HAAS (Indes néerlandaises) estime que le mot "uniquement" devrait être maintenu, puisque le nombre des fréquences ne permet pas de donner satisfaction à tous les besoins nationaux. Il propose d'amender le titre de la façon suivante :

"puissance minimum fournie à l'antenne des stations effectuant uniquement des communications nationales".

30. M. FALGARONE (France) déclare que le plan établi pour les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales s'appuie sur des puissances d'émission de 1 kW et de 200 W, et que ces limites seront automatiquement respectées par les administrations.

31. M. de HAAS (Indes néerlandaises) déclare que la valeur de la puissance utilisée dépend de l'étendue du pays. Un pays de peu d'étendue peut se contenter d'une puissance peu élevée. Ce renseignement important peut affecter les possibilités de répétition, aussi est-il très utile.

32. Le PRESIDENT dit qu'il ne pense pas que les administrations interprèteront une telle demande comme une obligation de respecter certains chiffres.

33. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande) déclare que la Conférence doit connaître les puissances utilisées dans n'importe quelle zone, pour pouvoir établir un plan. Elle devrait également demander des renseignements au sujet des puissances utilisées sur les services internationaux à longue distance et sur ceux à courte distance.

34. Le texte ci-dessous est adopté :

"Puissance fournie à l'antenne sur les voies destinées :

1) à l'usage exclusif des communications nationales actuelle;

2) aux communications régionales actuelles".

35. Point 3 - Nombre minimum de fréquences et ordre de grandeur des fréquences proposés pour répondre aux besoins des communications aéronautiques nationales.

Le texte ci-dessous est adopté :

"Nombre minimum de fréquences et ordre de grandeur des fréquences proposéspour répondre aux besoins nationaux, en indiquant pour chaque cas, si cette fréquence est nécessaire: a) pour un service continu, b) pour le jour seulement, c) pour la nuit seulement".

36. Point 4. Fréquences et ordre de grandeur des fréquences nécessaires pour répondre aux besoins des émissions météorologiques régionales (sol-air seulement).

37. M. WHITE (Etats-Unis) déclare qu'il est important d'avoir la certitude que les fréquences comprises sous ce titre seront coordonées de façon convenable. Les administrations devraient être invitées à faire connaître le nombre des fréquences nécessaires à leur participation au service d'émissions météorologiques.

38. M. FALGARONE (France) dit qu'il est à craindre que les administrations présentent des demandes de fréquences pour tous les services d'émissions météorologiques, autres que ceux uniquement destinés aux aéronefs.

39. M. ROWLAND (Royaume-Uni) propose l'amendement ci-dessous :

"En déclarant dans chaque cas, si elles font partie d'un réseau et en indiquant le nom des pays qui constituent ce réseau".

Un réseau de ce genre existe déjà dans la zone EU-MED. Il convient de prendre toutes précautions pour éviter les demandes faisant double emploi. La Conférence pourrait éventuellement prendre en considération les demandes de fréquences météorologiques présentées par des administrations particulières et attribuer ces fréquences à l'ensemble du réseau.

40. M. FALGARONE (France) déclare qu'il n'existe encore aucun système d'émissions de renseignements météorologiques à l'usage des aéronefs en vol; à tout le moins n'existe-t-il aucun service organisé spécialement à cette fin.

41. M. ROWLAND (Royaume-Uni) affirme qu'au contraire il existe de tels services.

42. M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) propose le texte suivant :

"Nombre de fréquences et ordre de grandeur des fréquences, en indiquant dans chaque cas si les stations font partie d'un réseau et, dans l'affirmative, en fournissant un schéma de la disposition du réseau".

Cet amendement est adopté.

43. M. de HAAS (Indes néerlandaises) propose d'ajouter :

"tous renseignements supplémentaires considérés comme appropriés".

44. Cet amendement est adopté.

44. Un groupe de travail est constitué pour réviser le document No 305 dans le sens des amendements mentionnés ci-dessus, et pour élaborer une formule-type, aussi conforme que possible à la disposition adoptés pour la formule 2.

45. Composition du groupe de travail :

M. Rowland (Roayaume-Uni);

M. Searle (Nouvelle-Zélande);

M. Weaver (Etats-Unis d'Amérique)

La séance est levée à 19 heures.

Arthur L. LEBEL

Président

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No 319-F
28 septembre 1948

PROCES-VERBAL DE LA DIX-NEUVIEME SEANCE PLENIERE

tenue en la Maison des Congrès, Genève
le mercredi 22 septembre 1948, à 14 h.30

Président : M. Arthur L. LEBEL (Etats-Unis d'Amérique)

RAPPORT DU GROUPE SPECIAL SUR LES COMPTES-RENDUS DE SEANCES QUI DEVRONT ETRE ADRESSES AUX ADMINISTRATIONS (Document Aér. No 306)

1. M. BETTS (Australie) déclare que le document Aér. No 274 doit être inclus dans la liste figurant au document Aér. No 306. Le document Aér. No 277 (33ème séance) devra être publié à nouveau sous une forme revisée et le document Aér. No 275 (31ème séance) sera amendé par un corrigendum.

2. L'Assemblée décide d'envoyer aux administrations, conformément aux dispositions de l'alinéa 3.3 du document Aér. No 298, les documents de la Commission 6 énumérés ci-dessous :

258 (compte rendu de la 30ème séance, matin), 259 (compte rendu de la 30ème séance, après-midi), 274 (34ème séance), 275 (31ème séance), 276 (32ème séance), 277 (33ème séance), 286 (37ème séance), 291 (rapport final de la Commission 6, dont le paragraphe 4 est sujet à révision de la part de ladite Commission).

ANNEXE REVISEE AU DOCUMENT AER. No 298 (document Aér. No 305 révisé)

3. M. ROWLAND (Royaume-Uni) déclare en présentant ce document que celui-ci a été élaboré de façon hâtive : un ou deux changements importants ont été apportés au document Aér. 305 primitif.

4. Dans le document révisé, au chapitre "Statistiques relatives aux stations aéronautiques", on a modifié ce qui se rapportait au pourcentage des liaisons réalisées au moyen de chaque genre d'émission, étant donné que ce renseignement ne semble présenter aucun intérêt particulier. L'alinéa 2.1 du document révisé a été modifié comme suit : ".... système utilisé (par exemple A3, A1 simplex, A1 simplex sur voie adjacente *** ou tout autre système.)"

5. Le paragraphe 3 de la 2ème partie du document original était intitulé "Nombre minimum de fréquences et ordre de grandeur des fréquences proposés pour répondre aux besoins des communications aéronautiques nationales". Ce texte a été modifié. On a inséré un alinéa supplémentaire qui traite des communications régionales. Enfin, une note se rapportant à l'alinéa 2.3 du document révisé précise que l'ordre de grandeur des fréquences de chaque voie (en Mc/s) devra être indiqué avec un seul chiffre décimal.

6. M. COFFEY (Canada) propose que le mot "voie", soit remplacé par "fréquence".

7. Après discussion, il est convenu de remplacer à la 2ème ligne de l'alinéa 2.1, à la première ligne de l'alinéa 2.2 et à la 3ème ligne de l'alinéa 2.4 le mot "voie"(s) par le mot "fréquence"(s). A la première ligne de l'alinéa 2.3 supprimer les mots "pour chaque voie".

8. M. LALUNG-BONNAIRE (France d'Outre-mer) déclare qu'il conviendrait de préciser à la colonne 8 la latitude et la longitude de l'émetteur ou des émetteurs. Il est également important de savoir à quel moment les administrations se proposent d'utiliser la même fréquence en des points différents.

9. M. ROWLAND (Royaume-Uni) déclare qu'il serait peut-être judicieux d'ajouter au bas de la formule la note suivante : "Lorsque plusieurs stations utilisent la même fréquence, il faut en faire mention dans la colonne des observations".

10. Après discussion, il est convenu d'inviter les administrations à énumérer dans la colonne intitulée "station aéronautique" la liste complète des stations utilisant la même fréquence, avec leurs coordonnées géographiques, et à indiquer, dans la colonne "observations" tous les cas où une fréquence indiquée est également employée par une autre administration.

11. M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) propose l'insertion, dans la colonne 8, d'une note précisant qu'il suffit d'indiquer la position géographique des stations à 50 km. près. Il peut arriver que des services de communications doivent être complètement réorganisés, et qu'il soit difficile aux administrations de faire connaître à l'avance l'emplacement exact de leurs émetteurs.

12. M. ROWLAND (Royaume-Uni) déclare que le groupe s'est efforcé de suivre dans la mesure du possible la disposition de la Formule 2. Un numéro de série a été ajouté pour faciliter les travaux de la Conférence lorsque celle-ci se réunira à nouveau. Il serait peut-être utile d'adresser un modèle de formule remplie aux administrations, à titre d'indication.

13. M. LALUNG-BONNAIRE (France d'Outre-mer) propose d'ajouter une colonne aupplémentaire où serait porté le numéro de référence de chaque fréquence. il serait sage de prendre toutes les précautions pour éviter des confusions entre les fréquences.

14. M. VIDAL (Argentine) se référant à l'alinéa 1.3 estime que ce texte ne fait pas ressortir clairement l'importance respective du schéma des lignes aériennes et des horaires publiés que les administrations sont invitées à présenter. Il propose que cet alinéa soit modifié comme suit : remplacer les mots "ou les horaires publiés, ou les deux" par "et, comme minimum d'information, les horaires publiés par les compagnies d'exploitation".

15. M. LALUNG-BONNAIRE (France d'Outre-mer) propose d'ajouter, après "fréquence des vols", les mots "et les horaires publiés".

16. M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) déclare que, si les administrations devaient adresser tous leurs horaires, la Conférence serait submergée

rien que par la documentation de la délégation américaine. Il est néanmoins prêt à se rallier à l'amendement proposé par le délégué de la France d'Outre-mer, si l'on admet qu'il suffit de communiquer des indicateurs généraux, comme ceux que l'administration américaine est en mesure de fournir.

L'amendement à l'alinéa 1.3 proposé par le délégué de la France d'Outre-mer est adopté.

SUITE DE LA DISCUSSION DU DOCUMENT AER. No 298 (Résolution sur l'ajournement de la Conférence).

17. Le PRESIDENT annonce que la date du 31 juillet 1949, indiquée dans le document Aér. No 298 (alinéa 1.2 de la Résolution), est sujette à revision. Le Conseil d'administration a récemment adopté une résolution suivant laquelle le C.P.F. doit avoir terminé sa liste le 17 mai 1949 au plus tard, et la Conférence administrative spéciale doit se tenir le 17 octobre 1949.

18. M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) d'accord avec M. ROWLAND (Royaume-Uni), propose de fixer au 1er juillet 1949, la date de réouverture de la Conférence et au 1er juin 1949 la date limite pour la communication des renseignements nécessaires par les administrations.

19. M. MITROVIC (Yougoslavie) demande si le plan R sera inclus dans la nouvelle liste des fréquences que doit élaborer le C.P.F.

20. M. FALGARONE (France) déclare que le C.P.F. semble avoir l'impression que la Conférence n'aura pas terminé ses travaux assez tôt pour que le plan qu'elle aura élaboré puisse être incorposé dans la liste du C.P.F. Bien qu'il ne soit pas strictement réglementaire de présenter le plan R un mois seulement avant la date d'ouverture de la Conférence administrative spéciale, il est improbable qu'une telle procédure suscite de sérieuses objections.

21. Il considère d'autre part que l'I.A.T.A. a apporté une contribution utile aux travaux de la Conférence et que, de ce fait, il conviendrait de lui adresser les documents qui seront envoyés aux administrations.

22. Il est convenu de charger MM. FALGARONE (France) et WHITE (Etats-Unis d'Amérique)de rédiger une courte lettre destinée à accompagner les documents qui seront adressés à l'I.A.T.A.

APPROBATION DES PROCES-VERBAUX DES ONZIEME, DOUZIEME, TREIZIEME ET QUATORZIEME SEANCES PLENIERES (Documents Aér. Nos 285, 293, 292 et 299).

23. M. MITROVIC (Yougoslavie) déclare que le corrigendum publié au sujet du document Aér. No 222 (procès-verbal de la neuvième séance plénière) est inexact.

24. La dernière phrase du paragraphe 64 du texte français (para. 65 des documents Aér. 222-E et 222-S) doit être libellée comme suit : ",.. il propose que l'examen de cette proposition soit différé tant que les deux

groupes de travail n'auront pas terminé leurs travaux, et qu'elle soit d'abord étudiée par la Commission 6".

25. Le paragraphe 75 du texte français (paragraphe 76 des textes anglais et espagnol) doit donc être ainsi conçu :

"La première partie de la motion yougoslave tendant à différer l'examen du document Aér. No 200 jusqu'au moment où les groupes de travail de la Commission 6 auront terminé leurs travaux est adoptée par 23 voix contre 21, sans abstention".

26. "La seconde partie de la motion yougoslave tendant à soumettre l'étude du document Aér. No 200 à la Commission 6 est adoptée par 22 voix contre 17, sans abstention".

27. Les documents Aér. Nos 285, 292, 293 et 299 sont adoptés, sous réserve des amendements indiqués dans les corrigenda y relatifs.

28. M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie) déclare que c'est au texte anglais que la délégation soviétique a apporté les rectifications qu'elle estimait devoir faire aux procès-verbaux. Pour la délégation soviétique, c'est le texte anglais qui constitue le texte de base, en regard duquel les versions française et espagnole restent à vérifier.

29. PROPOSITION DE LA COMMISSION DE DIRECTION AU SUJET DES DOCUMENTS A TRANSMETTRE AUX ADMINISTRATIONS (document Aér. No 302)

30. M. FALGARONE (France) se référant à la page 2, déclare que les documents Aér. Nos 220 (texte de la Commission 4) et 231 (texte de l'annexe 1 du rapport final de la Conférence) doivent être contenus, non pas dans le volume I projeté, mais dans la troisième catégorie de documents, comme indiqué dans le document Aér. No 298.

31. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande) trouve que le document Aér. No 302 expose les résultats de la Conférence d'une manière très rationnelle et conforme à l'esprit de la résolution brésilienne adoptée au cours d'une précédente séance plénière. Les documents Aér. Nos 220 et 231 renferment les données de la Commission 4 sur lesquelles repose tout le plan R.

