Documents de la Conférence administrative internationale des radiocommunications aéronautiques (1ère session) (Genève, 1948)

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

- Le présent fichier PDF contient le Document N° 1 - 100
- Le jeu complet des documents de conférence comprend le Document N° 1 - 322.

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

International Administrative
Aeronautical Radio Conference
G E N E V A, 1948

Aer.DOCUMENT, No 1 - E
1 - F
1 - S

Preparatory Commission

Delegates will find attached herewith Document PC-Aer No 25 which contains the final Report of the Preparatory Commission 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.-Aer, No25 qui contient le Rapport final de la Commission préparatoire de la Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques.

Conferencia Administrativa
Internacional de Radiocomunicaciones Aeronauticas
G I N E B R A,1948

Comisión Preparatoria

Los señores Delegatos encontraran, adjunto a la presente, il documento CP - Aer No25 que contiene el Informe Final de la Comision Preparatoria de la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

COMMISSION PREPARATOIRE
Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques

GENEVE, 1948.

CP-Aér-Document No.25-F
13 mai 1948.

Soumis en : FRANCAIS et en ANGLAIS

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 aéronautique mobile (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

(5-13-5)

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

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 (E.U.A.) 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 a 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 chacune 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

Agenda 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 A 3;

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. No5. Toutefois, celui-ci traite principalement des émissions de classe A 3 ou autres moyens de communication à grande capacité et il ne donne pas de renseignements directement applicables aux émissions de classe A 1; ceux-ci peuvent néanmoins en être tirés par déduction. Il est recommandé d'adopter provisoirement le document CP-Aér.No5 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 A 1.

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 No18 du document CP-Aér.No5 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.No19.

(14) Une carte des lignes aériennes a également été élaborée par la Commission Préparatoire et constitue l'annexe 5 du document CP-Aér.No19.

(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)

$$= K \times \left(\frac{\text{longueur de la ligne en milles terrestres}}{200 \times 7 \times 24} \times \text{vols prévus par semaine} \right) + \ldots$$

..... % 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.No19

Section (c) - Méthode recommandée pour l'établissement d'un plan d'allocations de fréquences au service aéronautique mobile (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 inter-régional, 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. No19 - 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) No16), 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) No12 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) No12 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 :

(9-13-5)

- 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 No19, des exemples d'application de cette recommandation. Voir aussi dans l'Annexe 3, CP-Aér. Document No19, 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 "©R".

(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 (©R),

(30) La Commission recommande :

a) que la Conférence Aéronautique envisage la meilleure façon d'utiliser les fréquences 3025 kc/s et 6685 kc/s.

(9-13-5)

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. Doc. No15.

(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. Doc.No15.

(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 No33, 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'outremer peuvent désirer la ou les mêmes fréquences, 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 intéressés, et,

---

(9-13-5) * Référence - Règlement des Radiocommunications (Atlantic City 1947 Appendice 3.)

(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,

(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. Doc. 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'un 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 être également attribuée.

(53) La Commission recommande :

à l'attention 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 aux Nos 29 et 30.

CHAPITRE IV.

Recommandations additionnelles.

(55) La Commission recommande que les services aéronautiques mobiles R et OR soient examinés séparéement en ce qui concerne les plans d'allocation de fréquences, en raison des différences qui existent entre les caractéristiques d'exploitation de ces deux services.

(56) La Commission recommande à l'attention de la Conférence 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 et 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 Article 22, page 70, première 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 ou adjonctions jugées nécessaires.

(61) Commission 5

Examine les statistiques de trafic aérien réunies par la Commis-

sion 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.

Commission 6

(62) 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 en question.

(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.

Commission 7

(65) 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.

o

o o

- FIN -

CONFERENCE INTERNATIONALE ADMINISTRATIVE
DES RADIOCOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES
GENEVE, 1948

Document Aér-N° 2-F
15 mai 1948

C H I N E

BESOINS MINIMA DE FREQUENCES POUR LES ROUTES DES SERVICES NATIONAUX DE TRANSPORTS AERIENS EN CHINE

Les recommandations et formules soumises respectivement par les groupes de travail A et B ont, d'une façon générale, été prises comme base pour le calcul des fréquences minima de routes nécessaires pour les services de transports aériens intérieurs en Chine. Il a toutefois fallu y apporter un certain nombre de modifications afin de tenir compte des conditions locales qui peuvent affecter l'exploitation des lignes aériennes.

De nombreux aérodromes chinois ne sont pas encore équipés pour le vol 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 l'intensité maximum probable des routesintérieures 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 correspond pas aux besoins, le chiffre de 3 a été adopté pour le but dont il est question dans le document. Il est probablement optimiste.

Les émissions de la classe A1 sont les seules actuellement employées pour les communications aériennes dans l'ensemble du pays. Comme la tolérance de fréquence des stations d'aéronefs d'application courante dépasse 0,02%, la Délégation Chinoise estime qu'il y a lieu, en assignant les fréquences de routes pour ses besoins intérieurs, d'appliquer les espacements de voies proposés par le Groupe de Travail A pour les émissions A 3.

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 intérieures chinoises et celà pour les raisons suivantes:

1. La lenteur de la transmission par radiotélégraphie des communications.

2. Le Q.R.M. intense, qui règne par entroits.

3. Le volume considérable de renseignements météorologiques transmis du sol ainsi que des données météorologiques provenant de l'air.

(3-19-5)

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

4. Le volume considérable du trafic aérien des lignes régulières.

L'expérience d'années d'exploitation régulière démontre qu'il n'est pas possible d'adopter un chiffre supérieur à 6 aéronefs par heure.

- Les chiffres ci-dessous pour le calcul des besoins minima de fréquences de routes sont ceux qui ont été communiqués par trois lignes intérieures 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 maxima probable) : $\frac{486}{8} = 60.1$

Nombre de fréquences de routes ou de groupes de fréquences exigible : $\frac{60.1}{6} = 10$

Les chiffres approchés ci-dessus démontrent que, pour exploiter les lignes aériennes intérieures de la Chine, en sécurité, un minimum de 10 groupes de fréquences dans les bandes des routes serait nécessaire, chacune comprenant une de 3 mégacycles, une de 4 à 5 mégacycles 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.

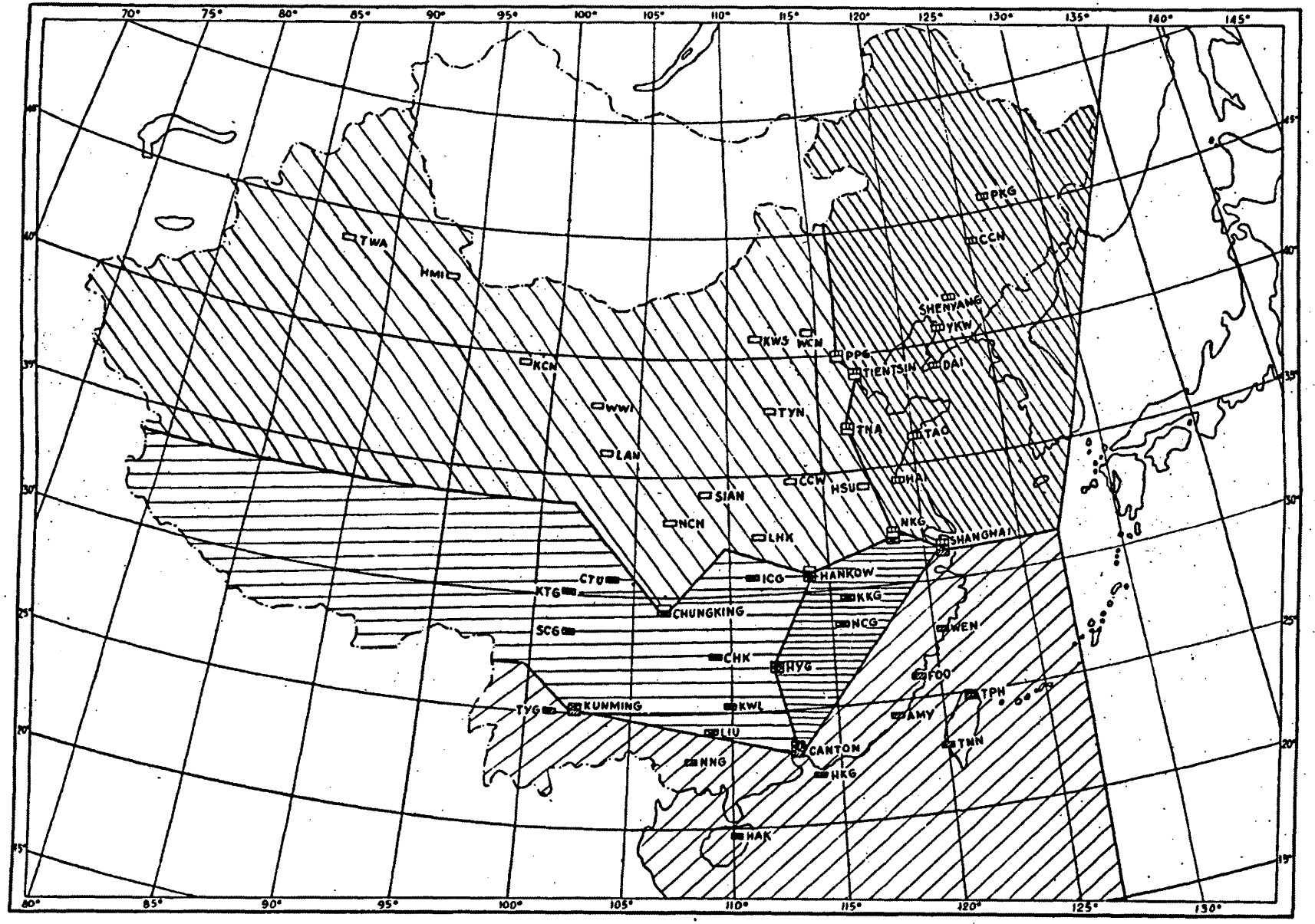
L'examen de la nature et du tracé de toutes les principales routes aériennes intérieures et de la densité du trafic aérien dans différentes régions, semble indiquer que la répartition des 10 groupes de fréquences à allouer aux services aéronautiques mobiles pourrait être effectué dans des conditions optima de la façon indiquée à l'Annexe 1, avec 2 groupes de fréquences par région.

Annex to Aer-Document No 2 - E

Annexe au Aér-Document No 2 - F

Anexo al documento Aer No 2 - S

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



International Administrative
Aeronautical Conference
Geneva, 1948

Aer. Document n° 3-E
3-F
3-S

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
Genève, 1948

Conferencia Administrativa Internacional
de Radiocomunicaciones Aeronauticas
Ginebra, 1948

Schedule of Meetings

Tuesday, 18th May 1948.		Room
10 A.M.	Committee 4	II
	Committee 7	I
2:30 P.M.	Committee 5	II
	Committee 6	I
Wednesday, 19th May 1948.		
2:30 P.M.	Plenary Meeting	B

HORAIRE DES SÉANCES

Mardi, 18 mai 1948.		Salle
10 h	Commission 4	II
	Commission 7	I
14 h 30	Commission 5	II
	Commission 6	I
Mercredi 19 mai 1948.		
14 h 30	Séance plénière	B

PROGRAMA DE SESIONES

Martes 18 de Mayo de 1948.		Sala
10.00 h	Comisión 4	II
	Comision 7	I
14.30 h	Comisión 5	II
	Comisión 6	I
Miércoles 19 de Mayo de 1948.		
14.30 h	Sesión plenaria	B

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

CONFERENCE INTERNATIONALE ADMINISTRATIVE
DES RADIOCOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES

GENEVE, 1948.

Aer. Document No.4-F
18 mai 1948.

PROCES-VERBAL DE LA PREMIERE SEANCE PLENIERE

tenue à la Maison des Congrès, Genève, le samedi, 15 mai, 1948, à 15 heures.

OUVERTURE DE LA CONFERENCE ET ELECTION DU PRESIDENT

La séance est ouverte par M. d'ERNST, Secrétaire général de l'Union internationale des télécommunications qui constate que, pour la première fois, une conférence se réunit sous l'égide de l'U.I.T., sans l'intermédiaire d'un gouvernement invitant. C'est le Conseil d'administration lui-même qui a convoqué cette conférence en se basant sur la Convention d'Atlantic City.

Il souhaite une cordiale bienvenue aux délégués des différentes administrations et tient à exprimer sa gratitude aux autorités de la Confédération Suisse, en particulier au Président du Conseil d'Etat du Canton de Genève pour l'aide apportée à l'U.I.T. au cours des trois derniers mois.

Après avoir fait appel à l'indulgence des participants pour les imperfections que pourrait révéler l'organisation de la conférence. M. d'Ernst forme ses voeux les meilleurs pour que le succès couronne les travaux difficiles et délicats qui vont être entrepris.

M. CASAI, Président du Conseil d'Etat du Canton de Genève, a le plaisir, bien que cette conférence ne soit pas placée sous le patronage d'un gouvernement invitant, d'apporter le salut et les souhaits de bienvenue des autorités fédérales suisses et de la ville de Genève. Elles tenteront de créer les conditions nécessaires à un travail fructueux. Des remerciements doivent être adressés à MM. d'Ernst et Gross pour le travail qu'ils ont accompli, en dépit de difficultés considérables, afin d'installer la conférence.

La Suisse s'interesse vivement aux problèmes de l'aéronautique. L'aviation peut apporter sa contribution à la bonne entente internationale en multipliant les contacts entre les peuples.

M. LURASCHI (Argentine) propose ensuite de nommer M. LEBEL (Etats-Unis) à la présidence de la conférence, étant donné l'excellent travail qu'il a accompli en dirigeant les travaux de la Commission préparatoire. Cette proposition est appuyée par MM. GASTELU (Equateur), qui relève les éminentes qualités de M. Lebel, et par M. DUNCAN (Royaume-Uni).

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

M. LEBEL (Etats-Unis) est alors élu président de la conférence par acclamation.

Le PRESIDENT remercie les délégués pour la confiance qu'ils lui témoignent et espère que cette très importante conférence internationale produira des résultats utiles dans un délai raisonnable.

ELECTION DES VICE-PRESIDENTS DE LA CONFERENCE

M. SELIS (Pays-Bas), appuyé par MM. DUNCAN (Royaume-Uni) et FALGARONE (France), propose de nommer M. le délégué de la Belgique au poste de premier vice-président.

M. le délégué de la Belgique est alors élu premier vice-président de la conférence.

M. WHITE (Etats-Unis) appuyé par MM. DUNCAN (Royaume-Uni) et FALGARONE (France), propose que M. JARON (U.R.S.S.) soit nommé second vice-président.

L'assemblée élit alors M. JAROV second vice-président de la conférence.

COMMUNICATIONS DU SECRETARIAT DE L'U.I.T.

M. GROSS (Secrétaire général adjoint de l'U.I.T.) donne connaissance des dispositions qui ont été prises pour assurer le secrétariat de la conférence et la distribution des documents. Il remercie M. CASAI et le Directeur de la Bibliothèque internationale chinoise, M. YU, qui ont permis d'obtenir les locaux nécessaires à la conférence.

Ces dispositions sont acceptées et il est décidé que le Secrétaire général adjoint enverra un message de gratitude à M. CASAI et au Dr. YU.

ADOPTION DU REGLEMENT INTERIEUR

M. WHITE (Etats-Unis), appuyé par M. BETTS (Australie) propose que le Règlement intérieur annexé à la Convention d'Atlantic City soit adopté comme Règlement intérieur de la présente conférence.

M. JAROV (U.R.S.S.) déclare qu'en pratique, tout plan d'attribution de fréquences, dans les bandes deshautes fréquences, ne devrait être mis en vigueur qu'après son adoption par tous les pays, sans exception. En conséquence, la Délégation soviétique estime que les décisions relatives aux principes d'assignation des fréquences et au plan d'assignation lui-même, ne devraient être prises que s'il existe un accord unanime entre toutes les nations représentées à la conférence.

La proposition présentée par les Etats-Unis d'Amérique est adoptée par 18 voix contre 6 et le Règlement général formant l'Annexe 4 à la Convention des Télécommunications d'Atlantic City est donc admis comme Règlement intérieur de la conférence.

APPROBATION DE L'ORDRE DU JOUR DE LA CONFERENCE (PC-Aer. Document No 25, chapitre II)

M. QUIJANO (Colombie) espère que les délégués disposeront bientôt du Document examiné, ainsi que de tous les autres documents dans les trois langues officielles.

POINT A DU PROJET D'ORDRE DU JOUR - ADMISSION DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

M. ACTON (Canada), appuyé par M. TABIO (Cuba), propose que l'I.A.T.A. soit admise à la conférence, à titre d'observateur.

Cette proposition est adoptée.

Le PRESIDENT expose que, par décision du Conseil d'Administration de l'Union, l'O.A.C.I. participera aux délibérations.

POINT B. EXAMEN DU RAPPORT DE LA COMMISSION PREPARATOIRE

M. FALGARONE (France) déclare ce qui suit :

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 H.F. 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'I.C.A.O. 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 H.F., 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 H.F., 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 lequels 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 déclaration figure in-extenso au rapport de cette séance.

Le point B du Chapitre II, p.4 (ordre du jour de la Conférence) est adopté.

Les points C à F de l'ordre du jour de la Conférence (document CP-Aer. No.25, Ch. II sont adoptés.

Les mandats des Commissions I, II, III, IV, V, VI, et VII tels qu'ils figurent dans le chapitre IV du document CP-Aer. No. 25, et complétés par les indications des paragraphes 68 et 69, sont adoptés.

ELECTION DES PRESIDENTS DES COMMISSIONS

On se met d'accord pour autoriser le Président à soumettre des noms à l'approbation de la Conférence.

M. FALGARONE (France) propose la nomination de M. VERES (Portugal) comme Président de la Commission 2.

M. VERES (Portugal) est élu président de la Commission 2.

M. FALGARONE (France), ayant proposé la collaboration de la France aux travaux de la Commission de rédaction, est élu président de la Commission 3.

Le PRESIDENT propose de nommer M. SELIS (Pays-Bas) comme président de la Commission 4.

M. SELIS (Pays-Bas) est élu président de la Commission 4.

M. FALGARONE (France) propose de désigner M. DUNCAN (Royaume-Uni) comme président de la Commission 5.

M. DUNCAN (Royaume-Uni) est élu président de la Commission 5.

Le PRESIDENT propose de nommer M. BETTS (Australie), président de la Commission 6.

M. BETTS (Australie) est élu président de la Commission 6

Le PRESIDENT propose M. FRY (Royaume-Uni) comme président de la Commission 7.

M. FRY (Royaume-Uni) est élu président de la Commission 7.

On se met d'accord pour admettre, comme règle générale, que la Conférence ne siégera pas le samedi et le dimanche, afin de permettre au Secrétariat de liquider les documents en préparation.

COMPOSITION DES COMMISSIONS

Il est procédé à l'établissement des commissions qui seront composées selon le tableau ci-après :

Commission 1. Commission de direction

Président : M. le président de la Conférence.

Membres : MM. les présidents des commissions.

Commission 2. Vérification des pouvoirs

Président : M. VERES (Portugal)

Membres : Etats-Unis d'Amérique, France.

Commission 3. Commission de rédaction

Président : M. FALGARONE (France)

Membres : Colombie, Etats-Unis d'Amérique, Honduras, I.A.T.A., I.F.R.B., O.A.C.I.

Commission 4. Commission des principes techniques et d'exploitation.

Président : M. SELIS (Pays-Bas)

Membres : Argentine, Australie, Bielorussie, Canada, Chine, Danemark, R. Dominicaine, Egypte, Etats-Unis d'Amérique, France, Nouvelle-Zélande, Portugal, Royaume-Uni, Suède, Ukraine, U.R.S.S., Yougoslavie,
I.A.T.A., I.F.R.B., O.A.C.I.

Commission 5. Commission des statistiques du trafic aérien

Président : M. DUNCAN (Royaume-Uni)

Membres : Argentine, Bielorussie, Bulgarie, Egypte, Etats-Unis d'Amérique, France, Pays-Bas, Yougoslavie,
I.A.T.A., I.F.R.B., O.A.C.I.

Commission 6. Commission d'allocation des fréquences dans les bandes R.

Président : M. BETTS (Australie)

Membres : Argentine, Bielorussie, Canada, Chine, Colombie, Cuba, Danemark, Egypte, Equateur, Etats-Unis d'Amérique, France, Indes néerlandaises, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède, Tchécoslovaquie, Ukraine, U.R.S.S. Yougoslavie,
I.A.T.A., I.F.R.B., O.A.C.I.

Commission 7. Commission d'allocation des fréquences dans les bandes OR.

Président : M. FRY (Grande-Bretagne)

Membres : Argentine, Australie, Bielorussie, Bulgarie, Canada, Chine, Cuba, Danemark, Egypte, Equateur, Etats-Unis d'Amérique, France, Honduras, Nouvelle-Zélande, Portugal, Suède, Tchécoslovaquie, Ukraine, U.R.S.S., Yougoslavie, Pays-Bas,
I.F.R.B.

Le PRESIDENT déclare que toute délégation pourra assister aux séances de n'importe quelle commission. On n'envisage que deux séances en même temps. Dans le cas où trois commissions siègeraient en même temps, au moins une d'entre elles s'occupera des bandes OR.

La séance est levée à 17 heures.

Le Rapporteur :

N. Langford.

Le Président :

A. Lebel.

International Administrative
Aeronautical Radio Conference
G E N E V A, 1948

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

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas
G I N E B R A. 1948

Aer- Document No 5 - E
F
S

SECOND PLENARY MEETING

19 May, 1948

Agenda

Assignment of items of the Final Report between Committees.

= = = = =

Deuxième séance plénière

19 mai 1948

Ordre du jour

Répartition des différents points du rapport final aux commissions.

= = = = = =

Segunda Sesión Plenaria

19 de mayo de 1948

Temario

Distribución de los puntos de estudio del Informe Final, entre las Comisiones.

= = = = = =

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

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

Correctif au
Aer-Document No 6-F
21 mai, 1948

C O R R E C T I F

au doc. Aer-Document No 6-F

1er alinéa, 2e ligne, lire :

sur formule 2 pour le service aéronautique mobile (OR),
afin de s'assurer

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

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

Document No 6 - F
Commission 7.

Rapport sur les besoins aéronautiques mobiles (OR)

La Commission 7 demande à être informée sur l'état des besoins soumis le 2 juin pour le service aéronautique mobile (OR), afin de s'assurer qu'aucune formule n'a été égarée ni oubliée.

Chaque délégation est donc invitée à compléter la formule jointe à l'Appendice "A" et à la retourner au Président de la Commission 7 par l'entremise du Secrétariat.

Les délégations mandataires par procuration d'un autre pays sont également invitées à compléter un exemplaire de la formule jointe à l'Appendice "A" pour chacun de ces pays.

Ces rapports devront être faits le plus tôt possible et pas plus tard que le 21 mai à 17.00 heures.

A. FRY
Président de la Commission 7

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Appendice A

Rapport sur les besoins aéronautiques mobiles (OR)

soumis au nom de

- - - - - - - - - - - - - - -

(pays)

Destinataire : le Secrétariat de la Conférence Aéronautique.

L'état des besoins AéM (OR) pour le pays ci-dessus est le suivant:

a) Premières demandes (en vertu des Actes définitifs d'Atlantic City " Résolution relative à l'établissement de la nouvelle Liste internationale des fréquences.")

*(I) Ont été soumises au Secrétariat
*(II) Seront transmises au Secrétariat pour le --------
(date)
*(III) Rien à soumettre

b) Toutes suppressions et additions aux demandes AéM. (OR) (en vertu du télégramme CP-Aér. document n°15, Appendice A du 2 mai 1948):

* (I) Ont été soumises au Secrétariat
* (II) Seront transmises au Secrétariat pour le -------
(date)
* (III) Rien à soumettre

c) Informations supplémentaires (en vertu du télégramme CP-Aér. document No 15, Appendice A du 2 mai 1948) :

* (I) Ont été soumises au Secrétariat
* (II) Seront transmises au Secrétariat pour le -------
(date)
* (III) Rien à soumettre.

- - - - - - - - - - - - -

(signature)

* Biffer les mentions inutiles.

Note 1

Renvoyez cette formule (après l'avoir complétée) au Secrétariat de la Conférence internationale administrative des Radiocommunications aéronautiques , salle I, Maison des Congrès, pas plus tard que le 21 mai à 17.00 h.

Note 2

Les délégués mandataires par procuration devront soumettre une réponse au nom du pays représenté par eux, en plus de la réponse au nom de leur pays propre.

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

Aér. - Document No 7 - F
18 mai 1948
COMMISSION 4
soumis en : Anglais

RAPPORT DE LA PREMIERE SEANCE
tenue le 18 mai 1948.

M.Selis,(Pays-Bas), Président, ouvre la séance à 10 heures, dans la salle de Comité No. 2. Les délégués suivants sont présents:

MM. Devincenti, A.C.	-	Italie
Jarov, A.	-	U.R.S.S.
Jouk,I.	-	R.S.S. de Biélorussie
Harvey, G.A.	-	Union Sud-africaine
Acton, C.J.	-	Canada
Chef, M.	-	(France (Protectorats du Maroc et de Tunisie
Bergman, I.C.H.M.	-	Pays-Bas
Mitchell, D.	-	Etats-Unis
White, E.L.	-	"
Gautier, T.N.	-	"
Carnahan, W.J.	-	"
Givens,D.L.	-	"
Shores, E.V.	-	"
Vidal, O.E.	-	Argentine
Briem, G.	-	Islande
Svenningsen, K.	-	Danemark
Pedersen, Gunnar	-	"
Searle, G.	-	Nouvelle-Zélande
Duncan, W.A.	-	Royaume-Uni
Rowland, H.A.	-	"
Betts, E.C.	-	Australie
Tabio, E.	-	Cuba
Souto Cruz	-	Portugal
de Haas, A.	-	Indes néerlandaises
van Lent, B.H.F.	-	"
Adam, J.G.	-	I.A.T.A.
Layzell, L.M.	-	"
Greven P.J.	-	I.C.A.O.

M.Acton (Canada) est élu Vice-Président.

Après discussion, il est décidé que les langues de travail utilisées dans les débats de la Commission seront dans la règle l'anglais et le français, chacune de ces deux langues étant interprétées consécutivement dans l'autre, et que les délégués de langue espagnole disposeront d'un interprète chuchoteur.

Il est décidé que la tâche de rapporteur sera assumée par les délégations employant l'anglais, le français et l'espagnol, compte tenu de la force numérique des délégations. La délégation des Etats-Unis accepte de se charger de ce travail pour les premières séances.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

La Commission accepte de se conformer à l'horaire de travail recommandé par la Commission de Direction, à savoir: le matin, de 10 h. à midi, et, l'après-midi, de 14 h.30 à 17 h.

Le Président fait part à la Commission de la recommandation de la Commission de Direction, invitant la Commission 4 à discuter le rapport de la Commission préparatoire et à arriver à un accord quant aux parties dudit rapport qui relèvent de la compétence de la Commission 4. Cette question fera l'objet d'un débat à la séance plénière de la Conférence, le 19 mai après-midi, qui ratifie le mandat de chacune des sept commissions.

La Commission examine le rapport de la Commission préparatoire (CP-Aér - Document No 25) et ses annexes; elle constate que les paragraphes 10 à 12, inclusivement, dudit rapport, indiquent les grandes lignes des sujets dont la Commission 4 devra faire l'essentiel de son étude.

Le paragraphe 16 du Rapport final sera attribué soit à la Commission 4, à la Commission 5, ou à la Commission 6, d'après une entente à conclure entre les Présidents de ces trois Commissions.

Relativement à la Section (d) du Rapport final, la Commission 4 relève, à propos des paragraphes 33, 34, 35 a), 43 à 47 inclusivement, 51 et 52, qu'elle devra veiller à ce que les documents qu'elle élaborera finalement contiennent des renseignements de nature à permettre à la Commission 7 de bien étayer sa décision.

La délégation des Etats-Unis offre de fournir à la Commission des exemplaires du document "CRPL-1-3, 3-1", mentionné dans le Document CP-Aér No 5, afin que le Secrétariat puisse faire reproduire les graphiques figurant dans ledit document.

La délégation des Etats-Unis offre à la Commission des graphiques montrant les portées utiles des divers ordres de grandeur des fréquences dans les diverses régions du monde. Ces graphiques sont acceptés et transmis au Secrétariat qui les fera reproduire.

Le Président demande si, parmi les délégués présents, il s'en trouve qui soient en mesure de fournir des données additionnelles sur la propagation, que la Commission pourrait étudier. Faute de ces données supplémentaires, la Commission s'en tiendra pour le moment aux données relatives à la propagation figurant dans le Document CP-Aér.No5, et aux autres graphiques fournis par la délégation des Etats-Unis.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 11h.30

Le Rapporteur: Le Président:

E.V.Shores. O. Selis.

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

Aér. Document n° 8-F
19 mai 1948
soumis en : anglais
Commission 5

Rapport
de
la Commission des Statistiques du trafic aérien

Commission 5

Première séance
18 mai 1948

La séance est ouverte à 14 h. 30. Sont présents les délégués des pays et organisations dont les noms suivent:

Argentine	Royaume-Uni
Bulgarie	U.R.S.S.
Etats-Unis	I.A.T.A.

Les dispositions préliminaires suivantes sont prises au début de la séance:

Vice-président : M.Chef (France) est élu.

Rapporteurs: Il est décidé qu'un nouveau rapporteur sera désigné pour fonctionner à chaque séance, et que chaque délégation assumera cette fonction proportionnellement à sa force numérique. M. Rowland (Royaume-Uni) se charge du rapport de la présente séance.
La délégation des Etats-Unis accepte de fournir le rapporteur de la deuxième séance.

Langues: Il est décidé que l'interprétation consécutive sera faite d'anglais en français et vice-versa, et qu'en outre un interprète chuchoteur en espagnol sera mis à la disposition des délégués de langue espagnole en cas de besoin.

La Commission procède ensuite à l'étude du Document CP-Aér. No. 25, afin de fixer le choix des paragraphes de ce document qui rentrent dans la compétence de la Commission 5. A cette fin, les paragraphes suivants sont retenus:

Chapitre III. Section (b).

Les paragraphes 13, 14 et 15 (à titre provisoire).

Le Président explique qu'à la suite d'une consultation entre les Présidents des Commissions 4,5 et 6, il a été décidé que le paragraphe 16 revenait à la Commission 6.

Il a été en outre décidé que le paragraphe 17 devrait peut-être également faire l'objet d'une étude par la Commission 5.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

La Commission décide, afin de faciliter le cours de ses travaux, que la carte à grande échelle exposant les renseignements relatifs aux "Lignes aériennes internationales", qui se trouve en ce moment dans la Salle des séances plénières, soit transportée dans la salle 2 dans laquelle se tiendront probablement toutes les séances ultérieures de la Commission 5.

La Commission décide en outre d'apporter à cette carte tous les amendements utiles, afin de tenir compte des derniers renseignements disponibles.

Le Président rappelle qu'il serait du devoir des délégations d'étudier les Cartes des Lignes (Annexe 5 au CP-Aér Document No.19) et les tableaux de renseignements de vol (Annexe 4 au CP-Aér Document No. 19) en vue de la mise à jour de ces documents; il souligne que des renseignements contenus dans ces documents sont basés en partie sur les horaires d'hiver de 1947 et en partie sur des services fonctionnant en septembre 1947 - c'est-à-dire qu'ils ne comprennent pas les services additionnels qui fonctionneront au cours de l'été 1948.

Le Rapporteur: Le Président:

H.A. Rowland. W.A.Duncan

Aér. Document n° 9 - F
19 mai 1948
soumis en français

Communication de M. le Secrétaire général
de l'Union internationale des télécommunications
au Président de la Conférence

Berne, 26 avril 1948.

Monsieur le Président de la Conférence
internationale des radiocommunications
aéronautiques
G E N E V E

Monsieur le Président,

Le Règlement des radiocommunications d'Atlantic City charge le Secrétariat général de l'Union de publier, entre autres, les documents suivants:

1. (452) Liste V. La Nomenclature des stations aéronautiques et d'aéronef.
2. (463) La Carte des stations terrestres ouvertes à la correspondance publique des aéronefs.
3. (464) La Carte des stations terrestres de navigation.

ad.1 En ce qui concerne la nomenclature des stations aéronautiques et d'aéronef, il est spécifié que les seules stations d'aéronef figurant dans cette liste seront celles des aéronefs qui font des vols internationaux.

Or les renseignements qui sont actuellement en notre possession, quant aux stations d'aéronef, paraissent surannés. Il semble donc que la publication de renseignements de l'espèce devrait être évitée et que nous devrions nous borner, en ce qui concerne la partie C (Etats signalétiques des stations d'aéronef) à ne publier que les renseignements récents relatifs aux seules stations des aéronefs qui font des vols internationaux.

Nous vous serions très obligés de nous dire si la Conférence partage cet avis.

ad.2. Ni les Actes issus de la Conférence d'Atlantic City, ni les documents de cette Conférence ne donnent aucun renseignement sur la façon de publier la carte des stations terrestres ouvertes à la correspondance publique des aéronefs.

1er point: Du fait que l'intercommunication est prévue entre les aéronefs effectuant un parcours maritime et les stations côtières, il semble que ces dernières devraient aussi figurer sur la carte des stations aéronautiques. Nous croyons toutefois que ce complément surchargerait la carte au point de la rendre difficilement utilisable et qu'il vaut mieux se reporter, dans les cas de l'espèce, à la carte des stations côtières déjà publiée par le Bureau sous forme d'un petit atlas en 9 feuilles.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

2e point: Quelles régions doivent figurer sur ces cartes? Il serait, en effet, intéressant de connaître comment devrait être réparti sur les différentes cartes le globe terrestre (régions déterminées [lesquels])et/ou parcours déterminés [lesquels])?

3e point: Quelle échelle y aurait-il lieu de choisir?

4e point: Quel genre de projection serait la plus appropriée en fonction de la zone à couvrir et de l'objet particulier de la carte?

La réponse aux renseignements qui précèdent nous permettra de fixer le nombre de feuilles des cartes à établir. D'une manière générale, nous serions reconnaissants à la Conférence de nous donner toutes les directives utiles pour nous permettre de satisfaire au mieux les besoins des intéressés et d'éviter si possible un double-emploi avec d'autres cartes de l'espèce.

ad.3. Mêmes remarques au sujet de la carte des stations terrestres de radionavigation.

1er point: Comme il y a un service de radionavigation maritime et un service de radionavigation aéronautique, la carte devra comporter les stations des deux services.

2e point: Il conviendra d'examiner s'il est opportun de publier cette carte commune aux deux services ou s'il conviendrait mieux d'avoir des feuilles séparées pour l'un et l'autre services.

3e point: La question préjudicielle (2) étant réglée, on pourra déterminer les régions qui doivent figurer sur ces cartes (répartition du globe terrestre).

4e point: Le choix de l'échelle des cartes.

5e point: La projection.

6e point: Comment faire figurer les stations?
a) Cas des stations radiogoniométriques,
b) Cas des radiophares.

D'une manière générale le Secrétariat général de l'Union serait heureux de connaître l'avis de la Conférence sur les questions posées ci-dessus.

Il serait, en effet, reconnaissant aux experts éminents de cette Conférence de vouloir bien consacrer quelques instants de leur activité à préciser les points indiqués, de manière à permettre audit Secrétariat général d'entreprendre la publication de la documentation dont il s'agit.

A ce propos, nous croyons utile d'attirer votre attention sur l'article X de l'accord entre l'O.N.U. et l'U.I.T., selon lequel ces deux organisations devront se consulter afin d'éviter que des travaux de même nature soient entrepris par l'une et par l'autre. Dans le cas particulier, nous pensons à la documentation publiée par l'O.A.C.I., autre institution spécialisée de l'O.N.U. La documentation que nous aurons à publier ne devrait donc pas chevaucher celle de l'O.A.C.I.

A ce propos, nous rappelons que le Conseil économique et social des Nations Unies a pris une résolution E/695, le 24 février 1948(voir l'annexe) au sujet de la coordination des services cartographiques des institutions spécialisées et des organisations internationales.

Le Secrétariat de l'Union attacherait du prix à être informé du moment où la discussion pourrait éventuellement avoir lieu à ce sujet, de manière à pouvoir détacher auprès de cette Conférence la ou les personnes du Secrétariat général spécialement chargée(s) de cette publication.

En vous remerciant par anticipation de toute l'aide que vous voudrez bien nous prêter en la circonstance et en vous présentant nos meilleurs voeux pour le succès de vos travaux, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre haute considération.