32. M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) dit, à l'appui de la déclaration de M. SEARLE, que la documentation de la Commission 4 a été adoptée par la Conférence avant la résolution brésilienne. Si la Conférence ne s'est peut-être pas conformée à ces normes, celles-ci n'en sont pas moins entièrement valables.

33. M. Souto CRUZ (Portugal) estime que le document Aér. No 231 doit figurer dans le volume I, comme le propose la Commission de direction. Les graphiques figurant dans ce document ont servi de base au plan OR, lequel a été approuvé, et ils ne peuvent figurer ailleurs que dans la même catégorie de documents que les rapports du groupe de propagation. M. Souto Cruz a pu trouver dans le document Aér. No 231 tous les renseignements techniques nécessaires à l'examen de la proposition soviétique (document Aér. No 248) fondée sur des principes différents de ceux adoptés par la Commission 4. Le document Aér. No 231 présente une utilité

certaine, quel que soit le genre de plan considéré; il est entièrement indépendant du document Aér. No 298.

34. M. FALGARONE (France) observe que certaines délégations paraissent considérer les principes contenus dans les documents Aér. Nos 220 et 231 comme définitivement adoptés parce que le plan OR a été conçu sur ces principes. Il y a là une contradiction. Si les administrations trouvent ces deux documents dans le volume I, elles en concluront que les principes qu'ils contiennent sont définitifs; mais en consultant le document Aér. No 298 (résolution sur l'ajournement de la Conférence) elles verront qu'il y est stipulé que les principes de ce plan sont sujets à revision.

35. L'alternative est donc la suivante : ou bien considérer que ces documents se rapportent exclusivement au plan OR, auquel cas ils doivent figurer dans le volume II, ou bien les inclure dans la catégorie 3 des documents à adresser aux administrations (cf. document Aér. No 298).

36. M. Souto CRUZ (Portugal) déclare qu'il ressort des documents de la Conférence que les principes de la Commission 4 ont été approuvés; c'est sur la base de ces principes que le groupe de propagation a élaboré un plan. Ce plan, toutefois,n'a été adopté que provisoirement. En conséquence, le document Aér. No 220 qui renferme les principes approuvés, ne saurait être considéré au même titre que le plan 1 ni être inclus dans la même catégorie.

37. On a décidé d'inclure dans le document Aér. No 298 un paragraphe invitant les administrations à étudier les principes adoptés, et ceci parce que la Conférence n'a pas pris de décision définitive.

En conséquence, les administrations peuvent soumettre à la seconde session autant de plans qu'elles le désirent et, si l'un de ces plans paraît meilleur que les autres, la Conférence pourra l'adopter; mais il est tout à fait normal de demander aux administrations de respecter les principes approuvés par la Conférence.

38. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande) se rallie à l'avis de M. Souto Cruz et déclare qu'aucune motion n'a été présentée à la Conférence mettant en doute le bien-fondé des principes de la Commission 4. Il suffit d'examiner les documents de la Conférence pour se rendre compte que l'ajournement n'est dû qu'à une seule raison : la nécessité d'obtenir des renseignements supplémentaires.

39. M. FALGARONE (France) ne conteste pas que les données de propagation contenues dans ces documents soient excellentes. Bien au contraire, les graphiques sont tout à fait valables et peuvent, comme on l'a fait remarquer, servir à l'étude de n'importe quel plan. Ce fait, toutefois, est en dehors de la question.

40. Les documents Aér. Nos 220 et 231 laissent entendre que certains principes d'exploitation ont été adoptés, mais il faut vraiment lire entre les lignes pour savoir de quels principes il s'agit. M. Falgarone s'étonne que ces documents doivent être envoyés aux administrations dans le volume I, ce qui signifierait qu'il s'agit de principes définitivement adoptés alors que, par ailleurs, le document Aér. No 298 invite les administrations à étudier ces mêmes principes. La seule solution logique serait d'inclure les documents Aér. Nos 220 et 231 dans la 3ème catégorie des documents devant être transmis aux administrations.

41. M. Souto CRUZ (Portugal) rappelle qu'il n'a jamais considéré ces principes comme immuables. Ils ont été adoptés à la majorité des voix et la Conférence décidera, au cours de sa seconde session, s'il convient de les conserver tels quels ou de les modifier à la lumière des études qui auront été accomplies par les administrations.

42. M. ARCIUCH (Pologne) déclare que l'ajournement de la Conférence n'est pas dû à l'absence de renseignements. La vraie raison de l'ajournement réside dans l'absence totale d'esprit de conciliation. Les vues de la minorité devraient être équitablement représentées dans les documents qui doivent être envoyés aux administrations. En conséquence, M. ARCIUCH appuiera la proposition française.

43. MM. de HAAS (Indes néerlandaises) et MARTINS SILVA (Brésil) déclarent que la raison de l'ajournement réside dans l'absence de renseignements sur les besoins régionaux et nationaux; ils appuient donc les déclarations faites par les délégués de la Nouvelle-Zélande et du Portugal.

44. Selon M. COFFEY (Canada), il est clair qu'il importe de faire une certaine distinction entre les documents relatifs au plan R et ceux relatifs au plan OR. Or, les documents Aér. Nos 302, 220, 231 intéressent les deux plans : ils doivent donc figurer dans le volume I. Le document Aér. No 298 doit servir d'introduction à un nouveau volume (volume IV) renfermant tous les documents appartenant aux catégories 1, 2 et 3.

45. M. MITROVIC (Yougoslavie) demande que, conformément à l'article 16 de la Convention, il soit procédé à un vote par appel nominal.

46. L'amendement français au document Aér. No 302, tendant à retirer du volume I les documents Aér. Nos 220 et 231 et à les inclure parmi les documents prévus dans le document Aér. No 298 est mis aux voix et repoussé par 21 voix contre 11 et 1 abstention.

47. Ont voté pour :

Albanie (République populaire d'); Biélorussie (République Socialiste Soviétique de); Bulgarie (République populaire de); France; République de Pologne; Protectorats français du Maroc et de la Tunisie; Yougoslavie (République Fédérative Populaire de); Ukraine (République Socialiste Soviétique d'); Roumanie (République Populaire de); Tchécoslovaquie; Union des Républiques Socialistes Soviétiques; soit 11 délégations.

48. Ont voté contre :

Argentine (République); Australie (Fédération); Belgique; Brésil; Canada; Colonies portugaises; Colonies, Protectorats, Territoires d'Outre-mer et Territoires sous mandat ou tutelle du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord; Etats-Unis d'Amérique; Honduras (République de); Indes néerlandaises; Irlande; Italie; Norvège; Nouvelle-Zélande; Pakistan; Pays-Bas, Curaçao et Surinam; Portugal; Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord; Suède; Territoires des Etats-Unis d'Amérique; Union de l'Afrique du Sud et Territoire du Sud-Ouest Africain sous mandat; soit 21 délégations.

49. Abstention :

Territoires d'Outre-mer de la République française et Territoires administrés comme tels; soit 1 délégation.

50. Il est convenu de publier un volume IV qui comprendra le document Aér. No 298 et ceux énumérés dans les 3 catégories prévues à ce document.

51. M. LALUNG-BONNAIRE (France d'Outre-mer) propose que les lignes suivantes de la page 2 du document Aér. No 302 "Principes techniques et d'exploitation adoptés pour l'établissement du plan d'attribution des fréquences du service mobile aéronautique" soient modifiées comme suit : "Principes techniques et d'exploitation utilisés pour l'établissement d'un plan d'attribution des fréquences du service mobile aéronautique OR, ainsi que pour l'établissement du projet de plan R.

52. Cet amendement est adopté à l'unanimité.

53. M. FALGARONE (France) propose que le nouveau volume IV qui contiendra tous les documents relatifs au plan R, soit intitulé "volume III" et que le présent volume III devienne le "volume IV".

54. Cet amendement est adopté à l'unanimité.

55. M. JAROV (URSS) déclare que la Commission de direction a convenu de donner une importance particulière au document Aér. No 298. Si cette décision n'était pas exécutée, le rapport apparaîtrait plutôt comme un rapport définitif que comme un rapport provisoire.

56. De deux choses l'une : ou bien le préambule doit être développé, ou bien le document Aér. No 298 doit constituer la préface de la totalité du rapport.

57. Le PRESIDENT déclare que le document Aér. No 298 devait être inclus dans le volume I mais qu'il a été décidé, par un vote de l'Assemblée plénière, de le faire figurer dans le volume III. Pour donner plein effet à la recommandation de la Commission de direction, il suffirait que le Secrétaire général adresse une lettre à toutes les administrations, en indiquant que les raisons de l'ajournement de la Conférence sont exposées de façon complète dans le volume III. Le Président pourrait envoyer une lettre très brève au Secrétaire général pour le prier d'agir dans ce sens.

58. Selon M. JAROV (URSS), il conviendrait de mentionner dans le préambule les difficultés auxquelles la Conférence a dû faire face.

59. M. FALGARONE (France) estime qu'il serait préférable de ne pas modifier le préambule, qui est déjà suffisamment long, mais d'annexer le document Aér. 298 à la lettre d'envoi tout en le laissant figurer en même temps dans le volume III.

60. On pourrait utilement modifier l'avant-dernier paragraphe du préambule en y incorporant un extrait du rapport final de la Commission 6.

61. M. JAROV (URSS) propose que les pages 3, 4 et 5 (jusqu'au paragraphe 4 inclus) du document Aér. No 302 soient résumées en une ou deux pages. Les pages 5 (à partir de la 34ème ligne) 6 et 7 (jusqu'au para. L y compris) seraient laissées telles quelles et les pages 7 (à partir du para. M) et 8 seraient complétées par des extraits du rapport final de la Commission 6, choisis par la Commission elle-même.

62. Cette proposition est adoptée.

63. Le document Aér. No 302 amendé est adopté.

La séance est levée à 23 h.30.

Le Président :

Arthur L. LEBEL

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No 317-F
25, septembre 1948

PROCES-VERBAL DE LA 20ème SEANCE PLENIERE

tenue à la Maison des Congrès, Genève

le jeudi 23 septembre 1948, à 14 h 45

Président : M. Arthur L. LEBEL (Etats-Unis d'Amérique)

RECOMMANDATIONS ET RESOLUTIONS ADOPTEES PAR LA CONFERENCE.

(Addendum au Doc. Aér. No 272)

1. Recommandation relative à l'utilisation par le service fixe aéronautique des fréquences du service mobile aéronautique R.

2. Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

3. Recommandation au C.P.F. relative aux assignations de fréquences aux stations du service fixe aéronautique.

4. M. WHITE (Etats-Unis D'Amérique) remarque que, lors d'une séance précédente, il avait été décidé de supprimer les mots : " au minimum 15 kc/s, si possible"; or ces mots semblent avoir été introduits à nouveau dans le texte de ce document. Sa délégation n'y voit pas d'objections, mais elle estime qu'une valeur plus faible serait suffisante.

5. M. PETIT (I.F.R.B.) indique qu'il avait lui-même proposé de supprimer ce membre de phrase. Comme il s'est aperçu par la suite qu'il n'avait pas tout à fait saisi le sens de la proposition du Royaume-Uni, il a consenti à ce que les mots en question soient réintroduits dans ce texte.

6. M. LALUNG-BONNAIRE (France d'Outre-Mer) propose, comme plus satisfaisante, la rédaction ci-après : "(environ 15 kc/s, si possible)".

7. Cet amendement est adopté.

8. Recommandation relative à un nouvel examen des formules 1 et 2 présentées au C.P.F.

La Recommandation est adoptée à l'unanimité.

9. Recommandation relative à la répétition des assignations de fréquences du service mobile aéronautique R.

10. Cette recommandation est adoptée à l'unanimité.

11. Résolution concernant la collaboration entre l'U.I.T. et L'O.A.C.I.

12. M. BETTS (Australie) indique que l'alinéa (a) de la recommandation était tout d'abord rédigé comme suit : " que chaque organisation invite automatiquement l'autre à assister, sans droit de vote, à celles de ses conférences où seront étudiées des questions d'intérêt commun". Cette phrase a été remplacée par le texte suivant : " que chacune des deux organisations notifie à l'autre la réunion de celles de ses conférences". La Commission de rédaction a introduit en l'occurence une modification de fond que M. Betts ne saurait accepter.

13. M. PETIT (I.F.R.B.) signale que le chapitre 2 du Règlement général d'Atlantic City (paragraphes 5 et 6) définit clairement la procédure à suivre pour inviter les organisations internationales à participer aux conférences de l'U.I.T. Il appartient à chaque conférence de décider de l'admission de représentants d'une organisation. Par conséquent, le Conseil d'Administration, qui est lié par la Convention, ne peut pas engager l'autorité qu'à chaque conférence d'admettre telle ou telle organisation. Toutefois, le Conseil d'Administration a pris en fait l'initiative d'inviter l'O.A.C.I. à se faire représenter à la Conférence, mais cette invitation a été faite dans des conditions quelque peu anormales puisque la Convention d'Atlantic City n'est pas encore entrée en vigueur.

14. Le PRESIDENT déclare que la Conférence a le droit de se prononcer sur l'opportunité d'inviter, ou non, l'O.A.C.I. à se faire représenter. L'adoption de la résolution ne constituerait pas une dérogation à la Convention puisqu'il ne s'agit là que d'une recommandation. Mais il serait bon, pour élucider ce point, de faire suivre l'alinéa (a) des mots ci-après : "sous réserve des disposition du Chapitre 2 du Règlement général d'Atlantic City (p. 61)".

Il est convenu de modifier comme suit l'alinéa (a) de la recommandation : "que chacune des deux organisations soit invitée d'office à assister sans droit au vote, aux réunions où seront étudiées des questions d'intérêt commun, sous réserve des dispositions du Chapitre 2 du Règlement Général d'Atlantic City (p. 61)".

15. M.ARCIUCH (Pologne) déclare que sa délégation a formulé des réserves (cf. document Aér No 292, 13ème Séance plénière) sur la question de la collaboration entre l'U.I.T. et l'O.A.C.I. Son administration réserve sa position à l'égard de cette résolution.

16. M. MITROVIC (Yougoslavie) maintient les réserves qu'il a faites sur cette question lors de la 13ème séance plénière (document Aér. No 292).

17. M. KITO (Albanie) rappelle que la Yougoslavie a représenté sa délégation à la 13ème Séance plénière et il désire s'associer aux réserves formulées à cette occasion par la délégation yougoslave.

18. M. BOTEAGA (Roumanie) entend renouveler les réserves qu'il a formulées lors de la 13ème Séance plénière (par. 37 du document Aér. No 292).

19. M. JAROV (U.R.S.S.) déclare que la position de sa délégation sur cette question demeure inchangée. Celle-ci renouvelle les réserves qu'elle avait déjà formulées lorsque cette résolution a été discutée à la 13ème Séance plénière.

20. M. HARIZANOV (Bulgarie) déclare que son administration réserve tous ses droits en la matière.

Plan d'allocation des fréquences du service mobile aéronautique "OR" (Document Aér. No 300).

21. M. DURLAND (Cuba) rappelle qu'à la 9ème Séance plénière le délégué de l'Equateur s'est plaint de ce que les besoins de certains pays ont été négligés bien que ceux-ci aient présenté leurs demandes en due forme à Atlantic City. La délégation de l'Equateur estime que la question des allocations de fréquences à la Région Sud-Américaine devrait être traitée, dans son ensemble, à Bogota, en 1949, et elle réserve ses droits à l'égard du plan établi par la Conférence (voir document Aér. No 222).

22. M. SCHWERTER (Chili) dit que la délégation de l'Uruguay tient à déclarer qu'elle maintient les réserves qu'elle a formulées au sujet du document Aér. No 204 (Projet de plan pour l'allocation des fréquences OR), lors de la 9ème Séance plénière (paragraphe 22 et 23 du document Aér. No 222).

23. M. FURZE (Australie) ne se sent pas autorisé à prendre la parole au nom de la délégation de l'Egypte, mais le délégué de ce pays avait fait des réserves au sujet du document Aér. No 204 et il est probable qu'il aurait désiré les renouveler à propos du document Aér. No 300, sous la forme suivante :

24. "Le Gouvernement royal d'Egypte désire attirer l'attention de l'Assemblée sur la liste des pays figurant à l'Annexe II du document Aér. No 300, en ce qui concerne les besoins de la "zone du Canal de Suez/U.K." et sur le fait qu'il a l'intention de formuler une réserve formelle lors de la Conférence administrative spéciale qui sera chargée d'approuver la nouvelle Liste des fréquences, sur son droit souverain de réglementer les télécommunications en Egypte".

25. M. COFFEY (Canada) présente une déclaration ainsi conçu : "Le plan d'allocation des fréquences dans les bandes du service mobile aéronautique OR énumère certaines fréquences destinées à Terre-Neuve (stations des EUA) et au Labrador (stations des EUA). Le Gouvernement canadien déclare réserver tous ses droits à l'égard de toute utilisation qui pourrait être faite de ces fréquences à Terre-Neuve et au Labrador après la réunion de Terre-Neuve au Canada".

26. M. WHITE (Etats-Uni d'Amérique) présente une déclaration conçue dans les termes suivants :

"Les Etats-Unis d'Amérique acceptent le plan d'attribution des

fréquences OR, mais à la condition que les administrations de la Région 2 entament des négociations sur les questions n'intéressant que la Région 2, en vue d'une revision ultérieure des dispositions prises au sujet des fréquences OR, et sous réserve que le plan d'attribution puisse être réexaminé avant son approbation définitive par la Conférence administrative spéciale".

27. M. de CALAN (France) présente une motion conçue dans les termes suivants :

"La Conférence reconnaît que le document Aér. 300 (plan d'attribution des fréquences au service mobile aéronautique OR), a été approuvé à l'unanimité avec les seules réserves formulées par l'Egypte, l'Uruguay et l'Equateur; elle décide en conséquence de le transmettre immédiatement au C.P.F., accompagné du tableau d'assignation des fréquences établi par le groupe de travail spécial, afin que le C.P.F. l'incorpore dans le projet de Liste internationale des fréquences".

28. M. JAROV (U.R.S.S.) déclare ne pouvoir consentir à ce que le document Aér. No 300 soit approuvé dès maintenant. Ce texte ne pourra recevoir d'approbation définitive qu'au cours de la deuxième session, lorsque toutes les conclusions de la Conférence auront été acceptées. C'est pourquoi il s'oppose à la transmission du document Aér. No 300 au C.P.F.

29. M. Souto CRUZ (Portugal), M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique), M. ROWLAND (Royaume-Uni), M. de HAAS (Indes néerlandaises) et M. MARTINS DA SILVA (Brésil) appuient la motion française.

30. M. FURZE (Australie) observe que, dans le document Aér. No 302, adopté par l'Assemblée plénière, il est proposé d'insérer le plan OR définitif dans le Volume II des documents à adresser aux administrations. Il ne voit pas pourquoi le document Aér. No 300 ne pourrait constituer ce plan définitif.

31. Si le plan n'est pas définitivement adopté, les administrations seront dans l'obligation d'envoyer des experts pour les services OR à la seconde session de la Conférence, ce qui serait superflu puisque le plan a déjà été accepté par les spécialistes des pays qu'intéressent les communications OR.

32. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande), appuyant cette déclaration, fait observer que le plan OR a en effet été approuvé généralement par les spécialistes des services OR délégués à la Conférence, et qu'il n'y a pas de raisons pour ne pas le considérer comme définitif. Il reste naturellement sujet à revision de la part de la Conférence administrative spéciale. Ce serait forcer les administrations à engager des dépenses inutiles que de les obliger à envoyer des experts des services OR à la seconde session de la Conférence.

33. M. PETIT (I.F.R.B.), prenant la parole en qualité de Vice-président du Comité provisoire des Fréquences, explique que, suivant une décision prise par le Conseil d'administration, la Conférence administrative spéciale doit se réunir le 17 octobre 1949. Le travail matériel

qu'impliquera la préparation de la liste des fréquences du C.P.F., sera énorme. A ce propos, M. Petit signale que pour les 700 kc/s du service mobile aéronautique, les listes préparées par le Groupe spécial ne comprennent pas moins de 20.000 lignes. C'est pourquoi le C.P.F. tient à recevoir dès que possible toutes les données supplémentaires qu'il devra ajouter à ces listes.

34. M. LURASCHI (Argentine), appuyant la motion de la délégation française, estime que son adoption faciliterait considérablement le travail du C.P.F.

35. M. JAROV (U.R.S.S.) déclare que sa délégation est d'accord avec le plan d'attribution de fréquences OR, mais il pense que ce serait faire fausse route maintenant que de ne transmettre qu'une partie des résultats au C.P.F., avant que la Conférence n'ait terminé sa tâche.

36. Pour M. FURZE (Australie), la seule raison qui pourrait faire obstacle à l'envoi de ce plan au C.P.F., serait la nécessité d'y apporter dans l'avenir des amendements. Si ce plan est complet, et il croit comprendre que la délégation soviétique n'a pas d'objection quant au plan lui-même, il ne voit pas pourquoi le plan ne serait pas transmis.

37. M. JAROV (U.R.S.S.) déclare que son raisonnement est bien simple. La tâche de la Conférence consistait dans l'attribution de fréquences aux services mobiles aéronautiques. Cette tâche n'est que partiellement terminée. Pour cette raison, il ne peut admettre le principe de voir prendre des décisions en ce moment, avant que des décisions définitives ne soient prises au sujet du travail de la Conférence, considéré dans son ensemble.

38. M. ARCIUCH (Pologne) déclare que le travail de la Conférence doit être considéré comme constituant un tout indivisible. La délégation soviétique s'est évidemment rendu compte de ce fait et, pour ce motif, il appuie la déclaration qui vient d'être faite, et votera contre la résolution proposée par la délégation française.

39. M. MITROVIC (Yougoslavie) appuie la déclaration du délégué de l'U.R.S.S.

40. M. JOUK (R.S.S. de Biélorussie) déclare que l'expression "approuvé à l'unanimité" n'est pas celle qui convient, et devrait être remplacée par "accepté".

41. M. de CALAN (France) veut bien modifier sa proposition en remplaçant "approuvé à l'unanimité" par "accepté".

42. La résolution française, ainsi amendée, est mise aux voix et adoptée par 22 voix contre 11 et 2 abstentions.

43. M. BETTS (Australie) demande que le procès-verbal indique que l'Union de l'Afrique du Sud s'est abstenue de voter.

44. M. DURLAND (Cuba) et M. SCHWERTER (Chili), parlant au nom des délégations de l'Equateur et de l'Uruguay, déclarent que ces délégations

ont voté contre la motion.

45. M. HARTZANOV (Bulgarie) déclare que la délégation de la République populaire de Bulgarie a voté contre la motion. La tâche de la Conférence n'est pas encore terminée et il serait prématuré de transmettre le document Aér. No 300 au C.P.F.

46. M. KITO (Albanie) indique, que de toute façon, la deuxième session de la Conférence se tiendra après que le C.P.F. aura terminé son travail. Il n'est pas logique de ne transmettre actuellement qu'une partie des résultats de la Conférence au C.P.F., aussi a-t-il voté contre la motion.

47. M. BODEAGA (Roumanie) estime qu'il est incorrect de n'envoyer qu'une partie du plan d'attribution des fréquences; il a voté contre la motion et son administration fait des réserves à ce sujet.

48. M. JAROV (U.R.S.S.) déclare que la délégation soviétique s'oppose avec énergie à ce que le plan OR soit actuellement envoyé au C.P.F. Etant donné que la Conférence n'a pas achevé sa tâche et que, contrairement au Règlement intérieur de la Conférence, le plan n'a pas encore été signé par les délégations, il ne saurait avoir aucune validité.

49. La délégation soviétique réserve tous les droits de son administration au sujet de ce plan jusqu'au moment où la deuxième session de la Conférence aura donné des résultats définitifs.

50. M. ROWLAND (Royaume-Uni), parlant au nom du Pakistan et de l'Irlande, déclare que ces deux pays se sont abstenus de voter.

51. M. MITROVIC (Yougoslavie) déclare ce qui suit :

"La délégation de la République fédérative populaire de Yougoslavie proteste contre l'envoi au C.P.F. du plan OR. Elle a voté contre la résolution française et elle réserve tous les droits de son administration jusqu'à ce que la deuxième session de cette Conférence ait élaboré un plan définitif d'allocation de fréquences à toutes les catégories du service mobile aéronautique".

52. M. ARCIUCH (Pologne) déclare qu'il a voté contre la résolution et que son administration réserve tous ses droits.

53. M. MITROVIC (Yougoslavie) indique qu'au cours d'une séance antérieure, il avait été admis que le plan définitif serait signé par toutes les délégations avant d'être transmis au C.P.F.

54. Le PRESIDENT fait observer que d'après son mandat, la Conférence est une assemblée autonome et peut, comme conséquence de mesures ultérieures, modifier des décisions qu'elle avait prises auparavant.

55. M. ROWLAND (Royaume-Uni) déclare que sa délégation n'attache pas une grande importance à la question de la signature. Il lui semble que le plan OR constitue une partie des résultats définitifs de la Conférence et que la question de sa signature, en ce moment, n'a pas une importance particulière.

56. M. MITROVIC (Yougoslavie) réserve les droits de son administration au sujet de la résolution française. En outre, la délégation yougoslave n'a jamais accepté de déléguer à qui que ce soit le droit de signer le plan.

57. Le PRESIDENT déclare que l'Assemblée n'a délégué à personne le droit de signer. Elle a simplement exprimé le désir que le document en question soit transmis au C.P.F.

QUESTION DE L'ASSIGNATION DES FREQUENCES DANS LA BANDE DES ONDES HECTOMETRIQUES (Doc. Aér. N° 62).

58. Le PRESIDENT déclare que, dès le début des travaux de la Conférence, il est apparu que la question de l'utilisation des ondes hectométriques constituait un problème sérieux. Afin d'en faciliter la solution, la Conférence a décidé de prendre des mesures à ce sujet, bien que, à proprement parler, ce problème ne soit pas compris dans ses attributions. Le principal motif de cette décision, au moment où elle fut prise, était que le Conseil d'administration, normalement qualifié pour prendre une décision à ce sujet, ne devait pas siéger avant septembre, à l'époque, cette date paraissait très éloignée; or, le Conseil d'administration siège en ce moment; aussi, en poursuivant l'étude de cette question, la Conférence risquerait-elle d'empiéter sur les attributions du Conseil.

59. M. ROWLAND (Royaume-Uni) déclare que, dans le document Aér. N° 287, la Commission de direction a accepté de renvoyer cette question au Conseil d'administration.

60. La Conférence devrait néanmoins s'efforcer de présenter une recommandation au Conseil d'administration. Elle pourrait, par exemple, recommander la convocation d'une conférence de l'U.I.T. pour la Région I, ou d'une conférence européenne de l'U.I.T. D'après ce que le Président a appris, la Conférence qui devait avoir lieu à Oslo se tiendra à Genève, en avril 1949, et il serait raisonnable de tirer parti de cette circonstance.

61. M. FALGARONE (France) déclare que la question ne peut être laissée en suspens. Le moins que l'on puisse faire à ce sujet est de soumettre une recommandation au Conseil d'administration. Une meilleure solution consisterait à rassembler les délégués européens présents à la Conférence, en réunion officieuse, dans le but de faire certaines suggestions destinées au Conseil d'administration.

62. M. OOMEN (Pays-Bas) est complètement d'accord avec la déclaration faite par le délégué du Royaume-Uni.

63. M. ROWLAND (Royaume-Uni) émet la suggestion que le document se rapportant à cette question soit transmis au Conseil d'administration, en recommandant que le problème soit inscrit à l'ordre du jour de la conférence qui se tiendra à Genève en avril 1949.

Il paraît à peu près certain qu'une conférence de l'O.A.C.I. aura lieu avant cette date. Les Etats membres pourraient par conséquent profiter de l'occasion pour coordonner leurs prévisions de besoins.

64. M. COFFEY (Canada) déclare que l'attention du Conseil d'administration a été attirée sur ce problème et que la question de savoir s'il doit être inscrit à l'ordre du jour d'une conférence de la Région I est à l'étude. Il suffirait de faire une recommandation officielle à ce sujet.

65. M. FALGARONE (France) propose que la question soit purement et simplement supprimée de l'ordre du jour de la présente Conférence.