Le Secrétaire général:

F.v.Ernst

NATIONS UNIES

Copie

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL

UNRESTRICTED
E/695
24 février 1948
FRENCH
ORIGINAL:ENGLISH

COORDINATION DES SERVICES CARTOGRAPHIQUES DES INSTITUTIONS SPECIALISEES ET DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

Résolution du 19 février 1948

CONSIDERANT que l'existence de cartes exactes est une condition préalable d'un développement approprié des ressources mondiales qui, dans de nombreux cas, sont situés dans des régions du globe relativement inexplorées;

CONSIDERANT que de telles cartes facilitent le commerce international, favorisent la sécurité de la navigation, tant aérienne que maritime, et fournissent des renseignements nécessaires à l'étude des mesures de règlement pacifique prévues au Chapitre VI de la Charte et à l'application des mesures de sécurité envisagées au Chapitre VII de ladite Charte;

CONSIDERANT que la coordination des services cartographiques de l'Organisation des Nations Unies et des institutions spécialisées, ainsi que de ceux des Etats Membres, permettra de réaliser d'importantes économies d'argent, de temps et de personnel et contribuera à améliorer la technique et la valeur de la cartographie;

CONSIDERANT que plusieurs Etats Membres ont déjà fait connaître l'intérêt qu'ils portaient à l'établissement d'un programme coordonné de cartographie internationale*;

EN CONSEQUENCE, le Conseil économique et social recommande:

1. Aux Etats Membres, d'encourager l'exécution exacte de levées et de cartes du territoire national;

2. Au Secrétaire général, de prendre les mesures nécessaires, dans la limite des disponibilités budgétaires, pour:
   a) Seconder les efforts dans ce sens en favorisant l'échange de renseignements techniques et par d'autres moyens, notamment la préparation d'une étude sur les méthodes modernes de cartographie et l'élaboration de normes internationales uniformes dans ce domaine;
   b) Coordonner les plans et les programmes établis, en matière de cartographie, par l'Organisation des Nations Unies et les institutions spécialisées, en tenant compte des travaux accomplis par les diverses organisations inter-gouvernementales et non gouvernementales, et faire rapport sur la question au Conseil, lors d'une de ses sessions ultérieures;
   c) Etablir une étroite coopération avec les service cartographiques des gouvernements des Etats Membres intéressés.

*Documents E/257, E/258 et E/483

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

Aer-Document n°10-F
19 mai 1948
soumis en anglais

Commission 7

Rapport

de la Commission d'allocation
des fréquences dans les bandes OR
(Commission 7)
Première séance
18 mai, 1948

Président: M. A. Fry (Royaume-Uni).

Les délégués suivants sont présents:

Argentine	-	M. F. Olano
Australie	-	M.J.D. Furze
Bulgarie	-	M. Givko Krostov
Canada	-	M. B. R. Rafuse
Chine	-	M.N.N. Chen
Egypte	-	M.J. Boctor
Etats-Unis	-	M. J. D. Flashman
d'Amérique	-	M. C. W. Janes
		M. W. B. Krause
France	-	M. . Chef
Honduras	-	M. Basilio de Tolepnef
Nouvelle-Zélande	-	M. A. L. Partelow
Pays-Bas	-	M. T. de Ruig
Portugal	-	M. Tavares
Suède	-	M. Thomas Overgaard
		M. G. Kruse
		M. Sven Gejer
Suisse	-	M. C. Gillioz
		M. Senn
Ukraine	-	M. P. Molnik
Tchécoslovaquie	-	M. Svoboda
U.R.S.S.	-	M. N. Baikuzov
		M. V. Bielooussov

A la suite d'une suggestion du Président, M. J. D. Flashman (Etats-Unis) est désigné comme Rapporteur.

Au sujet des langues de travail qu'emploiera la Commission, il est décidé d'utiliser continuellement le français et l'anglais, l'espagnol étant employé lorsque l'intelligence des débats le nécessitera.

Le Président annonce que tous les documents seront publiés en anglais, en français ent en espagnol.

Il trace ensuite les grandes lignes du mandat de la Commission et commente les paragraphes 31 à 54 du document No. 25 de la Commission préparatoire.

La Commission accepte les commentaires présentés par le Président sur la documentation contenue dans le rapport de la Commission préparatoire. Un certain nombre de paragraphes donnent lieu à une analyse assez détaillée des travaux de la Commission préparatoire qui ont conduit aux recommandations figurant dans le rapport. Le document C.R.P.L. 1-2, 3-1, cité dans le paragraphe 47 est expliqué. Le délégué des Etats-Unis

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

accepte de fournir des exemplaires de ce document aux délégations qui lui feront part de leur désir de recevoir cette documentation.

Le délégué de l'Australie propose de maintenir en activité un groupe de travail qui a fonctionné pendant toute la durée des travaux de la Commission préparatoire. Ce groupe de travail avait le mandat suivant:

a) étudier les états de besoins "OR" déjà soumis;

b) faire les corrections nécessaires aux états de besoins reçus à ce jour;

c) faire à la Commission 7 les recommandations appropriées au sujet des états de besoins.

Ce mandat est adopté.

Le Président propose les délégués suivants à titre de membres de ce groupe de travail:

M. Ph. de Calan (chargé de convoquer le groupe) (France)
M. J. D. Flashman (Etats-Unis d'Amérique)
M. T. de Ruig (Pays-Bas)

La motion créant le groupe de travail, appelé groupe de travail No. 1 de la Commission 7, est adoptée de même que la composition de ce groupe.

Le délégué des Etats-Unis signale que d'après les termes du télégramme du 2 mai 1948 de la Commission préparatoire, toutes suppressions et additions aux besoins "OR" devaient être en possession de la Conférence à la date du 15 mai 1948. La question est posée de savoir si oui ou non une délégation présente n'a pas été en mesure de se conformer aux termes de ce télégramme.

La délégation de la Chine signale que ce pays n'a pas soumis tous ses besoins, mais qu'il envisage d'achever la remise de l'état de ses besoins, sur les formules 2, pour le 22 mai 1948.

Le délégué de l'U.R.S.S. indique que l'état des besoins de son pays est en cours de préparation, et n'a pas encore été soumis.

Une discussion assez longue a lieu à propos des deux dates différentes mentionnées dans le télégramme de la Commission préparatoire du 2 mai 1948, à savoir, le 15 mai pour soumettre les états des besoins, et le 30 mai pour soumettre les renseignements supplémentaires demandés par le même télégramme.

Il est suggéré de considérer les besoins soumis après le 15 mai sur une base différente et d'importance secondaire par rapport à ceux qui ont été soumis avant cette date.

Conformément à une autre suggestion, les besoins supplémentaires seraient pris en considération jusqu'au 30 mai, à condition qu'ils soient accompagnés d'une explication satisfaisante de la cause du retard, et à condition, en outre, que la Commission 7 soit habilitée à fixer la manière dont seront traités les besoins soumis après la date limite.

Une proposition de la délégation du Canada est adoptée; selon cette proposition, le Président de la Commission 7 enverra à toutes les délégations un questionnaire demandant des renseignements détaillés sur la situation de leurs états de besoins soumis sur les formules 2.

Le délégué de la Chine suggère que le groupe de travail I renseigne la Commission 7 sur la situation des états de besoins déjà soumis.

Répondant à une question directe relative à la situation des états de besoins, le délégué de l'U.R.S.S. indique qu'il ne peut pas spécifier exactement à quel moment les besoins complets de ce pays seront soumis, mais il espère que ceux-ci seront en possession du Secrétariat pour le 30 mai 1948. Le délégué de l'U.R.S.S.indique en outre qu'il soumettra ses besoins, dans la mesure du possible, d'après les lignes générales de la Formule 2.

Il devient évident que la question de la date exacte que la Commission devra accepter comme ultime délai de soumission des états de besoins revêt une très grande importance, et, de ce fait, ne peut être résolue lors de la première séance. Il est décidé, par conséquent, en suite d'une proposition, de renvoyer la discussion sur ce point à la prochaine séance de la Commission 7.

Le Président lève la séance à 12 h. 25.

Le Rapporteur:
J. D. Flashman.

Le Président:
A. Fry.

CONFERENCE INTERNATIONALE ADMINISTRATIVE
DES RADIOCOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES
GENEVE, 1948.

Aer. Document No. 11-F
18 mai 1948

Soumis en : ANGLAIS
COMMISSION 6

RAPPORT DE LA COMMISSION CHARGEE DE L'ASSIGNATION DES FREQUENCES

(Commission 6)
1ère séance

18 mai 1948

1. La Commission 6 a tenu sa séance d'ouverture le mardi 18 mai 1948 à 14 h.30. L'ordre du jour de la séance comportait l'examen du Rapport définitif de la Commission préparatoire (CP. Aer. Document No.25-F) et la détermination des parties de ce rapport qui se rapportent à la tâche confiée à la Commission 6. Les représentants des pays et des organisations dont les noms suivent assistaient à la séance :

Argentine, Australie, Bielorussie, Canada, Chili, Chine, Cuba, Danemark, Egypte, Equateur, Etats-Unis d'Amérique, France, Indes néerlandaises, Italie, Nouvelle Zélande, Pays-Bas, Portugal, Suède, Suisse, Tchecoslovaquie, Union de l'Afrique du Sud, U.R.S.S., Yougoslavie, I.A.T.A., O.A.C.I.

Vice-Présidents :

2. MM. E. TABIO (Cuba) et
SOUTO CRUZ (Portugal) sont élus respectivement 1er et 2ème Vice-présidents.

Langues :

3. Il est décidé d'utiliser le système d'interprétation consécutive en Anglais et en Français. Les délégations de langue espagnole auront à leur disposition un interprète-chuchoteur qui assurera la traduction d'Anglais en Espagnol et d'Espagnol en Anglais. La Commission remercie les délégués de langue espagnole d'avoir bien voulu accepter cet arrangement qui lui permettra d'économiser un temps précieux.

Rapports :

4. Il est décidé que les rapports de la Commission adressés à l'Assemblée plénière seront aussi concis que possible; ils contiendront généralement un bref résumé des débats quotidiens et reproduiront in extenso les diverses propositions étudiées ainsi que les recommandations et les conclusions de la Commission. Si une délégation désire faire insérer au procès-verbal une réserve ou une observation, elle en remettra le texte au rapporteur le plus tôt possible après la séance.

(2-21-5)

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Rapporteurs:

5. Il est décidé que, dans la mesure du possible, les délégations devront fournir, chacune à leur tour, un rapporteur, afin que le travail soit équitablement réparti entre les pays participant à la Conférence. Les délégations suivantes ont indiqué qu'elles seraient en mesure de fournir un rapporteur, le cas échéant : Etats-Unis, France, O.A.C.I., Indes néerlandaises, Nouvelle Zélande, Pays-Bas, Portugal, Suisse ; les délégation du Canada, de l'I.A.T.A. et de l'Union de l'Afrique du Sud ont déclaré qu'elles s'entendront au préalable avec le Président, lorsqu'elles pourront mettre un rapporteur à la disposition de la Commission.

Horaire des séances:

6. La Commission a été avisée que les heures de travail ont été fixées par le Comité de direction de 10 h. à midi et de 14h.30 à 17 h., du lundi au vendredi ; qu'il n'y a pas de séance prévue le samedi ; mais, ces heures pourront être modifiées par la suite si la Commission le juge utile.

Documents de travail:

7. La Commission examine rapidement le Doc.25, elle :

(a) observe que les conclusions des paragraphes 3, 4, 6 et 7 peuvent s'appliquer à ses travaux;

(b) décide que le paragraphe 15 (détermination du coefficient de densité probable des vols non prévus) doit être examiné par la Commission 5;

(c) décide que le paragraphe 16 (détermination de la pointe probable de densité de trafic) doit être examiné par la Commission 6;

(d) décide que les paragraphes 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 et 26 doivent être examinés par la Commission 6;

(e) décide que les présidents des Commissions 4 et 6 devront discuter ensemble des mesures à prendre au sujet des recommandations des paragraphes 27 et 28, afin de coordonner les travaux de leurs commissions respectives ; si la Commission 4 adopte ces recommandations elle devra accorder une

attention particulière aux zones auxquelles il faut attribuer des fréquences spéciales;

(f) décide également que si les recommandations des paragraphes 29, 30 et 54 sont adoptés, les présidents des Commissions 4, 6 et 7 devront également coordonner en temps voulu les travaux de leurs Commissions;

(g) observe qu'il est prévu au paragraphe 63 que les Commissions pourront examiner en plus des sujets d'études contenus dans le plan de la Commission préparatoire, toutes les questions qu'elles jugeront utile d'étudier ; les délégués devront donc s'efforcer d'élaborer dès que possible toutes les propositions qu'ils désirent présenter afin que la Commission 6 puisse poursuivre ses travaux de façon satisfaisante ;

(h) observe que l'Assemblée plénière pourra lui renvoyer certaines questions comme il est porposé au paragraphe 69.

8. Le représentant de l'O.A.C.I. informe les délégués qui n'ont pas pris part aux travaux de la Commission préparatoire qu'ils pourront se procurer des exemplaires du document PC. Aer. No. 4; ce document contient une carte sur laquelle figurent les régions définies par l'O.A.C.I.(Il n'existe qu'un nombre limité de ces documents).

9. La délégation des Etats-Unis fournit rapidement quelques explications sur l'élaboration et le mode d'application de la formule proposée pour la détermination des pointes probables de densité minima de trafic (paragraphe 16).

10. La Commission décide que le Président fera un rapport oral - sur la séance d'ouverture seulement - à l'Assemblée plénière.

Le Président :
E. G. Betts.

International Administrative Aeronautical Radio Conference
Geneva, 1948

Aer. Document No 12-E
12-F

Conférence Administrative internationale des Radiocommunications aéronautiques
Geneva, 1948

Schedule of Meetings

Thursday, May 20, 1948		Room
10 a.m.	Committee 4	I
	Committee 5	II
2:30 p.m.	Committee 6	I
	Committee 7	II
Friday, May 21, 1948		
10 a.m.	Committee 4	I
	Committee 5	II
2:30 p.m.	Committee 6	I
	Committee 7	II

The Steering Committee will meet after the Committees 6 and 7 have finished their work.

Horaire des séances

Jeudi, 20 mai 1948		Salle
10 h.	Commission 4	I
	Commission 5	II
14 h. 30	Commission 6	I
	Commission 7	II
Vendredi, 21 mai 1948		
10 h.	Commission 4	I
	Commission 5	II
14 h. 30	Commission 6	I
	Commission 7	II

La commission de direction se réunira après la fin de travail des commissions 6 et 7.

ARCHIVES U.I.T. GENÈV

International Administrative
Aeronautical Radio Conference
G E N E V A ,1948

Aer. Document No 13-E
13-F
13-S

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

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
Comunicaciones Aeronauticas
G I N E B R A , 1948

Communication from the Steering Committee
Proposals submitted to the Conference

The Steering Committee begs delegations to submit their proposals to the Conference as soon as possible, so that the committees may lose no time in discussing them.

Delegations are asked to inform the Secretariat of their intentions by completed the attached form.

Communication de la Commission de direction
Propositions soumises à la Conférence.

La Commission de direction recommande instamment aux délégations de soumettre leurs propositions aussitôt que possible à la Conférence afin de permettre aux commissions de les discuter dans les plus brefs délais.

Elle demande à cet effet aux délégations de faire connaître au Secrétariat, en utilisant la formule ci-jointe, si elles ont l'intention de soumettre des propositions.

Comunicación de la Comision Ejecutiva
Proposiciones presentadas a la Conferencia

La Comision Ejecutiva recomienda muy especialmente a las delegaciones que presentan sus proposiciones a la Conferencia tan pronto como les sea posible, a fin de que las comisiones puedan discutirlas con la menor demora.

A este efecto, ruega a las delegaciones que pongan en conocimiento de la Secretaría, utilizando para ello la fórmula que se acompaña, si tienen la intención de presentar proposiciones.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

The delegation of . . . . . .

will submit its proposals on . . . . . (indicate date if possible)

will not submit proposals.

La délégation de . . . . . .

Soumettra ses propositions le . . . . . 1)

Ne soumettra pas de proposition.

---

1) Indiquer la date, si possible

La Delegacion de . . . . . .

Presentara sus proposiciones el . . . . . 1)

No presentara ninguna proposicion

---

1) Indíquese la fecha, de ser posible

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
Genève, 1948.

Aér - Document No.14-F
20 mai 1948.

METHODES DE TRAVAIL

proposées par la Commission de direction.

1. Propositions soumises à la Conférence.

Les propositions soumises par les délégations conformément aux art. 13 et 14 du Règlement intérieur (Annexe 4 à la Convention d'Atlantic City) seront remises au Secrétariat de la Conférence qui en assurera la publication comme document de la Conférence et, s'il est nécessaire, pourvoira à leur traduction dans les langues de travail de l'Union internationale des télécommunications.

Les délégations sont invitées à remettre leurs propositions originales ou leurs propositions d'amendements sans délai et si possible par écrit.

2. Procès-verbaux des séances plénières.

Les procès-verbaux des séances plénières seront établis conformément à l'Art. 19 du Règlement intérieur.

Les textes des interventions qui devront être reproduits in extenso devront être remis dans le délai prévu au Secrétariat de la Conférence (dans les 2 heures qui suivent la fin de la séance).

3. Rapports des commissions et des groupes de travail.

MM. les rapporteurs remettront la minute de leurs rapports, approuvés par le président, au Secrétariat de la Conférence. C'est celui-ci qui se chargera de les numéroter, de les traduire, de les faire multiplier et de les distribuer.

Afin de permettre d'accélérer la publication des documents, les rapporteurs d'une commission remettront, autant que possible, le rapport de chaque séance dans deux au moins des langues de travail de l'Union.

Le Secrétariat pourvoira à la traduction du document dans la ou les autres langues de travail.

4. Rectifications.

Les demandes de rectification à apporter à un procès-verbal ou à un rapport doivent être présentées à l'assemblée à laquelle incombe l'adoption de ce procès-verbal ou de ce rapport.

5. Horaire des séances.

L'horaire des séances sera fixé par la Commission de direction; il sera distribué aux délégués et affiché dans les locaux de la Conférence.

(5-20-5)

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

6. Salles de séances.

Les salles de séances seront indiquées sur l'horaire des séances distribué aux délégués. MM. les présidents de commission qui désirent une salle pour une séance extraordinaire s'adresseront au Secrétariat.

7. Interprètes.

MM. les présidents de commissions qui désirent un interprète pour une séance non prévue à l'horaire sont priés de présenter leur demande au Secrétariat.

8. Graphiques.

Lorsque des graphiques sont incorporés aux propositions ou aux rapports, ils doivent être établis en impression noir sur fond blanc, et, si possible, dans le format normal des documents afin qu'ils puissent être reproduits dans un délai minimum.

Le Secrétariat donnera toutes les indications nécessaires afin de faciliter la reproduction des dessins.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques

GENEVE 1948.

Aér - Document No.15-F
20 mai 1948.

Soumis en : ANGLAIS

COMMISSION 5.

Rapport
de
la Commission des statistiques du trafic aérien.

(Commission 5)
Deuxième séance
20 mai 1948.

1. La séance est ouverte à 10h. Les délégations et les organisations ci-dessous assistent à la séance :

	I.A.T.A.
Etats-Unis d'Amérique	Indes néerlandaises
Argentine	Pays-Bas
Bulgarie	Royaume-Uni
France	Tchécoslovaquie
Protectorats français	U.R.S.S.

2. Le rapport de la 1ère séance (Aér.Doc. No.8-F) est approuvé sans commentaires.

3. M. Chef (France) remercie l'Assemblée pour la confiance qu'elle lui a témoignée en l'élisant Vice-Président.

4. Le Président déclare que la 2ème séance plénière a décidé que la Commission 5 examinerait les paragr. 13, 14, 15 et 17 du doc. CP-Aér. No.25-F (annexé au document Aér. No.1).

5. Il déclare ensuite que dans le paragraphe 13 il est fait allusion aux tableaux de renseignements du trafic aérien figurant à l'annexe 4 du document CP-Aer No.19. Le détails de ces tableaux ne sont pas toujours exacts ni complets. La Commission 5 devra mettre ces tableaux à jour le plus rapidement possible, car la Commission 6 a un besoin urgent de ces renseignements.

. La Commission décide de demander à toutes les délégations de vérifier l'exactitude des tableaux et d'y inscrire tous leurs services fonctionnant au 1er juin 1948.

Sur la colonne 6 le tableau I on inscrira les vols non prévus. Sur la colonne 7 la Commission 6 indiquera les densités maxima de trafic.

6. La Commission décide de constituer un petit groupe de travail, qui serait chargé de dresser de nouveaux tableaux I et II, bien à jour. M. Carnhan (Etats-Unis) présiderait ce groupe avec l'aide de tous les délégués qui voudraient bien lui prêter leur concours. M. Adams (I.A.T.A.) ferait également partie au groupe de travail.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

7. Le Président déclare que toutes les délégations seront invitées à vérifier le tableau II de la même manière que le tableau I. Il est décidé d'ajouter une colonne au tableau II, indiquant si possible les distances en milles pour les vols non prévus,

8. Le Président demande si la délégation de l'U.R.S.S. sera à même de fourmir des renseignements qui pourront être insérés sur les tableaux I et II.

Le délégué de l'U.R.S.S. déclare qu'il soumettra ces renseignements dès qu'ils les aura reçus, c'est à dire dans une semaine.

9. Le Président faisant allusion à l'établissement d'une carte mondiale des routes aériennes (§ 14) déclare que les cartes figurant à l'annexe 5 du Doc. PC Aer No.19 contiennent tous les renseignements indiqués dans les tableaux actuels du trafic aérien.

10. L'annexe 5 devra également être amendée par le groupe de travail et distribuée à tous les délégués. La grande carte murale de la Salle II sera également mise à jour.

11. M. Adams (I.A.T.A.) demande si le chiffre de 33 1/3%, cité au § 15 s'applique seulement aux routes aériennes principales, ou à toutes les routes internationales. Il propose d'insérer le mot de "en service" (working) au § 15 pour indiquer que ce paragraphe ne s'appliquera qu'aux routes aériennes mondiales les plus importantes. Il est décidé que l'on n'étudiera cette question que lorsque l'on aura reçu des renseignements supplémentaires sur les vols non prévus.

12. Le Président déclare qu'il désire consulter le Comité de direction avant de prendre une décision sur le §17. La Commission signifie son accord au Président.

13. La Commission suspend ses travaux, après avoir décidé de tenir une courte séance le 21 mai à 10 h. afin d'approuver le rapport de cette séance.

Le Rapporteur:

Florence Trail

Le Président :

W.A. Duncan.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér. Document No 16-F
20 mai, 1948

Soumis en : Anglais

Commission 4

R A P P O R T

de la Commission des principes techniques et d'exploitation

(Commission 4)
Deuxième séance
20 mai, 1948

Le Président M. Selis ouvre la séance à 10 h.00. Sont présents:

Vidal, O. E.	Argentine
Betts, E. G.	Australie
Furze, J. R.	Australie
Jouk, I.	Biélorussie
Acton, C. J.	Canada
A. Schwerter G.	Chili
R. Gonzalez A.	Chili
Chen, N. N.	Chine
Tabio, E.	Cuba
Svenningsen, K.	Danemark
Boctor, J.	Egypte
White, E. L.	Etats-Unis
Mitchell, Donald	"
Krause, W. B.	"
Givens, D. L.	"
Gautier, T. N.	"
Bartlett, T. L.	"
de Haas, A.	Indes Néerlandaises
Briem, G.	Islande
de Vincenti, A.C.	Italie
Searle, G.	Nouvelle-Zélande
Partelow, A. L.	Nouvelle-Zélande
Berman, L.C.H.M.	Pays-Bas
Fry, A.	Royaume-Uni
Rowland, H. A.	Royaume-Uni
Gillioz, C.	Suisse
Harvey, G. A.	Union Sud-Africaine
Jarov, A.	U.R.S.S.
Mitrovic, S.	Yougoslavie
Petit, René	I.F.R.B.
Layzell, L. M.	I.A.T.A.
Greven, P. J.	O.A.C.I.

1 - Quoique le texte espagnol du rapport de la première séance n'ait pas encore été publié, les délégués de langue espagnole sont d'accord d'examiner ce document. Il est approuvé avec les modifications suivantes :

Dans le paragraphe concernant les langues, remplacer le terme "chuchotteur" par celui de "simultané".

ARCHIVES U.I.T. GENEVE

A la page 2, alinéa 6, lire : "CRPL-1-2, 3-1" au lieu de "CRPL-1-3".

La dernière phrase de l'alinéa 8, page 2, sera libellée comme suit : "Aucune délégation n'ayant fourni de telles données, la Commission s'en tiendra pour le moment aux données relatives à la propagation figurant dans le document CP-Aér No 5 et aux autres graphiques fournis par la délégation des Etats-Unis."

2 - Conformément à la décision de la deuxième Séance Plénière, les heures de travail de la Conférence seront dorénavant : 10 à 12 h. 30 et de 14 h. 30 à 17 h. 00.

3 - Par décision de la deuxième Séance Plénière, le paragraphe 16 du rapport final de la Commission préparatoire (Aér-Document No 25-F) est attribué à la Commission 6.

4 - Le Délégué des Etats-Unis signale que la reproduction des graphiques du document CRPL-1-2, 3-1 demandera au moins dix jours, mais que le Secrétariat s'est chargé de procurer entre-temps dix exemplaires du document original à l'usage de la Commission. Les graphiques indiquant la portée utile des fréquences ont été remis au Secrétariat et leurs reproductions seront prêtes dans dix jours environ.

5 - Ayant passé en revue les paragraphes du rapport final attribués à la Commission 4, la Commission décide d'examiner en premier lieu la question d'espacement des voies.

Les paragraphes du rapport final et les parties du Règlement des radiocommunications d'Atlantic City ayant trait à l'espacement des voies sont lus et discutés.

Le Délégué de l'I.A.T.A. déclare que les espacements des voies et particulièrement les propositions relatives à la tolérance de fréquence sont difficiles à appliquer actuellement dans une grande partie du monde et ne devraient être admis qu'à titre de strict minimum. Le délégué de Cuba se déclare d'accord avec le représentant de l'I.A.T.A.

6 - Le Président soumet la proposition suivante comme base de discussion.

Etant donnés :

a) Les besoins de communications à grand volume de trafic en raison de la vitesse croissante des aéronefs;

b) La largeur de bande minimum utilisable pour les moyens de communication à grand volume de trafic;

c) Les tolérances admises par le Règlement des radiocommunications d'Atlantic City;

d) Le nombre de kc/s attribués par le dit Règlement au service Mobile Aéronautique pour les fréquences de différents ordres de grandeur;

e) La possibilité d'utiliser les moyens de communication à faible volume de trafic sur les voies appropriées aux systèmes à grand volume de trafic, alors que le contraire est impossible.

Recommande :

1 - Que dans le plan initial d'assignation des fréquences, une largeur de bande de 5000 c/s, avec une tolérance pratique de 0,02% soit prévue.

Que les voies à assigner soient espacées de la façon suivante :

Ordre de grandeur des fréquences Mc/s	Séparation des voies
2,8)	
3,0)	
4,0)	7 kc/s
5,0)	
6,0)	
8,0	8 kc/s
10 à 20	10 kc/s

En faisant cette recommandation, on tient à insister sur le fait que ces valeurs exigent un matériel de communication dont les installations et l'équipement répondent à une technique très poussée. Il serait donc impossible de compter sur des qualités techniques meilleures pour tenter d'augmenter le nombre des voies à assigner.

Le Président de la Commission 7 déclare qu'il serait indiqué d'ajouter la bande de 23 à 23,5 Mc/s au tableau qui précède puisque la Commission préparatoire en a recommandé l'étude. La Commission 7 aurait besoin d'éclaircissements sur ce point et il y aurait lieu de s'en occuper dès à présent. Après discussion, il est décidé d'inclure cette bande dans le tableau, ainsi que la bande R des 21 Mc/s ainsi qu'il suit :

Fréquences Mc/s	Séparation desvoies
20 - 23,5	12,5 kc/s

Le Président lève la séance à 12 h. 30.

Le Rapporteur : Le Président :

Donald Mitchell O. Selis

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

Aer-Document No 17-F
20 mai, 1948

Soumis en Anglais

Commission 6

R A P P O R T

de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes R

(Commission 6)
Deuxième Session
20 mai, 1948

1 - La séance est ouverte à 14 h.30 par le Président qui déclare que le rapport de la première séance (Aér-Document No 11) n'ayant pas encore été traduit en français et en espagnol, l'examen de ce document est renvoyé à une séance ultérieure.

2 - Le rapport final (CP Aér-Document No 25) et le mandat de la Commission 6, ainsi que la méthode à adopter pour étudier les problèmes que doit résoudre la Commission 6 font ensuite l'objet d'un examen par le Président.

3 - La proposition soviétique donne lieu à une brève discussion, puis elle est transmise au Secrétariat pour être polycopiée immédiatement, afin qu'elle puisse être étudiée à la prochaine séance de la Commission 6.

b) Le délégué de la France signale qu'une proposition sera faite en temps utile, sans entraver le travail de la Commission.

c) Le représentant de l'I.A.T.A. déclare qu'il soumettra ultérieurement un document concernant les allocations régionales.

4 - La façon d'aborder le problème exposée dans le Rapport Final (CP Aér-Document No 25) fait l'objet d'un compte-rendu par le Président, et tient lieu d'explications pour les délégations n'ayant pas assisté aux réunions de la Commission préparatoire.

5) M. White (Etats-Unis) donne des explications sur la méthode proposée pour aborder le problème des assignations régionales dans les régions américaines.

6 - Les diverses méthodes d'étude suggérées au cours de la séance sont ensuite discutées.

7 - Il est suggéré que les zones équatoriales soient définies et reportées sur une carte, à une date ultérieure. M. Selis (Pays-Bas), fait remarquer qu'aucune zone équatoriale n'est indiquée dans la façon d'aborder le problème régional pour l'hémisphère oriental.

8 - Il est décidé que la Commission attendra la proposition soviétique avant de se réunir à nouveau le 21 mai à 14 h. 30.

Le Rapporteur: P. J. Greven

Le Président: E. G. Betts

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

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

Aér-Document n°18 - F

21 mai 1948
soumis en Anglais

Commission 6.

Union de l'Afrique du Sud

Méthode proposée pour l'étude du problème de l'allocation mondiale des fréquences aéronautiques

1. Les besoins en fréquences des routes aériennes internationales devraient être déterminés en premier lieu, étant donné qu'il est essentiel pour la bonne exploitation de ces routes que ces besoins soient déterminés en fonction d'une "conception route" et non d'après une base régionale.

2. Pour déterminer le nombre de groupes de familles de fréquences nécessaires ainsi que leur ordre de grandeur entre des points de contrôle reconnus sur ces routes, 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 routes doit être déterminée en fonction de :
3 (1) facteurs de différence de temps
(2) facteurs de propagation et leur influence sur le rapport de protection.

4. Le nombre des fréquences nécessaires pour satisfaire aux besoins des routes aériennes internationales mondiales étant déterminé, il devrait être déduit du total des voies disponibles, compte tenu des normes admises en ce qui concerne l'espacement des voies.

5. Les allocations des fréquences aux services intérieurs 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 pour ces régions, à condition que les services d'autres régions n'en souffrent pas, étant entendu 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 aux besoins régionaux, devrait être déterminé d'après la formule qui tient compte des milles parcourus par semaine en fonction des familles de fréquences.

7. Les fréquences nécessaires pour répondre aux besoins de routes régionales devraient être déterminées en partant de données ionosphériques.

8. On devrait déterminer les zones de "différence de temps" dans lesquelles la répétition des fréquences est admise.

9. En partant des données de propagation, déterminer éventuellement le facteur de répétition, pour les diverses fréquences dans les zones 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'atténuation.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

10. Tous ces facteurs étant pris en considération, si le nombre de voies requises est supérieur à celui dont on dispose, chaque région devrait, dans ce cas, faire l'objet d'un examen particulier de manière à permettre de voir si l'emploi d'antennes directionnelles, etc... pourrait contribuer à fournir une solution. Si la chose n'est pas possible, une réduction de la valeur du rapport de protection devrait être décidée.

11. Dans ce qu'il est convenu d'appeler la zone tropicale, l'ordre de grandeur des fréquences choisi ne peut manquer d'être le meilleur, étant donné que les données ionosphériques tiennent compte de ce fait.

Dans la zone tropicale, le facteur important est constitué par le niveau élevé des bruits. Le seul moyen d'y remédier est d'augmenter la puissance d'émission de manière à donner un signal satisfaisant par rapport aux bruits. Il devra être tenu compte de ces facteurs lors de la détermination de la distance de répétition dans les régions. On ne peut se déclarer d'accord avec la méthode qui consiste à attribuer à cette zone des fréquences plus élevées. Il arrive que les données ionosphériques connues pour la zone tropicale indiquent une F.M.U. plus élevée que dans d'autres zones. Ceci constitue en quelque sorte une compensation heureuse aux niveaux élevés des bruits que l'on y rencontre, puisque en général, l'intensité du bruit est en raison inverse de la hauteur de la fréquence.

International Administrative
Aeronautical Radio Conference
G E N E V A, 1948

Amendment to :
Aer-Document No. 19 - E
22 May, 1948

In paragraph 5, page 4 : the first sentence should read :
"The total number of frequencies available, obtained in accordance with points 2, 3 and 4 . . . .

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

Amendement au :
Aér-Document n° 19 - F

Lire comme suit la première phrase du paragraphe 5, page 4 :
"Le nombre total des fréquences disponibles, d'après les paragraphes 2, 3 et 4

ARCHIVES U.I.T. GVE

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

Aer-Document n°19-F
21 mai, 1948
soumis en : RUSSE

DECLARATION DE LA DELEGATION SOVIETIQUE A LA SEANCE PLENIERE DE LA CONFERENCE AU SUJET DU RAPPORT DE LA COMMISSION PREPARATOIRE
(CP.-Aer-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, 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 sans presque 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 dans les Services Mobiles Aéronautiques sont examinées objectivement, la Conférence peut et doit arriver à des résultats donnant satisfaction à tous les pays intéressés.

Lorsque la Commission Préparatoire a examiné le document CP.-Aer 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 estimant qu'il serait plus logique de remettre l'examen détaillé du document CP.-Aer n°25 aux Comissions. 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 au Service Mobile Aéronautique - ne suffisent plus 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 ces bandes est nettement inférieure à celle des bandes allouées par l'ancien Règlement du Caire.

Tant qu'il ne sera possible de satisfaire entièrement à tous ces besoins, il serait équitable de les réduire tous dans la même proportion.

ARCHIVES U.I.T GEN

Toutefois, les recommandations de la Commission Préparatoire (CP-Aer Document n°25, §25, § 26, points 1(a) et (b) suggèrent un autre moyen d'aborder le problème:
Il s'agissait d'assurer en tout premier lieu les besoins des zones de passage" des principales routes aériennes mondiales et de la Zone tropicale, en répartissant les fréquences qui n'auront pas été attribuées ainsi entre les autres lignes aériennes. 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 du type d'émission de la largeur de bande. Dans les recommandations du document CP-Aer n°25, la détermination des fréquences est basée sur les émissions de classe A3 et la même largeur de voie que pour ces dernières est admise pour la télégraphie en vue de l'emploi ultérieur de systèmes de communications à grand rendement. Nous estimons qu'à présent 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 qui sont destinées à l'usage exclusif des émetteurs d'aéronefs travaillant en télégraphie,
b) les fréquences qui sont destinées aux stations au sol fonctionnant en télégraphie,
c) les fréquences qui sont 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 Aéronautique Mobile, la probabilité de brouillage sera considérablement inférieure dans la pratique à la probabilité théorique, qui 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 autre principe. Elles seraient distribuées en tenant compte de l'étendue de ces 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 avec lequel la Conférence se trouve actuellement confrontée.

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 prend comme base de calcul deux catégories d'émissions: la transmission téléphonique (A3) et la transmission télégraphique (A1) à réception auditive.

On pourvoiera aux besoins des communications téléphoniques (A3) entre avion et sol et vice-versa, avec les fréquences communes en même temps qu'à ceux des émissions en télégraphie A1 des avions et des stations au sol à l'aide de fréquences différentes, tout en prenant en considération la possibilité d'utiliser des fréquences communes; en ce cas les postes 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 régions et sous-régions en tenant compte du groupement des routes aériennes, des frontières naturelles des pays et des conditions de la propagation des ondes, dans le but d'utiliser au maximum les possibilités de répétition des fréquences.

L'étendue de ces régions et sous-régions doit varier selon les bandes de fréquences et les 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 destinée aux communications téléphoniques(A3) sur fréquences communes entre avion et sol et vice-versa.

b) Une sous-bande destinée aux émissions télégraphiques (A1) des postes d'aéronefs seulement.

c) Une sous-bande destinée aux émissions télégraphiques (A1) des stations au sol.

4. Dans chaque bande, l'espacement entre fréquences voisines sera déterminée en accord[illegible] avec les valeurs fixées par la Conférence d'Atlantic City pour les tolérances de fréquence et les largeurs de bande.

5. La réserve commune de fréquences, obtenue après que les dispositions des paragraphs 2,3 & 4 auront été appliquées, sera distribuée entre les pays et les régions 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 de paragraphes 1 et 3, à l'intérieur des limites de la région 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 des distances considérables l'un de l'autre.

8. Dans la répartition des fréquences des bandes réservées aux services "OR", on s'efforcera de satisfaire aux 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 distribuée entre les pays proportionnellement à l'étendue de leur territoire et en tenant compte de leurs particularités géographiques.

DELEGATION SOVIETIQUE

International Administrative
Aeronautical Radio Conference
G E N E V A, 1948

Conférence Internationale Administrative
des Radiocommunications Aéronautiques
G E N E V E, 1948

Conferencia Administrativa Internacional
de Radiocomunicaciones Aeronauticas
G I N E B R A, 1948

Aer-Document No 20-E
F
S

21 May 1948, 21 mai 1948, 21 de Mayo 1948

COMMITTEE 5
COMMISSION 5
COMISION 5

UNION OF SOUTH AFRICA

Ammendment to Annex 4 to PC-Aer Document No 19-E

1 - The domestic weekly mileage for the Union of South Africa is shown as 62,177.

2 - It is desired to bring this information up to date as at April 1948. The figure should now be 87,280 miles.

- - - - -

UNION DE L' AFRIQUE DU SUD

Amendement à l'Annexe 4 au Document CP-Aer No 19-F

1 - Les distances en milles parcourues hebdomadairement par des services intérieurs de l'Union de l'Afrique du Sud sont indiquées par 62,177.

2 - Cette indication doit être mise à jour à la date d'avril 1948 comme étant 87,280 milles.

- - - - -

UNION SUD-AFRICANA

Enmienda del Anexo 4 al Documento CP-Aer-19-S

1 - Las distancias en millas recorridas semanalmente por los servicios interiores de la Union Sudafricana han sido indicadas como 62.177.

2 - Como se desea poner al dia esta informacion, se consigna aqui la cifra correcta hasta el mes de Abril de 1948, que es de 87.280 millas.

- - - - -

ARCHIVES U.I.T. GEN.

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

Aer-Document No 21-F
21 mai 1948

Soumis en ; Anglais

Procès-verbal de la
deuxième séance plénière
19 mai 1948 à 14 h. 30.

PRESIDENT : M. A. Lebel (Etats-Unis d'Amérique)

Vice-président : M. A. Jarov (U.R.S.S.)

APPROBATION DU PROCES-VERBAL DE LA PREMIERE SEANCE.

L'examen du procès-verbal de la première séance plénière (Aer-document No 4) est renvoyé à une séance ultérieure, les traductions française et espagnole n'ayant pas encore été distribuées.

REPARTITION DES PARAGRAPHES DU RAPPORT FINAL DE LA COMMISSION PREPARATOIRE (CE-Aer-Document No 25).

M. SELIS (Pays-Bas), président de la Commission 4 annonce que cette Commission se propose d'examiner les paragraphes suivants du Rapport final : 10a, 10b, 11a, b, c, d, 12a, b, c, d, e, f, 33, 34, 35a, 43, 44, 45, 46 et 47. Il est recommandé que les paragraphes 51 et 52 soient examinés par la Commission 4 après leur étude par la Commission 7.

M. FRY (Royaume-Uni), président de la Commission 7, indique les paragraphes suivants que sa Commission étudiera : 7, 33, 34, 35a, 43, 44, 45, 46, 47, 51 et 52. Si la Commission 7 adopte les recommandations des paragraphes 43 à 52, il sera nécessaire que ceux-ci soient soumis à nouveau à la Commission 4.

Il est décidé que les présidents des Commissions 4 et 7 s'entendront pour coordonner leur travail.

L'assemblée décide ensuite que la Commission 5 étudiera les paragraphes 13, 14, 15 et 17 du Rapport final.

M. BETTS (Australie), président de la Commission 6 déclare que sa Commission a estimé que les paragraphes 3, 4, 6 et 7 sont de sa compétence. Il est d'avis que le paragraphe 15 devrait être considéré par la Commission 5, et que le paragraphe 16 devrait être confié à la Commission 6 ainsi que les paragraphes 18 à 26. La Commission 6 estime que les dispositions à prendre à l'égard des paragraphes 27 et 28 devraient être examinées par les présidents des Commissions 4 et 6 qui coordonneront le travail de leurs commissions. Si la Commission 4 adopte les recommandations des paragraphes 27 et 28, il sera alors nécessaire qu'elle considère les zones dans lesquelles des fréquences spéciales sont demandées.

La Commission 6 pense que les présidents des Commissions 4, 6 et 7 pourront s'entendre pour assurer une coordination convenable des travaux en ce qui concerne les paragraphes 29, 30 et 54, si les recommandations appropriées sont adoptées. Elle a relevé que le paragraphe 63 fait allusion à la nécessité d'étudier d'autres propositions et elle en appelle aux délégués pour qu'ils présentent leurs propositions aussitôt que possible.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Il est décidé que le paragraphe 16, ainsi que les paragraphes 18 à 26 seront étudiés par la Commission 6.

M. BETTS (Australie), se reportant à l'action qui pourrait être entreprise en ce qui concerne les paragraphes 27 et 28, dit qu'il s'est fait le porte-parole de sa commission. Personnellement, toutefois, il estime que si la Commission 4 adopte ces recommandations, celles-ci devraient être transmises à la Commission 6, qui pourra déterminer les "zones".

M. SELIS (Pays-Bas), se référant au paragraphe 27, remarque que la première phrase de ce paragraphe est contenue dans le paragraphe 11c, de sorte que cette partie du paragraphe 27 pourrait être examinée par la Commission 4 et la seconde partie du paragraphe, par la Commission 6, après que la première partie aura été traitée.

Il est admis que cette procédure sera adoptée.

Il est décidé que les présidents des Commissions 4, 6 et 7 se réuniront pour assurer la coordination des travaux relatifs aux paragraphes 29, 30 et 54 si les recommandations de ces paragraphes sont adoptées.

Attribution des propositions à chaque Commission

M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) suggère que les propositions nouvelles soumises au cours de la Conférence devraient être attribuées par la Commission de direction aux Commissions qui devront résoudre les sans les soumettre officiellement à l'assemblée plénière.

M. de CALAN (France) estime que les questions posées dans le paragraphe 70 ont un caractère d'urgence et que les Commissions 6 et 7 devraient coopérer en vue d'assurer leur étude.

M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) propose que d'une façon générale les présidents des différentes commissions soient autorisés à discuter entre eux les problèmes d'intérêt commun qui se présenteront.

Il est alors décidé qu'en principe, la Commission de direction attribuera aux commissions les sujets à traiter, mais que les présidents des Commissions seront autorisés à en discuter avant qu'ils soient transmis à la Commission de direction.

Il est également admis que la Commission 7 étudiera les paragraphes 31 à 54 ainsi que le paragraphe 70.

REUNIONS DES CHEFS DE DELEGATION :

Le PRESIDENT demande si la conférence est d'avis qu'il devrait être autorisé à convoquer des réunions de chefs de délégation. A son point de vue, la Commission de direction semble être à même d'exécuter la plupart du travail administratif de la Conférence. Cependant, il insiste pour que les délégations prennent une décision au sujet de l'opportunité de prévoir des réunions de chefs de délégations.

L'Assemblée est d'accord pour que le président convoque une séance des chefs de délégations chaque fois qu'il estimera que les questions à traiter justifient cette procédure.

SEANCES SIMULTANEES DES COMMISSIONS :

Plusieurs délégations étant dans l'impossibilité d'être représentées simultanément aux séances des Commissions 4 et 6, il est décidé que les Commissions 6 et 7 ne se réuniront pas aux mêmes heures que la Commission 4.

DECLARATION DE LA DELEGATION DE L'U.R.S.S. :

M. JAROV (U.R.S.S.) rappelle qu'au sein de la Commission de direction il a été clairement entendu que l'Assemblée plénière examinerait le rapport de la Commission préparatoire avant que les Commissions 4, 5, 6 et 7 commencent leurs travaux. Pourtant, on a discuté ici de la répartition des paragraphes du rapport aux différentes commissions, questions qui auraient pu être facilement résolues soit par la Commission de direction, soit par une discussion entre les présidents des Commissions.

Les recommandations de la Commission préparatoire prévoient l'assignation de fréquences pour un emploi simultané dans le plus grand nombre possible de parties du monde en laissant aux administrations intéressées le soin de répartir ces fréquences dans leur zone. Cette recommandation a été faite dans l'espoir que l'utilisation des hautes fréquences attribuées aux services aéronautiques par le Règlement des radiocommunications d'Atlantic City seraient complétées par l'emploi des très hautes fréquences (voir le paragraphe 25 du document CP-Aer No 25, p. 8).

Afin de rendre bien clair ce point de vue, la Délégation Soviétique présente la résolution suivante :

TACHE DE LA CONFERENCE ADMINISTRATIVE DE RADIOCOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES
Genève, 1948

CONSIDERANT :

1 - Que les besoins des services aéronautiques mobiles ne peuvent être satisfaits dans les limites des bandes h.f. prévues par la Conférence d'Atlantic City que si les possibilités de partage de ces bandes entre les différentes régions du monde sont entièrement exploitées.

2 - Divers systèmes de communication sont utilisés dans les différentes zones et dans les différents pays pour les services aéronautiques, la Conférence considère que sa tâche est la suivante :

a) Etablir une liste sommaire des besoins des services mobiles aéronautiques;

b) Diviser le monde en région, en tenant compte de la distribution des routes aériennes et des conditions de propagation des ondes afin d'obtenir l'emploi maximum du partage des fréquences;

c) Assigner les fréquences aux pays et aux régions en tenant compte du fait que les administrations elles-mêmes ou des conférences régionales pourront faire d'autres assignations de ces fréquences, dans les limites de ces régions ou de ces pays, si elles l'estiment nécessaire.

Le PRESIDENT constate qu'il n'apparaît pas une différence fondamentale entre cette résolution et la voie que la Conférence semble vouloir suivre. Cependant, la résolution de l' U.R.S.S. mérite d'être étudiée soigneusement et la Conférence pourra l'examiner dans sa prochaine séance plénière lorsqu'elle aura eu l'occasion de prendre connaissance du texte écrit.

M. JAROV (U.R.S.S.) ne s'oppose pas à ce que l'on adopte cette procédure.

La délégation soviétique désire toutefois présenter quelques remarques concrètes sur le Rapport final de la Commission préparatoire (Document CP-Aer-No 25) et tient à faire une déclaration d'ordre général étant donné que l'on a décidé lors de la première séance de la Commission de Direction que ce document devrait être considéré dans son ensemble avant d'être soumis aux commissions.

Après discussion, l'assemblée se déclare prête à écouter une déclaration de portée générale au sujet du Rapport final de la Commission préparatoire.

M. JAROV (U.R.S.S.) lit alors la déclaration annexée au présent rapport.

Le PRESIDENT pense qu'en raison des arguments présentés dans cette déclaration, il serait désirable de la publier sous forme d'un document distinct de la Conférence afin qu'elle puisse être examinée lors d'une prochaine séance.

Il est alors décidé qu'un texte écrit de la déclaration de l'U.R.S.S. sera soumis à l'examen des Commissions 4, 6 et 7.

HEURES DE REUNION DES COMMISSIONS :

L'assemblée décide que les séances du matin auront lieu de 10 h. à 12 h. 30.

La séance est levée à 16 h. 20.

Le rapporteur : Le président :

N. Langford A. Lebel

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

Aer-Document n°21-F

ANNEXE

DECLARATION DE LA DELEGATION SOVIETIQUE A LA SEANCE PLENIERE DE LA CONFERENCE AU SUJET DU RAPPORT DE LA COMMISSION PREPARATOIRE
(CP-Aer-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 , 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 sans presque 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 dans les Services Mobiles Aéronautiques sont examinées objectivement, la Conférence peut et doit arriver à des résultats donnant satisfaction à tous les pays intéressés.

Lorsque la Commission Préparatoire a examiné le document CP-Aer 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 estimant qu'il serait plus logique de remettre l'examen détaillé du document CP-Aer n°25 aux Comissions. 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 au Service Mobile Aéronautique - ne suffisent plus 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 ces bandes est nettement inférieure à celle des bandes allouées par l'ancien Règlement du Caire.

Tant qu'il ne sera possible de satisfaire entièrement à tous ces besoins, il serait équitable de les réduire tous dans la même proportion.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Toutefois, les recommandations de la Commission Préparatoire (CP-Aer Document n°25, §25, § 26, points 1(a) et (b) suggèrent un autre moyen d'aborder le problème:
Il s'agissait d'assurer en tout premier lieu les besoins des "zones de passage" des principales routes aériennes mondiales et de la Zone tropicale, en répartissant les fréquences qui n'auront pas été attribuées ainsi entre les autres lignes aériennes. 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 du type d'émission de la largeur de bande. Dans les recommandations du document CP-Aer n°25, la détermination des fréquences est basée sur les émissions de classe A3 et la même largeur de voie que pour ces dernières est admise pour la télégraphie en vue de l'emploi ultérieur de systèmes de communications à grand rendement. Nous estimons qu'à présent 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 qui sont destinées à l'usage exclusif des émetteurs d'aéronefs travaillant en télégraphie,
b) les fréquences qui sont destinées aux stations au sol fonctionnant en télégraphie,
c) les fréquences qui sont 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 Aéronautique Mobile, la probabilité de brouillage sera considérablement inférieure dans la pratique à la probabilité théorique, qui 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 autre principe. Elles seraient distribuées en tenant compte de l'étendue de ces 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 avec lequel la Conférence se trouve actuellement confrontée.

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 prend comme base de calcul deux catégories d'émissions : la transmission téléphonique (A3) et la transmission télégraphique (A1) à réception auditive.

On pourvoiera aux besions des communications téléphoniques (A3) entre avion et sol et vice-versa, avec les fréquences communes en même temps quà ceux des émissions en télégraphie A1 des avions et des stations au sol à l'aide de fréquences différentes, tout en prenant en considération la possibilité d'utiliser des fréquences communes; en ce cas les postes 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 régions et sous-régions en tenant compte du groupement des routes aériennes, des frontières naturelles des pays et des conditions de la propagation des ondes, dans le but d'utiliser au maximum les possibilités de répétition des fréquences.

L'étendue de ces régions et sous-régions doit varier selon les bandes de fréquences et les 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 destinée aux communications téléphoniques (A3) sur fréquences communes entre avion et sol et vice-versa.

b) une sous-bande destinée aux émissions télégraphiques(A1) des postes d'aéronefs seulement.

c) une sous-bande destinée aux émissions télégraphiques (A1) des stations au sol.

4. Dans chaque bande, l'espacement entre fréquences voisines sera déterminée en accord avec les valeurs fixées par la Conférence 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 régions 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 région 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 des distances considérables l'un de l'autre.

8. Dans la répartition des fréquences des bandes réservées aux services "OR", on s'efforcera de satisfaire aux 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 distribuée entre les pays proportionnellement à l'étendue de leur territoire et en tenant compte de leurs particularités géographiques.

DELEGATION SOVIETIQUE

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

Aér-Document n°22 - F
21 mai 1948
soumis en Anglais
Commission 7

Rapport
de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes OR
(Commission 7)

Deuxième séance
20 mai, 1948

Le Président, M. A. FRY (Royaume Uni) ouvre la séance à 14 h. 35.

Sont présents:

Argentine :	M. F. Olano
Australie :	M. J. D. Furze
Bulgarie :	M. Givko Krestev
Canada :	M. B. R. Rafuse
Chili :	M. A. Renato Gonzalez
Egypte :	M. J. Boctor
Etats-Unis d'Amérique	M. W. B. Krause
	M. J. D. Flashman
	M. C. W. Janes
France :	M. Ph. de Calan
Honduras :	M. Basilio de Telepnef
Indes Néerlandaises :	M. B. H. F. van Lent
Nouvelle-Zélande :	M. A. L. Partelow
Pays-Bas :	M. T. de Ruig
Portugal :	M. Souto Cruz
République Socialiste Soviétique de l'Ukraine:	M. P. Melnik
Suède :	M. T. Overgaard
Suisse :	M. C. Gillioz
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	M. N. Baikusov M. V. Beloousov

Il est décidé que les langues françaises et espagnoles seront utilisées au cours de cette séance et des interprètes appropriés sont en conséquence mandés.

Le PRESIDENT soulève la question de l'élection d'un Vice-Président, celle-ci n'ayant pas été examinée au cours de la première séance.

Le délégué de la Suède qui est désigné déclare qu'il ne peut accepter cette charge étant surchargé de travail. Le délégué de l'Australie, M. J. D. FURZE , est désigné et sa nomination unanimement approuvée par la Commission. L'examen du Document Aér-No 10 (Rapport de la 1ère séance de la Commission 7) est reporté à une séance ultérieure, quand les textes dans des langues autres que l'anglais auront été publiés.

Dernière date de soumission des Formules 2.

Le délégué des Etats-Unis présente une proposition à ce sujet ; celle-ci, appuyée par l'Argentine et l'Australie, est finalement adoptée sans opposition par la Commission. Le texte de cette proposition est le suivant :

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

"PROPOSITION CONCERNANT LA DERNIERE DATE DE PRESENTATION DES SUPPRESSIONS ET ADDITIONS A APPORTER AUX DEMANDES DES SERVICES AERONAUTIQUES MOBILES "OR"

1. Il est décidé que la dernière date de présentation des demandes, sur Formule 2, pour le Service Aéronautique Mobile "OR" requis par la Conférence des Radiocommunications d'Atlantic City, sera celle du 15 mai 1948.

2. Cette date (15 mai 1948) avait déjà été indiquée par la Conférence préparatoire Aéronautique comme date finale pour la remise des formules 2; le télégramme du 2 mai 1948 de la Commission préparatoire contient une remarque à ce sujet.

3. Il est reconnu que, dans certains cas, des retards dans la transmission du courrier postal ont pu empêcher certains pays de faire parvenir leurs demandes au Secrétariat pour le 15 mai 1948. Une solution équitable est envisagée par la Commission qui décide que les demandes non parvenues avant le 30 mai 1948 ne seront prises en considération qu'après celles parvenues avant ou à cette date."

Le PRESIDENT annonce que le représentant des Pays-Bas au Groupe de travail 1 de la Commission 7, M.T. de Ruig est empêché de poursuivre son travail. M. Souto Cruz (Portugal) est nommé à la place du délégué des Pays-Bas.

Le PRESIDENT ouvre la discussion concernant les propositions contenues dans le Document CP-Aér.No 25 de la Commission préparatoire ainsi que toutes autres propositions qui pourraient être présentées à ce sujet.

Concernant le paragraphe 31 du Document CP-Aér.No 25, le délégué de l'U.R.S.S. déclare que les demandes soviétiques ne seront peut-être pas assimilables à celles qui sont prévues par la formule 2.

Il est suggéré que la Commission 7 travaille directement sur la base des formules 2, ou sur celle de demandes analogues à celles des formules 2, demandes qui doivent contenir tous les renseignements requis. Cette proposition est adoptée.

Le délégué de l'U.R.S.S. déclare à nouveau que sa délégation a le profond désir de présenter des demandes aussi conformes que possible à la formule 2, mais il ne peut garantir que les formules 2 elles-mêmes seront utilisées à cet effet.

M. Melnik (Ukraine) signale que la formule 2 telle qu'elle a été rédigée à Atlantic City, ne permet pas de préparer et de présenter de façon précise les demandes des divers pays. Il appuie une proposition soviétique faite précédemment et qui est la suivante:
"On devrait utiliser comme base, pour l'assignation des fréquences, l'étendue des territoires en tenant compte des différentes demandes des diverses régions du monde."

Le PRESIDENT demande à la Commission de se prononcer par un vote afin de savoir si elle estime que les renseignements repris dans la formule 2 devront être utilisés comme base de détermination des besoins en fréquences des divers pays :

Pour : 14 voix
Contre : 1 voix
Abstentions : 2 voix

Par conséquent, il est décidé que la formule 2 servira de base à la détermination des demandes.

La proposition contenue au paragraphe 32 du document CP-Aér.n°25 et relative à la question de savoir dans quelle mesure, le cas échéant, les méthodes de l'IBM pourraient être adoptées pour la compilation des demandes contenues dans les formules 2, fait ensuite l'objet d'une longue discussion. Le délégué de la France propose que la Commission diffère l'étude de cette question sur laquelle elle pourra revenir en temps utile, après une étude plus approfondie des formules 2.
Cette proposition est finalement adoptée.

Le PRESIDENT déclare que l'examen des paragraphes 33, 34 et 35 a) doit être différé, en attendant les décisions de la Commission 4 à ce sujet.
Les paragraphes 35 b) et 37 a) font ensemble l'objet d'une discussion.
De nombreuses propositions sont présentées, sans arriver à une conclusion définitive.

Il est évident que divers aspects techniques entrent en jeu.
Par exemple le passage d'une émission à bande large à une émission à bande étroite, aurait comme conséquence, que la capacité d'une bande ne serait pas entièrement utilisée, et, inversement, le passage d'une émission à bande étroite à une émission à bande large, entraînerait des brouillages.

En dernier ressort, il est décidé que l'examen de cette question sera reporté à la prochaine séance.
Le délégué de la France propose que les Commissions 6 et 7 se réunissent afin de décider des mesures à envisager en ce qui concerne la disposition des bandes :

315 - 325 kc/s
et
325 - 340 kc/s

La discussion de ce point est renvoyée à la prochaine séance.

Le PRESIDENT lève la séance à 17 h.05 et déclare que le paragraphe 35 b) du document CP-Aér.n°25 et la proposition du délégué français figureront au premier et au deuxième point de l'ordre du jour de la prochaine séance.

Le Rapporteur :
M. J. D. Flashman

Le Président :
M. A. Fry

(1 - 21 - 5)

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

Aér-Document n° 23 - F
21 mai 1948
Soumis en : Anglais
Commission 5

Rapport
de la Commission des Statistiques du trafic aérien
(Commission 5)
3e séance
21 mai 1948 à 10 h. du matin

1. Etaient représentés les délégations et organisations indiquées ci-dessous:

Argentine	Maroc et Tunisie
Bulgarie	Royaume-Uni
Chili	République Socialiste Soviétique de l'Ukraine
Etats-Unis	U. R. S. S.
France	I. A. T. A.
Indes Néerlandaises	

2. Le procès-verbal de la deuxième séance (Aér-Document n°15-F) est approuvé avec les corrections suivantes:
Paragraphe 11, ligne 2, insérer le mot "mondiales" entre " aériennes et principales."
Paragraphe 11, ligne 3, supprimer la phrase : " Il propose d'insérer. . . . les plus importantes, " et lire comme suit :
" Il propose que le paragraphe 15 soit remanié pour qu'il soit " clair que ce paragraphe ne s'appliquera qu'aux routes aériennes mondiales les plus importantes."

3. Le Président annonce que M. Beaufol (France) s'est proposé pour faire partie du Groupe de travail formé à la deuxième séance . Il est décidé que les délégations seront invitées à adresser au Secrétariat leurs amendements aux Tableaux de renseignements de vol, pas plus tard que lundi 31 mai. Ces documents devront être marqués au nom de la délégation intéressée et porter la mention " Groupe de travail, commission 5 " .

5. Pour l'orientation du Groupe de travail, il est décidé que la carte murale de la salle II sera corrigée et publiée ensuite aussitôt que possible dans sa forme rectifiée comme Annexe 5 au Document CE-Aer n°19.

6. Au sujet du tableau I, la Commission examine s'il y a lieu, pour l'usage du Comité 6, de présenter les données relatives aux services internationaux, régionaux, indépendamment de celles qui se rapportent aux services des principales routes aériennes mondiales. Le Président consultera le Président de la Commission 6 à ce sujet.

7. En ce qui concerne les chiffres relatifs aux vols non-prévus qui doivent figurer dans la colonne 6 du tableau I et dans la nouvelle colonne 4 du tableau II, il est précisé qu'il s'agit des seules opérations utilisant des fréquences "R".

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

8. La Commission décide que le Groupe de travail soumettra au Président les points épineux qui pourraient apparaître au cours de ses travaux, de manière qu'il puisse, au cas où des questions de principe seraient en jeu, décider s'il convient de réunir la Commission au complet.

9. La note ci-jointe résume les réponses que devront fournir les délégations.

Le Rapporteur:
F.A. Trail

Le Président:
W.A. Duncan

NOTE

Rectification des Tableaux de renseignements de vol
(annexe 4 au Document CP-Aér n°19-F)

1. Les délégations sont invitées à revoir les informations relatives à leurs pays respectifs portées au tableau I de l'annexe mentionnée ci-dessus et d'y comprendre tous les services en exploitation à la date du 1er juin 1948.

Les opérations non-prévues utilisant les fréquences "R" doivent être indiquées dans la colonne 6 de ce tableau.

2. Le tableau II devra être revu également et une colonne supplémentaire (4) devra y être ajoutée, indiquant, dans la mesure du possible, les estimations des distances pour les vols non-prévus utilisant les fréquences "R".

3. Les tableaux rectifiés devront être remis au Secrétariat (bureau attenant à la salle I) le plus tôt possible et au plus tard le 31 mai à 10 heures. Ils seront adressés au "Groupe de travail, Commission 5 ", et porteront le nom de la délégation qui les présente.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Document No 24-F
21 mai, 1948

Soumis en : Anglais

Commission 4

Rapport

de la Commission des principes techniques et d'exploitation
(Commission 4)
Troisième séance
21 mai, 1948

La séance est ouverte à 10 heures. Sont représentées les délégations et organisations suivantes :

Argentine	Italie
Australie	Indes Néerlandaises
Biélorussie	Maroc et Tunisie
Canada	Nouvelle-Zélande
Chili	Pays-Bas
Chine	Royaume-Uni
Cuba	Suisse
Danemark	Tchécoslovaquie
Egypte	U.R.S.S.
Etats-Unis d'Amérique	Union de l'Afrique du Sud
France	Yougoslavie
France d'Outre-mer	I.A.T.A.
Irlande	O.A.C.I.

L'examen du rapport de la deuxième séance est renvoyé à une prochaine séance, son texte n'ayant pas encore été distribué dans les versions française et espagnole. Toutefois, il est décidé d'étudier le paragraphe 6 du texte anglais, qui contient un projet de proposition pour les espacements des voies.

Cette question est longuement discutée. Le délégué de la Biélorussie ne peut accepter les espacements de fréquence recommandés par la Commission préparatoire et présente les propositions précises ci-dessous pour les espacements des voies dans les bandes hautes fréquences des services mobiles aéronautiques :

Classe d'émissions A1		Classe d'émissions A3	
Ordre de grandeur des fréquences Mc/s	Espacement des voies kc/s	Ordre de grandeur des fréquences Mc/s	Espacement des voies kc/s
Inférieures à 6	A fixer ultérieurement	Inférieures à 6	A fixer ultérieurement
6	6	6	10
8	8	8	12
10 et au-dessus	10	10 et au-dessus	15

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Après une nouvelle discussion de la proposition biélorusse et de la proposition formulée au paragraphe 6 du Document Aér No 16-F, il est décidé de créer un groupe de travail qui sera le "Groupe de travail 4A" avec la mission suivante :

Recommander des séparations de voies dans les bandes mobiles aéronautiques pour les systèmes de communication à grand volume de trafic.

Les délégations et organisations ci-dessous ont exprimé le désir de participer aux travaux de ce groupe :

Argentine
Biélorussie
Etats-Unis
France
Indes Néerlandaises
Royaume-Uni
Union de l'Afrique du Sud
Yougoslavie
I.A.T.A.
I.F.R.B.
O.A.C.I.

Le Président annonce que la prochaine séance de la Commission aura lieu lundi 24 mai à 10 h ou à une autre date, qui sera annoncée ultérieurement, lorsque le rapport du Groupe de travail 4A pourra être examiné.

Le Rapporteur : Le Président :

H. A. Rowland O. J. Sellis

International Administrative
Aeronautical Radio Conference
Geneva, 1948

Aer. Document No 25-E
25-F
25-S

Conférence Administrative internationale
des Radiocommunications aéronautiques
Genève, 1948

Conferencia Administrativa Internacional
de Radiocomunicaciones Aeronáuticas
Ginebra, 1948

Schedule of Meetings

Monday, May 24, 1948		Room
10 a.m.	Committee 4	I
	Working Group 5A	II
2:30 p.m.	Committee 6	I
	Committee 7	II
Tuesday, May 25, 1948		
10 a.m.	Committee 4	I
	Working Group 5A	II
2:30 p.m.	Committee 6	I
	Committee 7	II
5 p.m.	Committee 1	I

- - - - -

Horaire des Séances

Lundi, 24 mai, 1948		Salle
10 h.	Commission 4	I
	Groupe de travail 5A	II
14 h. 30	Commission 6	I
	Commission 7	II
Mardi, 25 mai, 1948		
10 h.	Commission 4	I
	Groupe de travail 5A	II
14 h. 30	Commission 6	I
	Commission 7	II
17 h.	Commission 1	I

- - - - -

Programa de Sesiones

Lunes, 24 de Mayo de 1948		Sala
10 h.	Comisión 4	I
	Grupo de trabajo 5A	II
14 h. 30	Comisión 6	I
	Comisión 7	II
Martes, 25 de Mayo de 1948		
10 h.	Comisión 4	I
	Grupo de trabajo 5A	II
14 h. 30	Comisión 6	I
	Comisión 7	II
17 h.	Comisión 1	I

- - - - -

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aer-Document No 26-F
24 mai, 1948

Soumis en : Français

Commission 1

Rapport

de la

Commission de Direction

(Commission 1)
Troisième Séance
21 mai, 1948

Président : M. A. Lebel, président de la Conférence.

Etaient présents : MM. Souto Cruz (remplaçant M. Veres, président de la Commission 2), Falgarone (Commission 3), Selis (Commission 4), Duncan (Commission 5), Betts (Commission 6) et Fry (Commission 7).

Assistaient également à la séance Mlle. Trail et MM. Actor, Chef.

Le Président propose d'examiner les deux points suivants :

1° - Horaire des séances.

2° - Dates limites pour les travaux de la Conférence.

RECOMMANDATION CONCERNANT L'EXAMEN DES BANDES D'ONDES MOYENNES :

M. Fry fait connaître qu'au cours des délibérations de la Commission 7, le délégué de la France a proposé que la présente conférence recommande aux délégués des administrations aéronautiques qui assisteront à la conférence de Copenhague, de préparer un plan d'assignation des fréquences de l'aéronautique dans les bandes de 315-325 kc/s et de 325-405 kc/s. Il demande à la Commission de direction si elle estime que ce point devrait être examiné dans une séance commune des Commissions 6 et 7.

Cette proposition donne lieu à une assez longue discussion au cours de laquelle M. Acton fait remarquer que si la conférence fait une recommandation à ce sujet, il conviendrait de considérer toutes les régions dans le plan prévu de distribution des fréquences d'Atlantic City et non pas seulement la région 2. D'autre part, il est admis que cette question devrait être discutée en Assemblée plénière.

Finalement, il est décidé 1° que cette question ne sera pas discutée par les Commissions 5 et 6 réunies; 2° que M. Acton et le délégué de la France établiront un projet de résolution qui intéressera toutes les régions. Ce projet sera présenté à l'Assemblée plénière qui éventuellement établira une résolution qu'elle transmettra à l'I.F.R.B. celui-ci prendra alors les mesures nécessaires.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

HORAIRE DES SEANCES :

La Commission fixe ensuite l'horaire des séances jusqu'au mardi 26 mai. (voir le document Aér-No

RAPPORT FINAL DE LA CONFERENCE :

M. le Président suggère que l'on établira dès maintenant un canevas du rapport final de la conférence.

M. Falgarone accepte cette proposition et pense présenter un canevas au cours de la prochaine semaine. De prime abord il estime que ce rapport comportera trois subdivisions principales :

A.- Les principes de base.

B.- Le plan de répartition des fréquences.

C.- Les recommandations éventuelles.

DATES LIMITES POUR LES TRAVAUX DE LA CONFERENCE :

Le Président demande aux présidents des commissions s'ils peuvent lui indiquer la date à laquelle ils prévoient que leur commission aura terminé ses travaux.

Après discussion, les dates suivantes sont proposées par MM. Selis et Duncan:

Commission 4 : 28 mai

Commission 5 : 31 mai comme date limite pour la remise des renseignements :

4 juin pour l'établissement du rapport de la commission et de la carte.

REUNION DE LA COMMISSION D'EXAMEN DES POUVOIRS

M. Falgarone attire l'attention de la Commission sur la disposition du Règlement intérieur prévoyant que la commission d'examen des pouvoirs doit déposer son rapport au cours de la première semaine de la Conférence.

Il est décidé qu'en l'absence de M. VERES qui ne sera de retour que le 1er juin, M. Souto Cruz convoquera immédiatement la Commission 2 pour déposer un rapport dans les plus brefs délais.

Le Rapporteur : Le Président :

G. Corbaz A. Lebel

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

Aér-Document n° 27 - F
24 mai, 1948
Soumis en anglais
Commission 7

Rapport
de
la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes OR

(Commission 7)
3e séance
21 mai, 1948

Le PRESIDENT, Monsieur A. Fry (Royaume-Uni) ouvre la séance à 14 heures.

Sont présents :

Argentine	M. F. Olano
Australie	M. J. D. Furze
Bulgarie	M. Givko Krestev
Canada	M. B. R. Rafuse
Chine	M. N. N. Chen
Egypte	M. J. Boctor
Etats-Unis d'Amérique	M. J. D. Flashman
	M. W. B. Krause
	M. C. W. Janes
France	M. Ph. de Calan
Honduras	M. Basilio de Telepnef
Indes néerlandaises	M. B. H. F. van Lent
Italie	M. A. C. de Vincenti
Nouvelle-Zélande	M. A. L. Partelow
Pays-Bas	M. T. de Ruig
Portugal	M. Souto Cruz
	M. Viriato Tavares
Suède	M. T. Overgaard
Suisse	M. C. Gillioz
R.S.S. d'Ukraine	M. P. Melnik
U.R.S.S.	M. N. Baikousov

Le PRESIDENT soumet à l'examen de la Commission le paragraphe 35 a) du document CP-Aér n° 25 dont on n'avait pas achevé la discussion lors de la précédente séance.

A ce sujet, le délégué de l'Australie présente la proposition suivante :

"qu'autant que possible les assignations prévues pour des émissions ayant la même largeur de bande soient rassemblées sur des voies contigües, à condition que cela n'exclue pas une modification de la largeur de bande occupée par une émission sur une fréquence quelconque et que cette modification ne cause pas de brouillage nuisible aux voies adjacentes."

En dépit de quelques légères modifications proposées par les délégués de l'Egypte et de la France, le délégué soviétique estime nécessaire d'apporter un changement important au libellé du paragraphe dont il s'agit. Ceci dit, il soumet une proposition qui est longuement discutée et à laquelle un léger amendement est apporté par le délégué du Royaume-Uni.

Le texte de la proposition de l'U.R.S.S., ainsi amendée, est la suivante:

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

"Qu'autant que possible, les assignations de fréquences aux stations utilisant le même type d'émission devront être faites sur des voies contigües, de même que le passage d'un type d'émission à un autre sera admis dans les cas où la bande occupée par ce nouveau type d'émission est sensiblement la même et ce, d'une part pour éviter de brouiller les stations fonctionnant sur des voies adjacentes et, d'autre part, en vue d'utiliser entièrement le spectre des fréquences".

Le délégué de l'Australie retire alors sa proposition antérieure et appuie la proposition soviétique énoncée ci-dessus, avec l'amendement apporté par le délégué du Royaume-Uni.

La proposition de l'U.R.S.S. ainsi modifiée est adoptée à l'unanimité par la Commission.

La Commission procède ensuite à la discussion du second point de l'ordre du jour, à savoir, la proposition française formulée au cours de la précédente séance et s'énonçant comme suit:

" La Délégation française propose qu'une séance commune des Commissions 6 et 7 soit convoquée dans le but de discuter le problème des bandes partagées 315-325 kc/s et 325-405 kc/s dans la mesure où la zone 1 y est intéressée". La Délégation française déclare que cette proposition a été présentée pour que des recommandations concrètes puissent être formulées avant la prochaine Conférence de Copenhague. Cette Conférence devant s'occuper de la question de ces bandes partagées, elle pourra avantageusement procéder à l'attribution des fréquences dans ces bandes.-

Le PRESIDENT pense que la discussion relative à ces bandes peut aussi intéresser d'autres zones, mais probablement à un degré moindre que la zone 1.

Après une longue discussion sur les limites de la compétence de la Conférence administrative internationale des Radiocommunications aéronautiques en ce qui concerne cette question, les délégués du Canada et de la Bulgarie appuient la proposition française.

En l'absence d'avis contraire, cette proposition est adoptée à l'unanimité par la Commission.

Le PRESIDENT fait savoir qu'il s'entendra avec la Commission de direction pour convoquer, en temps et lieu, les Commissions 6 et 7 en réunion commune. Après quoi, il soumet à l'examen de la Commission le document Aer.n°19 présenté par la Délégation de l'U.R.S.S.

Par suite du fait que le document Aer-n°19 n'a pas pu être distribué en langues espagnole et française, il est convenu qu'une discussion approfondie à ce sujet sera reportée à la prochaine séance.

Le PRESIDENT présente ensuite à la Commission, pour qu'ils fassent l'objet d'un examen commun, les paragraphes 35 c) et 37 concernant les assignations de fréquences dans les voies adjacentes à chaque pays en particulier.

En général, les points de vue exprimés dans le cours de la discussion qui suit, font ressortir qu'il n'est pas souhaitable qu'un petit pays se voie assigner des voies contigües, mais que l'on pourra arriver plus rapidement à résoudre la question des brouillages si les voies qui les provoquent sont sous le contrôle de la même administration.

Le délégué du Canada résumant les divergences d'opinion, fait observer que l'emploi des mots "si possible" devrait faire face à toute éventualité. Une nouvelle rédaction du paragraphe incriminé est, cependant, d'une manière générale, jugée nécessaire, afin de pallier les difficultés évoquées par la Commission.