66. Il est décidé que la question des ondes hectométriques sera supprimée de l'ordre du jour de la Conférence.

CREATION D'UN SECRETARIAT INTERIMAIRE (Document Aér. No 307)

67. M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) déclare que, comme suite aux opinions exprimées au sein de la Commission 6, sa délégation a présenté une proposition visant à la création d'un secrétariat intérimaire (doc. Aér. No 294). Ce document revisé par un petit groupe de travail dont M. Bartlett, de la délégation des Etats-Unis d'Amérique, était membre, a été publié à nouveau sous le numéro Aér. 307.

68. M. BARTLETT (Etats-Unis d'Amérique) déclare que le Secrétaire général adjoint, au cours de conversations officieuses, a reconnu nécessaire qu'un groupe d'experts aéronautiques s'occupe des problèmes compliqués qui surgiront vraisemblablement dans l'intervalle des deux sessions. Le Secrétaire général adjoint a attiré l'attention sur une mesure prise par la Conférence de radiodiffusion à hautes fréquences de Mexico; celle-ci a désigné un groupe spécial peu important, chargé d'expédier le travail pendant la période d'intersession. Il est proposé de constituer un groupe spécial de cette nature pour la période qui se terminera le 1er juillet 1949, date à laquelle la Conférence se réunira à nouveau.

69. L'adoption de cette proposition ne comporte aucun engagement de la part des administrations quant aux dépenses à prévoir. Ce sera au Conseil d'administration de régler cette question.

70. Le mandat du groupe comprendra avant tout les tâches énoncées dans le document Aér. No 298. Ce groupe spécial traitera, pour le Secrétaire général, toutes questions se rapportant à la Conférence aéronautique. M. Bartlett indique qu'on lui a en effet laissé entendre que le Secrétaire général, trop absorbé par d'autres tâches, ne serait pas en mesure d'entreprendre ce travail.

Le groupe réunira tous les documents et les conclusions des études entreprises par les administrations et préparera un projet d'ordre du jour pour la deuxième session. Il veillera à ce que les moyens matériels nécessaires soient mis à la disposition de la Conférence lorsqu'elle se réunira à nouveau; il pourra éventuellement envisager une simplification

de la procédure et faire des recommandations à ce sujet. Le groupe a estimé que la dépense prévue de Frs 108.000 serait amplement compensée par une réduction considérable dans la durée de la deuxième session.

71. On a également proposé que le groupe intérimaire spécial procède lui-même, ou fasse en sorte que les administrations procèdent à des recherches expérimentales, par exemple, sur les antennes utilisées en Europe. Les frais de ces expériences ne seraient pas supportés par la Conférence.

72. M. JAROV (U.R.S.S.) demande quelles seraient exactement les attributions de ce Comité spécial, en dehors des travaux de secrétariat proprement dits.

73. M. BARTLETT (Etats-Unis d'Amérique) déclare que ses attributions ont été indiquées au paragraphe 6, alinéas (a) et (e) y compris. Outre la rédaction de l'ordre du jour de la deuxième session, le groupe favoriserait l'échange de renseignements entre régions et procèderait à un travail de coordination entre les réunions régionales de caractère officieux qui auraient lieu.

74. Il a procédé officieusement à certaines enquêtes, au sujet de la composition de ce groupe. La proposition a éveillé un certain intérêt et à son avis, il n'y aura aucune difficulté à trouver les deux personnes nécessaires. On pourrait choisir l'une pour représenter l'Europe occidentale et l'autre pour représenter une autre zone.

75. Les frais inhérents au fonctionnement de ce groupe devront probablement faire l'objet d'une répartition, au titre de dépense extraordinaire, entre les différents pays représentés à la Conférence.

76. M. COFFEY (Canada) signale que sa délégation n'estime pas que des services de ce genre soient très nécessaires. Les frais pourront s'élever à environ 10.000 Frs pour un pays rangé dans la 1e classe, et il sera difficile de justifier une telle dépense.

77. Selon M. JAROV (U.R.S.S.), il est évident qu'un travail supplémentaire devra être exécuté pendant un certain temps, immédiatement après la fin de la conférence, lorsque les documents devront être préparés et transmis aux administrations. Les dépenses encourues à ce titre ne pourraient être justifiées que pour quelques semaines seulement. Le travail de secrétariat subséquent pourrait être confié au secrétariat du C.P.F. Cette solution paraît d'autant plus avantageuse que la Conférence aéronautique sera représentée au sein du C.P.F.

78. Pour ces raisons, M. Jarov appuie la déclaration faite par le délégué du Canada.

79. M. SUNDARAM (Inde) déclare qu'on a laissé entendre que le groupe en question devrait remplir certaines fonctions que le Secrétariat n'est pas en mesure d'assumer. D'après les attributions prévues au paragraphe 6, il semble que le groupe sera chargé d'achever les travaux laissés en suspens par la conférence après sa première session, et d'effectuer des travaux préliminaires en vue de la deuxième session.

80. L'article 9, paragraphe 2.c de la Convention d'Atlantic City indique très clairement quelles sont exactement les attributions du Secrétariat général en ce domaine. Si le personnel du Secrétariat n'est pas assez nombreux, il appartient au Secrétaire général d'en informer le Conseil d'administration, en vue de recruter du personnel supplémentaire.

81. M. BARTLETT (Etats-Unis d'Amérique) déclare que les tâches auxquelles il a fait allusion n'ont pas été prévues au paragraphe 2.d de l'article 9 de la Convention. Outre le travail purement mécanique qui consiste à rassembler les documents, il reste à effectuer un important travail d'analyse. Il a été informé par le Secrétaire général adjoint que le Secrétariat actuel n'était pas à même de faire face à cette tâche.

82. La Conférence de radiodiffusion à hautes fréquences a réalisé ce qui est proposé dans le document Aér. No 307. Il est vrai que le groupe créé par cette conférence ne l'a été que pour une période plus courte; mais il est vrai également que ses attributions n'étaient pas aussi complexes que celles du groupe dont la création est envisagée.

83. M. MITROVIC (Yougoslavie) estime que la meilleure solution consisterait à confier cette tâche au C.P.F. Pendant l'intervalle entre les deux sessions de la conférence, le C.P.F. continuera à siéger et ses membres seront en mesure de donner des conseils utiles à ce sujet.

84. M. PETIT (I.F.R.B.) déclare que l'I.F.R.B. est indépendant du du Secrétariat général et que, par conséquent, il s'abstient, pour sa part, d'intervenir dans la discussion. Cependant, il se voit dans l'obligation de faire remarquer que, d'après une décision que vient de prendre le Conseil d'administration, le C.P.F. devra avoir terminé ses travaux le 17 mai 1949.

85. M. FALGARONE (France) indique que l'expédition des documents aux administrations est en fait une partie des attributions normales du Secrétariat général (Article 9, para. 2.c de la Convention d'Atlantic City).

86. Il ne peut croire que le groupe dont la création est envisagée ait jamais beaucoup à faire. Il reste encore du temps d'ici le 1er juillet 1949, et il est peu probable que les administrations présentent des propositions concrètes avant cette date.

87. Quant aux expériences techniques, il estime que les meilleures expériences sont celles qui résultent de l'exploitation effective et, dans ce domaine, ce sont les administrations qui sont susceptibles de fournir les indications les plus sûres.

88. C'est pourquoi sa délégation estime que le groupe dont la création est envisagée ne serait d'aucune utilité.

89. M. SUNDARAM (Inde) déclare que les travaux préparatoires dont on a parlé consistent en grande partie en une analyse des documents en

provenance des conférences régionales restreintes, et qu'il est peu probable qu'une grande quantité de ces documents parvienne avant la deuxième session.

90. M. de HAAS (Indes néerlandaises) déclare que la création d'un groupe de ce genre pourrait éventuellement permettre de réduire les frais de la deuxième session.

91. Il estime que le groupe pourrait accomplir un travail utile en réunissant des données concrètes au sujet des portées utiles et des portées de brouillage des stations travaillant dans les bandes des fréquences les plus basses. L'une des plus grandes difficultés rencontrées provient du fait que les besoins enregistrés pour les fréquences de cet ordre sont particulièrement importants. Il se peut que les distances de répétition effectives (pour une puissance dans l'antenne de 200 watts) puissent être beaucoup plus faibles que celles sur lesquelles la conférence s'est basée pour effectuer ses calculs. Il appuiera donc la proposition.

92. M. COFFEY (Canada) est disposé à appuyer toute recommandation au Secrétaire général, sollicitant la mise à la disposition de la conférence du personnel nécessaire. Les expériences techniques sont peut-être utiles, mais la conférence pourrait conseiller aux administrations de les effectuer par leurs propres moyens.

93. M. ARCIUCH (Pologne) estime que le paragraphe 6 est rédigé en termes très généraux et qu'il n'indique pas qui devrait assumer le contrôle du travail qui serait éventuellement effectué par le groupe.

94. M. HARIZANOV (Bulgarie) estime que le travail de ce groupe ne consisterait qu'à effectuer un travail qui doit normalement être fait par les administrations et par le C.C.I.R. Il serait difficile de justifier les dépenses qui en résulteraient et, pour ce motif, il appuie les déclarations faites par le délégué de la France.

95. M. FALGARONE (France) estime que l'idée de charger le groupe de l'exécution d'expériences techniques semble rencontrer peu de partisans. Un certain travail devra évidemment être accompli avant la deuxième session, et le mieux serait de constituer dans ce but une commission préparatoire analogue à celle qui s'est réunie avant la première session.

96. M. BARTLETT (Etats-Unis d'Amérique) déclare que la proposition de son groupe n'avait d'autre but que d'aider la marche des travaux d'une manière pratique. Pour qu'il en soit ainsi, il faut pouvoir compter sur le plein appui de la Conférence.

97. M. BETTS (Australie) déclare qu'au cours de la discussion du document Aér. No 200, sa délégation a présenté certaines suggestions relatives à une recommandation destinée au Conseil d'administration, et tendant à la création d'un organisme chargé d'assurer la liaison avec les administrations pendant l'intervalle séparant les deux sessions. Il n'a aucune opinion bien arrêtée à ce sujet, mais il pense que, faute d'un travail de préparation suffisant, la deuxième session pourrait être très longue et très coûteuse. L'opinion du délégué de l'Inde l'a

particulièrement frappé et il pense que dans ces conditions, il serait préférable d'élaborer une recommandation destinée au Secrétaire général et dans laquelle serait exposé le détail du travail à effectuer.

98. Le PRESIDENT considère qu'il n'est pas logique d'élever des objections à propos de la dépense qu'occasionnerait le séjour d'une ou de deux personnes pendant une période de plusieurs mois, et en même temps, de préconiser la création d'une commission préparatoire pouvant comprendre jusqu'à 15 membres, et qui pourrait avoir à travailler pendant un mois avant la deuxième session.

99. M. COFFEY (Canada) pense que M. Betts (Australie) pourrait préparer un projet de memorandum attirant l'attention du Secrétaire général sur la nécessité d'assurer une liaison convenable pendant l'intersession. Le délégué des Indes néerlandaises a soumis certaines suggestions intéressantes au sujet des recherches techniques qui pourraient être effectuées. M. de Haas pourrait se charger de préparer le texte d'une communication attirant sur ce point l'attention des administrations.

100. M. ROWLAND (Royaume-Uni) déclare "qu'il semble y avoir une certaine divergence de vues quant à la nécessité de la création de ce groupe. Après avoir entendu toutes les opinions exprimées à ce sujet, il désirerait avoir un peu plus de temps pour étudier cette question.

Il recommande en conséquence de ne pas prendre de décision avant la prochaine séance de l'Assemblée plénière".

101. Il est décidé que M. Betts (Australie) étudiera cette question et fera connaître ses conclusions lors d'une séance ultérieure.

La séance est levée à 19 h.

Le Président :

Arthur L. LEBEL.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér. Document No. 318-F
25 septembre 1948

PROCES-VERBAL DE LA 21e SEANCE PLENIERE

tenue à la Maison des Congrès, Genève

Vendredi 24 septembre 1948, à 14 h. 40

Président : ,. Arthur LEBEL (Etats-Unis d'Amérique)

SUITE DE LA DISCUSSION DE LA PROPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL (Aér. Doc. No. 307).

1. M. BETTS (Australie) déclare qu'à la séance précédente il avait suggéré qu'on transmette au Secrétaire Général une recommandation relative au travail qui doit être effectué pendant la période de suspension de la Conférence. Ainsi que l'Assemblée plénière l'en a chargé, il a préparé un projet de recommandation. Il est d'avis que la Conférence devrait se mettre d'accord sur les deux idées principales exprimées dans l'introduction à la recommandation. Avant d'aller plus loin, il pense utile de soumettre ce passage à l'approbation de l'Assemblée. Si la Conférence ne peut se déclarer d'accord avec l'idée générale contenue dans l'introduction à la recommandation, il estime que la proposition entière devrait être abandonnée. Il soumet ensuite le texte suivant de l'introduction à la proposition :

2. "Le Secrétaire général est prié de prendre connaissance de ce que, de l'avis de la Conférence, il est probable qu'un travail considérable de liaison avec les administrations et les organismes spécialisés sera nécessaires pendant la suspension des travaux en vue de terminer avant la réouverture de la Conférence toute la besogne préparatoire fondamentale".

3. M. BARTLETT (Etats-Unis d'Amérique) se rallie à cette suggestion devant laquelle il retire sa propre proposition.

4. M.SEARLE (Nouvelle-Zélande) approuve entièrement la rédaction de cette proposition.

5. M. FALGARONE (France) déclare ne pouvoir approuver la proposition australienne. S'il reste, en fait, à accomplir le "travail considéarble" dont il a été question au cours de la discussion, il ne s'agit pas du travail auquel fait allusion le document Aér. No. 307. Ce travail consistera dans l'envoi de documents aux administrations. Après quoi, il ne restera plus rien à faire, à moins qu'on ait l'intention de transformer le secrétariat en un nouveau C.C.I.R. Par ailleurs, il n'y aura aucun travail préparatoire à faire avant la seconde session, pour la simple raison que les administrations n'enverront pas de documents avant la date déjà fixée.

6. La proposition de M. Betts est extrêmement vague. Si une communication devait être adressée au Secréatire général, encore faudrait-il qu'elle contienne des suggestions précises.