Le délégué de l'U.R.S.S. propose une nouvelle rédaction du paragraphe 35 c), qui elle-même est l'objet de modifications successives à la demande des délégués de l'Australie et de la France.

Le texte définitif de ce paragraphe est proposé comme suit:

"Quand un pays le désire et que les considérations géographiques le permettent, les assignations de fréquences à ce pays seront alors, autant que possible, faites sur des voies contigües. "

En l'absence de tout avis contraire, le PRESIDENT considère alors que cette proposition est adoptée à l'unanimité.

Le PRESIDENT se référant aux paragraphes 48,49,50 et 51, fait observer qu'il ne faudrait pas tenir compte en tant qu'objet de discussion des "83 fréquences " mentionnées, parce que ce chiffre à été calculé sur la base d'une proposition de séparations de voies qui n'a pas encore été acceptée.

Le délégué de l'U.R.S.S. déclare qu'il n'est pas indiqué de discuter ces paragraphes avant l'examen des propositions soviétiques consignées dans le document n°19, d'autant plus que si celles-ci étaient adoptées, le point de vue de la Commission, en ce qui concerne les dits paragraphes pourrait s'en trouver considérablement modifié.

Le PRESIDENT décide alors de différer l'examen de ce point de l'ordre du jour, de façon que la Commission puisse étudier le document présenté par la Délégation soviétique.

La séance est levée à 16 heures 50.

Le rapporteur :
M. J. D. Flashman.

Le Président :
M. A. Fry

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

Aér-Document n° 28 - F
24 mai 1948
soumis en anglais.

C H I N E

Modifications proposées en ce qui concerne le plan de répartition des zones des routes aériennes mondiales principales présenté par 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 routes aériennes mondiales importantes, et, d'une façon générale, accepte les démarcations des zones proposées telles qu'elles sont indiquées sur la carte jointe à l'Annexe 7 du Document CP-Aér.n°19.

La carte indique que trois zones comprenant des routes aériennes mondiales importantes ont leur intersection à Shanghaï. Si le 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, ce qui 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 devraient supporter la grosse part des responsabilités de l'exploitation du réseau terrestre de télécommunications aéronautiques. La Délégation chinoise craint que le développement futur de l'aviation civile internationale en Extrême-Orient ne soit entravé, si l'entière responsabilité de cette exploitation devait retomber 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 actuellement à même d'améliorer et d'étendre leurs services, ce qui leur permettra de répondre aux demandes qui deviendront vraisemblablement plus nombreuses.

Pour ces raisons, la Délégation chinoise, après un examen approfondi, suggère que de légères modifications soient apportées à la démarcation des zones indiquées sur la carte de l'OACI. Les principes de base suivants ont été respectés:

1. L'ensemble du réseau des routes aériennes ne sera pas modifié.
2. Les aéronefs opérant dans diverses zones comprenant les routes aériennes mondiales importantes devront avoir à leur disposition un nombre minimum de fréquences.
3. En ce qui concerne les familles de fréquence, l'économie sera observée.

Les modifications suggérées apparaissent sur la carte annexée. La nouvelle zone comprenant le sud-est de l'Asie est presque semblable à la division des zones proposées par l'IATA. Notre expérience pratique nous permet d'estimer que les meilleurs résultats seraient atteints si à chacune des stations de Tokio, Shanghaï, Hongkong, Manille, Saïgon, Bangkok(et/ou Rangoon) étaient assignées l'une des trois familles de fréquences allouées à la zone du sud-est de l'Asie.

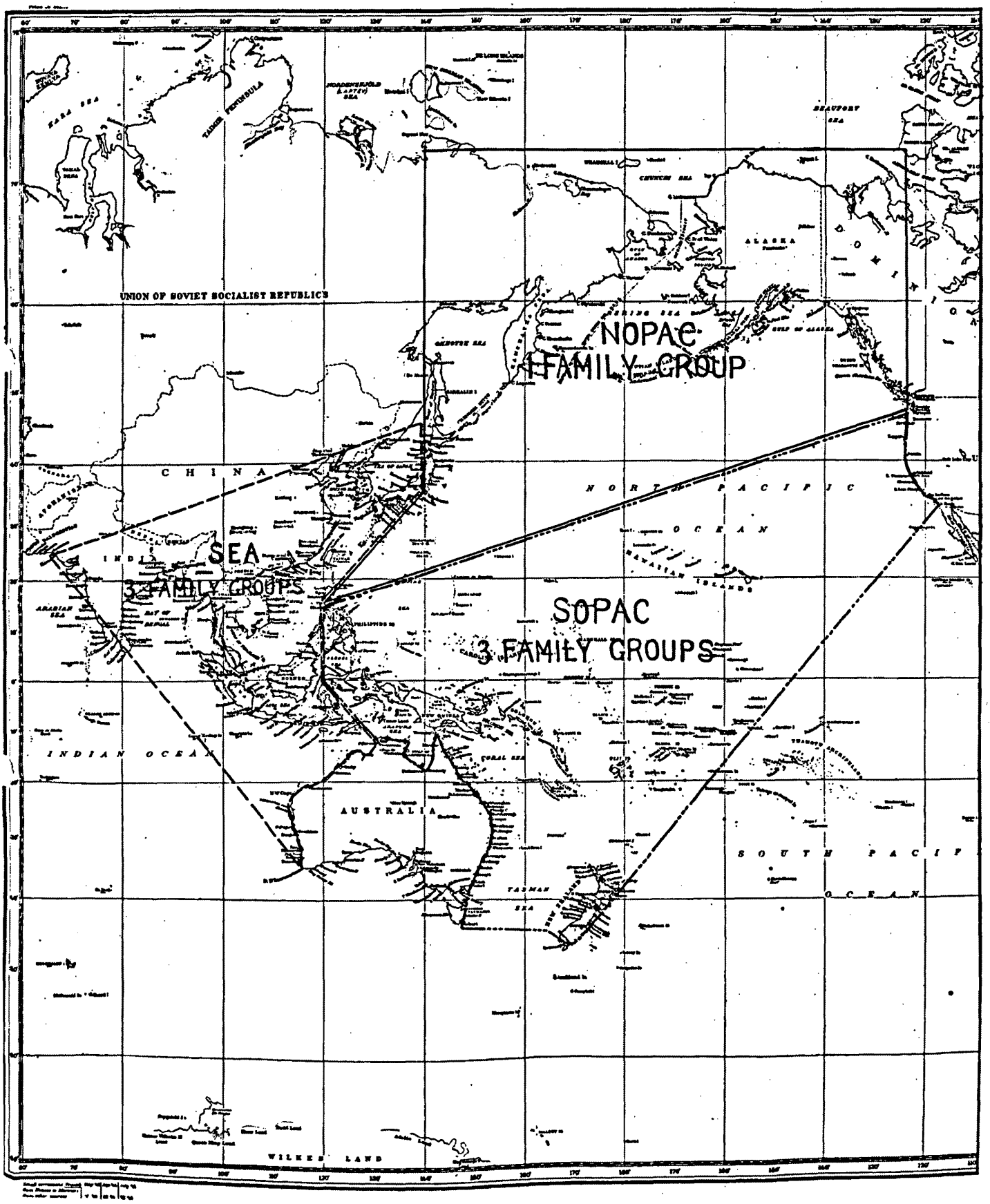
LA DELEGATION CHINOISE
NAI-NING CHEN

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Annex to Aer-Document No 28 - E

Annexe au Aér-Document No 28 - F

Anexo al documento Aer No 28 - S


UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS
NOPAC
1 FAMILY GROUP
SEA
3 FAMILY GROUPS
SOPAC
3 FAMILY GROUPS
CHINA
NORTH PACIFIC OCEAN
INDIAN OCEAN
AUSTRALIA
SOUTH PACIFIC OCEAN
ALASKA
WILKES LAND

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aer-Document No 29-F
24 Mai, 1948

Soumis en : Anglais

COURBES DONNANT LES PORTEES MINIMUM ET MAXIMUM DES COMMUNICATIONS RADIOTELEPHONIQUES DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE

- - - - - - -

Les trente trois graphiques ci-joints donnent les portées minimum et maximum des émissions comprises dans les bandes de fréquences du service mobile aéronautique, dans le cas d'une activité solaire nulle (courbes en trait plein) comme dans le cas d'un nombre de taches solaires égal à 125 (courbes en tirets). Un jeu de graphiques a été établi pour chacune des trois zones W, I & E. Chacun de ces trois jeux comprend onze graphiques correspondant à une latitude choisie tous les dix degrés, depuis 40° S jusqu'a 60° N. Chaque graphique contient un jeu de courbes de portées, établies pour l'heure de midi en été, et pour le point milieu du trajet de transmission.

Ces courbes, tracées en partant de celles des figures 2 à 15 du document PC-Aer No.5, indiquent la distance d'utilisation d'une fréquence donnée. Par exemple, la fig. 1, qui correspond à la latitude 0° dans la zone W, indique que la portée utile de la fréquence 9 Mc/s est d'environ 650 km (minimum) - 1350 km (maximum), si le nombre de taches solaires est égal à zéro, et d'environ 0 km (minimum) - 950 km (maximum) lorsque le nombre de taches solaires est égal à 125.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

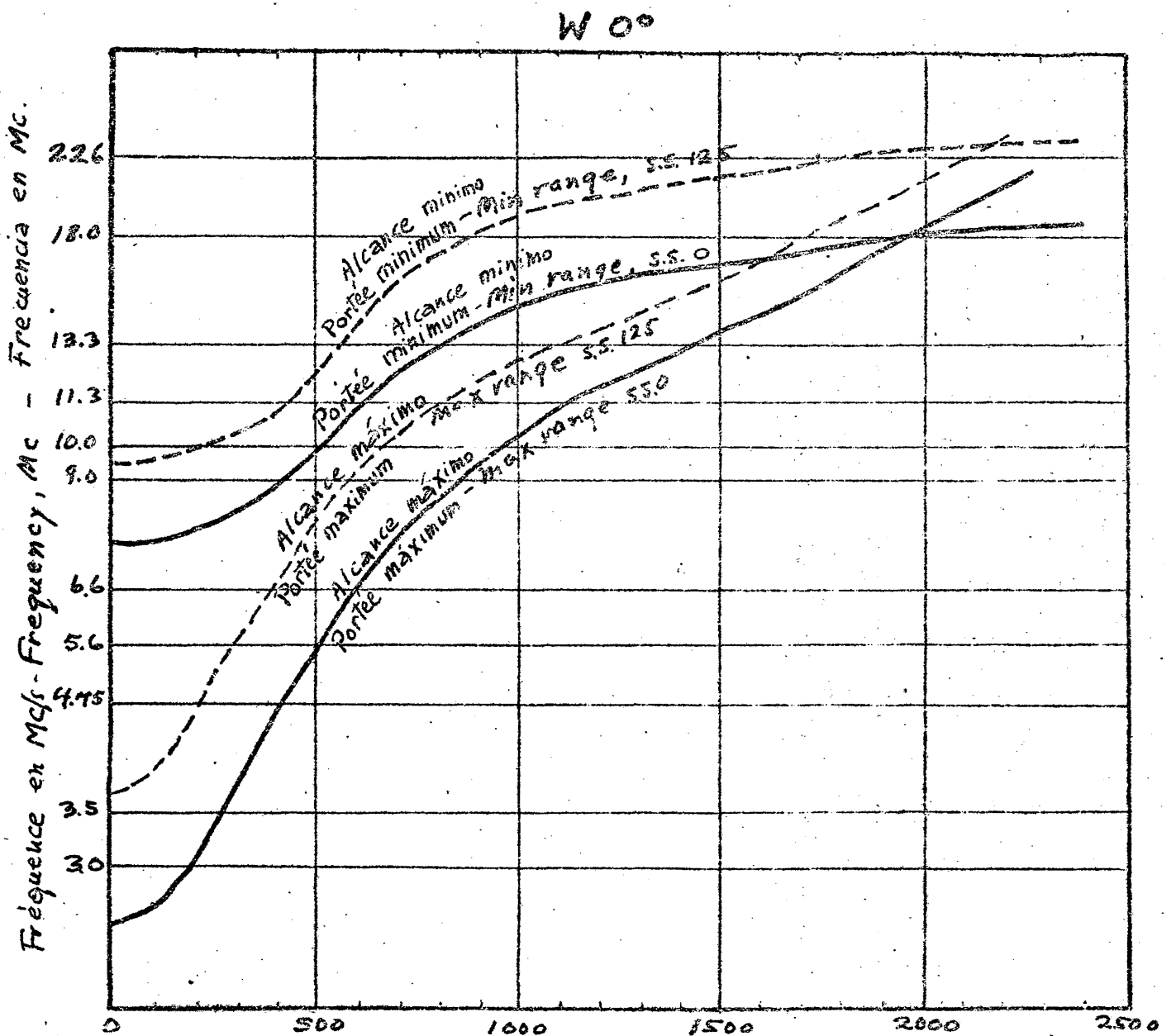

W 0°
Frequence en Mc/s - Frequency, Mc - Frecuencia en Mc.
22.6
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Alcance mínimo
Portée minimum - Min range, S.S. 12.5
Alcance mínimo
Portée minimum - Min range, S.S. 0
Alcance máximo
Portée maximum - Max range S.S. 12.5
Alcance máximo
Portée maximum - Max range S.S. 0
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles - Distance en milles
Distancia en millas

Fig. 1

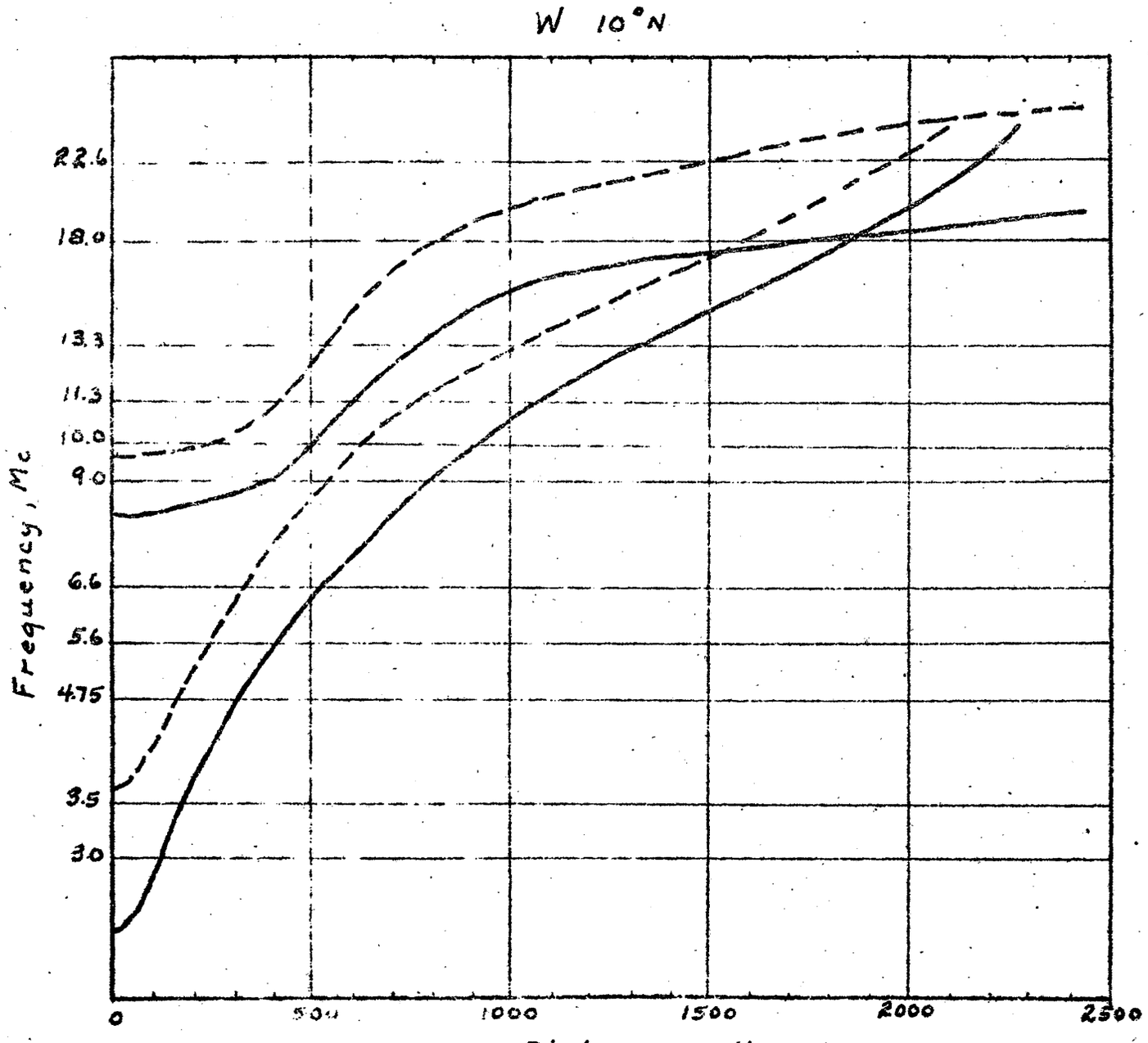

W 10°N
22.6
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig. 2

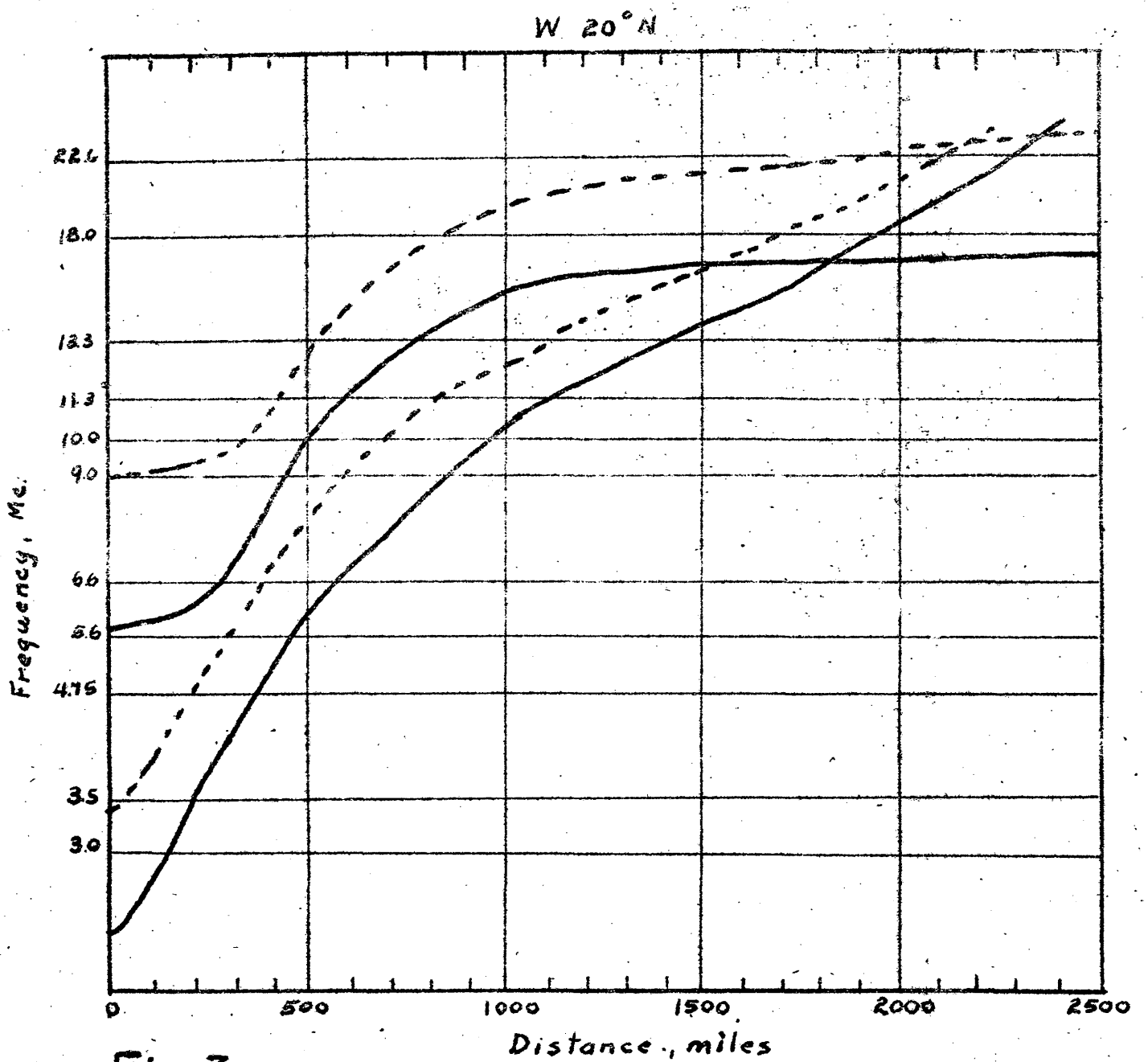

W 20° N
22.6
18.0
12.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc.
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig. 3

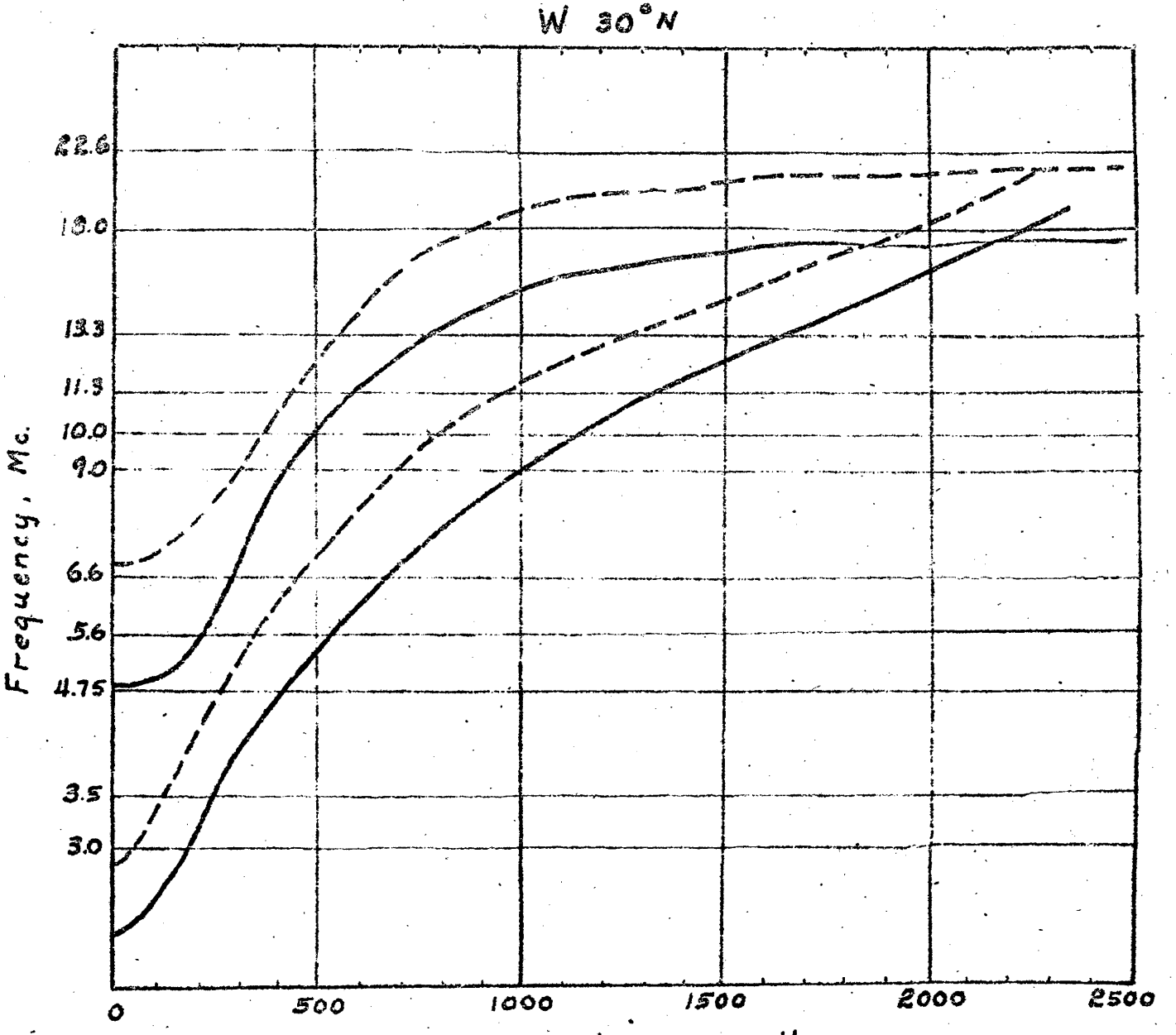

W 30° N
22.6
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc.
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig. 4

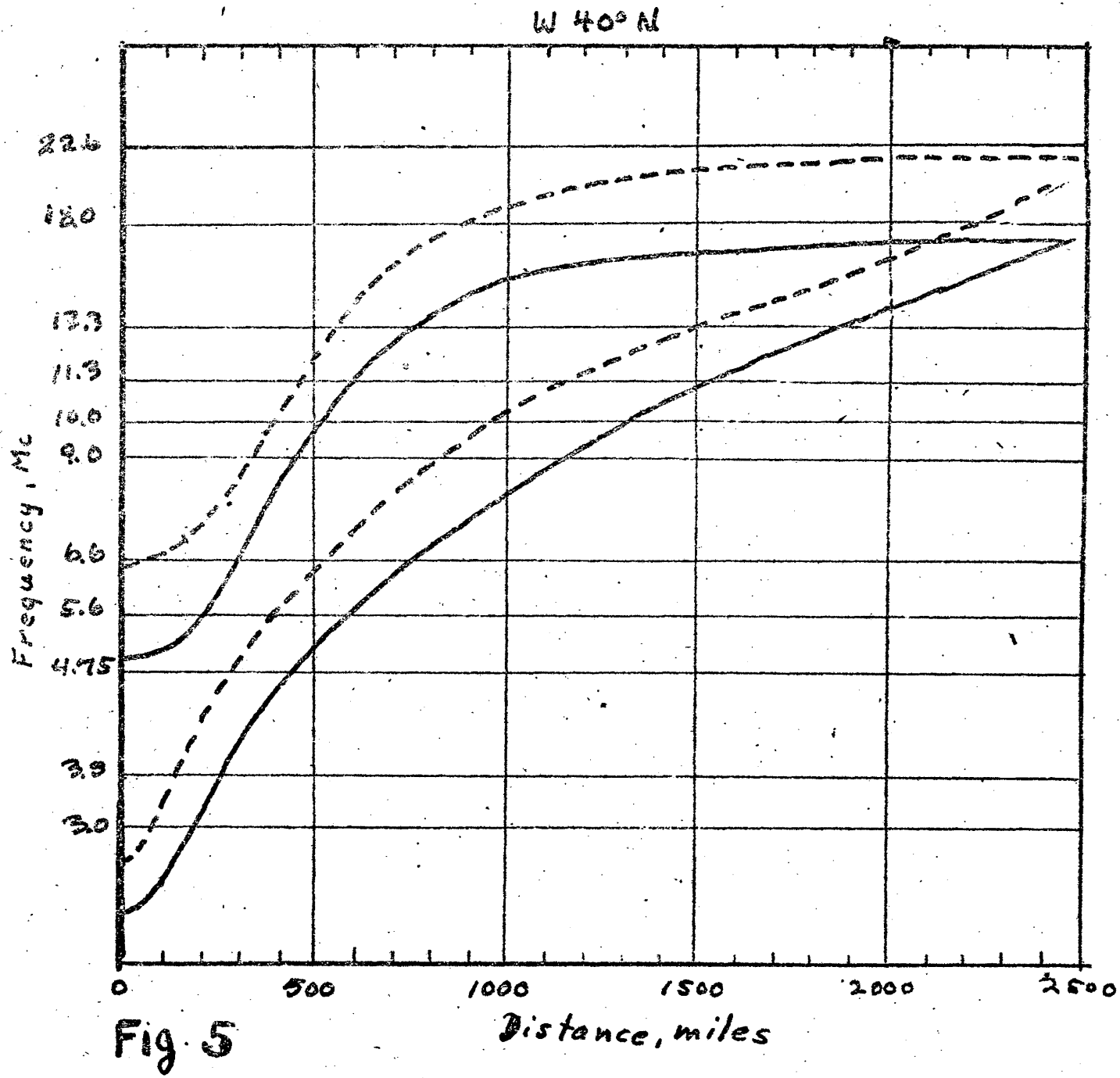

W 40° N
22.6
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.9
3.0
Frequency, Mc
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig. 5

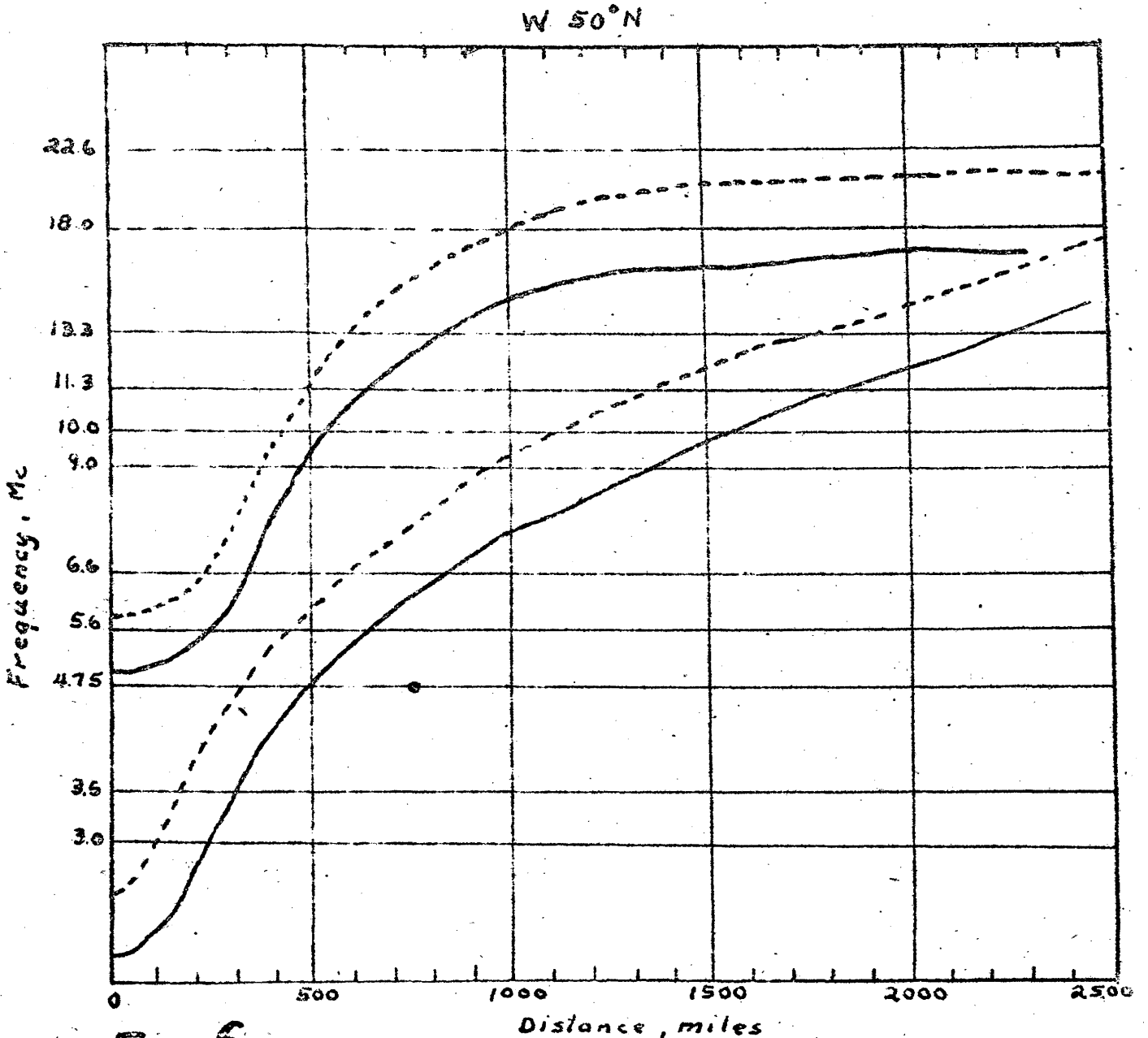

W 50°N
22.6
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig. 6

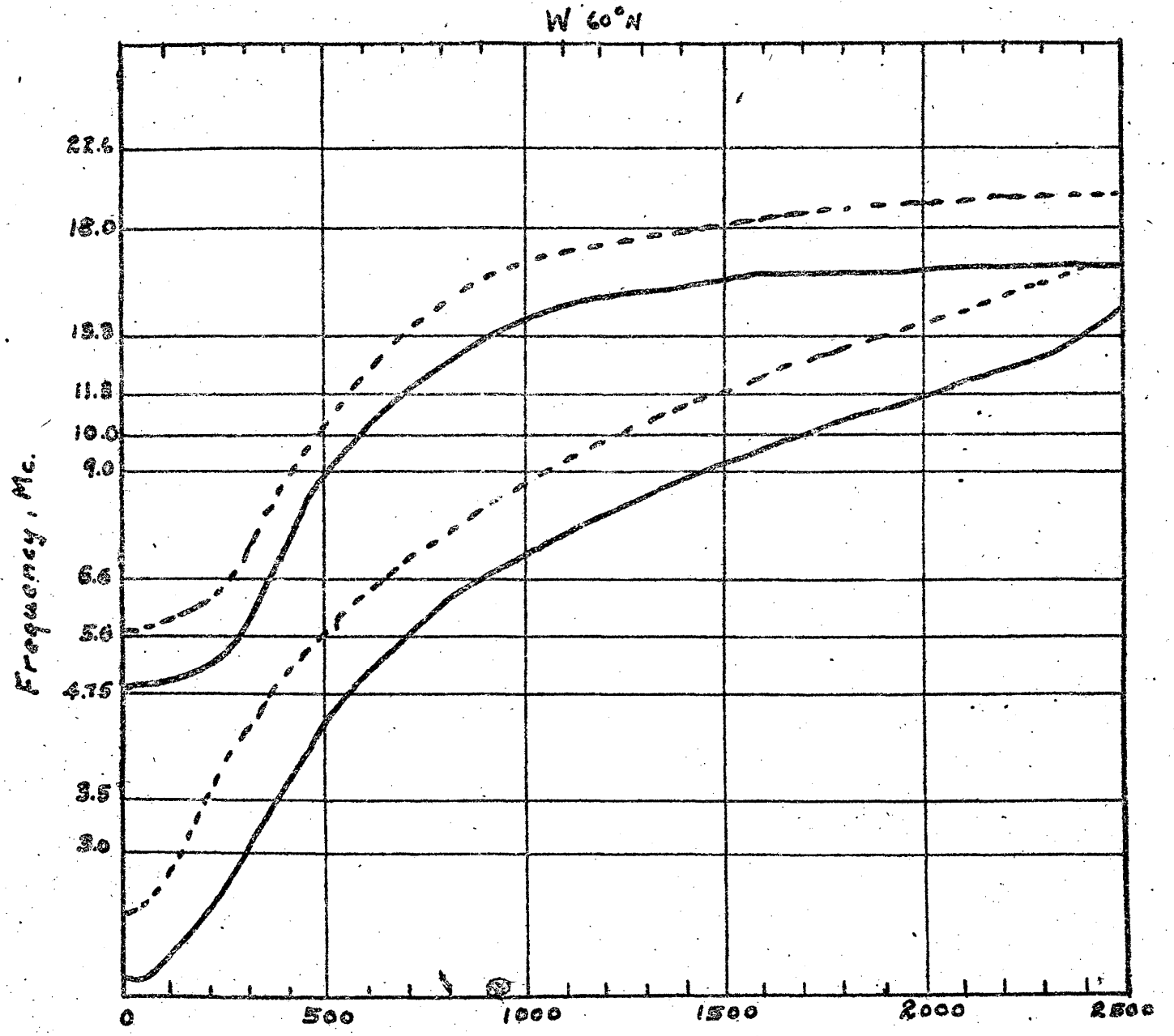

W 60°N
22.6
18.0
15.3
11.8
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc.
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig. 7