7. M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) déclare que le texte suggéré ne constitue pas autre chose qu'une introduction en vue d'une proposition plus précise.

8. Il faudra expédier un courrier volumineux durant la période d'interruption des travaux de la Conférence. Si l'on ne s'occupait pas de ce courrier, le Conférence, lorsqu'elle se réunira à nouveau, devrait faire face à un travail accablant et l'examen de ce courrier ferait perdre une quinzaine de jours aux groupes de travail qui en seraient chargés.

9. M. OOMEN (Pays-Bas) approuve pleinement la proposition australienne.

10. M. COFFEY (Canada) se rallie en principe à cette proposition. Il estime cependant qu'il suffirait éventuellement de prier le Secrétaire de la Conférence de porter cette question à l'attention du Secrétaire général. C'est le Secrétariat général qui se charge habituellement des travaux préparatoires des Conférences.

11. M. JAROV (U.R.R.S.) voit dans cette discussion une perte de temps. Il est vrai que, durant les premières semaines qui suivront la suspension de la Conférence, il faudra accomplir un travail considérable mais, par la suite, rien ne justifiera plus l'existence d'un Comité spécial.

12. Le PRESIDENT, intervenant alors dans la discussion, observe qu'il n'est pas question, ici, de constituer un tel comité. Apparemment, tout ce que M. Betts désire savoir est ceci : la Conférence estime-t-elle devoir avertir le Secrétaire général qu'un travail considérable sera encore nécessaire ?

13. M. KITO (Albanie) déclare que, lorsque la Conférence envisage des mesures susceptibles d'entraîner des frais supplémentaires, elle devrait songer aux petits pays qui, comme l'Albanie, ont beaucoup souffert de la guerre. Il ne saurait admettre la nécessité de constituer un comité spécial chargé de poursuivre les travaux durant la période d'interruption de l'activité de la Conférence et il votera donc contre la création d'un tel comité. Les travaux en suspens pourraient être effectués par le CPF, puis, après la dissolution de ce dernier, par le Secrétariat général. Si le personnel du Secrétariat général est insuffisant, on pourrait faire appel aux services du personnel du CPF.

14. Une commission préparatoire n'est pas nécessaire. Il est exact que la commission préparatoire a accompli un travail utile avant l'ouverture de la Conférence, mais, comme la seconde session ne sera que la continuation de la première, elle ne nécessitera pas un travail préparatoire analogue.

15. Une Commission préparatoire a été constituée pour la Conférence de Copenhague, mais bien qu'elle ait entraîné des frais atteignant 200.000 francs suisses, elle n'a pas été d'une grande utilité pour cette conférence.

16. M. ROWLAND (Royaume-Uni) déclare que l'on ferait gagner beaucoup de temps à la seconde session de la Conférence si l'on appliquait la proposition primitive, figurant dans le document Aér. No. 307. Il semble cependant que l'utilité de la constitution du groupe proposé est fortement mise en doute; il serait donc vain de poursuivre la discussion si l'on ne peut se mettre d'accord.

17. Dans ces conditions, il convient de mettre fin à la discussion et d'adopter la suggestion présentée par le délégué du Canada. M. Rowland désire cependant remercier la délégation américaine de sa proposition, qui, si elle avait été mise à exécution, aurait certainement permis de réaliser une certaine économie. Il est d'autant plus regrettable que cette proposition n'ait pas été adoptée que les principaux problémes d'attribution des fréquences intéressent précisément les pays européens, lesquels sont le moins en mesure de faire face à des dépenses supplémentaires.

18. M. SOUTO CRUZ (Portugal) se rallie en principe à la proposition australienne, laquelle se borne à constater qu'il restera encore des des travaux en suspens à l'issue de cette première session de la conférence.

19. M. MITROVIC (Yougoslavie) déclare qu'il n'y aura du travail que pendant les premières semaines qui suivront la fin de la Conférence et que le secrétariat pourra bien s'en charger.

20. M. JOURK (R.S.S. Biélorussie) déclare que le Secrétariat général pourra effectuer les travaux en suspens. Il estime qu'il est inutile d'adresser une communication spéciale au Secrétaire général.

21. Le PRESIDENT observe que les avis sont à peu près également partagés, les délégations des Etats-Unis, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, du Royaume-Uni, du Portugal et des Pays-Bas s'étant déclarées en faveur de la proposition australienne, tandis que les délégations de l'U.R.S.S., de la Yougoslavie, de la France, de l'Albanie et de la Biélorussie se sont prononcées contre cette proposition.

22. M. BETTS (Australie) déclare qu'il retire sa proposition.

23. APPROBATION DE PROCES-VERBAL DE LA QUINZIEME SEANCE PLENIERE. (Aér. doc. No. 308).

24. Ce document est adopté à l'unanimité.

La séance est levée à 15 h. 30.

Le Président :

Arthur L. LEBEL

CONFERENCE INTERNATIONALE ADMINISTRATIVE
DES RADIOCOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES
GENEVE, 1948

Aér-Document No 320-F
28 septembre 1948

PROCES-VERBAL

DE LA VINGT-DEUXIEME SEANCE PLENIERE

tenue en la Maison des Congrès, Genève,

le samedi 25 septembre 1948 à 14 h.45.

Président : M. Arthur L. LEBEL (Etats-Unis d'Amérique).

RESOLUTION CONCERNANT LA SUSPENSION TEMPORAIRE DES TRAVAUX DE LA CONFERENCE (document Aér. No 313).

1. M. BETTS (Australie) formule la déclaration suivante :

"En raison de l'importance que parait revêtir le paragraphe 8 du Doc-Aér-313, de certaines déclarations faites tant à la Commission 6 qu'à l'Assemblée plénière, ainsi que de certains points insérés aux procès-verbaux, la délégation australienne désire préciser sa position comme suit :

2. "Ainsi qu'il a été expliqué au cours de la discussion qui a précédé l'adoption de l'amendement, la délégation australienne était d'avis qu'il ne serait pas contre-indiqué d'adjoindre au préambule une note d'introduction aux alinéas 4.2, 6.1.2 et 6.2 du Doc-Aér-298, invitant les administrations à soumettre des propositions relatives aux principes et aux méthodes susceptibles d'être utilisés dans l'élaboration du plan définitif d'attribution des fréquences.

3. "Toutefois, afin d'éviter tout malentendu, la délégation australienne désire souligner qu'elle n'est pas d'avis qu'il est indispensable de modifier, préalablement à l'élaboration du plan définitif, les principes qui ont servi de base à l'élaboration du projet de plan. En fait, elle continue de penser que, si la Conférence a été empêchée de terminer ses travaux au cours de cette session, c'est pour la double raison que des renseignements essentiels sur les services nationaux et régionaux de certaines parties du monde lui font défaut et que l'on ne pourra disposer des données de base nécessaires, tant que les plans concernant les ZLARN ne seront pas plus avancés et mieux coordonnés. Ce point de vue a été exposé verbalement au sein de la Commission 6; il est également exposé dans le document Aér. No 200, dont les délégués sont en possession depuis environ deux mois".

4. M. SOUTO CRUZ (Portugal) formule la déclaration suivante :

"La délégation portugaise a déclaré plusieurs fois, aussi bien au sein de la Commission 6 qu'au cours des séances plénières, que l'absence de renseignements concernant les services nationaux constitue la principale, mais non la seule raison de l'échec du plan d'attribution des fréquences "R". La seconde raison est qu'il a été impossible d'aboutir à un accord unanime au sujet des principes techniques approuvés par la Conférence.

5. "Dès le début de nos travaux, plusieurs délégations ont refusé d'admettre qu'elles étaient liées par les principes adoptés par la majorité et ont continuellement agi, même lorsqu'il s'agissait de questions purement techniques, dans un sens contraire - à notre avis - à l'esprit de l'article 18 du Règlement général annexé à la Convention internationale des Télécommunications d'Atlantic City. Ces délégations ont continué à manifester cet état d'esprit d'un bout à l'autre de la Conférence et ce, en dépit des concessions qui ont été faites aux vues exprimées par la minorité.

6. "La délégation portugaise respecte ces points de vue, et elle se rend compte que les délégations en question sont fermement convaincues de la justesse de leurs conceptions. Comme, toutefois, les problèmes qui nous occupent sont des problèmes mondiaux, la délégation portugaise estime qu'il convient de s'en tenir à des normes mondiales. Nul d'entre nous n'ignore combien il serait difficile de réaliser l'unanimité sur la totalité des normes nécessaires à l'élaboration d'un plan.

7. "Plusieurs mois durant et sans ménager notre peine, nous avons déployé ici des efforts incessants pour mener à terme l'élaboration du Plan 1. Ce serait à nos yeux une tâche énorme, impossible et inutile que de reprendre nos travaux en employant chaque fois les diverses normes proposées par les diverses délégations formant la minorité de cette Conférence. (Même à supposer qu'on s'y adonne, ce travail serait sans valeur, car nous ne disposons pas de données coordonnées au sujet des services nationaux).

8. "Il y a quelques jours, la Conférence a arrêté la rédaction définitive du document Aér. No 298. En votant pour l'inclusion de l'alinéa 7 b) du préambule, le mobile principal auquel a obéi la délégation portugaise était de fournir aux administrations désireuses d'en user, la possibilité de présenter des projets de plan fondés sur des normes et méthodes différentes de celles qui ont été utilisées par la Conférence; de cette façon, lors de sa réouverture, la Conférence pourrait disposer de plans complets, susceptibles d'être discutés à fond.

9. "La délégation portugaise est fermement convaincue de la justesse des normes adoptées par la Conférence. C'est pourquoi, elle a, dès le début, consacré la totalité de son temps aux travaux du groupe de propagation qui a élaboré le Plan 1. C'est pourquoi aussi, elle a consacré ses quelques heures de loisir à l'étude des suggestions contenues dans le document Aér. No 248.

10. "La délégation portugaise est disposée à participer à la discussion de tout nouveau plan qui pourrait être élaboré. Elle est d'avis qu'on ne saurait adopter de plan plus approprié, plus souple et techniquement mieux fondé, mais elle est prête à modifier son jugement si une administration, grâce à sa compétence technique, réussit à présenter un meilleur plan.

11. "Quoi qu'il en soit, la délégation portugaise est disposée à accepter tout plan qui serait approuvé par la majorité des délégations, car elle est convaincue que ce n'est qu'en faisant preuve d'un esprit de collaboration internationale et de compréhension réciproque que pourra être atteint le but qui est celui de tous : le progrès et la sécurité de l'exploitation dans toutes les catégories des services civils aéronautiques".

12. M. ARCIUCH (Pologne) fait la déclaration suivante :

"Dans la période qui vient de s'écouler, nous avons longuement discuté de sujets impliquant des questions d'ordre technique, des questions de principe, ainsi que d'autres questions.

13. "Tout cela avait pour but de trouver une solution adéquate au problème qui nous intéresse tous au plus haut point et qui est, avant tout, le problème de l'assignation des fréquences aux radiocommunications de la navigation aérienne.

14. "A l'époque, lorsqu'il s'est agi de donner une réponse précise à des questions simples et purement techniques, on nous a dit, à maintes reprises, que le problème pourrait être résolu plus tard, mais non sur l'heure, parce que, comme l'ont déclaré certains délégués de la majorité, ils n'avaient pas apporté avec eux "une boule de cristal". Nous avons ri de ce qui n'était qu'une plaisanterie.

15. "A mon avis, voici qu'en fin de Conférence, cette mystérieuse "boule de cristal" se manifeste sous l'aspect du document Aér. No 298, lequel, dans sa forme définitive et revisée, est devenu le document Aér. No 313. Après avoir lu avec soin ce document Aér. No 313, je suis incapable pour l'instant d'apercevoir aucune différence essentielle le distinguant du document Aér. No 298. Je désirerais donc préciser ma position au sujet du document Aér. No 313. Mes objections à son égard sont les suivantes :

16. a) C'est à tort, selon moi, qu'il est dit, aux paragraphes 5 et 6 des considérants du document Aér. No 313, que le manque de certains renseignements essentiels au sujet des besoins des services régionaux et nationaux est la cause véritable de l'échec de la Conférence ou de son ajournement. La raison véritable de cet échec réside dans l'absence d'esprit de conciliation et dans le fait qu'il a été attribué aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales un nombre fixe de fréquences.

17. b) J'estime aussi que l'alinéa c) du paragraphe 15 du document Aér. No 313 contribuera à favoriser davantage encore, à l'avenir, les lignes aériennes mondiales principales au détriment des lignes aériennes régionales et nationales.

18. c) La même remarque s'applique à la troisième partie du paragraphe 16, où sont demandés quelques renseignements supplémentaires, principalement au sujet des services régionaux et nationaux. Le but ainsi visé est de convaincre fermement les administrations que les renseignements fournis par elles, au moment voulu, ont été insuffisants, inadéquats et peu satisfaisants, et que c'est certainement à cela qu'est dû l'ajournement de la Conférence.

19. "Or, nous savons maintenant ce qu'il est advenu de ces demandes importantes et de ces renseignements depuis que, le 24 septembre, au cours de la séance plénière de la Commission 6, il nous a été révélé que le document renfermant tous ces renseignements pour les régions avait été tout simplement ... égaré ! On le retrouvera peut-être .... mais ces faits se passent de commentaires.

20. "En outre, nous nous sommes efforcés de fournir à la Conférence les meilleurs renseignements dont nous pouvions disposer. Par trois fois, au cours de la Conférence, nous avons revisé les demandes de la Pologne; nous les avons réduites au minimum; nous sommes mêmes disposés à adopter, pour les radiocommunications de notre service mobile, une nouvelle forme d'organisation qui ferait de ce minimum une réalité. A Genève, nous travaillons en qualité de délégués mais en même temps, dans nos administrations, un corps important de spécialistes travaille pour nous assister. Tout cela entraîne des dépenses de temps et de l'argent. D'autres délégués font de même. Et pour aboutir à quoi ? à un ajournement des travaux de la Conférence. Je me demande si autant de sacrifices ont été consentis à propos des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales.

"Peut-être ne nous sera-t-il pas possible de trouver une solution satisfaisante en nous fondant, dans nos travaux, sur les principes adoptés, mais il est clair qu'on n'aboutira à aucune solution si la majorité se refuse à adopter un compromis. Mais cela doit être dit nettement et comme il convient".

21. M. QUIJANO (Colombie) déclare qu'il n'est pas entièrement d'accord sur la nécessité d'interrompre en ce moment les travaux de la Conférence. Il s'inclinera cependant devant le voeu de la majorité.

22. Il n'est pas dans l'intention de M. QUIJANO de rouvrir un débat sur les questions ayant déjà fait l'objet d'une décision. Il a, cependant, étudié avec soin le paragraphe 8 du document Aér. No 313. Il semble que l'on soit en train d'inviter les administrations à présenter des projets de plans pour la seconde session de la Conférence. S'il en est bien ainsi, il est à craindre que la Conférence, lorsqu'elle reprendra ses travaux, se trouve en présence d'un nombre déconcertant de propositions contradictoires.

23. Il semble à M. QUIJANO que le paragraphe 8 ne servira qu'à jeter la confusion parmi les administrations. Le document serait suffisamment explicite sans ce paragraphe. L'orateur en propose donc la suppression.

24. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande) appuie la proposition de M. QUIJANO et déclare ce qui suit :

"La délégation néo-zélandaise réitère ce qu'elle a déjà dit : que le paragraphe 8 du document Aér. No 313 n'indique pas la véritable raison de l'ajournement de la Conférence, lequel est dû à l'absence de renseignements coordonnés au sujet des besoins en fréquences des services régionaux et nationaux; c'est ce qui apparaissait dans la motion brésilienne au sujet de l'ajournement de la Conférence (cf. documents Nos 277 et 288).

25. "Il n'est que naturel que l'on profite de l'ajournement pour réexaminer les principes, aussi bien ceux qui ont été approuvés par la Conférence que ceux qui ne l'ont pas été. Cela ne suffit cependant pas, d'après la délégation néo-zélandaise, à motiver l'ajournement.

26. "Les principes adoptés sont rationnels et conformes aux exigences de la technique moderne. Le principe qui consiste à prévoir des largeurs de bandes suffisantes pour tous les types d'émission a été envisagé par la Commission

préparatoire et confirmé par la Conférence pour toutes les catégories de services. Il a été également envisagé dans le plan français pour les services régionaux (cf. document Aér. No 30, paragraphe 10 b). Le bien-fondé des principes en question n'a été contesté, ni dans la proposition australienne, ni dans la proposition française concernant la méthode à suivre dans la préparation d'un plan d'attribution des fréquences (cf. documents Aér. Nos 200 et 228).

"En fait, il est déclaré, dans la proposition française, que les conférences régionales devront utiliser, comme base de leurs travaux, les mêmes règles techniques et les mêmes normes sur la distribution et la répétition des fréquences que celles utilisées dans le projet de plan pour les lignes aériennes mondiales principales (cf. document Aér. No 228, paragraphe 2 e).

27. "La délégation néo-zélandaise se déclare en faveur de toute décision qui mettrait à profit l'interruption des travaux de la Conférence pour en réexaminer les résultats; elle admettrait même que de légères modifications y soient apportées. Cependant, sans données coordonnées au sujet des besoins en fréquences, il ne sera pas possible d'élaborer en toute sécurité un plan bien fondé qui réponde aux exigences présentes. Ce sont donc les demandes qu'il importe avant tout de réexaminer.

28. "La délégation néo-zélandaise votera donc pour la suppression du paragraphe 8 du document Aér. No 313. A part cela, elle appuiera ce document".

29. M. ROWLAND (Royaume-Uni) fait la déclaration suivante :

"La délégation du Royaume-Uni est l'une des délégations qui s'opposent encore à l'inclusion du paragraphe 8 dans le document Aér. No 298, devenu document Aér. No 313. Les raisons de cette attitude ont déjà été exposées, mais il peut être utile de les répéter. Les voici donc :

En premier lieu : ce paragraphe contient implicitement des inexactitudes.

Deuxièmement : il est contraire à l'esprit de la résolution de M. COSTA, laquelle a déjà été adoptée; il tend, en fait, à la rendre inopérante.

Troisièmement : non seulement, il accorde une importance indue aux plans que la Conférence a déjà repoussés, mais il leur donne une importance égale, ou même supérieure au plan qui a été établi à titre d'essai.

Quatrièmement : il laisse entendre que nous sommes incompétants ou que nous avons été investis de mandats insuffisants.

Cinquièmement : les raisons qu'il invoque ne justifient pas valablement l'ajournement et, par conséquent, il jette pour finir des doutes sur les autres raisons expliquant l'ajournement de la Conférence.

30. "Des considérations péjoratives ont été formulées au sujet du projet de plan établi par cette Conférence. Aussi, estimons-nous qu'en toute justice, il conviendrait de dire quelque chose en sa faveur.

31. "La délégation du Royaume-Uni est d'avis que les principes sur lesquels repose le projet de plan (Plan 1) sont rationnels, du point de vue de l'exploitation comme du point de vue technique et qu'il n'y a pas lieu d'y apporter un changement quelconque tant qu'on n'aura pas démontré qu'ils ne peuvent servir de base à l'établissement d'aucun plan.

32. "Le projet de plan (Plan 1) peut être considéré comme étant un plan de base pour l'assignation multiple des fréquences. Il présente de grandes possibilités de développement. S'il n'a pas été pleinement développé, c'est qu'il est évident qu'aucun plan n'est en mesure de répondre à la totalité des besoins déclarés : en effet, les bandes prévues à Atlantic City ne sont pas assez larges.

33. "Comme le Plan 1 est un plan de base, il y a quelques enseignements à tirer de ses possibilités d'extension, au moins en ce qui concerne la Zone 1.

34. "Les possibilités suivantes intéressent spécifiquement l'Europe, quoique les principes puissent s'appliquer à d'autres zones.

35. "La subdivision de chaque voie A3 en deux voies A1 pourrait être effectuée par les administrations désireuses d'utiliser dans leur exploitation la méthode A1 simplex.

36. "Des assignations multiples supplémentaires seraient possibles, à condition de connaître de façon plus précise les puissances demandées. Cela est particulièrement vrai pour l'Europe où ces puissances sont en général relativement faibles. En ce qui concerne la bande de 3 Mc/s, par exemple, le tableau XV du document Aér. No 215 indique que, si l'on utilise une puissance rayonnée de 200 W au lieu d'une puissance de 1 kW, on obtient un nombre de voies supérieur de 42 %. Dans bien des cas, une puissance plus faible pourrait même suffire.

37. "Des assignations multiples supplémentaires seront réalisables en Europe, lorsque les Etats intéressés auront déterminé les points terminaux des lignes de l'Atlantique Nord.

38. "Des assignations multiples supplémentaires seront réalisables en Europe, si la quatrième famille de Fréquences NA n'est pas nécessaire à l'extrémité Est de la ligne. Ces deux dernières considérations faciliteront l'utilisation des fréquences les plus basses en Europe orientale et particulièrement de jour.

39. "Des partages supplémentaires des fréquences SA, NSA-1, NSA-2 et ME seront possibles, dans les cas où l'on aura décidé de ne pas étendre leur exploitation à l'Europe, bien que cela ait été prévu. Cette remarque vise les familles de fréquences "dont l'utilisation a été étendue" et que mentionne le Plan 1.

40. "Il sera possible d'effectuer des assignations multiples supplémentaires entre les zones et subdivisions de zones dès que l'on disposera de données plus précises au sujet des zones d'utilisation des fréquences en question. L'établissement d'un plan coordonné pour l'utilisation des fréquences de la zone EU permettrait éventuellement de disposer d'un plus grand nombre de fréquences pour les services régionaux et nationaux.

41. "Une coordination dans l'utilisation des fréquences régionales, entre Etats-membres de l'O.A.C.I. et Etats non-membres, devrait amener une diminution des besoins nationaux chez ces derniers qui peuvent, en effet, n'avoir pas tenu compte des fréquences régionales dans l'évaluation de leurs besoins. Si donc, on se souvient que certaines fréquences de la zone 1 peuvent être utilisées, par exemple, dans les subdivisions de zones 1C et 1D, on voit que la situation n'est pas tout à fait telle qu'un examen superficiel du Plan semblerait l'indiquer.

42. "Des assignations multiples supplémentaires seraient enfin réalisables en vertu de la résolution du Royaume-Uni figurant sous le numéro 11 dans le volume IV.

43. "De toutes ces considérations, il résulte que le Plan 1 peut encore fournir un plus grand nombre de voies. La liste n'en est d'ailleurs pas tout à fait complète et beaucoup d'autres possibilités s'offriront sans aucun doute aux administrations. Quelques-unes des possibilités énumérées pourront être précisées lorsque les Etats membres de l'O.A.C.I. auront notifié leurs besoins pendant la période de suspension de la Conférence. Le reste pourrait être déterminé par les recherches qu'entreprendront les administrations pendant la suspension".

44. M. de HAAS (Indes néerlandaises) fait la déclaration suivante :

"La délégation des Indes néerlandaises estime que les principes techniques adoptés par la Conférence sont rationnels et que la principale raison de l'ajournement de ses travaux en ce qui concerne le Plan "R" est qu'elle ne dispose pas de renseignements suffisants sur les besoins en fréquences des services nationaux et régionaux. C'est pourquoi, ma délégation a voté contre l'insertion de ce qui constitue maintenant le paragraphe 8 du document Aér. No 313 et appuie sans réserve la proposition du délégué de la Colombie tendant à la suppression de ce paragraphe".

45. M. OOMEN (Pays-Bas) fait la déclaration suivante :

"La délégation des Pays-Bas appuie la motion tendant à supprimer le paragraphe 8 du document Aér. No 313. Elle désire faire savoir à l'Assemblée qu'à son avis, l'ajournement de la Conférence est devenu nécessaire, principalement en raison de l'absence de certains renseignements sur les besoins régionaux et nationaux et de la nécessité d'établir un programme de coordination d'utilisation des fréquences.

46. "La délégation des Pays-Bas estime en outre que les principes sur lesquels repose le projet de plan constituent une base solide pour l'élaboration d'un plan définitif et qu'il n'y a pas lieu de les modifier ni de les réduire".

47. M. LURASCHI(Argentine) appuie la motion tendant à la suppression du paragraphe 8. L'ajournement de la Conférence ne provient pas du fait que les principes techniques adoptés sont mal fondés, mais de ce que la Conférence ne dispose pas de données suffisantes sur les besoins régionaux et nationaux.

48. M. MARTINS da SILVA (Brésil) appuie fortement cette motion. Sa délégation s'est déjà prononcée sur cette question dans une motion que la Conférence a adoptée et qui figure aux documents Aér. Nos 277 et 288. Le délégué du Brésil a voté contre l'insertion du paragraphe 8 au document Aér. No 313.

49. M. QUIJANO (Colombie) signale que, lorsque la motion qu'il a déposée aura été mise aux voix, il présentera un nouvel amendement au sujet de la date à laquelle la Conférence devrait à nouveau être convoquée.

50. M. JAROV (URSS) déclare que sa délégation est fermement opposée à la suppression du paragraphe 8. Il demandera qu'il soit procédé à un vote par appel nominal, ainsi qu'il est prévu à l'article 16 de la Convention d'Atlantic City.

51. La motion de la Colombie tendant à la suppression du paragraphe 8, mise aux voix, est adoptée par 18 voix, contre 13 et 8 abstentions.

52. Ont voté pour l'adoption de cette motion les pays suivants :

République Argentine; Australie (Fédération); Belgique; Brésil; Canada; République de Colombie; Colonies, Protectorats, Territoires d'Outre-mer et Territoires sous mandat ou tutelle du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord; Etats-Unis d'Amérique; République de Honduras; Indes néerlandaises; Italie; Nicaragua; Norvège; Nouvelle-Zélande; Pays-Bas, Curaçao et Surinam; Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord; Suède; Territoires des Etats-Unis d'Amérique : soit 18 voix.

53. Ont voté contre :

République populaire d'Albanie; République Socialiste Soviétique de Biélorussie; République populaire de Bulgarie; Territoires d'Outre-mer de la République française et territoires administrés comme tels; France; Pologne (République de); Protectorats français du Maroc et de la Tunisie; Portugal; Roumanie; République fédérative populaire de Yougoslavie; République Socialiste Soviétique d'Ukraine; Tchécoslovaquie; Union des Républiques Socialistes Soviétiques : soit 13 voix.

54. Se sont abstenus :

Chili; Colonies portugaises; Cuba; Equateur; Irlande; Pakistan; Union de l'Afrique du Sud et territoires du Sud-Ouest africain sous mandat; République orientale de l'Uruguay : soit 8 abstentions.

55. M. QUIJANO (Colombie) rappelle qu'on a décidé de fixer au 1er juillet 1949 la date de réouverture de la Conférence. Il propose que cette date soit reportée au 31 juillet 1949. Le budget de l'Union se trouve particulièrement éprouvé; en plus des 4 millions de francs suisses prévus pour les dépenses ordinaires, 1 million et demi sera nécessaire pour la Conférence de Mexico,

plus de 2 millions pour la Conférence de Paris et pour la Conférence administrative spéciale chargée d'approuver la nouvelle liste des fréquences. En outre, certaines administrations n'ont pas encore versé leur quote-part des dépenses afférentes à la Conférence d'Atlantic City.

56. La convocation de la Conférence à une date plus tardive permettrait aux délégués participant à la seconde session d'assister à la Conférence administrative spéciale, ce qui permettrait de réaliser une économie appréciable. La Conférence devrait s'efforcer de terminer les travaux de sa deuxième session dans les deux mois et demi suivant cette nouvelle date d'ouverture. Si les travaux n'étaient pas terminés avant l'ouverture de la Conférence spéciale, celle-ci serait invitée à inscrire les problèmes concernant l'aéronautique à la fin de son ordre du jour.

57. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande), appuyant la suggestion de M. QUIJANO, déclare qu'il a signalé au Groupe spécial chargé de la rédaction de ce document, que les petits pays et ceux qui sont éloignés de Genève, se trouvent placés dans une situation difficile. Strictement parlant, les deux conférences ne devraient pas avoir lieu simultanément; il est vrai que les circonstances dans lesquelles la deuxième session de la Conférence se tiendra n'avaient pas été prévues à Atlantic City; il serait toutefois souhaitable, dans la situation actuelle, que ces deux conférences aient lieu successivement.