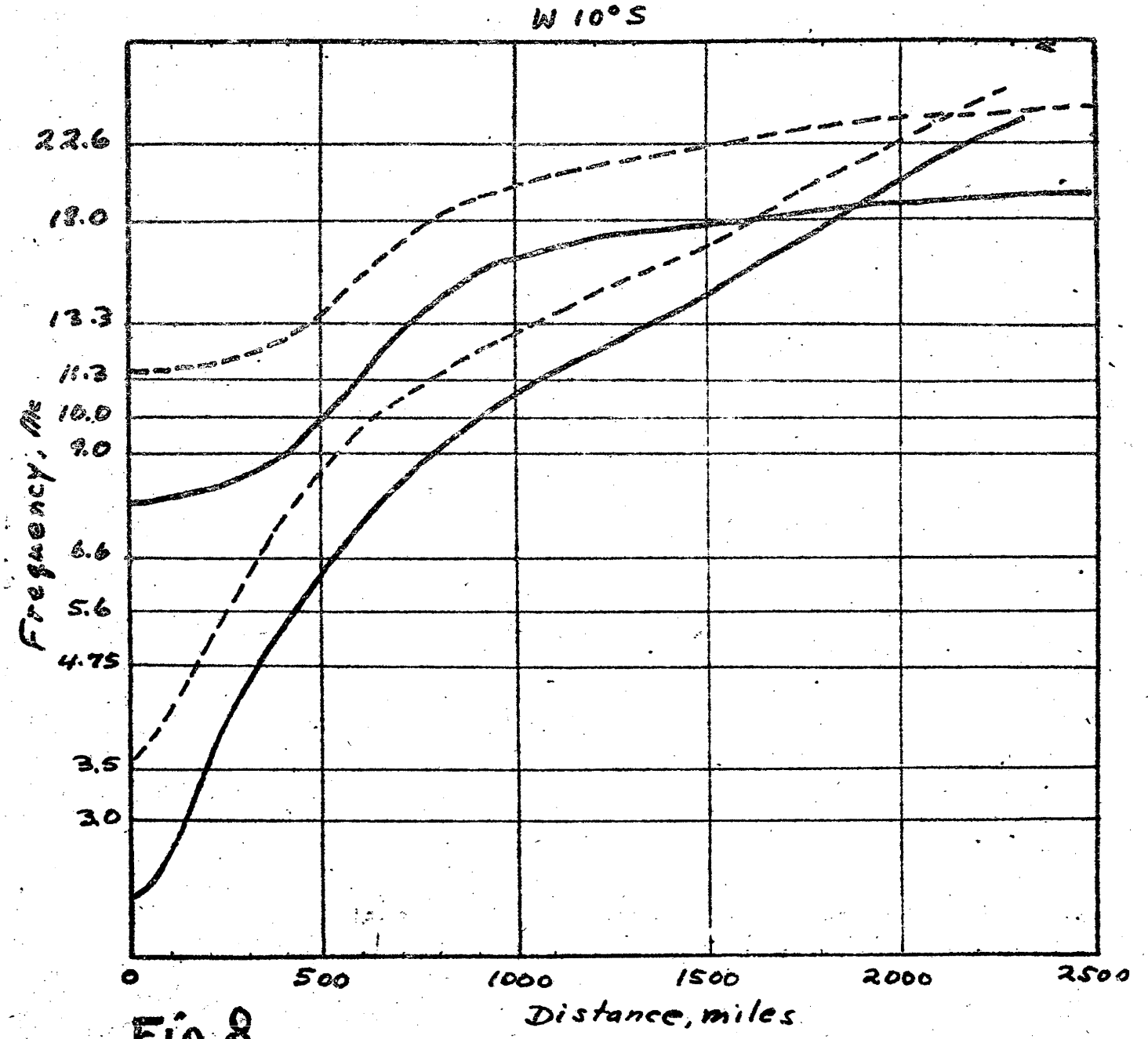

W 10°S
22.6
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig. 8

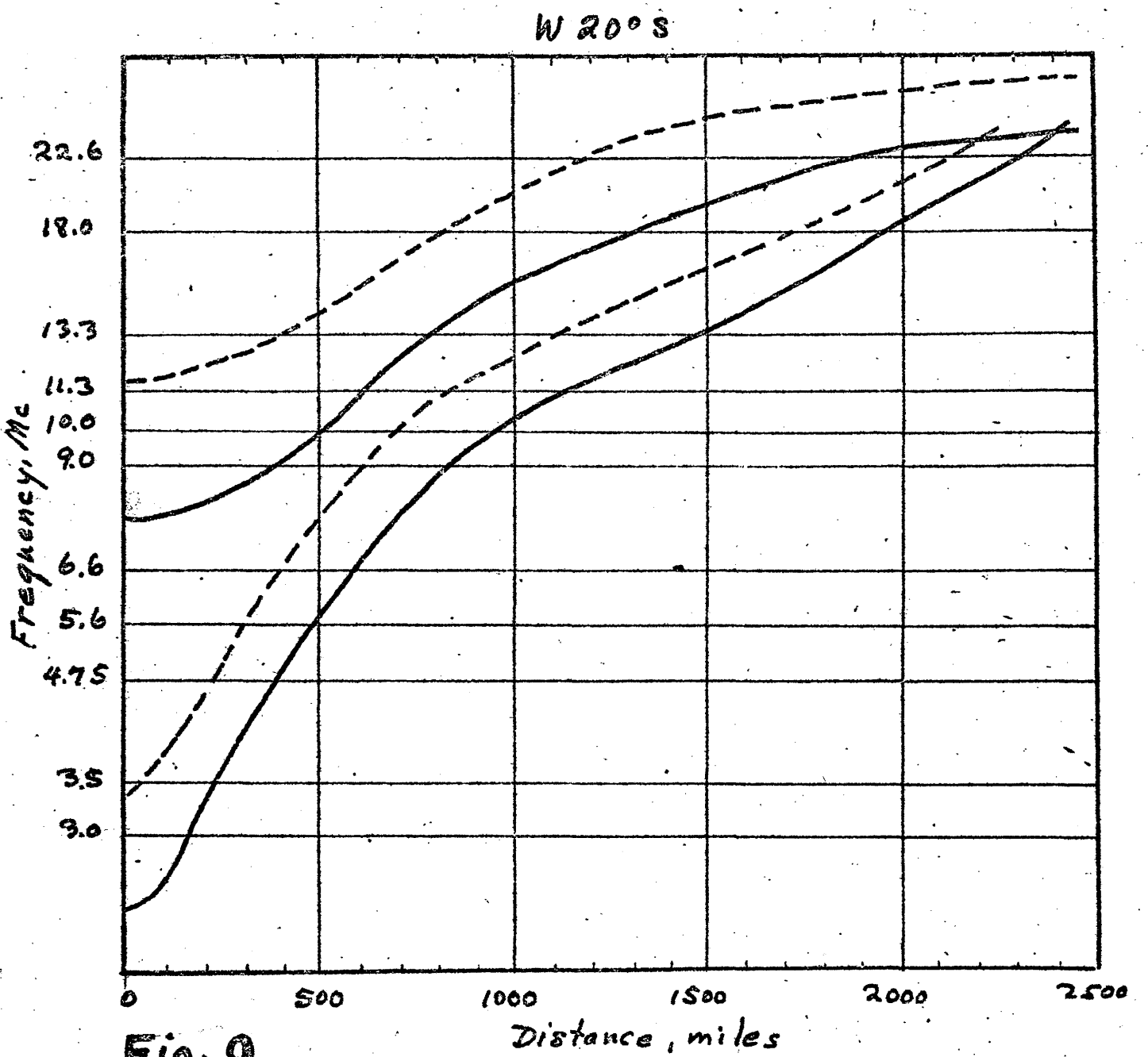

W 20° S
22.6
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig. 9

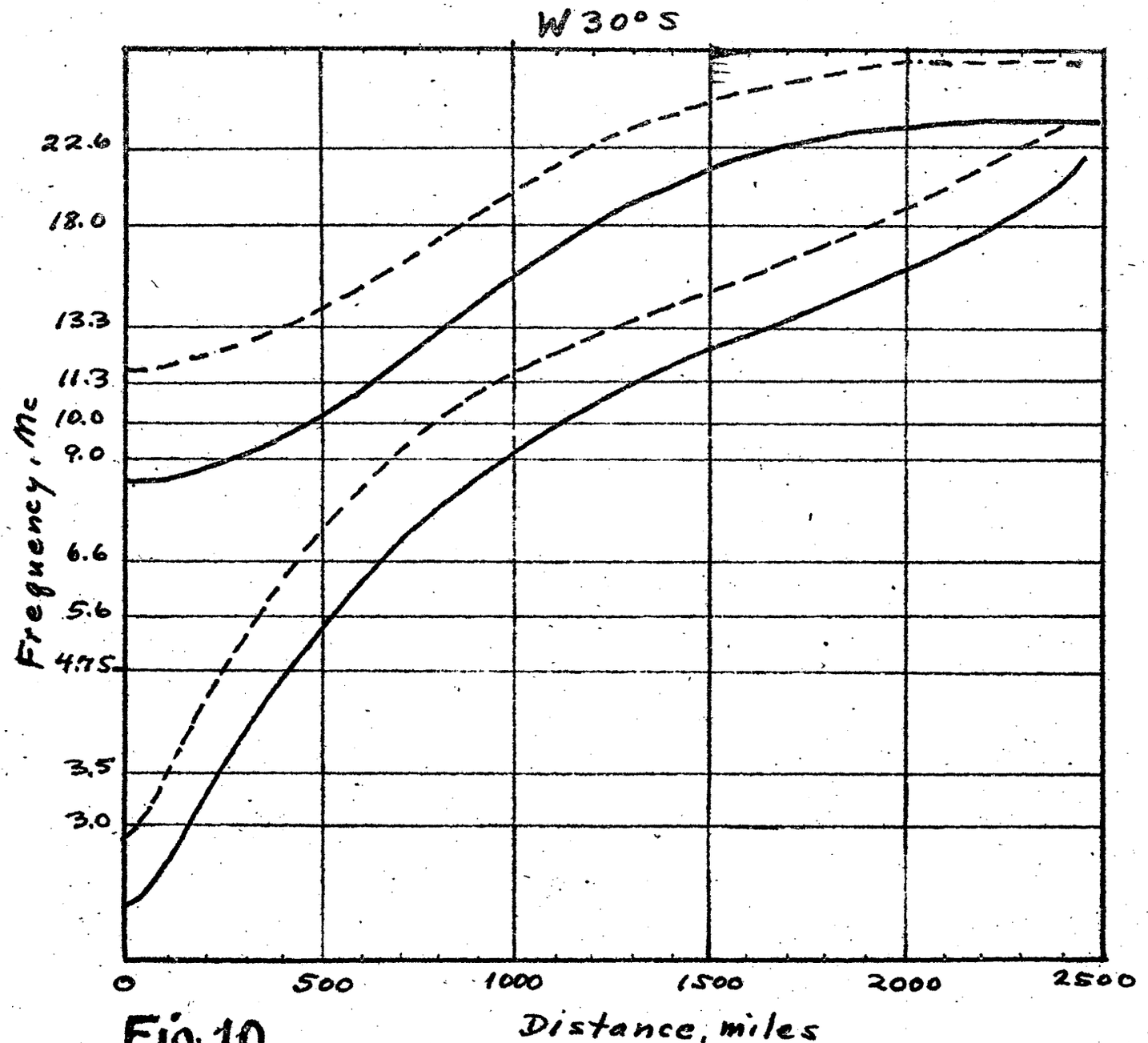

W 30° S
22.6
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig 10

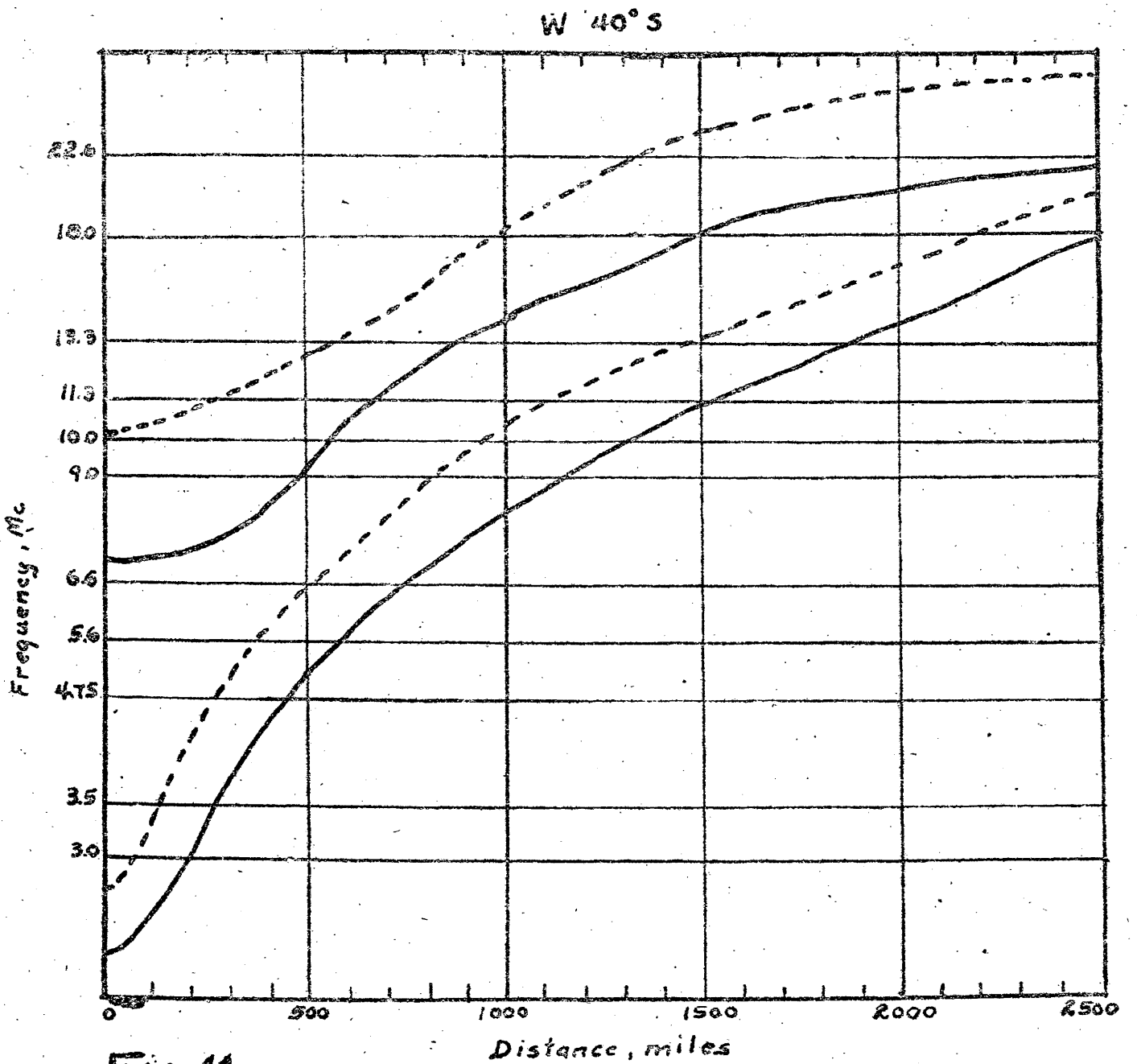

W 40° S
22.6
18.0
13.9
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig 11

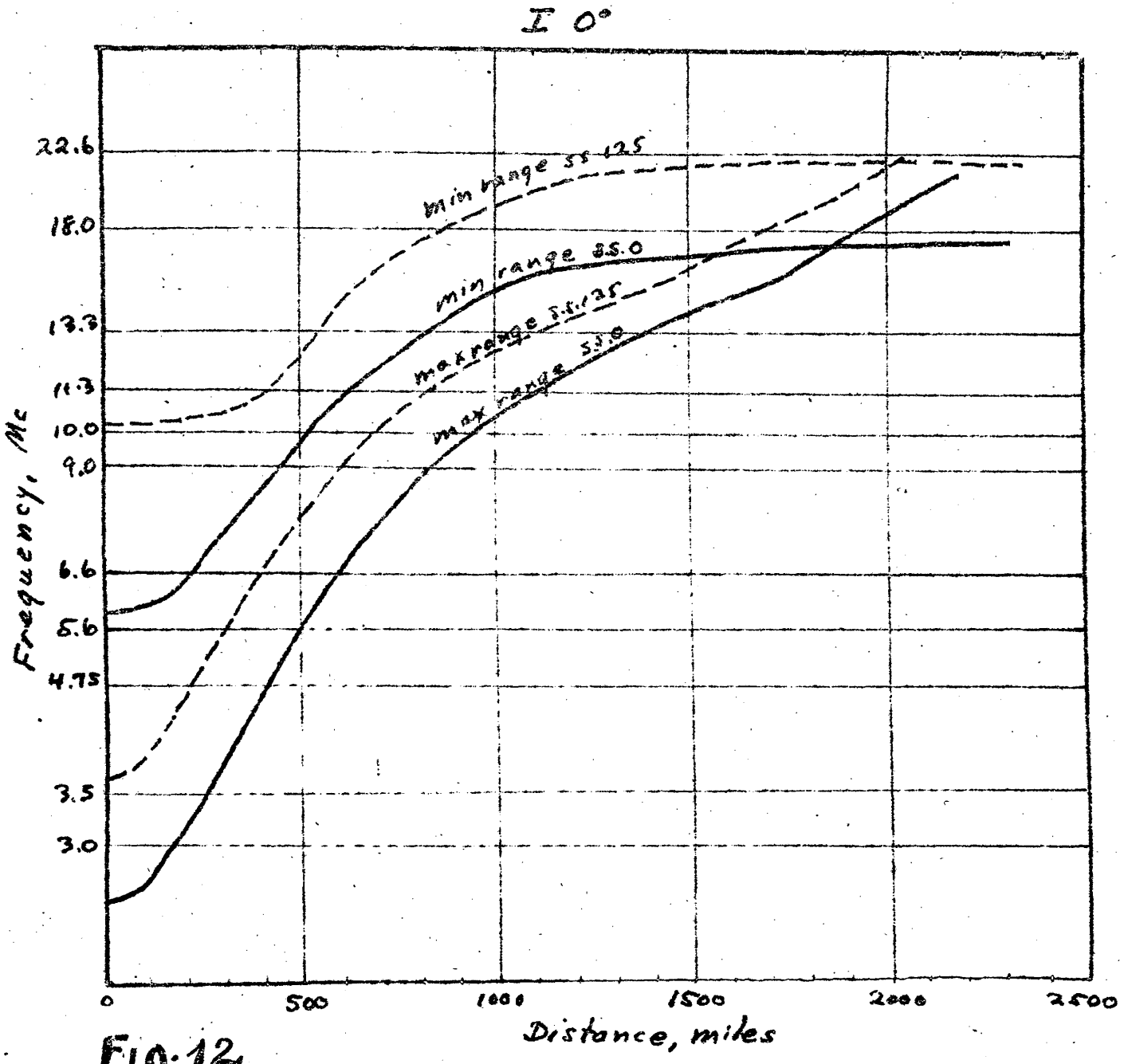

I 0°
22.6
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc
min range 55 125
min range 55.0
max range 55 125
max range 55.0
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig. 12

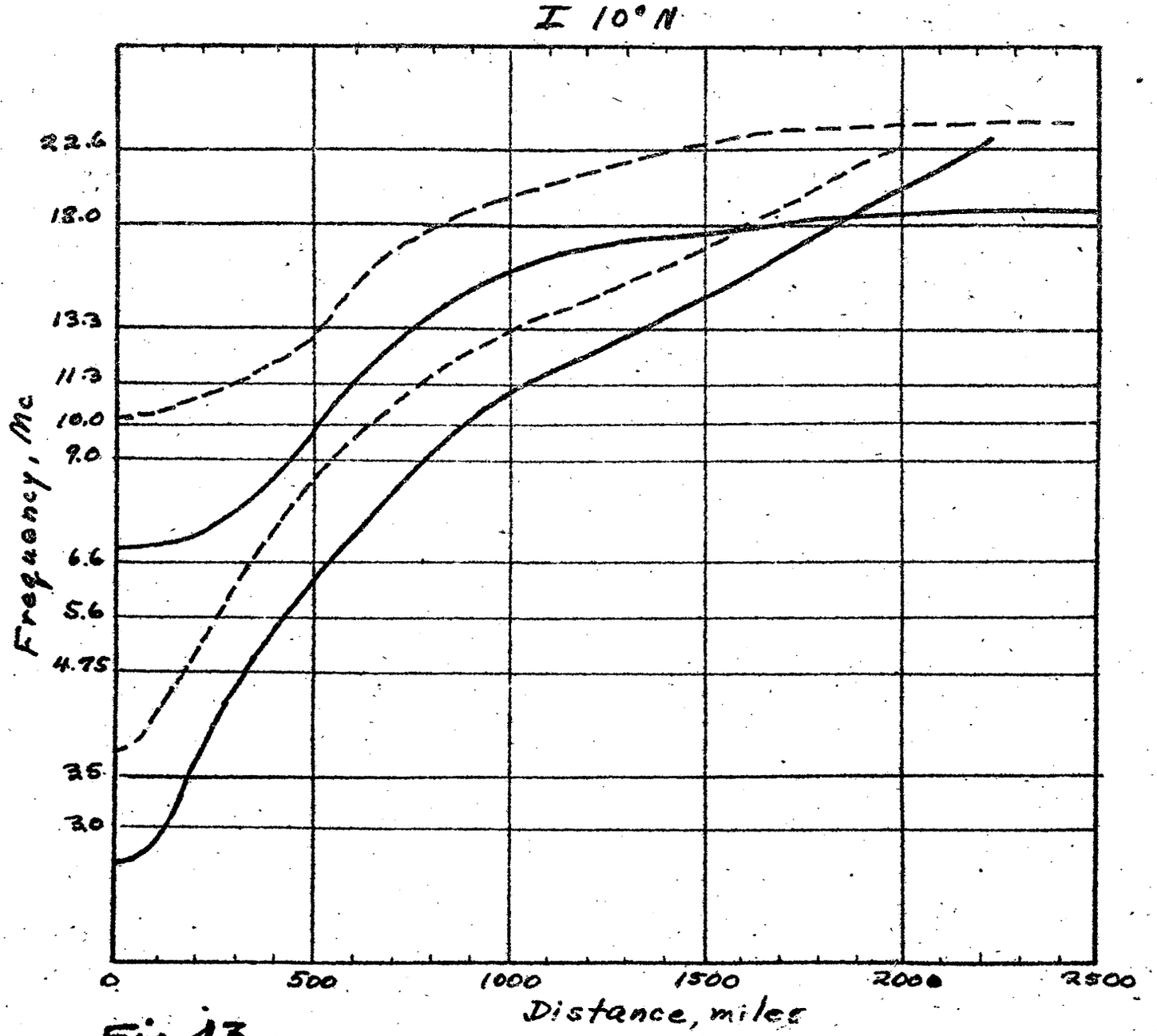

I 10° N
22.6
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
35
30
Frequency, Mc
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig. 13

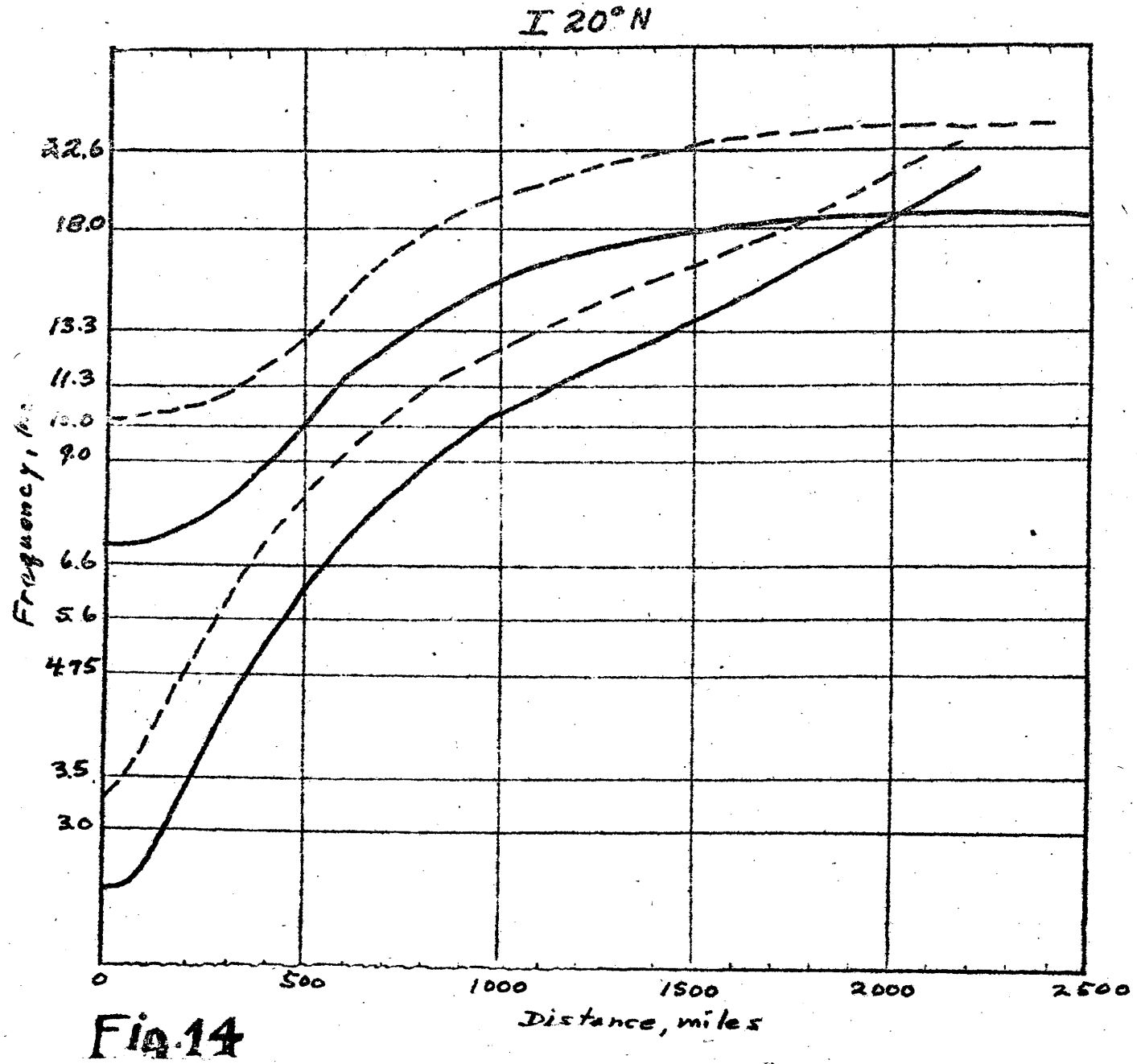

I 20° N
22.6
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig. 14

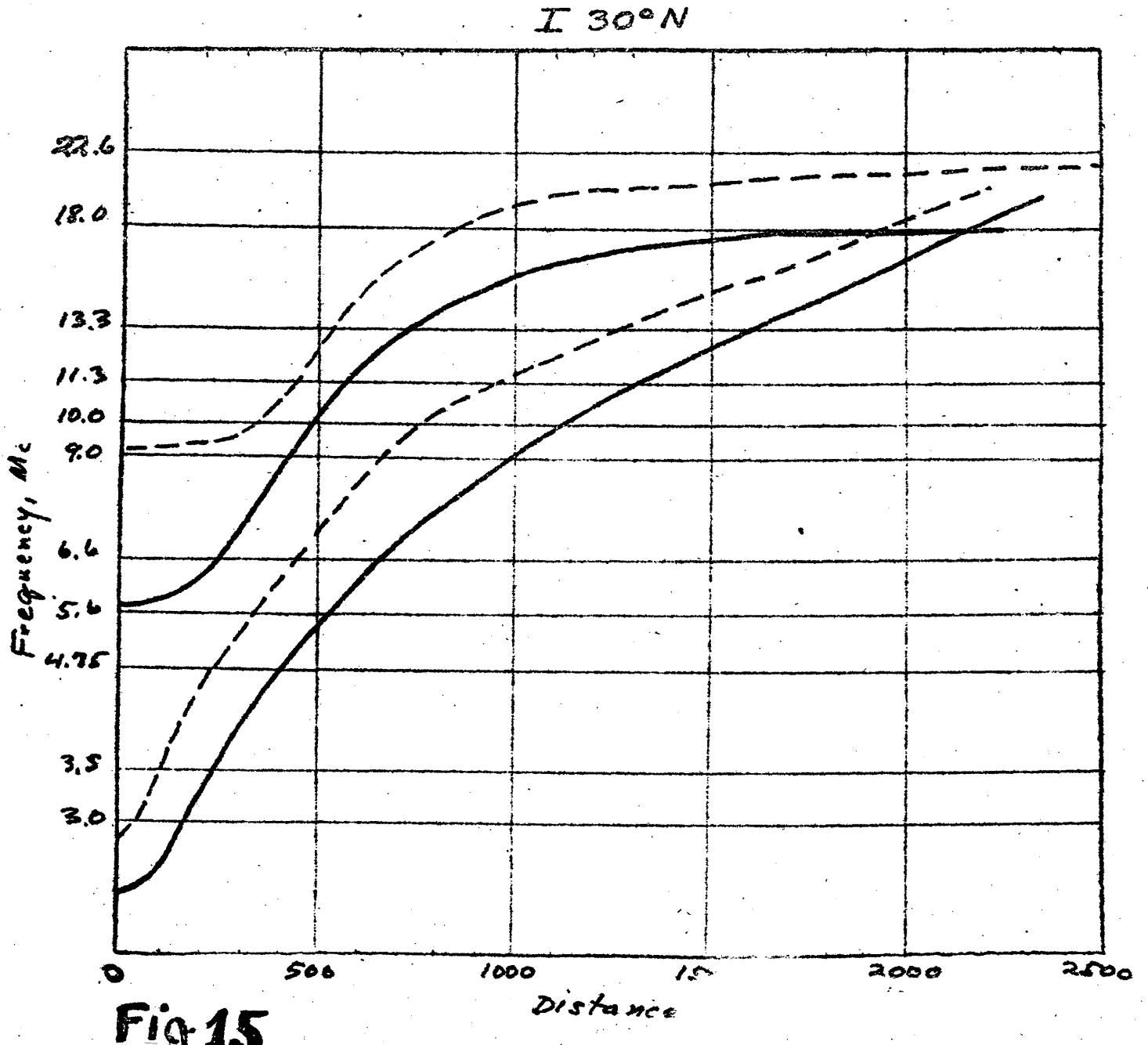

I 30°N
22.6
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance

Fig 15

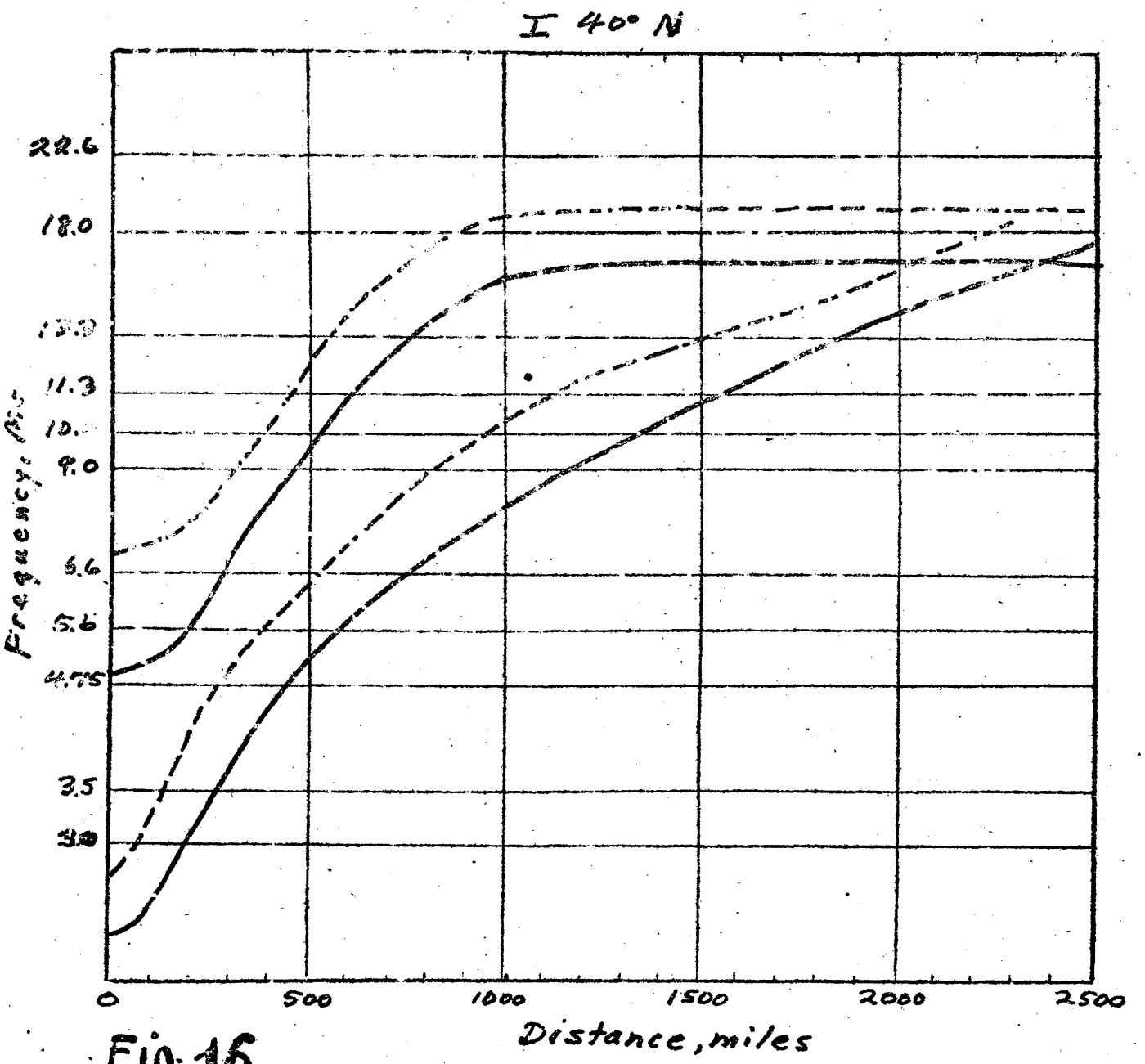

I 40° N
22.6
18.0
11.3
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig 16