58. M. PETIT (I.F.R.B.) déclare que, siégeant au Groupe spécial, il s'est prononcé en faveur du 31 juillet comme date d'ouverture de la deuxième session de la Conférence. Les raisons invoquées par le délégué de la Colombie sont excellentes et il accorde tout son appui à la proposition de celui-ci.

59. La motion colombienne visant à fixer au 31 juillet 1949 la date d'ouverture de la deuxième session de la Conférence est adoptée à l'unanimité.

60. Il est décidé que la date fixée pour la remise des documents par les administrations (paragr. 20) sera reportée au 30 juin 1949.

61. M. JAROV (URSS) fait la déclaration suivante :

"Afin de rendre plus claire la résolution relative à l'ajournement de la Conférence, la délégation soviétique a présenté un certain nombre d'amendements. Certains d'entre eux ont trait aux considérants de la résolution et tendent à exposer le plus objectivement possible la situation et les raisons pour lesquelles la Conférence n'a pas donné de résultats satisfaisants.

62. "La résolution fait allusion à un "manque de renseignements" et on s'est efforcé de prouver que c'était là la principale, pour ne pas dire la seule raison de l'ajournement. Tout cela n'est pas conforme aux faits.

63. "Voyons donc en quoi a consisté le travail de la Conférence.

64. "A l'instigation et sous la pression de certaines délégations, toute l'activité de la Conférence, de ses Commissions et de ses Groupes de travail, ainsi que tout le travail d'élaboration des principes techniques et d'exploitation ont été orientés au profit des lignes aériennes mondiales principales,

avec l'intention d'offrir à leur exploitation les conditions les plus favorables . Dès le début de la Conférence, il s'est avéré que ces délégations manifestaient une tendance à négliger les besoins des aviations nationales, particulièrement dans les zones qui ont souffert de la guerre 1939-45.

65. "On peut raisonnablement affirmer qu'en étudiant les besoins des aviations nationales et en leur donnant satisfaction, la Conférence eût mal servi les desseins de certaines délégations - de ces délégations précisément qui se sont montrées fort actives dans l'organisation et la conduite des travaux de la Conférence, afin de satisfaire étroitement leurs intérêts particuliers.

66. "Ce n'est donc pas accidentellement que les données concernant les besoins nationaux sont apparues tout-à-coup comme "indispensables", à l'instant précis où la Conférence allait - seulement sur l'insistance d'autres délégations - entreprendre l'examen des besoins régionaux et nationaux. Ce n'est pas accidentellement que les délégués ont été brusquement avisés que la Conférence ne pouvait poursuivre ses travaux, parce que les données dont on disposait sur les formules 2 étaient - pour une raison ou pour une autre - "insuffisantes", et parce que le facteur "distance parcourue par semaine", adopté par la Commission préparatoire, ne permettait pas de résoudre le problème.

67. "Il tombe sous le sens que ce ne sont pas les données qu'il faut incriminer; elles avaient été fournies à la Conférence sur les formules adoptées à Atlantic City, et se sont avérées parfaitement satisfaisantes.

68. "Il est de fait que les pays intéressés à l'octroi de fréquences aux Z.L.A.M.P., ayant réussi à satisfaire leurs besoins dans ce domaine, n'ont pas fait montre d'esprit de collaboration; ayant insisté pour qu'on donnât priorité aux Z.L.A.M.P., ils insistèrent pour qu'on suspendît les travaux de la Conférence, en déclarant que l'attribution des fréquences restantes était du ressort des conférences régionales.

69. "Ce groupe de délégués ne tarda pas à s'apercevoir qu'une telle solution était inacceptable pour la majorité des autres délégués, et que la Conférence aboutissait à une impasse; c'est alors qu'ils proclamèrent que les renseignements dont on disposait étaient insuffisants, tentant ainsi de rejeter sur les administrations la responsabilité de l'échec de la Conférence.

70. "Ce peu d'empressement à étudier les besoins régionaux et nationaux s'est également manifesté par le choix des dates fixées à l'origine pour la clôture de la Conférence - le 30 juin et le 15 juillet - dates beaucoup trop rapprochées pour permettre l'examen du problème des services régionaux et nationaux.

71. "Ce sont là les causes réelles de l'échec de la Conférence.

72. "La délégation soviétique a proposé qu'une seconde série d'amendements soit apportée à la partie constructive de la résolution, afin d'indiquer de façon précise, sans équivoque possible, les propositions et recommandations que la Conférence estime devoir être soumises aux administrations.

73. "Au cours des débats, il est apparu clairement que certaines délégations, en préconisant un groupement arbitraire des différents pays selon les régions de l'U.I.T. et de l'O.A.C.I., tentaient d'empêcher l'Union Soviétique et un grand nombre de démocraties populaires de l'Europe de jouer un rôle effectif dans la préparation de la seconde session. Il faut dire à l'avance que cette tentative est vouée à un échec certain.

74. "La délégation soviétique accepterait certains paragraphes de la résolution, mais elle ne peut admettre les raisons avancées dans la première partie de la résolution pour justifier l'ajournement de la Conférence, ni les décisions qui résultent de ces explications.

75. "Pour ces raisons, la délégation soviétique ne peut accepter dans son ensemble la résolution relative à l'ajournement de la Conférence (document No 313). Elle déclare ici qu'elle réserve la position de son administration en ce qui concerne la remise des données statistiques mentionnées au paragraphe 17 du document Aér. No 313 et précisées plus loin dans les annexes et appendices à ce document.

76. "La délégation soviétique déclare en outre ce qui suit :

1. Eu égard au fait que la Conférence internationale administrative des Radiocommunications aéronautiques (Genève, 1948) n'a pas achevé son oeuvre et qu'elle poursuivra ses travaux après sa suspension, la délégation soviétique considère comme sans effet toutes les décisions prises lors de cette première session;

2. la délégation soviétique maintient toutes les réserves faites par elle durant cette première session de la Conférence".

77. M. SOUTO CRUZ (Portugal) déclare qu'il s'est opposé à la suppression du paragraphe 8. Il désirerait proposer l'insertion de l'amendement suivant, qui s'inspire du texte de ce paragraphe :

Paragraphe 8, 3me ligne : supprimer "ainsi que toutes les autres propositions qui ont été présentées, en vue de résoudre le problème" et ajouter (dernière ligne), après les mots "... au service mobile aéronautique R" les mots "étant toutefois entendu que les diverses administrations qui estiment avoir trouvé une meilleure solution à ce problème auront en droit de la présenter sous la forme d'un plan aussi complet que possible, afin que celui-ci puisse être étudié dès le début de la prochaine session de la Conférence".

78. Cette proposition n'est pas appuyée.

79. M. FALGARONE (France) déclare que le Groupe spécial qui a élaboré le document a cherché à exposer de façon objective les motifs de l'ajournement. La suppression du paragraphe 8 enlève toute possibilité de faire apparaître ces raisons de manière objective : les administrations ignoreront ainsi les opinions exprimées par un grand nombre de délégations; il ne subsistera que l'exposé des vues de la majorité, ce qui n'est pas conforme au mandat qui a été confié au Groupe de travail.

80. Il demande, par conséquent, que la déclaration faite par la délégation française lors de la première séance plénière de la Conférence soit ajoutée à la liste des documents figurant au paragraphe 13 c) du document Aér. No 313.

81. M. SEARLE (Nouvelle-Zélande) déclare que ce n'est pas le Groupe qui a fait insérer le paragraphe 8 dans ce document. Ce paragraphe figurait précédemment au document Aér. No 298, sous le numéro 7 b) où il avait été introduit par l'Assemblée plénière.

82. M. FALGARONE (France) a personnellement soumis au Groupe spécial les questions traitées dans le paragraphe 8, mais il a rencontré une certaine opposition. Etant donné la hâte avec laquelle le Groupe a conduit ses travaux, il n'a pas insisté pour l'insertion de ce paragraphe et le document a été soumis à l'Assemblée plénière, qui elle-même a inséré le paragraphe. Depuis lors, à la suite d'un concours de circonstances, l'opinion de la majorité est devenue celle de la minorité.

83. Il est décidé que la déclaration faite par la délégation française à la première séance plénière de la Conférence sera ajoutée à la liste des documents énumérés au paragraphe 13 c).

84. M. ROWLAND (Royaume-Uni) fait observer qu'à la première ligne du paragraphe 13 c), il n'est pas fait mention du document Aér. No 67 et que celui-ci devrait être cité.

Cet amendement est adopté.

85. M. KITO (Albanie) fait la déclaration ci-dessous :

"Je tiens d'abord à souligner que ma délégation, qui s'est opposée à l'ajournement de la Conférence, n'admet pas les raisons invoquées dans le document Aér. No 313, en faveur de cet ajournement. Je désire, par conséquent, présenter les remarques suivantes au sujet de ce document :

86. 1. La délégation de la République populaire d'Albanie, se référant au paragraphe 4 du document Aér. No 313, estime qu'il a été impossible de donner satisfaction aux besoins des services aériens régionaux et nationaux, parce que la présente session de la Conférence n'a pas traité ces services sur le même pied que ceux des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales, auxquels il a donné la priorité. Ainsi donc, tandis que les besoins minima essentiels des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales ont été satisfaits, ceux des services régionaux et nationaux n'ont pu recevoir satisfaction. Le fait que le document dans lequel sont exposés les besoins des services régionaux et nationaux a été perdu est significatif à cet égard.

87. 2. La délégation de la République populaire d'Albanie n'accepte pas les paragraphes 5 et 6 du document Aér. No 313; elle estime que, si les besoins des services régionaux et nationaux n'ont pas été satisfaits dans la même mesure que ceux des zones de

de passage des lignes aériennes mondiales principales, ce n'est pas en raison du manque de renseignements. Au contraire, les administrations ont fourni les données nécessaires, conformément aux décisions d'Atlantic City. Les besoins en question n'ont pas été satisfaits parce que l'on a accordé la priorité aux lignes aériennes mondiales principales et que, par manque d'esprit de conciliation, on a imposé par un vote l'adoption de principes techniques défectueux.

88. 3. Pour les raisons qui viennent d'être exposées et particulièrement après la suppression du paragraphe 8, la délégation de la République populaire d'Albanie estime que le document Aér. No 313 manque d'objectivité et ne peut être adopté; elle votera donc contre l'adoption de ce document. En outre, la délégation de la République populaire d'Albanie s'associe à la déclaration faite par la délégation soviétique au sujet de l'activité de la présente session de la Conférence et au sujet du document Aér.No 313".

89. M. MITROVIC (Yougoslavie) fait la déclaration ci-dessous :

"Après quatre mois de travail consacré à l'élaboration du plan d'attribution des fréquences aux services R, la Commission 6 est arrivée à une impasse. Ce fait a été maintes fois reconnu, sous une forme ou sous une autre, par presque toutes les délégations présentes.

90. "C'est au moment où il faut faire une analyse profonde des causes qui nous ont amenés dans cette impasse et en déduire les conclusions nécessaires, que certaines des délégations qui aujourd'hui, par le jeu des circonstances, représentent la majorité de la Conférence, refusent de voir la réalité sous son véritable jour.

91. "Ces délégations essayent de prouver que la raison unique de cet insuccès est le manque de renseignements sur les services aériens nationaux et régionaux, en prétendant que les principes qui ont servi de base à l'élaboration du projet de plan d'attribution des fréquences R sont les meilleurs, et qu'ils ne devront jamais être changés. La délégation yougoslave considère que ce point de vue ne représente pas la vérité pour les raisons suivantes :

92. 1. Le manque de renseignements aurait pu être évité, si la Commission 6 avait pris en considération le problème des services nationaux en même temps que celui des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales. Le cours des travaux montre que la majorité des délégations se sont longtemps refusées à envisager ce problème.

93. 2. La Conférence disposait pour les services nationaux et régionaux de renseignements de même nature que pour les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales; néanmoins, certaines délégations déclarent que ces informations ne suffisent pas, alors qu'elles ont été considérées comme suffisant largement pour les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales.

Ceci démontre le désir de ces délégations d'accorder un traitement préférentiel aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales et de leur laisser une très grande souplesse au détriment des services nationaux et régionaux.

94. 3. Les renseignements attendus sont demandés dans le but de réduire les besoins nationaux dans de grandes proportions. Il est tout à fait déraisonnable de s'attendre à une telle réduction, car on n'arrivera jamais, quelle que soit la nature des renseignements supplémentaires reçus, à réduire les besoins à 20 % de leur valeur actuelle.

95. "Les renseignements demandés ne serviront à rien, parce que la Conférence a décidé que le plan R ne comportera pas d'assignations des fréquences aux stations. Ces informations ne feront que compliquer la tâche de la seconde session de la Conférence.

96. "La délégation yougoslave considère que la raison principale de l'insuccès de la première session réside dans la nature des principes de base adoptés et dans le traitement préférentiel accordé aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales.

97. " Coordonner les besoins ne suffira pas à résoudre le problème. Ce n'est qu'en adoptant des normes et des principes plus réalistes que la seconde session de la Conférence réussira à établir un plan R satisfaisant pour tous les services et tous les pays.

98. "Ceci ne signifie point que la délégation yougoslave s'oppose à l'utilisation future de systèmes à grand rendement. Elle s'oppose à l'idée d'adopter aujourd'hui des normes permettant l'introduction de tels systèmes, alors que nous sommes sûrs que ces systèmes ne seront introduit que dans un avenir assez éloigné et que l'adoption de telles normes entraîne que les besoins de certains services ne seront pas satisfaits.

99. "L'intervalle entre les deux sessions devrait servir à étudier des principes nouveaux et à coordonner les besoins. Bien que la résolution sur l'ajournement de la Conférence contienne un paragraphe invitant timidement les administrations à faire connaître leur opinion sur des principes autres que ceux déjà adoptés, il apparaît clairement des déclarations faites par les délégations représentant la majorité actuelle qu'elles ne permettront jamais un changement des principes et des normes; par là même, elles ne permettront pas l'établissement d'un plan R qui satisfasse les services nationaux dans la même mesure que les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales.

100. "Ceci devient encore plus évident lorsqu'on se rend compte que la tendance de ces délégations est de ne pas convoquer de conférence régionale européenne de l'U.I.T., mais de limiter, dans l'intervalle des sessions, le travail dans le cadre de l'O.A.C.I., avec l'intention de rendre impossible toute tentative de revision des principes et des normes.