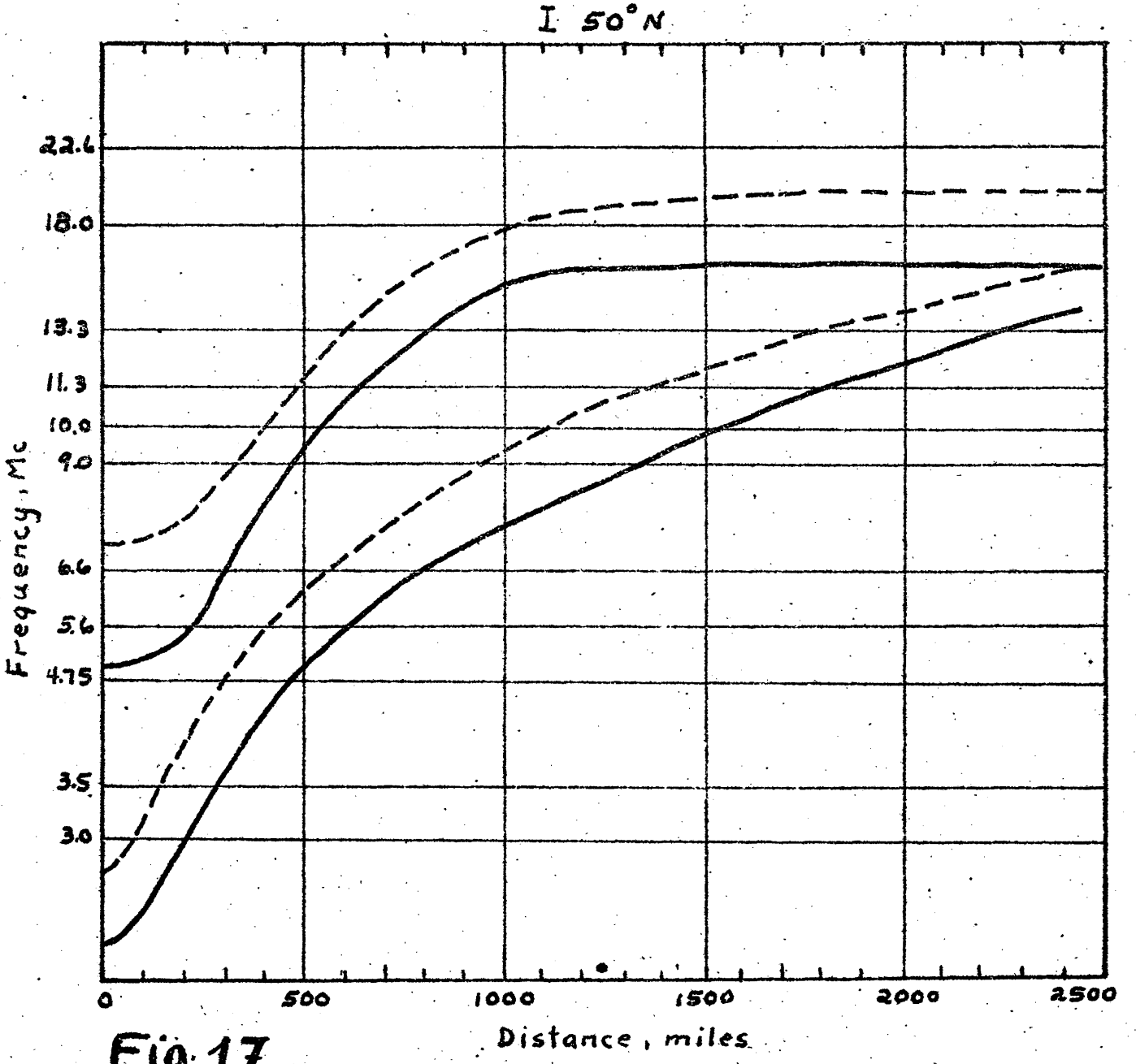

I 50° N
22.4
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig 17

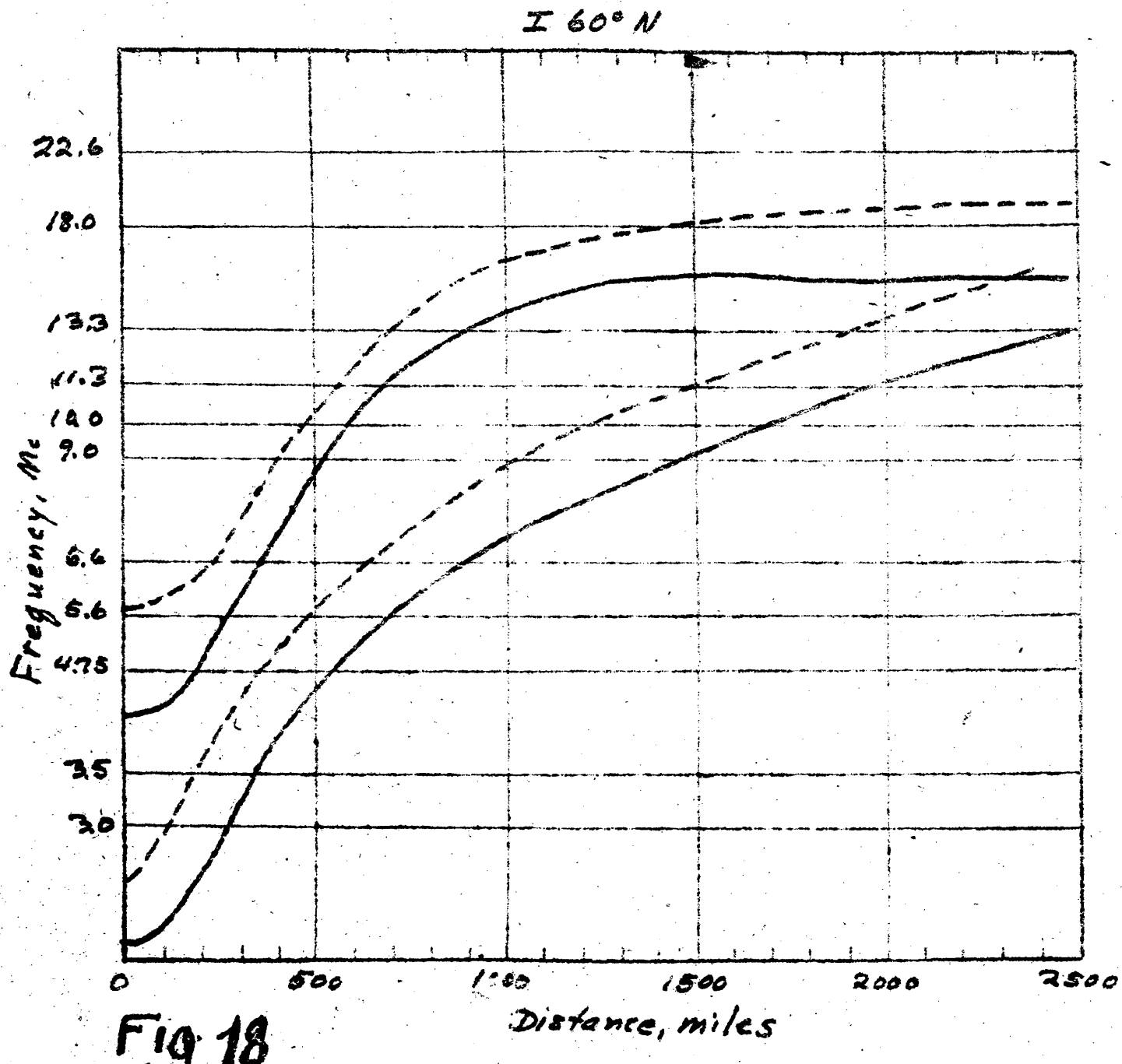

I 60° N
22.6
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig 18

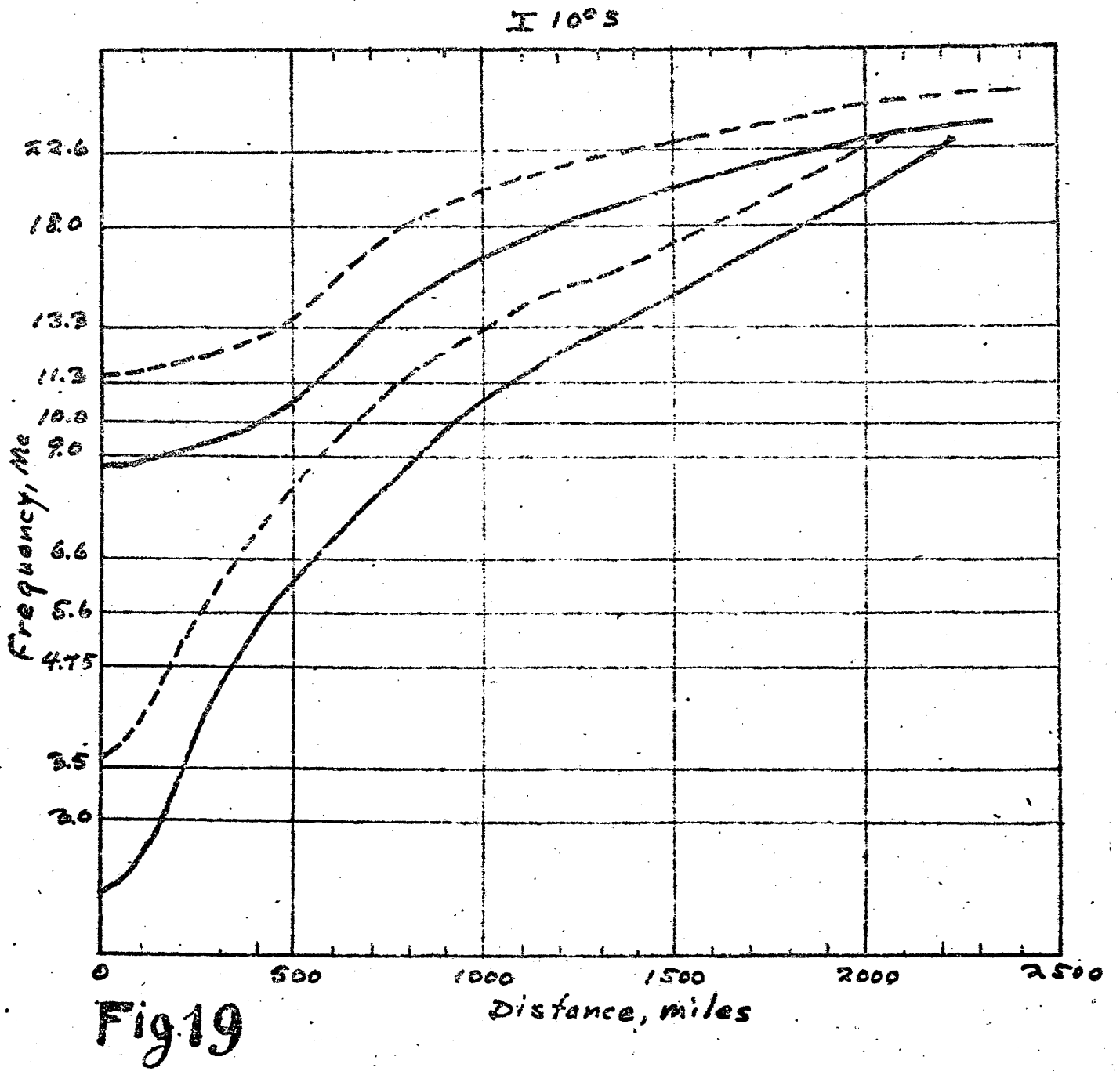

I 10° S
22.6
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
2.0
Frequency, Mc
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig 19

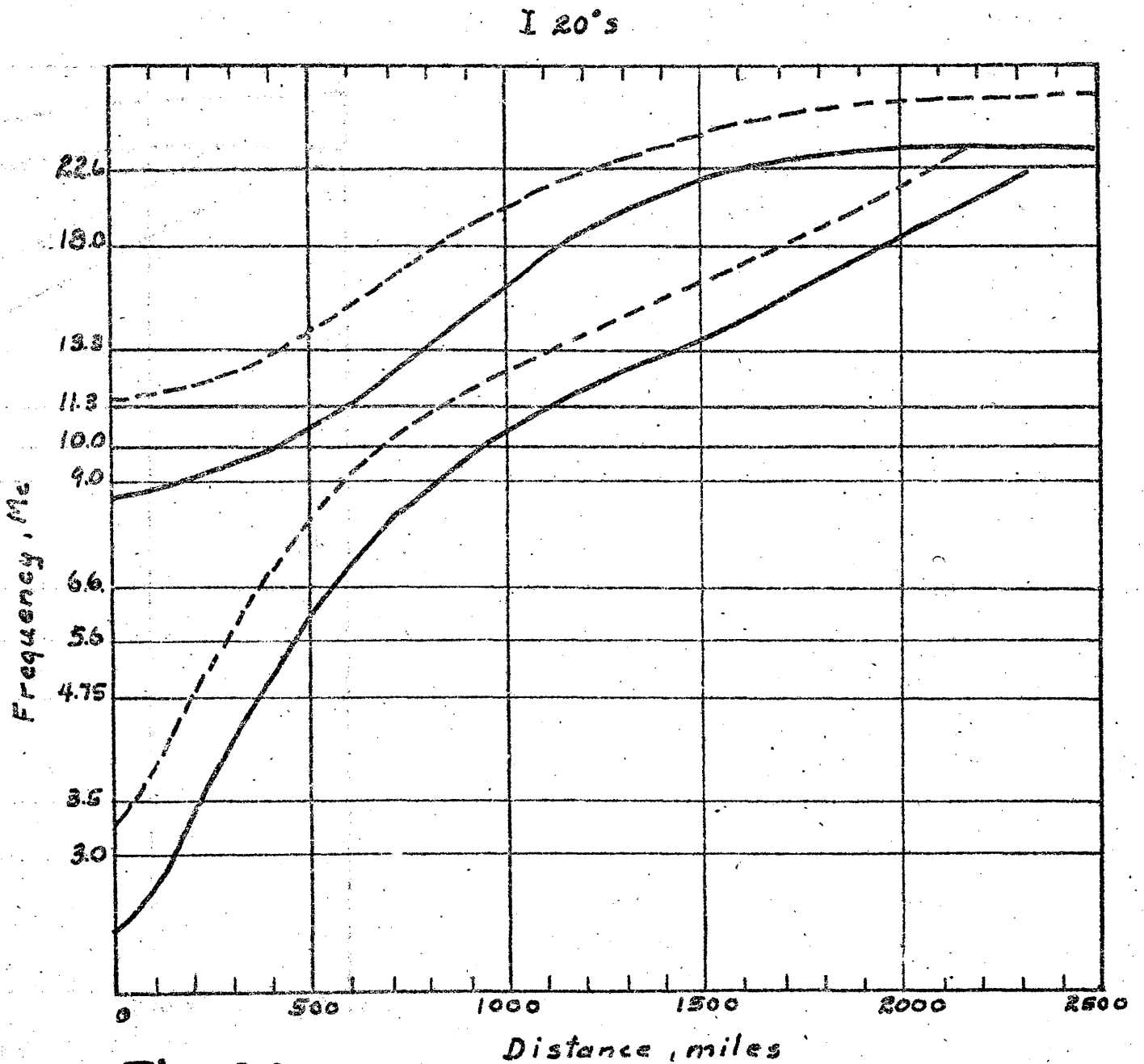

I 20's
22.6
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig. 20.

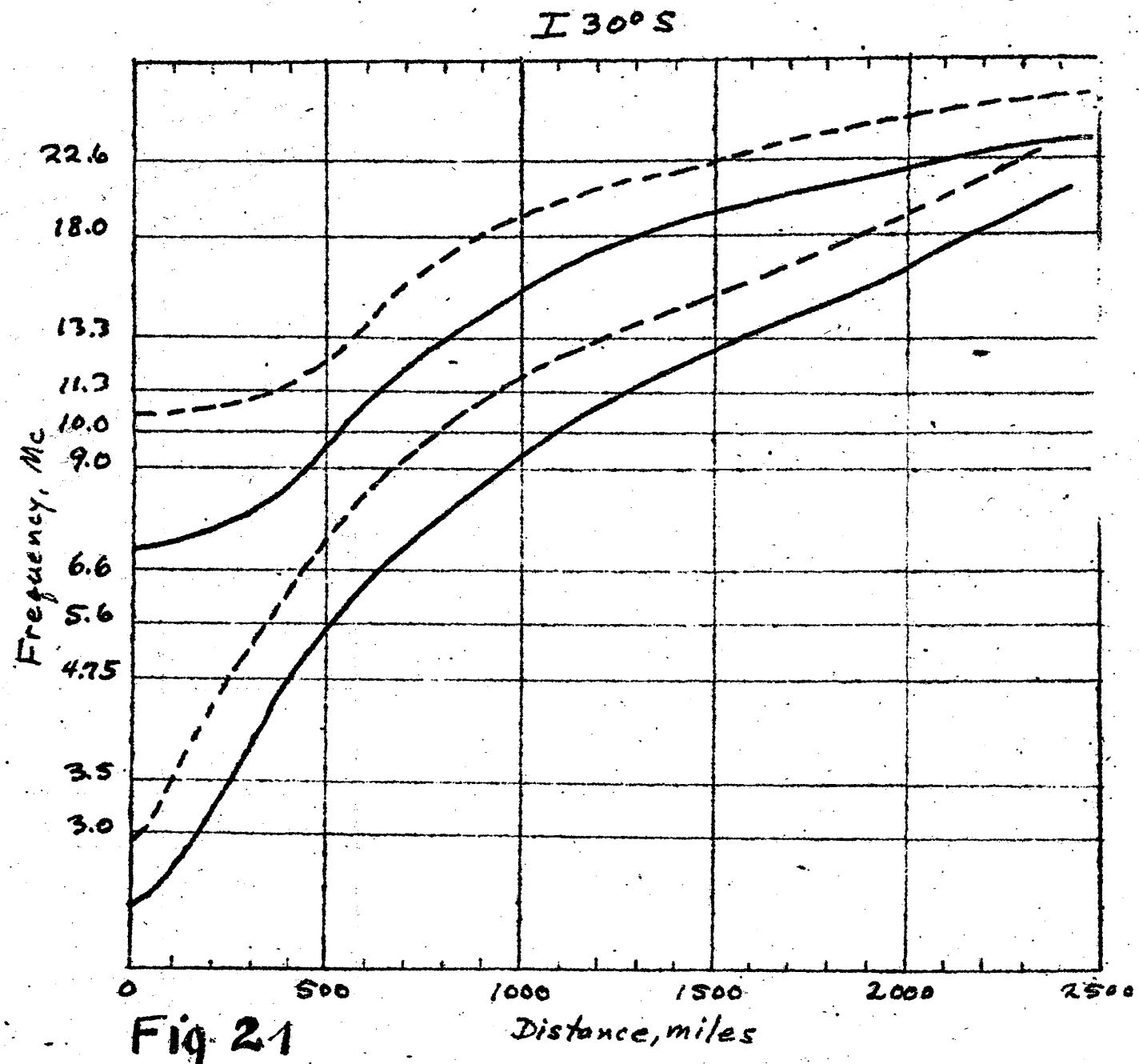

I 30° S
22.6
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig 21

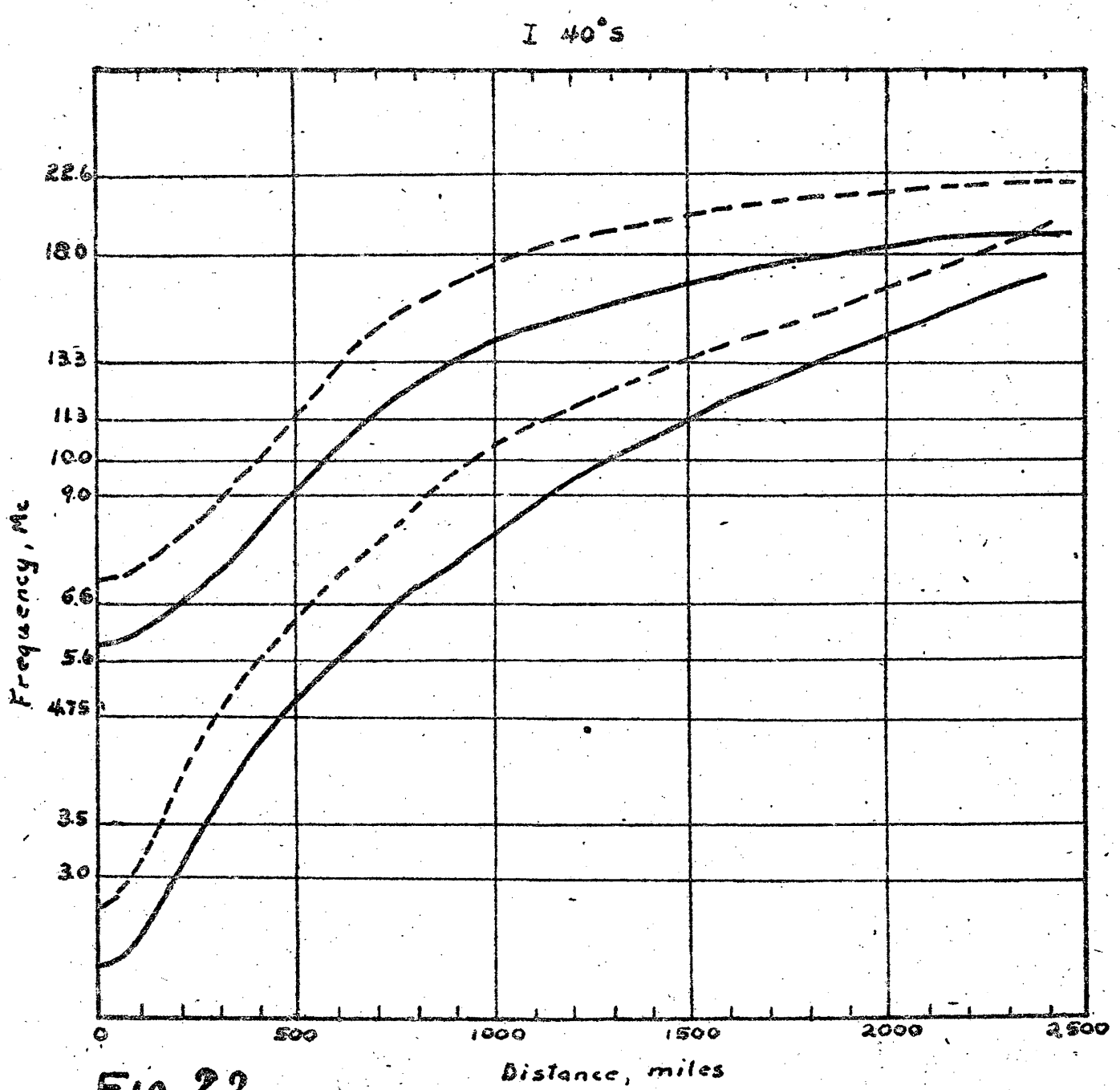

I 40°s
22.6
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig. 22

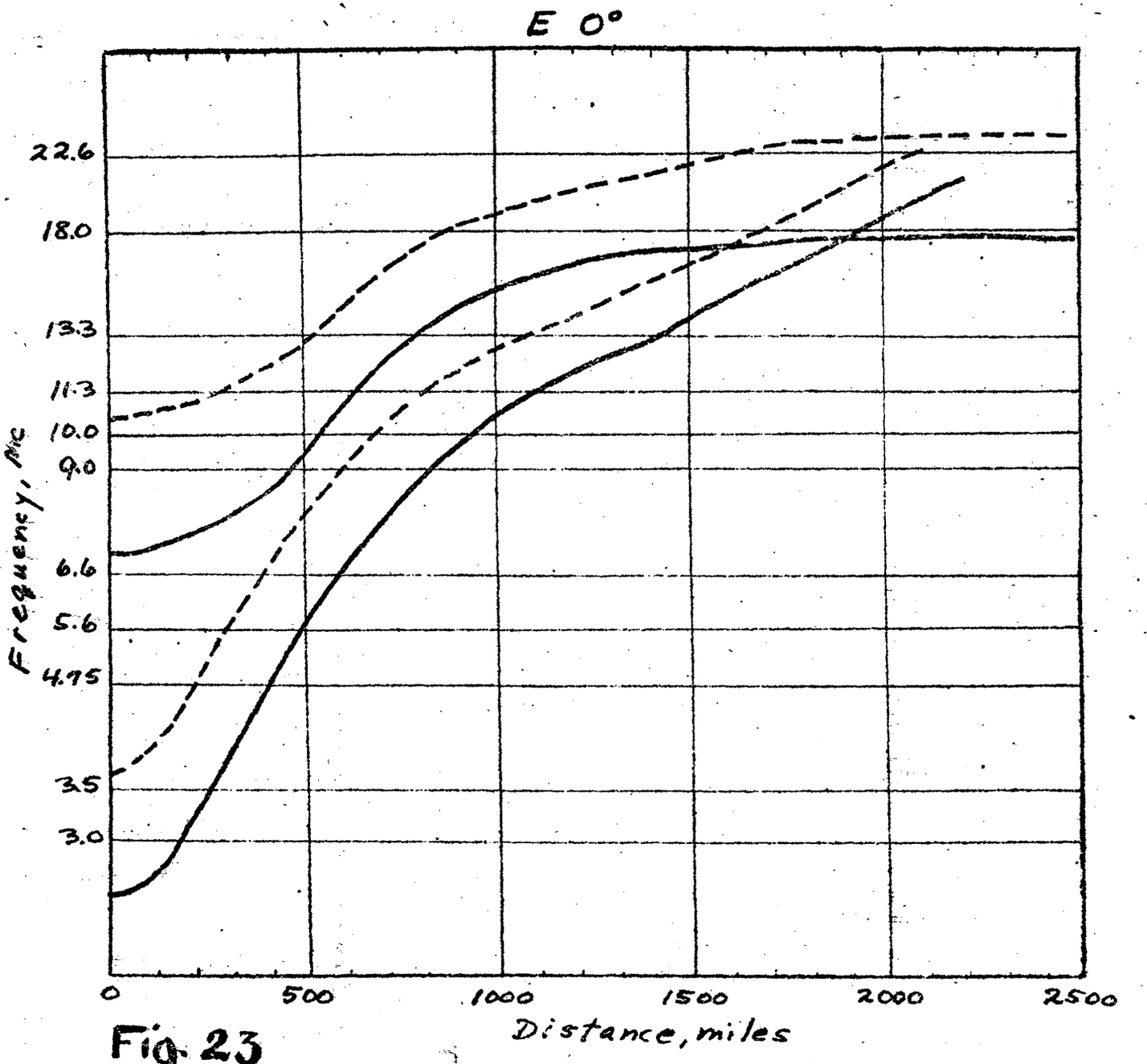

E 0°
22.6
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig. 23

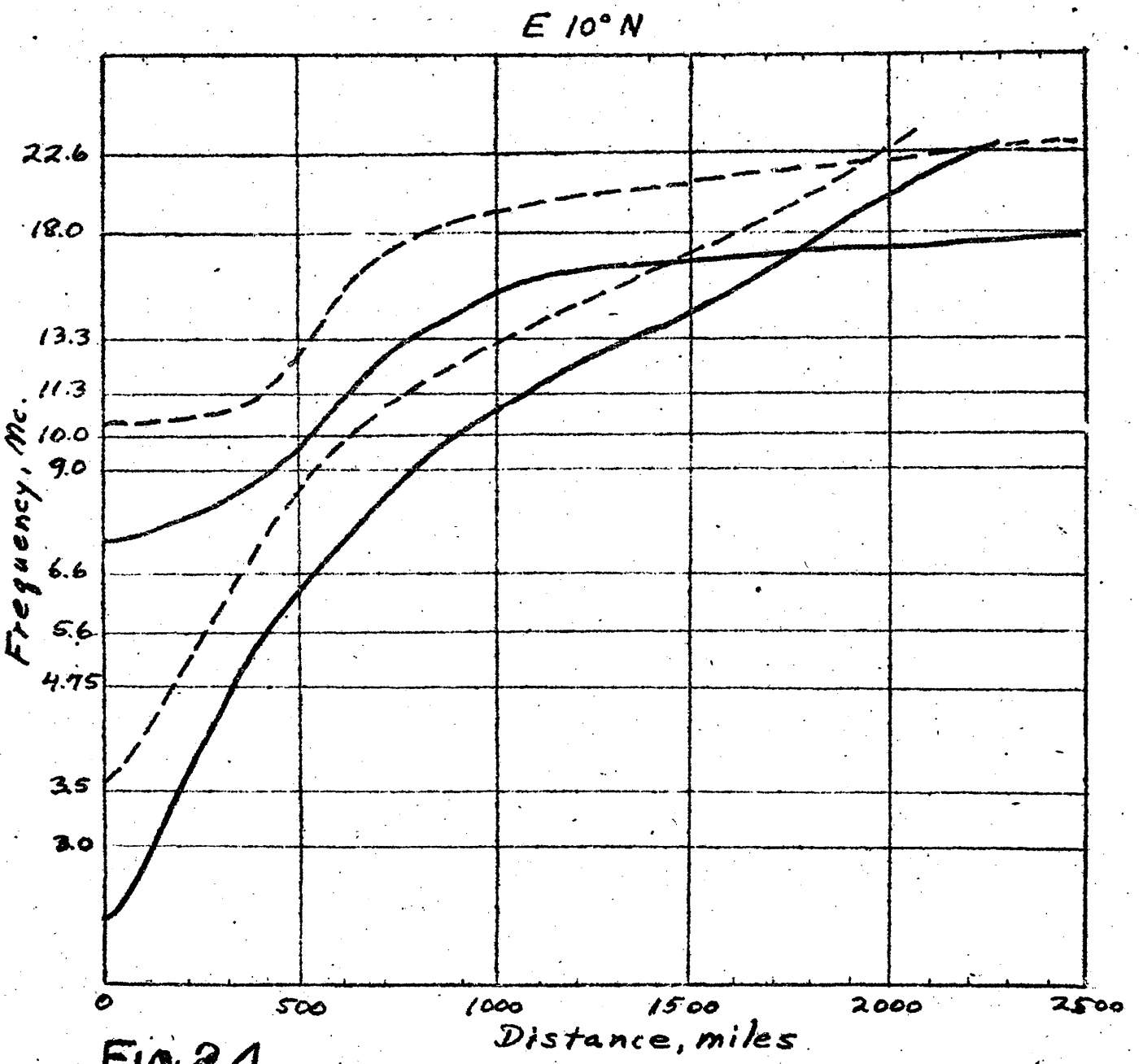

E 10° N
22.6
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc.
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig 24

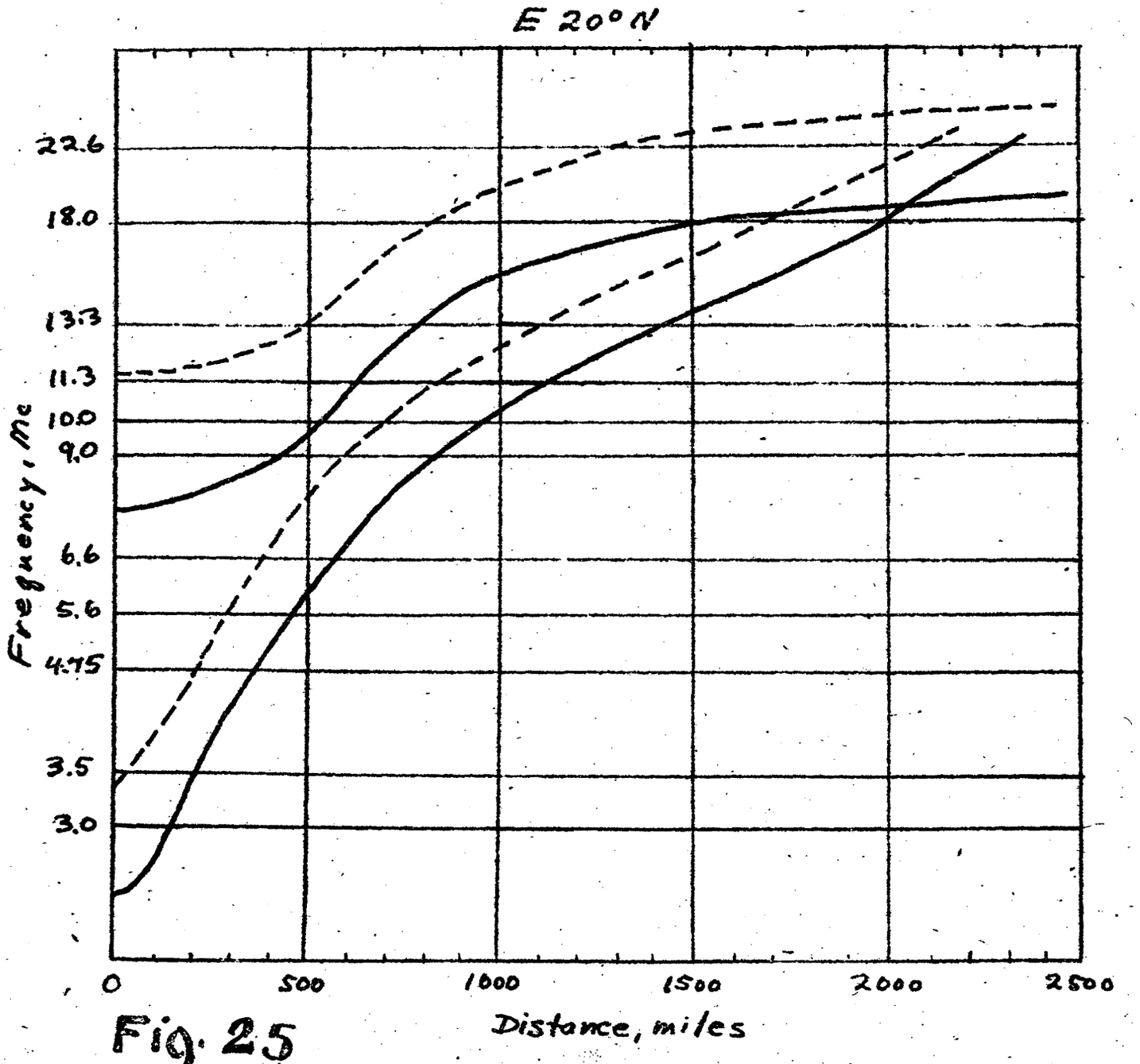

E 20° N
22.6
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig. 25

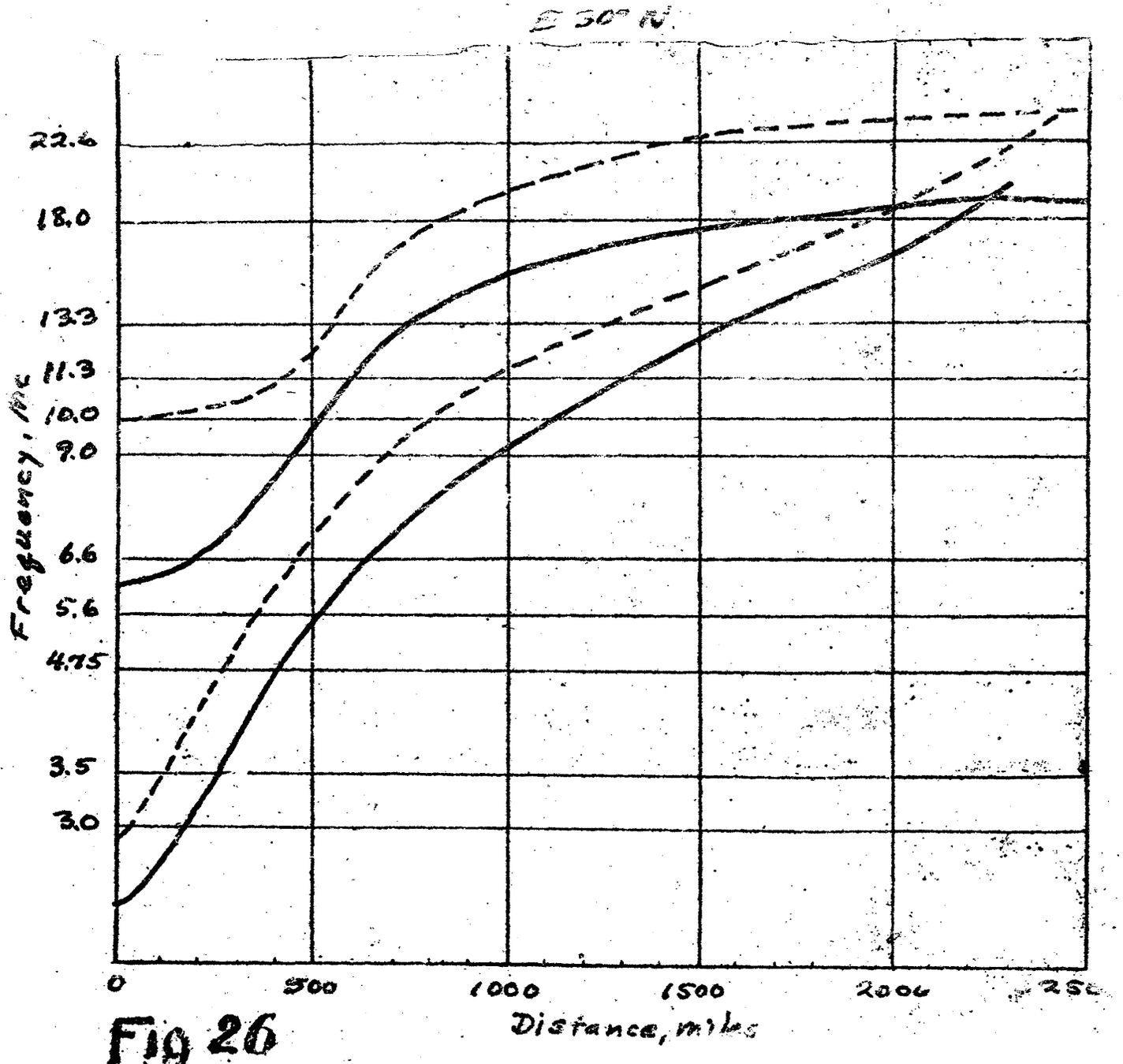

E 30° N.
22.6
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, mc
0
500
1000
1500
2000
Distance, miles

Fig 26

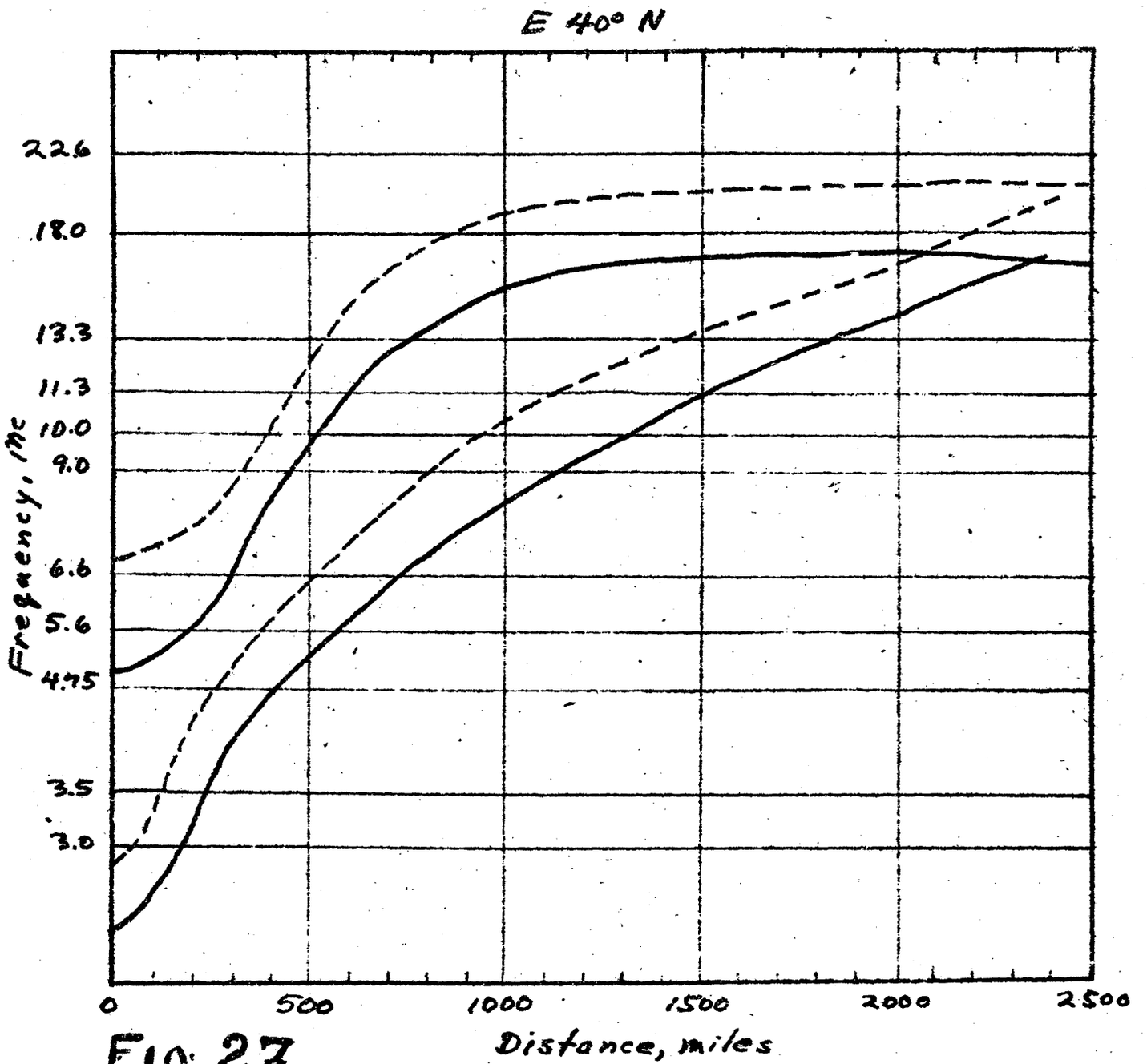

E 40° N
22.6
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig 27

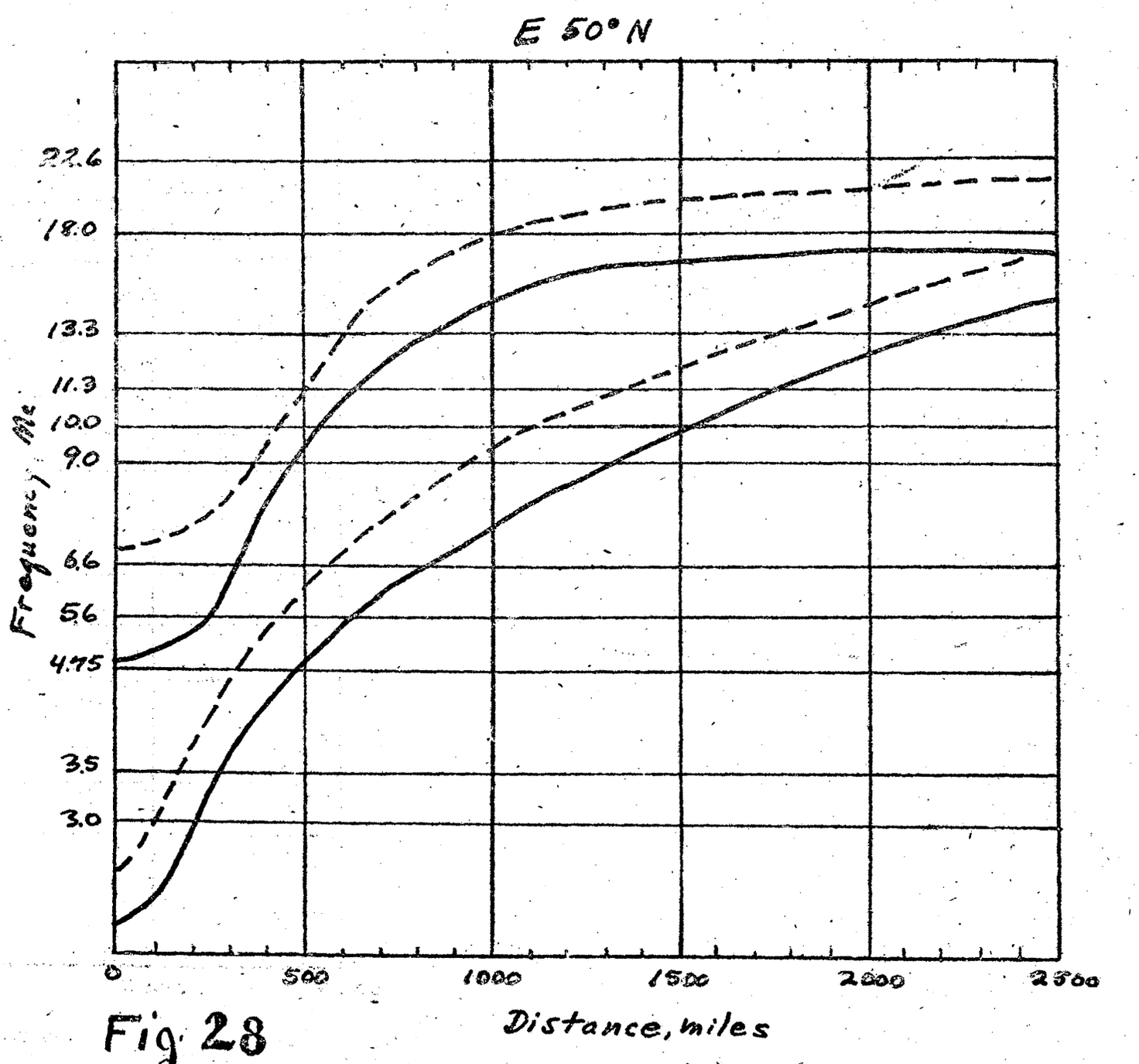

E 50° N
22.6
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig. 28

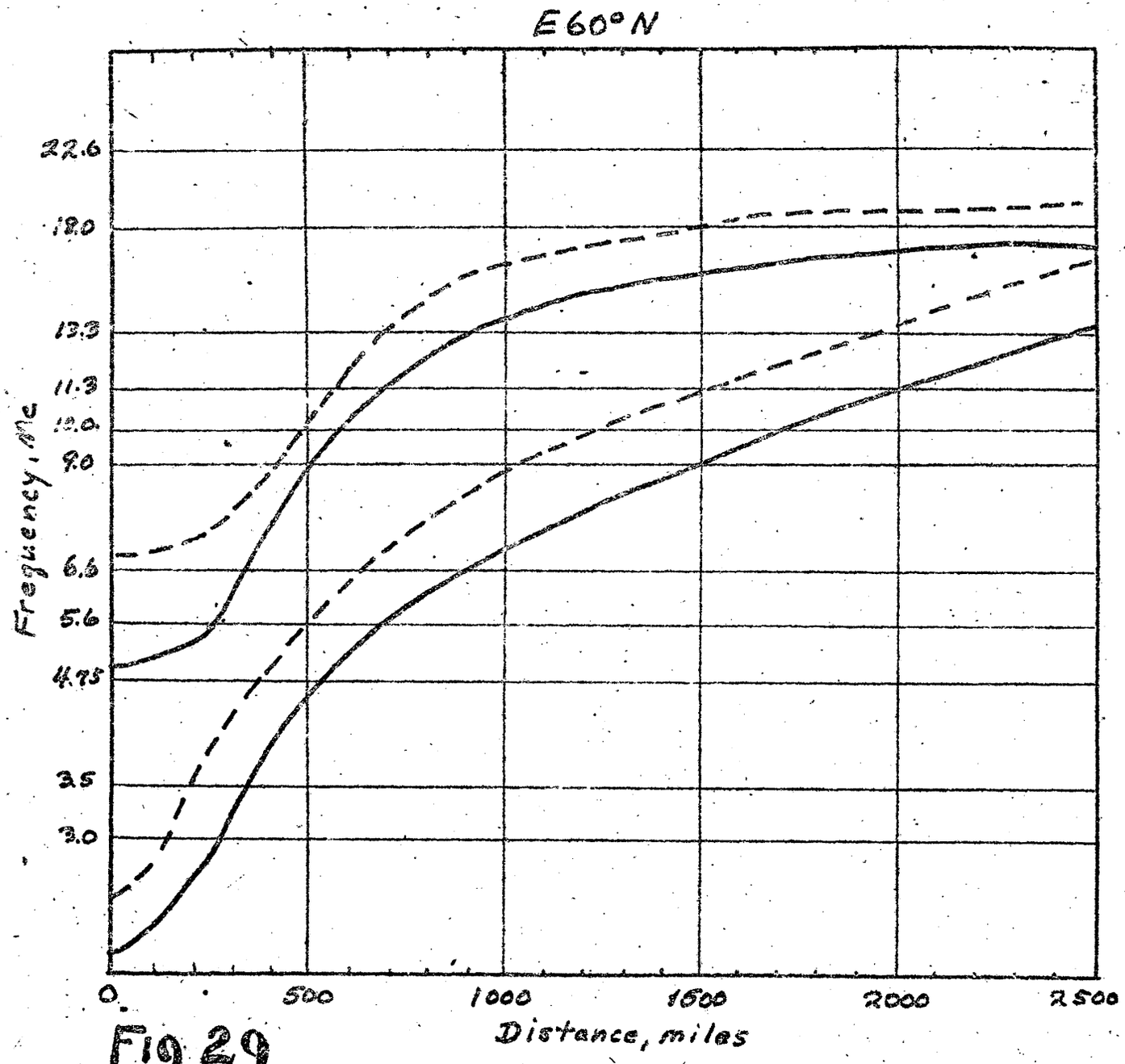

E 60° N
22.6
18.0
13.3
11.3
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig 29

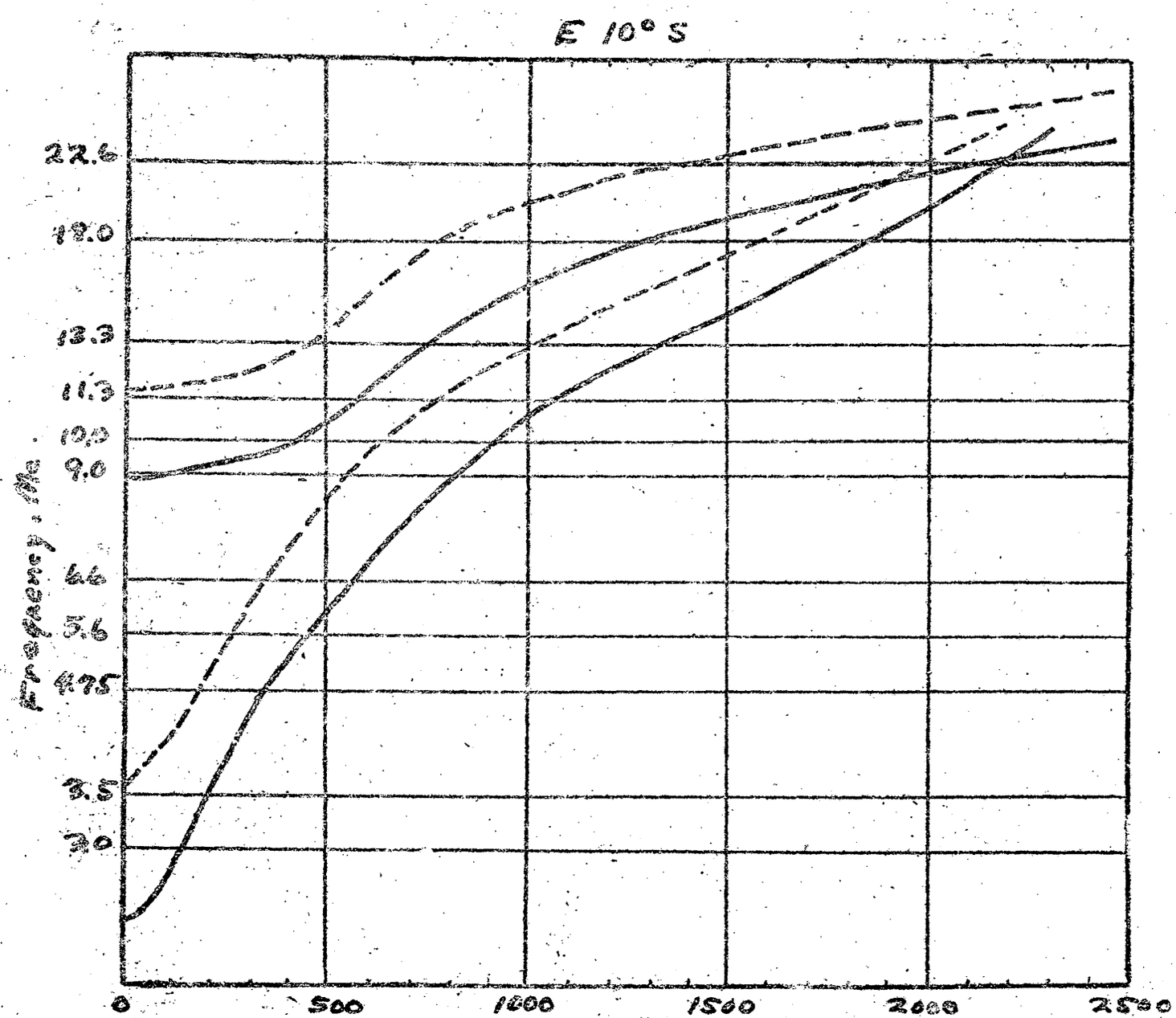

E 10° S
22.6
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig 30

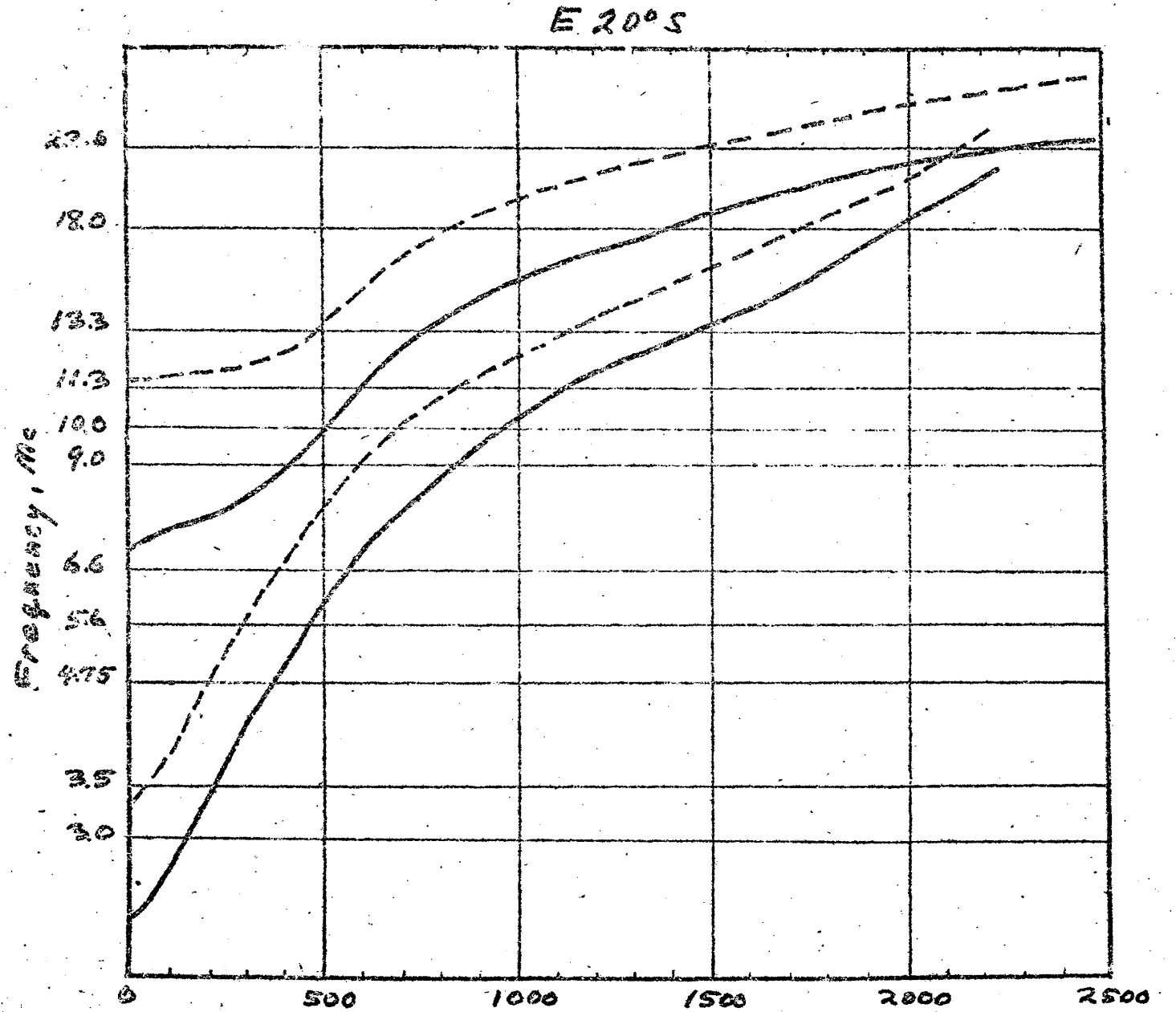

E 20° S
23.6
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig. 31

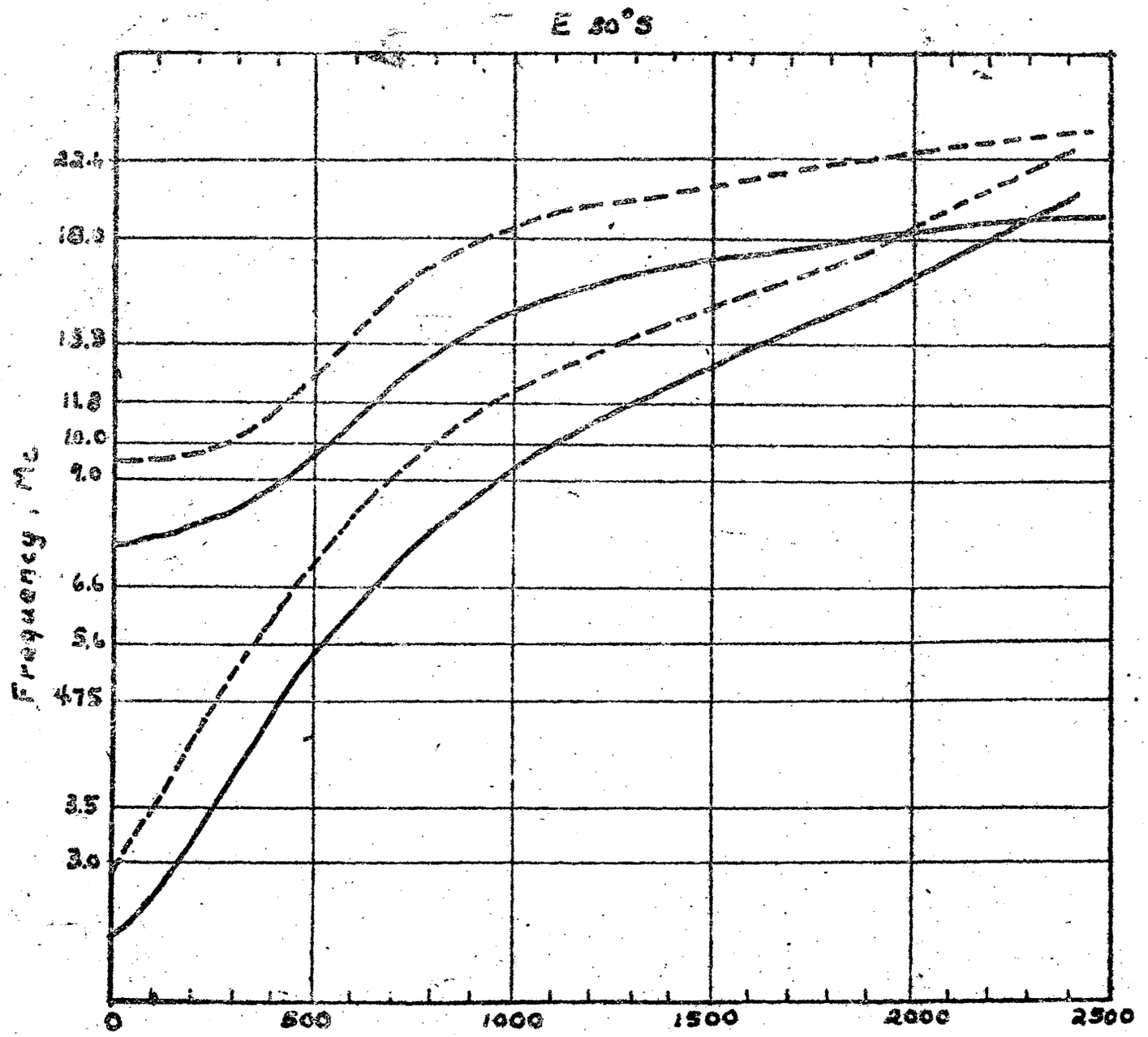

E 80°S
23.4
18.0
13.9
11.8
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc
0
500
1000
1500
2000
2500

Fig. 32

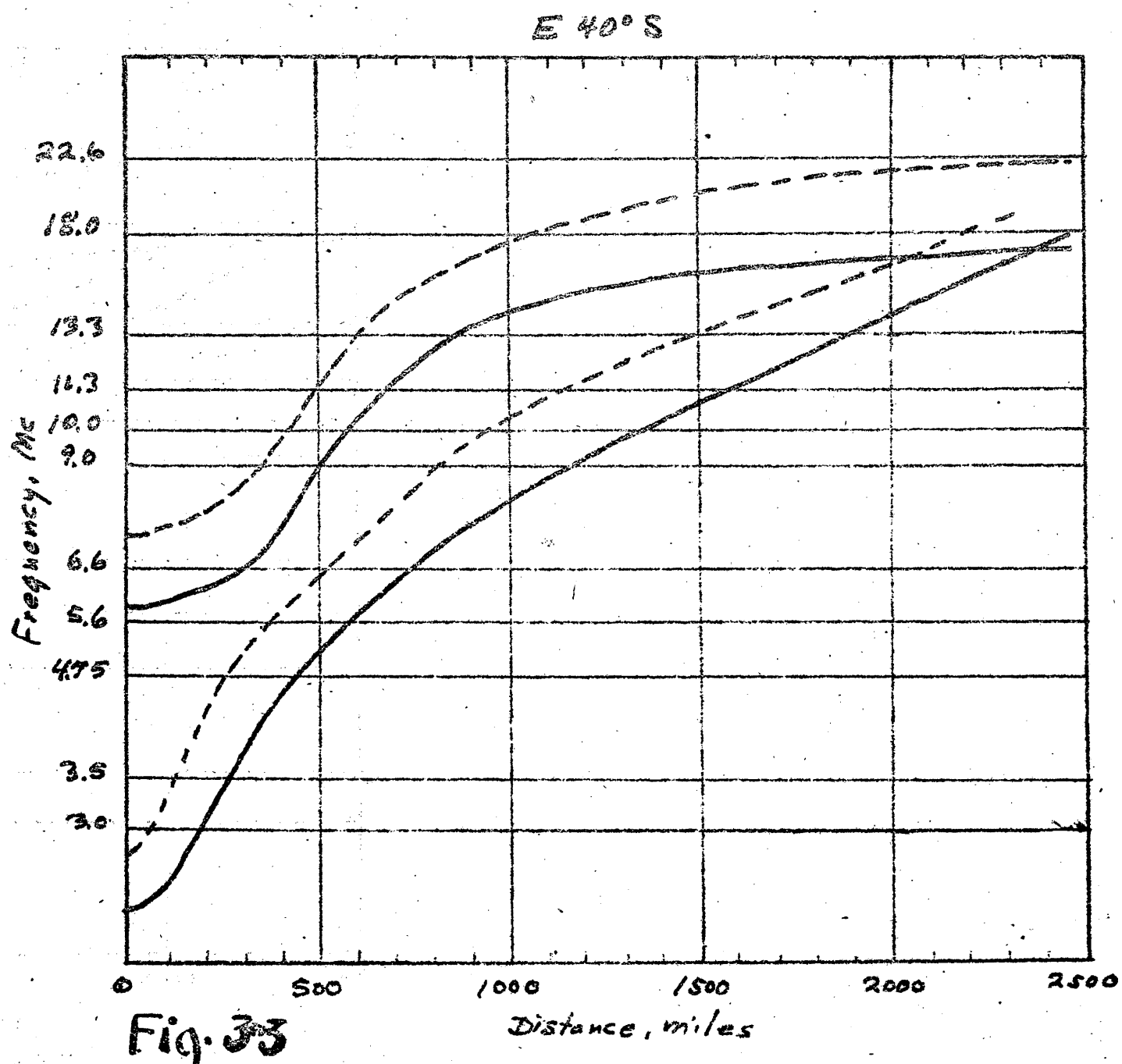

E 40° S
22.6
18.0
13.3
11.3
10.0
9.0
6.6
5.6
4.75
3.5
3.0
Frequency, Mc
0
500
1000
1500
2000
2500
Distance, miles

Fig. 33

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

Aér-Document No 30 - F

24 mai 1948
soumis en français

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.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

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, concuramment 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 existants, 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.

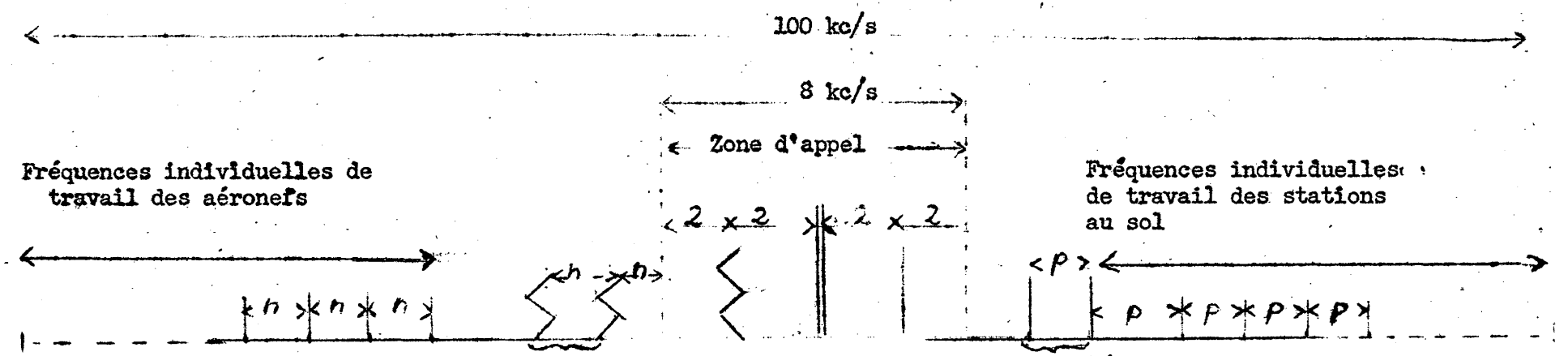
Certaines stations pourront en outre assurer la veille sur les deux autres bandes si on estime que ces dernières seront nécessaires pour certaines liaisons à grande distance.

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.

* * *

International Administrative
Aeronautical Radio Conference
GENEVA, 1948

Aer-Document No 31-E
F
S

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Conferencia Administrative Internacional
de Radiocomunicaciones Aeronauticas
GINEBRA, 1948

B U L G A R I A

Amendments to Annexes 4 and 5 to PC-Aer-Document No 19.

B U L G A R I E

Amendements aux Annexes 4 et 5 au document CP Aér No 19.

B U L G A R I A

Enmiendas a los Anexos 4 y 5 al documento CP-Aer No 19.

1 -(In the Master Index, read : Belgrade - 244 - 946 a
(Bucharest - 329 - 106 - 244 -
(946 b
(Dans l'Index, lire : Praha (Czech) 550 - 925 - 83 -
(247 - 297 - 324 -
(329 - 331 - 446 -
(En el Indice General, leer : 760 - 904 - 946 d

(Add : Moscou - 946 c
(Ajouter : Sofia - 946 a
(Anadir :

2 - In Table I, add into numerical order :
Dans le Tableau I, ajouter à l'ordre numérique :
En el Cuadro I, anadir a la orden numérica :

946 a	Sofia	Belgrade	175	JUSTA-2 BVS - 2	4	2
946 b		Bucarest	160	TARS-2 BVS - 2	4	2
946 c		Moscou	1055	Aeroflot-4 BVS - 2	6	2
946 d		Praha	635	ČSA-2 BVS-2	4	2

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

3 - In Table II Read :
Dans le Tableau II, lire :
En el Cuadro II, leer :

Europe	Bulgarie	4566	1400

II - Annex 5 Annexe 5 Anexo 5

Annex 5 (Map of International Air Routes) must be completed according to these amendments.

L'Annexe 5 (carte des routes aériennes internationales) doit être complétée conformément à ces amendements.

El Anexo 5 (Mapa de las Rutas aereas Internacionales) debe ser completado en conformidad con estas enmiendas.

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

Aér-Document n°32 - F
24 mai, 1948

Commission 4

Rapport
de la Commission des principes techniques et d'exploitation

Commission 4
4e séance
24 mai, 1948

1. Le Président ouvre la séance à 10 heures.

Présents :

Albanie	M. P. Kito
Argentine	M. V. E. Vidal
Australie	M. E. G. Betts
Biélorussie	M. I. Jouk
Bulgarie	M. G. Krestev
Canada	M. C. J. Acton
Chine	M. N. N. Chen
Chili	M. A. Schwerter
Cuba	M. E. Tabio
Danemark	M. K. Svenningsen
Egypte	M. J. Boctor
Etats-Unis d'Amérique	M. E. L. White
	M. E. V. Shores
	M. T. N. Gautier
	M. D. L. Givens
	M. C. W. Janes
	M. W. E. Weaver
	M. D. Mitchell
	M. W. B. Krause
France	M. M. Falgarone
Inde	M. N. V. S. Iyengar
Islande	M. G. Briem
Italie	M. A. C. de Vincenti
Maroc et Tunisie	M. G. Chef
Norvège	M. N. J. Soeberg
Nouvelle-Zélande	M. G. Searle - M. A.L. Partelow
Pakistan	M. S. A. Sathar
Pays-Bas	M. L. C. H. M. Bergman
Pologne	M. S. Krasuski
Albanie	M. A. Arciuch
Royaume-Uni	M. W. A. Duncan
	M. A. Fry
	M. H. A. Rowland
Suisse	M. P. Senn
Canada	M. G. Bois
Tchécoslovaquie	M. E. Svoboda
Union de l'Afrique du Sud	M. G.A. Harvey
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	M. A. Jarov
Yougoslavie	M. S. Mitrovic
O.A.C.I.	M. P. J. Greven
I.F.R.B.	M. R. Petit
I.A.T.A.	M. L.M. Layzell
	M. J.G. Adam

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

2. Le texte français du document n°16 n'ayant pas encore paru, l'adoption de ce document est renvoyée.

3. Le Groupe de travail 4 présente son rapport (voir Annexe A).

4. Le Président présente une proposition exprimant l'opinion de la Commission 4 et du Groupe de travail 4 A en ce qui concerne la séparation des voies. Cette proposition, modifiée au cours de la séance, figure en Annexe B.

5. Le facteur de probabilité de 50% figurant dans la proposition de l'Afrique du Sud relative à la séparation des voies, soulève une objection de la part de la délégation du Royaume-Uni qui soumet un plan de séparation basé sur un facteur de probabilité de 75%. Ces propositions figurent à l'Annexe B.

6. Le délégué de l'Afrique du Sud déclare que le facteur de probabilité de 50% cité, avait pour base un document français soumis au C.P.F. démontrant qu'étant donné qu'une variation de 0,02% est dépassée dans 10% des cas, 50% de 0,02%, soit 0,01% serait dépassé dans 50% des cas.

7. Les délégations de l'Afrique du Sud et du Royaume-Uni suggèrent que la base, c'est-à-dire la modulation, la largeur de bande , et la tolérance, soient indiquées dans chaque proposition concernant un plan de séparation de voie.

8. Le délégué des Etats-Unis d'Amérique soumet une proposition pratique en vue de remplacer le dernier paragraphe de l'Annexe B. Il n'a pas été donné de suite à cette proposition ainsi que l'indique l'Annexe C.

9. Le délégué de la Biélorussie demande si la proposition du délégué des Etats-Unis exclut la tolérance de 0,05% . Le délégué des Etats-Unis répond négativement en ce qui concerne A 1 et affirmativement en ce qui concerne A 3. Le délégué de la Biélorussie fait observer que, dans ce cas, la Biélorussie et l'U.R.S.S. ne peuvent accepter cette proposition.

Le Rapporteur :
T. N. Gautier

Le Président :
O. Selis

ANNEXE A

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL 4 A
DE
LA COMMISSION 4

21 mai, 1948

1. Mandat du Groupe de travail 4 A

"Faire des recommendations en ce qui concerne les séparations de voies dans les bandes de fréquence du service aéronautique mobile, pour ce qui a trait aux communications à grand volume de trafic.

2. Le délégué de la France déclare que le texte de la proposition française sera remis au Secrétariat pour reproduction, le 24 mai 1948. Cependant, étant donné qu'il ne contient aucune suggestion relative aux principes techniques, ce document n'appelle pas de discussion au sein de ce Groupe de travail.

3. Le Président suggère que les délégations présentes se procurent une copie du document C.P.F.No 210 afin de l'étudier en regard du problème posé.

4. Le délégué des Etats-Unis d'Amérique appuie la recommendation contenue dans le document Aér.No 16, et déclare que cette recommandation pourvoira aux besoins des communications à grand volume de trafic. Bien que le Règlement des radiocommunications d'Atlantic City indique 6 000 c.p.s. pour une largeur de bande d'émission A3 de bonne qualité, le délégué des Etats-Unis d'Amérique pense que 5 000 c.p.s.seraient suffisants.

5. Le délégué de la Biélorussie est prié d'exposer sa proposition à ce sujet: il suggère, en résumé, 6 000 c.p.s.pour une émission A 3 avec une tolérance de 0,05%, comme il est indiqué dans le Règlement des radiocommunications d'Atlantic City.

6. Le représentant de l'I.F.R.B.fait remarquer que les chiffres fournis à l'Annexe 5 des Règlements d'Atlantic City ne sont que des exemples qui ne doivent être considérés que comme guide.

7. Le délégué de la Colombie envisage la possibilité de réduire le facteur 2 T dans les calculs de tolérance, en utilisant des largeurs de bandes de 2 700 à 3 000 c.p.s. pour des émissions A 3 sans qu'il en résulte un brouillage anormal. En pratique, ceci tendrait à réduire la tolérance à moins de 0,02%. De plus, en pratique, avec un déplacement de la fréquence porteuse dans les limites de tolérance proposée , et à condition d'employer les largeurs de bandes de 5 000 c.p.s., le brouillage provoqué par la présence de voies adjacentes, ne sera probablement pas de plus de 10% si les stations sont suffisamment espacées.

8. Le délégué de l'Union de l'Afrique du Sud suggère que la Commission détermine les largeurs de bandes requises pour les types d'émission A 1, A 2, et A3 en se basant sur des résultats d'expériences connues.

M. Rowland (Royaume-Uni) déclare que les expériences dont il s'agit ont été effectuées uniquement sur des réseaux de communication par fil, mais qu'une largeur de bandes de 5 000 c.p.s. devrait permettre une intelligibilité d'au moins 80%.

9. Le représentant de l'I.A.T.A.est du même avis que le délégué de l'Union de l'Afrique du Sud et propose d'adopter une largeur de bande de 5 600 c.p.s., ce qui aurait pour conséquence de réduire légèrement les tolérances, mais d'augmenter l'intelligibilité.

10. Le délégué de la Biélorussie explique sa proposition, prenant comme exemple une bande à 6 685 kc/s, donnant approximativement 28 voies contre 23 voies indiquées dans le Document Aér.n°16. Il explique que la bande de 6 685 kc/s serait divisée en trois bandes secondaires, disposant approximativement de la moitié de l'espace fourni pour une émission du type A 3, avec une largeur de bande de 10 kc/s ; un quart pour des voies pour émissions du type A 1, d'une largeur de 6 kc/s ; et le reste pour la bande étroite de l'émission A 1.

11. Le délégué de la Biélorussie résume sa proposition de la façon suivante :

a) Il se présente que certains systèmes à technique très poussée utilisés dans l'exploitation téléphonique ont besoin, en pratique, de la même séparation de fréquence que dans le cas des émissions A 1 avec un équipement construit pour une tolérance d'un degré inférieur de 0,05%, sur 6 Mc/s et au dessus.
b) Il convient d'établir une deuxième norme de tolérance pour le type A 3 pour les appareils actuellement en usage et qui ont été construits pour une tolérance de 0,05%.
c) Une troisième norme doit être déterminée pour les communications à grand volume de trafic qui nécessitent une tolérance élevée et, à peu de chose près, la même largeur de bande que l'émission A1, de tolérance peu élevée.

12. Le délégué de l'Union de l'Afrique du Sud appuyé par les délégués des Indes Néerlandaises et des Etats-Unis d'Amérique, présente la proposition suivante :

La Commission adopte une largeur de 3 000 c.p.s. par bande latérale qui convienne maintenant à la transmission d'émissions du type A3 et, plus tard, aux communications à hautes vitesses. Il faut ensuite déterminer le facteur de probabilité (suggéré à 50% ou B ÷ T) en utilisant comme base une tolérance de 0,02%.

13. Le délégué de l'U.R.S.S. fait remarquer qu'afin d'aboutir à une compréhension totale de chacune des trois propositions qui font l'objet de la discussion, il faudrait consacrer davantage de temps à les examiner. Il convient donc d'étudier :

a) La recommandation formulée dans le Doc-Aér,n°16,
b) La proposition de la délégation de la Biélorussie,
c) La proposition de la délégation de l'Union de l'Afrique du Sud.

14. Voir l'Appendice ci-joint en ce qui concerne les détails de la proposition touchant aux largeurs de bande qui a fait l'objet de discussions au cours de cette séance.