101. "L'O.A.C.I. deviendra ainsi leur instrument pour imposer leurs idées à la dernière session de la Conférence.

102. "La résolution sur l'ajournement de la Conférence exprime bien le point de vue des délégations dont il est question ci-dessus et démontre que leur intention est d'empêcher tout changement des méthodes, des normes et des principes déjà adoptés.

103. "Ceci entraînera de grandes difficultés dans le travail de la seconde session et l'empêchera de produire un plan acceptable pour tous les services et pays.

104. "Pour les raisons mentionnées ci-dessus, la délégation de la République fédérative populaire de Yougoslavie ne peut accepter la résolution sur l'ajournement de la Conférence (Document No 313) et elle votera contre son adoption tout en réservant la position de son administration quant aux décisions prises dans cette résolution et aux conséquences qui en découlent.

105. "En même temps, la délégation de la République fédérative populaire de Yougoslavie maintient toutes les réserves faites par elle au cours de la première session de la Conférence".

106. M. ARCIUCH (Pologne) fait la déclaration ci-dessous :

"La délégation de la République de Pologne, conformément à la déclaration qu'elle a faite au début de la présente séance plénière de la Conférence internationale administrative des Radiocommunications aéronautiques, votera contre l'adoption du document Aér. No 313 et elle réserve la position de son administration à l'égard de toutes mesures qui pourraient être prises à l'avenir au sujet des documents ci-dessus; elle fait également des réserves en son nom et pour le compte de son administration et confirme toutes les réserves émises précédemment au cours de la présente Conférence".

107. M. MITROVIC (Yougoslavie) demande qu'il soit procédé à un vote par appel nominal, conformément aux dispositions de l'article 16 de la Convention d'Atlantic City.

108. Le document 313, ainsi amendé, est soumis au vote et adopté par 25 voix contre 9 et 1 abstention.

109. Ont voté pour :

République Argentine; Australie (Fédération); Belgique; Brésil; Canada; Chili; Colonies portugaises; Colonies, Protectorats, Territoires d'Outre-mer et territoires sous mandat ou tutelle du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord; Etats-Unis d'Amérique; France; République de Honduras; Indes néerlandaises; Irlande; Italie; Norvège; Nouvelle-Zélande; Pakistan; Pays-Bas, Curaçao et Surinam; Portugal; Protectorats français du Maroc et de la Tunisie; Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord; Suède; Territoires des Etats-Unis d'Amérique; Union de l'Afrique du Sud et territoires du Sud-Ouest africain sous mandat; République orientale de l'Uruguay : soit 25 voix.

110. Ont voté contre :

République populaire d'Albanie; République Socialiste Soviétique de Biélorussie; République populaire de Bulgarie; République de Pologne; Roumanie; République fédérative populaire de Yougoslavie; République Socialiste Soviétique d'Ukraine; Tchécoslovaquie; Union des Républiques Socialistes Soviétiques : soit 9 voix.

111. Abstention :

Territoires d'Outre-mer de la République française et Territoires administrés comme tels : soit 1 voix.

112. M. HARIZANOV (Bulgarie) fait la déclaration ci-dessous :

"La délégation bulgare appuie entièrement la déclaration faite par la délégation soviétique au sujet de l'ajournement de la Conférence internationale administrative des Radiocommunications aéronautiques. En outre, la délégation bulgare, considérant :

1. que les véritables causes de l'ajournement de la Conférence, à savoir :

   a) la priorité donnée aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales au détriment des services régionaux et nationaux;

   b) l'attribution de fréquences sur la base d'une largeur de bande valable pour des émissions de classe A3;

   c) l'adoption de principes techniques sans rapport avec les résultats de l'exploitation,

   ne sont pas évoquées dans les résolutions figurant au document Aér. No 313;

113. 2. qu'il a été décidé d'imposer aux administrations les mêmes principes techniques, ainsi que le projet de plan d'attribution de fréquences pour le service mobile aéronautique R, bien qu'ils n'aient pas été trouvés assez satisfaisants pour être acceptés lors de la première session de la Conférence,

114. "la délégation de la Bulgarie a voté contre l'adoption de cette résolution; elle ne se considère pas liée par celle-ci et réserve tous les droits de son administration".

115. M. BODEAGA (Roumanie) déclare que la délégation de la Roumanie considère que le document Aér. No 313 ne rend pas compte de façon objective des raisons qui ont conduit à l'ajournement de la Conférence, et constitue une tentative d'imposer à la seconde session de la Conférence les principes et les méthodes qui ont conduit à l'impasse actuelle; son administration formule des réserves en ce qui concerne les décisions prises par la Conférence pendant la première session.

116. ADDENDUM AU DOCUMENT No 313 (RESOLUTION CONCERNANT L'IATA).

M. ARCIUCH (Pologne) fait la déclaration suivante :

"Etant donné que la République de Pologne participe dans une certaine mesure à l'Association internationale du transport aérien, je désirerais faire connaître mon point de vue sur la résolution figurant, en projet, dans le document Aér. No 313, et relative à l'étude par l'IATA des travaux accomplis lors de la première session de la Conférence.

117. "Je reconnais que le concours apporté à notre Conférence par les représentants de l'IATA, M. LAYZELL et M. ADAM, a été des plus utiles dans les délibérations de la Conférence. Je pense également que les résultats obtenus par notre Conférence, auxquels les représentants de l'IATA ont contribué de manière si efficace, doivent être communiqués aux autorités de l'IATA pour leur information.

118. "Mais je ne suis pas d'accord pour que ceci soit fait sous la forme d'une résolution officielle de la Conférence, invitant les dirigeants de l'IATA à se livrer, au bénéfice de la Conférence, à des travaux supplémentaires, et leur imposant, ainsi qu'aux membres de la Conférence, certaines conditions d'exécution de ces travaux.

119. "L'IATA est, somme toute, une organisation groupant, non pas les gouvernements des Etats qui participent à notre Conférence en qualité de membres dûment qualifiés, mais différentes sociétés de transport aérien, et à ce titre, elle ne représente que les intérêts de ces sociétés. Il en résulte que les représentants de l'IATA participent à notre Conférence à titre consultatif et en qualité d'observateurs, je le répète, pour le compte de l'IATA et en aucune autre qualité.

120. "Aussi, suis-je d'avis qu'il vaut mieux ne présenter aucune résolution engageant la Conférence, aussi bien que l'IATA, mais formuler simplement une recommandation tendant à ce que : "copie de la résolution finale de la première session de la Conférence internationale administrative des Radiocommunications aéronautiques soit communiquée à l'IATA, accompagnée de tous les documents annexes, de telle manière que cet organisme puisse procéder à une étude convenable des résultats atteints à ce jour par la Conférence".

121. "Une recommandation de ce genre pourrait être communiquée aux dirigeants de l'IATA par le Secrétaire, dans une lettre exposant la question, et signée par le Président de la Conférence.

122. "Si, dans la suite, il devient nécessaire de demander à l'IATA des explications ou des avis, nos administrations pourront le faire. J'espère que, dans ce cas, l'IATA, en possession d'une documentation de base constituée par les conclusions de notre Conférence, sera à même de donner une réponse convenable objective et rationnelle, sans marquer de préférence pour qui que ce soit.

123. "Je pense, M. le Président, que c'est là la vraie solution du problème. Pour ce qui est de sa mise en pratique, les administrations représentées à la Conférence, ainsi que les autorités de l'IATA pourront, pendant la période de suspension de la Conférence, s'efforcer de rechercher une solution convenable des problèmes en suspens. Elles pourront travailler de concert, mais sans être arbitrairement soumises à un organisme rigide et bureaucratique".

124. M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) rappelle qu'au cours d'une séance plénière, il a été décidé que l'IATA serait invitée à étudier les résultats de la Conférence et à faire connaître ses suggestions. Il ajoute qu'on lui a demandé ainsi qu'au Président de la Commission de rédaction de préparer un projet et que le nécessaire a été fait, sous forme de résolution.

125. Il appuie donc la proposition faite par le délégué de la Pologne.

126. Il est convenu de supprimer la résolution et de demander au Président de rédiger une courte lettre de présentation, invitant l'IATA à étudier les documents communiqués par la Conférence et à soumettre ses propres suggestions.

127. Dans cettre lettre d'envoi, l'IATA sera remerciée de la contribution appréciable apportée par elle aux travaux de la Conférence.

ANNEXE AU DOCUMENT AER. No 313 - RENSEIGNEMENTS QUE LES ADMINISTRATIONS DOIVENT ENVOYER.

128. Il est convenu que, conformément aux décisions prises, la date du 1er juin 1949, indiquée au paragraphe 1, sera remplacée par celle du 30 juin 1949. Il est également convenu que le paragraphe 1 c) (deuxième ligne) devra se lire ainsi : "... la fréquence des vols et les horaires publiés, ou les horaires coordonnés, si ceux-ci contiennent le renseignement précité".

129. Il est convenu que l'expression "horaire du réseau", à l'alinéa d), page 2, sera remplacé par "schéma du réseau".

Le document est adopté, avec mention au procès-verbal des réserves formulées à son sujet par certaines délégations, lors de sa discussion en séance plénière.

ADDENDUM AU DOCUMENT AER. No 313 - INDICATIONS SUR LA MANIERE DE REMPLIR LES FORMULES.

130. Il est convenu que l'expression "puissance dans l'antenne" sera remplacée par "puissance moyenne sur l'onde porteuse".

131. PREAMBULE AU VOLUME I - DOCUMENT AER. 316.

Ce préambule est adopté à l'unanimité.

APPROBATION DU PROCES-VERBAL DE LA 16me SEANCE PLENIERE - DOCUMENT AER. 309.

132. M. MITROVIC (Yougoslavie) observe qu'au paragraphe 9 (page 2, 5me ligne), les mots "le plus souvent" doivent être remplacés par "très souvent".

M. PETIT (I.F.R.B.) propose de modifier la dernière phrase du paragraphe 30, qui se lirait ainsi : "Si un groupe de pays souhaite la convocation d'une conférence, il peut prendre l'initiative de cette convocation, conformément aux dispositions du Chapitre II du Règlement général annexé à la Convention".

Ces amendements sont adoptés.

133. Le document Aér. 309, ainsi amendé, est adopté.

APPROBATION DES PROCES-VERBAUX EN SUSPENS.

134. Il est convenu que le Président approuvera, dans leur forme originale, les procès-verbaux encore en suspens. Chaque délégué ou représentant aura la faculté de soumettre au Secrétariat de la Conférence les amendements qu'il désirerait apporter à ses propres déclarations.

135. M. BETTS (Australie) déclare qu'en sa qualité de Président de la Commission 6, il se propose de prolonger son séjour à Genève de vingt-quatre heures après la parution des derniers documents de la Commission 6, afin de pouvoir enregistrer les amendements éventuels aux procès-verbaux, non encore approuvés, de cette Commission.

ETABLISSEMENT DE LA DOCUMENTATION A ADRESSER AUX ADMINISTRATIONS.

136. Le PRESIDENT estime qu'après la fin de la Conférence, le Secrétariat sera très occupé par la préparation des documents à envoyer aux administrations. Il sera nécessaire de procéder à une certaine revision linguistique et il serait extrêmement souhaitable que le Président de la Commission de rédaction pût prolonger son séjour à Genève pour surveiller l'accomplissement de ces travaux.

137. M. FALGARONE (France) se déclare prêt, en qualité de Président de la Commission 3, à se charger de ce soin. Il espère toutefois pouvoir compter sur le concours des délégués de langue anglaise et de langue espagnole, appelés à rester à Genève.

138. Il désire remercier les membres de la Commission de rédaction pour les efforts qu'ils ont déployés. Il convient d'adresser des remerciements tout particuliers à M. PETIT (I.F.R.B.) pour son infatigable labeur, et à Mlle TRAIL (Etats-Unis d'Amérique) pour la part qu'elle a prise à l'organisation générale de la Commission.

139. Le PRESIDENT dit à son tour que tous les membres de la Commission se joignent à lui pour exprimer leur gratitude à M. FALGARONE.

140. M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) exprime les sentiments de gratitude de la Conférence à l'égard de M. BETTS, Président de la Commission 6.

141. M. BETTS (Australie) dit qu'il a apprécié sincèrement l'esprit de coopération dont les membres de sa Commission ont fait preuve, au cours des longs mois passés. Il désire remercier le Vice-Président et les Présidents des divers groupes de travail. Il souhaite sincèrement qu'ils puissent tous se retrouver sans trop tarder afin de renouer leurs liens d'amitié.

142. M. COFFEY (Canada) déclare qu'il aimerait se réserver le privilège de dire au Président combien la Conférence a apprécié la manière experte et patiente dont il a dirigé les travaux. Tous les participants se réjouissent déjà de le retrouver au printemps prochain.

143. Le PRESIDENT apprécie le grand honneur que lui a valu la présidence d'une réunion d'experts parmi les plus distingués du monde dans le domaine des communications aéronautiques. Des divergences d'opinion se sont fait jour, il est vrai, mais aucun résultat vraiment durable n'a jamais été atteint sans cela. Il remercie les délégués de l'inlassable amabilité et de la courtoisie qu'ils lui ont témoignées et dont il leur est profondément reconnaissant.

144. Les représentants de l'IATA ont apporté, eux aussi, une contribution remarquable aux travaux de la Conférence. De même, M. GREVEN de l'O.A.C.I. n'a pas épargné sa peine. Le Président n'a pas manqué d'apprécier aussi le travail effectué au bénéfice de la Conférence par ceux qui sont restés dans l'ombre, particulièrement par M. KUNZ, leur dévoué secrétaire.

145. Il désire enfin souligner le précieux concours que, grâce à sa grande expérience et à ses connaissances spéciales, M. PETIT a apporté à la Conférence. C'est à la fois à titre personnel et en sa qualité de Président qu'il lui en exprime sa gratitude.

146. M. LEBEL est convaincu que, lors de sa réouverture, la Conférence sera en mesure d'achever son oeuvre avec succès.

147. Les Commissions de la Conférence sont officiellement dissoutes.

148. La vingt-deuxième et dernière Séance plénière de la première Session de la Conférence internationale administrative des Radiocommunications aéronautiques (Genève, 1948) est levée à 22 h.20.

Le Président :

Arthur L. LEBEL