Le Rapporteur : Le Président :

P. J. Greven C. J. Acton

APPENDICE

1. Tableau des largeurs de bandes pour des tolérances variables.

Ordre de grandeur Mc/s	Col. 1 à 05%	Col.2 à 02%	Col. 3 ÷ 6 000	Col.4 ÷ 6 000	Col.5 ÷ 6 000
3	3 000	1 200	9 000	7 200	6 600
5	5 000	2 000	11 000	8 000	7 000
7	7 000	2 800	13 000	8 800	7 400
10	10 000	4 000	16 000	10 000	8 000
11	11 000	4 400	17 000	10 400	8 200
13	13 000	5 200	19 000	11 200	8 600
17	17 000	6 800	23 000	12 800	9 400
23	23 000	9 200	29 000	15 200	10 600

2. Tableau des largeurs de bandes proposées par la Biélorussie pour des fréquences au-dessus de 6 Mc/s :

Type A 1		Type A 3	
Ordre de grandeur Mc/s	Largeur de bande	Ordre de grandeur Mc/s	Largeur de bande
6	6 kc/s	6	10 kc/s
8	8 kc/s	8	12 kc/s
et		et	
10 au-dessus	10 kc/s	10 au-dessus	15 kc/s

3. Tableau des largeurs de bandes proposées par l'Union de l'Afrique du Sud comparées à celles recommandées dans le Doc-Aér.n°16:

Ordre de grandeur Mc/s	Afrique du Sud Largeur de bande kc/s	Doc-Aér. n° 16 Largeur de bande kc/s
2,8	6,5	7,0
3,0	6,5	7,0
4,0	6,5	7,0
6,0	7,0	7,0
8,0	7,5	8,0
10,0	8,0	10,0
13,0	8,5	10,0
15,0	9,0	10,0
17,0	9,5	10,0
20,0 à 23,5	10,5	12,5

ANNEXE B

PROJET DE PROPOSITION RELATIF A L'ESPACEMENT DES VOIES

Le problème concernant l'espacement des voies a été étudié par la Commission préparatoire, la Commission 4 l'a discuté et les membres du Groupe de travail ont échangé leurs vues à ce sujet. Les résultats de cette étude approfondie montrent que les observations qui ont été faites doivent être prises en considération. Elles peuvent se résumer comme suit:

1. Quelques pays (par exemple l'Union de l'Afrique du Sud) ont proposé de légères modifications aux indications figurant dans le doc. Aér.n°16 en ce qui concerne l'espacement des voies pour les communications à grand volume de trafic.

2. Certains pays (entre autres la France, le Royaume-Uni, les Pays-Bas) font remarquer ainsi qu'il est indiqué dans les recommandations contenues dans le doc-Aér. n°16, que les communications à faible volume de trafic peuvent être utilisées et le seront , tout au moins pour un certain temps. Les délégations de ces pays désirent que la Commission 4 leur fournisse une indication quant à la largeur de voie qui serait disponible pour l'emploi peut-être temporaire de l'émission du type A 1.

3. A ce propos les délégués d'autres pays (par exemple ceux des Etats-Unis d'Amérique et du Canada) soulignent qu'il serait peu sage et peu prévoyant d'adopter un plan excluant la possibilité d'utiliser des communications à grand volume de trafic dans n'importe quel secteur des bandes impliquées et dans n'importe quelle partie du monde. Et ceci, dès que l'industrie sera prête à accepter de tels types de communications.

4. Les délégués de certains pays, font remarquer qu'en ce qui concerne l'émission sur type A1, deux largeurs de voies devraient être prises en considération, c'est-à-dire :
   a) L'une pour les aéronefs, simplex et duplex (Bande entrelacée [crossband]).
   b) L'autre pour les stations terrestres, duplex (bande entrelacée [crossband]).

5. Proposition de la Biélorussie relative à l'espacement des voies :

   Considérant :

   a) que le Règlement des radiocommunications d'Atlantic City prévoit l'usage de stations d'aéronefs avec une tolérance de fréquence de 0,05 % jusqu'en 1953, qu'en même temps des stations avec une tolérance de 0,02 % seront utilisées, et que le plan de répartition des fréquences au service mobile aéronautique doit permettre l'usage de telles stations,

   b) que l'usage de communications à grand volume de trafic telles que l'émission A 4, ne nécessite en aucun cas une largeur de bande supérieure à celle nécessaire au type A 3.

c) que pour les communications à grand volume de trafic, seuls les nouveaux types de stations seront employés. Ces stations devront avoir une tolérance d'au moins 0,02 %. Par conséquent, dans de nombreux cas, la séparation de voie indispensable au type A 1 avec une tolérance de 0,05 % peut suffire à ces communications.

Le délégué de la Biélorussie propose que le projet d'assignation des fréquences soit établi en tenant compte des normes suivantes relatives à l'espacement des voies .

stations d'aéronefs A 3 à faible stabilité	Stations d'aéronefs A 3 et A 4 à grande stabilité	Stations d'aéronefs A 1 à faible stabilité
jusqu'à 6 Mc/s 10 kc/s	7 kc/s	6 kc/s
, 8 Mc/s 12 kc/s	8 kc/s	8 kc/s
au-dessus de 10 Mc/s 15 kc/s	10 kc/s	10 kc/s

Stations terrestres avec une tolérance de fréquence de 0,02 %

2,8 à 3,5 Mc/s	1,5 kc/s
4,7 Mc/s	2,0 kc/s
5,7 Mc/s	2,5 kc/s
6,6 Mc/s	3,0 kc/s
8 Mc/s	4,0 kc/s
10 à 13 Mc/s	5,0 kc/s
15 Mc/s	6,0 kc/s
17 à 18 Mc/s	7,5 kc/s

Résumant les remarques des différents délégués, on a étudié les plans suivants d'espacement des voies; ils seront proposés à la Commission 4 pour adoption éventuelle.

ESPACEMENT DES VOIES

1. Pour les communications à grand volume de trafic basé sur une tolérance de l'ordre de 0.02 %, simplex *) **

2 - 6 Mc/s	7 kc/s
8 Mc/s	8 kc/s
10 - 20 Mc/s	10 kc/s
20 - 23,5 Mc/s	12,5 kc/s

2. Pour les type. d'émission A 1, basé sur une tolérance de 0,02 à 0,05 % ; simplex et aéronef duplex (Bande entrelacée [crossband])

2 - 6 Mc/s	3,5 kc/s
8 Mc/s	4 kc/s
10 - 20 Mc/s	5 kc/s
20 - 23,5 Mc/s	6 kc/s

*) Cet espacement de voie peut également être utilisé temporairement pour des émissions A1 avec des tolérances de fréquence jusqu'à 0,05 % dans cette partie du monde où est employé l'ancien équipement ou pour ces mêmes émissions en utilisant le système de bandes entrelacées (crossband) adjacentes dans les limites de la voie.

**) Le plan d'espacement de voie suivant, basé sur une largeur de bande modulée de 6 kc/s et avec 50 % d'une tolérance de 0,02 % est proposé par le délégué de l'Afrique du Sud :

Bande	Largeur de voie
2,8 à 4 Mc/s	6,5 kc/s
5 à 6 Mc/s	7 kc/s
7 à 8 Mc/s	7,5 kc/s
10 à 11 Mc/s	8 kc/s
13 Mc/s	8,5 kc/s
15 Mc/s	9 kc/s
17 Mc/s	9,5 kc/s
21 à 23 Mc/s	10,5 kc/s

Le tableau suivant est le plan d'espacement de voies proposé par le délégué du Royaume-Uni , basé sur une largeur de bande modulée de 6 kc/s et avec une tolérance de 75 % de 0,02 % :

Bande kc/s	Espacement de voie kc/s
2850 - 3155	6,5
3400 - 4750	7,0
5480 - 6765	7,5
8815 - 9040	8,5
10005 - 10100	9,0
11175 - 11400	9,5
13200 - 18030	10,0
21850 - 23350	12,0

3. Pour les émissions A1, avec une tolérance de 0,02 - 0,05 %, station terrestre, duplex :

2,6 Mc/s	1,5 kc/s
8 Mc/s	2 kc/s
10 - 20 Mc/s	2,5 kc/s
20 - 23.5 Mc/s	3 kc/s

4. Pour les émissions A 3, particulièrement pour les aéronefs utilisant un ancien équipement avec une tolérance de l'ordre de 0,04 - 0,05 %, simplex.

2,6 Mc/s	10 kc/s
8 Mc/s	12 kc/s
10-20 Mc/s	15 kc/s
20-23,5 Mc/s	17 kc/s

On peut terminer en remarquant que la Commission 4 ignorant le genre de plan d'allocation de fréquence qui sera adopté par les Commissions 6 et 7 est obligé d'envisager toutes les possibilités et de donner à ces commissions toutes les listes dont elles peuvent avoir besoin.

ANNEXE C

CONSIDERANT :

que le service d'aviation se développe rapidement et que le nombre de kc/s attribué au service mobile aéronautique est extrêmement limité,

que la tendance actuelle vers l'obtention de vitesses de vol de plus en plus élevées exige d'accroître la rapidité d'échange des messages air-sol,

que les dispositions prises pour l'emploi d'équipements instables dans les services aéronautiques demandent des voies de communication larges,

que la période qui s'écoulera entre la fin de la présente Conférence et la mise en vigueur du plan qu'elle aura préparé permettra de modifier ou de mettre hors service les équipements instables,

LA COMMISSION 4 RECOMMANDE :

1 - que le tableau de séparation des fréquences ci-dessous soit adopté :

2850 - 3155	kc/s	6,5 kc/s
3400 - 4750	kc/s	7,0 kc/s
5480 - 6765	kc/s	7,5 kc/s
8815 - 9040	kc/s	8,5 kc/s
10005 - 10100	kc/s	9,0 kc/s
11175 - 11400	kc/s	9,5 kc/s
13200 - 18030	kc/s	10,0 kc/s
21850 - 23350	kc/s	12,0 kc/s

Il est reconnu :

que, pratiquement, il pourrait être possible d'extraire deux ou plus de deux voies A1 de chacune des voies indiquées dans ce plan de séparation,

et qu'il existe actuellement en plusieurs parties du monde un besoin de communications télégraphiques manuelles.

2- Toutefois, une disposition qui prévoirait en permanence des voies faiblement séparées serait en contradiction avec l'idée de prévoir des moyens de communication à grande vitesse sur toutes les voies sans qu'il soit fait de nouveaux plans d'assignation.

3- Il est également recommandé :

(I)- qu'une subdivision des voies soit autorisée.

a) lorsqu'une administration contrôle toute l'exploitation des aéronefs et des stations terrestres dans la zone ou sur la route desservies par la voie qui doit être subdivisée.

b) Lorsqu'il existe un accord entre toutes les administrations intéressées dans une phase quelconque de l'exploitation aéronautique (y compris l'exploitation des aéronefs et des stations terrestres dans la zone ou sur la route desservies par la voie que l'on se propose de subdiviser.

(II) - qu'une telle subdivision des voies soit faite sur une base temporaire étant entendu qu'il n'en résultera aucun brouillage pour les autres services aéronautiques fonctionnant légalement sur d'autres routes ou dans d'autres régions et que les dispositions seront prises pour que la nécessité d'une subdivision permanente des voies soit fréquemment examinée.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No 33-F
25 mai, 1948

Soumis en : Anglais

C H I N E

PROPOSITION RELATIVE A LA CLASSIFICATION DES SERVICES AERONAUTIQUES ET A L'ETUDE DE L'ASSIGNATION DES FREQUENCES

Il a été proposé que, lors de l'assignation des fréquences aux services "R", la Conférence répartisse les services aéronautiques en 3 catégories principales :

les services exploités dans les zones des principales routes aériennes mondiales,

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 aux besoins des services rattachés aux vols intercontinentaux puis aux services de la zone équatoriale, et enfin aux 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 3) seraient probablement suffisantes et qu'elles faciliteraient les travaux de la Commission 6.

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 les fréquences requises pour les zones des principales routes aériennes mondiales, il ne sera pas nécessaire de prévoir des dispositions spéciales pour les circuits de la zone équatoriale. Cette déclaration appuie 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 ce principe fondamental : 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 devraient être pris en considération lorsque des fréquences seront assignées aux pays tropicaux.

On a introduit dans la classification des services une "zone équatoriale" distincte, à la suite d'un groupement arbitraire d'un certain nombre de difficultés d'ordre technique : caractéristiques de propagation différentes, niveau élevé des bruits atmosphériques, etc. On peut tenir compte de ces facteurs

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

en assignant des fréquences d'un ordre de grandeur en Mc/s plus élevé aux routes aéronautiques qui traversent la zone tropicale. Il est également possible de choisir un chiffre plus bas 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 principales routes aéronautiques mondiales,

   b) les services aériens régionaux et nationaux.

2) la méthode recommandée par la Commission préparatoire pour la détermination des besoins en fréquences des zones des principales routes aériennes mondiales sera adoptée pour évaluer les besoins des services aéronautiques régionaux et nationaux.

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.

La Délégation de la Chine

NAI - NING CHEN

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No.34-F
27 mai 1948

Soumis en : ANGLAIS

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 régions, 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.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

L'I.A.T.A. s'est inspirée des considérations sus-mentionnées et des propositions présentées par les Etats-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 élevée.

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'extrémité 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.

LimiteOuet part d'un point situé

au(25o latitude Nord
(140° longitude Ouest

jusqu'au parallèle 18o 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 15o 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'EWROPE

LimiteOuestpart du Nord du Pôle sud et longe le Méridien de Greenwich jusqu'au 74o latitude N et de là,
jusqu'à un point situé

au(34° latitude Nord
(40o 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 coincider avec la limite proposée dans l'Annexe No.2 du Doc. CE 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 français française, 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 Caraibes.

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 Caraibes.

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.

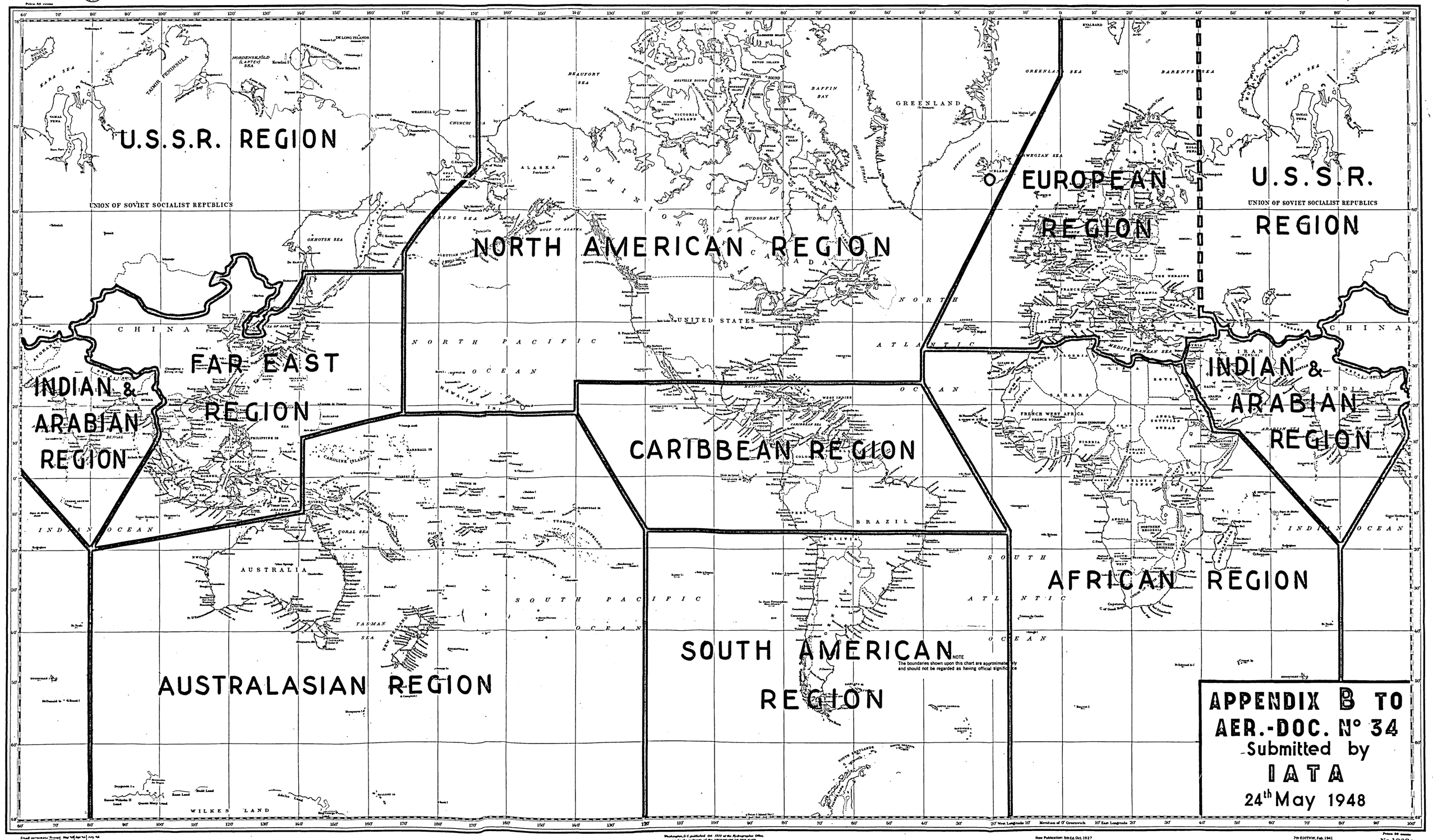
Limite Ouest : Suit la limite Est de la Région de l'Europe.

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

Washington, D.C. published Oct. 1927 at the Hydrographic Office, under the authority of the SECRETARY OF THE NAVY
New Publication: 5th Ed. Oct. 1927
7th EDITION, Feb. 1941
No.1262a

onférence internationale administrative
es Radiocommunications aéronautiques
G E N E V E, 1948

Aér-Document n° 35-F
25 mai, 1948
Commission 4

Rapport
de
la Commission des principes techniques et d'exploitation

(Commission 4)
5e séance
24 mai, 1948, à 16 h.30

Président : M. Selis (Pays-Bas)

Les pays et organisations suivants sont représentés :

Albanie
Etats-Unis d'Amérique
Territoires dépendant des E.U.A.
Australie
R.S.S. de Biélorussie
Canada
Chili
Cuba
Danemark
Egypte
France
Protectorats français du Maroc et de la Tunisie
Inde
Indes néerlandaises
Islande
Nouvelle-Zélande
Pays-Bas
Pologne
Roumanie
Suède
Suisse
Union de l'Afrique du Sud
Union des Républiques socialistes soviétiques
Yougoslavie
I.F.R.B.
I.A.T.A
O.A.C.I.

Projet de proposition relative à l'espacement entre voies (Annexe B)

Au cours de la discussion, le Président fait observer que ce document représente en fait le compte-rendu des différentes propositions présentées et des vues exprimées lors des séances antérieures de la Commission et de celles du groupe de travail 4 A.

Projet de résolution relative à l'espacement entre voies présenté par la délégation des Etats-Unis d'Amérique.

Le délégué des Etats-Unis, appuyé par celui du Royaume-Uni propose l'adoption de cette résolution.

M. Petit (I.F.R.B.) suggère que les recommandations définitives de la proposition des Etats-Unis soient modifiées de manière à comprendre en même temps le groupement des voies adjacentes et la division des voies. Cet amendement est accepté par les délégués des Etats-Unis et du Royaume-Uni.

Un échange de vues a lieu ensuite au sujet de l'adoption de l'espacement de 6,5 kc/s pour les bandes de 2 850/ 3 155 kc/s, tel qu'il est préconisé dans le projet de résolution américaine.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Le délégué du Royaume-Uni, appuyé par celui des Etats-Unis, propose que ce chiffre soit porté à 7 kc/s.

L'amendement britannique soumis au vote, est adopté par 15 voix à 0 et 6 abstentions.

La résolution américaine, ainsi modifiée, figure en tant qu'annexe C.

Les annexes B et C, ci-jointes, sont mises aux voix et adoptées par 16 voix contre 6 et 4 abstentions.

Le Rapporteur :
T.N. Gautier

Le Président :
O.J. Selis.

ANNEXE B

PROPOSITION RELATIVE AUX ESPACEMENTS ENTRE VOIES

Vue d'ensemble des propositions et discussions s'y rapportant.

Le problème concernant l'espacement entre voies a été étudié par la Commission préparatoire, la Commission 4 l'a discuté et les membres du Groupe de travail 4 A ont échangé leurs vues à ce sujet. Les résultats de cette étude approfondie montrent que les observations qui ont été faites doivent être prises en considération; elles peuvent se résumer comme suit :

1. Quelques pays (par exemple l'Union de l'Afrique du Sud) ont proposé de légères modifications aux indications figurant dans le Doc.Aer.No 16 en ce qui concerne l'espacement entre voies dans le cas où l'on utilise du matériel de communications à grand rendement.

2. Certains pays (entre autres la France, le Royaume-Uni, les Pays-Bas) font remarquer, ainsi qu'il est indiqué dans les recommandations contenues dans le Doc.No 16, que du matériel de communications à faible rendement peut être utilisé et le sera au moins pendant un certain temps. Les délégations de ces pays désirent que la Commission 4 leur fournisse une indication au sujet de la largeur de voie qui serait disponible pour l'emploi, peut-être temporaire, des émissions du type A1.

3. A ce propos, les délégués d'autres pays, tels que les Etats-Unis et le Canada, font valoir qu'il serait peu sage et peu prévoyant d'adopter un plan excluant la possibilité d'utiliser du matériel de communications à grand rendement dans n'importe quel secteur des bandes intéressées et dans n'importe quelle région du globe lorsque l'industrie sera en mesure d'adopter du matériel de communications de ce genre.

4. Les délégués de certains pays font remarquer qu'en ce qui concerne les émissions du type A1, deux largeurs de voies devraient être prises en considération, c'est-à-dire :

   a) l'une pour les communications simplex et les communications échangées avec les aéronefs sur deux fréquences différentes pour l'un et l'autre correspondant,

   b) l'autre pour les stations au sol qui utilisent une fréquence différente pour répondre aux aéronefs.

Tenant compte de toutes les remarques présentées par les différents délégués, on a étudié les plans suivants d'espacements entre voies : ils seront proposés à la Commission 4 pour adoption éventuelle d'un plan.

Espacements proposés entre voies .

1. pour du matériel de communications à grand rendement établi pour une tolérance de 0,02%, simplex *)**

ordre de grandeur des fréquences	espacement entre voies
2 - 6 Mc/s	7 kc/s
8 Mc/s	8 kc/s
10 - 20 Mc/ s	10 kc/s
20 - 23,5 Mc/s	12 1/2 kc/s

2. pour les émissions en télégraphie A1 avec une tolérance variant de 0,02 à 0,05 %; système simplex et duplex pour aéronefs ("crossband")

fréquences	espacements
2 - 6 Mc/s	7 kc/s
8 Mc/s	8 kc/s
10 - 20 Mc/s	10 kc/s
20 - 23,5 Mc/s	121 kc/s

* Cet espacement entre voies peut également être utilisé temporairement pour des émissions du type A1 avec des tolérances de fréquence allant jusqu'à 0,05 % dans certaines parties du monde où on emploie encore du matériel ancien ou pour ces mêmes émissions en utilisant le système des .... "crossband" adjacentes dans les limites de la voie.

** Voici le projet de plan d'espacements entre voies proposé par le délégué de l'Union de l'Afrique du Sud.

bandes de fréquences	largeur de voies
2,8 à 4 Mc/s	6,5 kc/s
5 à 6 Mc/s	7 kc/s
7 à 8 Mc/s	7,5 kc/s
10 à 11 Mc/s	8 kc/s
13 Mc/s	8,5 kc/s
15 Mc/s	9 kc/s
17 Mc/s	9,5 kc/s
21 à 23 Mc/s	10,5 kc/s

3. pour les émissions du type A1, avec une tolérance de 0,05 %; station terrestre duplex.

2 - 6 Mc/s	1,5 kc/s
8 Mc/s	2 kc/s
10 - 20 Mc/s	2,5 kc/s
20 - 23,5 Mc/s	3 kc/s

4. pour les émissions du type A3 particulièrement pour les aéronefs utilisant du matériel ancien établi pour des tolérances de l'ordre de 0,04 à 0,05 % simplex.

2 - 6 Mc/s	10 kc/s
8 Mc/s	12 kc/s
10 - 20 Mc/s	15 kc/s
20 - 23,5 Mc/s	17 kc/s

ANNEXE C

RESOLUTION ADOPTEE PAR LA COMMISSION 4

CONSIDERANT :

que le service de l'aviation se développe rapidement et que le nombre de kilocycles attribué au service mobile aéronautique est extrêmement limité,

que la tendance actuelle à atteindre des vitesses de vol de plus en plus élevées exige un accroissement de la rapidité des échanges des messages entre avion et sol,

que les dispositions prises dans le service aéronautique pour l'emploi d'un matériel instable exigeront des voies de communication larges,

que la période s'écoulant entre la clôture de la Conférence et la mise en vigueur du plan qu'elle aura préparé, permettra de modifier ou de mettre hors service le matériel instable,

LA COMMISSION RECOMMANDE :

1. l'adoption du tableau ci-dessous pour l'espacement entre voies :

2850	- 3155 kc/s	7,0	kc/s
3400	- 4750 kc/s	7,0	kc/s
5480	- 6765 kc/s	7,5	kc/s
8815	- 9040 kc/s	8,5	kc/s
10005	- 10100 kc/s	9,0	kc/s
11175	- 11400 kc/s	9,5	kc/s
13200	- 18030 kc/s	10,0	kc/s
21850	- 23350 kc/s	12,0	kc/s

Il est reconnu :

que pratiquement, il pourrait être possible d'extraire deux ou plus de deux voies de télégraphie A1 de chacune des voies indiquées dans ce plan d'espacements,

et que, dans plusieurs parties du monde, il est encore besoin de recourir aux communications télégraphiques manuelles,

2. Cependant, une disposition prévoyant d'une façon permanente un faible espacement entre voies irait à l'encontre du but recherché, consistant à prévoir l'utilisation de moyens de communication à grand rendement sur toutes les voies et ce, sans procéder à une nouvelle répartition.

3. Il est également recommandé :

I. d'autoriser la subdivision des voies ou le groupement de voies adjacentes

a) lorsqu'une administration a sous son contrôle entier l'exploiration des aéronefs et des stations terrestres dans la zone ou sur la route comprises dans le service auquel la ou les fréquences qui doivent être groupées ou subdivisées ont été attribuées.

b) lorsqu'il existe une entente entre toutes les administrations intéressées dans une phase quelconque de l'exploitation aéronautique (y compris l'exploitation des aéronefs et des stations à terre) dans la zone ou sur la route desservies par la ou les fréquences que l'on se propose de subdiviser ou de grouper.

II. d'effectuer de telles subdivisions ou groupements de voies sur une base temporaire, étant entendu qu'il n'en résultera aucun brouillage pour les autres services aéronautiques fonctionnant à titre régulier sur d'autres routes ou dans d'autres zones et que toutes dispositions seront prises pour que al nécessité d'une subdivision de voies soit fréquemment examinée.

(Aer-Doc.n°32-F)

Annexe B au Aér-Doc.No 35-F

1 Juin, 1948

LE TEXTE SUIVANT DEVRA REMPLACER L'ANNEXE B AU AER-DOCUMENT No.35-F

Le problème concernant l'espacement des voies a été étudié par la Commission préparatoire, la Commission 4 l'a discuté et les membres du Groupe de travail ont échangé leurs vues à ce sujet. Les résultats de cette étude approfondie montrent que les observations qui ont été faites doivent être prises en considération. Elles peuvent se résumer comme suit:

1. Quelques pays (par exemple l'Union de l'Afrique du Sud) ont proposé de légères modifications aux indications figurant dans le doc. Aér.n°16 en ce qui concerne l'espacement des voies pour les communications à grand volume de trafic.

2. Certains pays (entre autres la France, le Royaume-Uni,les Pays-Bas) font remarquer ainsi qu'il est indiqué dans les recommandations contenues dans le doc-Aér. n°16, que les communications à faible volume de trafic peuvent être utilisées et le seront , tout au moins pour un certain temps. Les délégations de ces pays désirent que la Commission 4 leur fournisse une indication quant à la largeur de voie qui serait disponible pour l'emploi peut-être temporaire de l'émission du type A 1.

3. A ce propos les délégués d'autres pays (par exemple ceux des Etats-Unis d'Amérique et du Canada) soulignent qu'il serait peu sage et peu prévoyant d'adopter un plan excluant la possibilité d'utiliser des communications à grand volume de trafic dans n'importe quel secteur des bandes impliquées et dans n'importe quelle partie du monde. Et ceci, dès que l'industrie sera prête à accepter de tels types de communications.

4. Les délégués de certains pays, font remarquer qu'en ce qui concerne l'émission sur type A1, deux largeurs de voies devraient être prises en considération, c'est-à-dire :
   a) L'une pour les aéronefs, simplex et duplex (Bande entrelacée [crossband]).
   b) L'autre pour les stations terrestres, duplex (bande entrelacée [crossband]).

5. Proposition de la Biélorussie relative à l'espacement des voies :

   Considérant :

   a) que le Règlement des radiocommunications d'Atlantic City prévoit l'usage de stations d'aéronefs avec une tolérance de fréquence de 0,05 % jusqu'en 1953, qu'en même temps des stations avec une tolérance de 0,02 % seront utilisées, et que le plan de répartition des fréquences au service mobile aéronautique doit permettre l'usage de telles stations,

   b) que l'usage de communications à grand volume de trafic telles que l'émission A 4, ne nécessite en aucun cas une largeur de bande supérieure à celle nécessaire au type A 3.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

c) que pour les communications à grand volume de trafic, seuls les nouveaux types de stations seront employés. Ces stations devront avoir une tolérance d'au moins 0,02 %. Par conséquent, dans de nombreux cas, la séparation de voie indispensable au type A 1 avec une tolérance de 0,05 % peut suffire à ces communications.

Le délégué de la Biélorussie propose que le projet d'assignation des fréquences soit établi en tenant compte des normes suivantes relatives à l'espacement des voies .

stations d'aéronefs A 3 à faible stabilité	Stations d'aéronefs A 3 et A 4 à grande stabilité	Stations d'aéronefs A 1 à faible stabilité
jusqu'à 6 Mc/s 10 kc/s	7 kc/s	6 kc/s
, 8 Mc/s 12 kc/s	8 kc/s	8 kc/s
au-dessus de 10 Mc/s 15 kc/s	10 kc/s	10 kc/s

Stations terrestres avec une tolérance de fréquence de 0,02 %

2,8 à	3,5 Mc/s	1,5 kc/s
	4,7 Mc/s	2,0 kc/s
	5,7 Mc/s	2,5 kc/s
	6,6 Mc/s	3,0 kc/s
	8 Mc/s	4,0 kc/s
10 à	13 Mc/s	5,0 kc/s
	15 Mc/s	6,0 kc/s
17 à	18 Mc/s	7,5 kc/s

Résumant les remarques des différents délégués, on a étudié les plans suivants d'espacement des voies; ils seront proposés à la Commission 4 pour adoption éventuelle.

ESPACEMENT DES VOIES

1. Pour les communications à grand volume de trafic basé sur une tolérance de l'ordre de 0.02 %, simplex *) **

2 - 6 Mc/s	7 kc/s
8 Mc/s	8 kc/s
10 - 20 Mc/s	10 kc/s
20 - 23,5 Mc/s	12,5 kc/s

2. Pour les type. d'émission A 1, basé sur une tolérance de 0,02 à 0,05 % ; simplex et aéronef duplex (Bande entrelacée [crossband])

2 - 6 Mc/s	3,5 kc/s
8 Mc/s	4 kc/s
10 - 20 Mc/s	5 kc/s
20 - 23,5 Mc/s	6 kc/s

*) Cet espacement de voie peut également être utilisé temporairement pour des émissions A1 avec des tolérances de fréquence jusqu'à 0,05 % dans cette partie du monde où est employé l'ancien équipement ou pour ces mêmes émissions en utilisant le système de bandes entrelacées (crossband) adjacentes dans les limites de la voie.

**) Le plan d'espacement de voie suivant, basé sur une largeur de bande modulée de 6 kc/s et avec 50 % d'une tolérance de 0,02 % est proposé par le délégué de l'Afrique du Sud :

Bande	Largeur de voie
2,8 à 4 Mc/s	6,5 kc/s
5 à 6 Mc/s	7 kc/s
7 à 8 Mc/s	7,5 kc/s
10 à 11 Mc/s	8 kc/s
13 Mc/s	8,5 kc/s
15 Mc/s	9 kc/s
17 Mc/s	9,5 kc/s
21 à 23 Mc/s	10,5 kc/s

Le tableau suivant est le plan d'espacement de voies proposé par le délégué du Royaume-Uni , basé sur une largeur de bande modulée de 6 kc/s et avec une tolérance de 75 % de 0,02 % :

Bande kc/s	Espacement de voie kc/s
2850 - 3155	6,5
3400 - 4750	7,0
5480 - 6765	7,5
8815 - 9040	8,5
10005 - 10100	9,0
11175 - 11400	9,5
13200 - 18030	10,0
21850 - 23350	12,0

3. Pour les émissions A1, avec une tolérance de 0,02 - 0,05 %, station terrestre, duplex :

2,6 Mc/s	1,5 kc/s
8 Mc/s	2 kc/s
10 - 20 Mc/s	2,5 kc/s
20 - 23.5 Mc/s	3 kc/s

4. Pour les émissions A 3, particulièrement pour les aéronefs utilisant un ancien équipement avec une tolérance de l'ordre de 0,04 - 0,05 %, simplex.

2,6 Mc/s	10 kc/s
8 Mc/s	12 kc/s
10-20 Mc/s	15 kc/s
20-23,5 Mc/s	17 kc/s

(Annexe B au document Aér-n°32-F)

On peut terminer en remarquant que la Commission 4 ignorant le genre de plan d'allocation de fréquence qui sera adopté par les Commissions 6 et 7 est obligé d'envisager toutes les possibilités et de donner à ces commissions toutes les listes dont elles peuvent avoir besoin.

Conférence internationale administrative des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Amendement à Aér - Doc. No 38-F
28 mai 1948

Soumis en : FRANCAIS

Page 1 : après les mots : "Aér. Document 11 est adopté à l'unanimité", lire : "Le rapport de la 2e séance sera examiné ultérieurement, les textes espagnol et français n'étant pas encore parus".

24e ligne du texte, lire : "La Commission préparatoire a proposé".

(9-28-5)

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE 1948

Amendement à Aér - Doc. N° 36-F
28 mai 1948

E R R A T U M

Le document: Amendement à Aér - Doc. N° 38-F, daté du 28 mai 1948, doit se lire:

Amendement à Aér - Doc. N° 36-F

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

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

Aér-Document n°36 - F
25 mai 1948
soumis en français
Commission 6

Rapport

de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes R

(Commission 6)
3e séance
24 mai, 1948

PRESIDENT : M. BETTS (Australie)

Les délégations ou organisations suivantes sont représentées :

Albanie, Argentine, Australie, Canada, Chine, Cuba, Danemark Egypte, Equateur, E.U.A et Territoires des E.U.A., France, Inde, Islande, Italie, Maroc et Tunisie, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pologne, R.S.Sd Biélorussie, Roumanie Royaume-Uni, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Union de l'Afrique du Sud, U.R.S.S., Yougoslavie, I.A.T.A., I.C.A.O., I.F.R.B.

Le Président soumet à l'approbation de la Commission le rapport de la 1ère séance (Aér-Document No.11).

Aér-Document, No 11 est adopté à l'unanimité.

On est d'accord que le rapport de la 2ème séance soit examiné lors de la prochaine séance, étant donné que les textes français et espagnols de ce document n'ont pas encore paru.

Examen de la proposition soviétique (Aér-Document No.19)

Le Président précise que la première phrase du paragraphe 5, page 4 du document a été amendée de la façon suivante :

"Le nombre total de fréquences disponible d'après les paragraphes 2,3 et 4, sera distribué. . ."

Il présente ensuite ce document paragraphe par paragraphe, en soulignant les points principaux qui sont en désaccord avec les recommandations établies par la Commission préparatoire.

La Commission préparatoire à proposé qu'un traitement spécial soit réservé à la zone équatoriale en raison de ses besoins particuliers; or, la proposition soviétique n'accorde pas à la zone équatoriale un traitement préférentiel et suggère que les besoins de chaque zone intéressée par cette région équatoriale soient examinés au même titre que ceux des autres régions.

Le paragraphe 5 (Doc.19 page 4) montre une grande divergence avec les recommandations de la Commission préparatoire.

Le délégué de la Biélorussie précise que la Conférence devrait déterminer les fréquences et ensuite les distribuer aux pays.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Le délégué de la Chine informe la Commission qu'il présentera d'ici peu un plan qui ressemble à la méthode d'assignation des fréquences proposée par l'U.R.S.S.

Le délégué de la Biélorussie précise que la répartition des bandes, d'après le projet soviétique, devrait être faite sur une base mondiale, mais qu'il est prêt à admettre que des modifications puissent être apportées à la suite d'accords régionaux.

M. Petit (IFRB) demande si la subdivision des bandes en 3 parties serait immuable selon le plan soviétique, c'est-à-dire si pendant les 5 ans que durera le plan élaboré ici, aucun changement ne pourra avoir lieu.

Le délégué de la Biélorussie répond qu'il ne pense pas qu'un changement périodique soit nécessaire, mais la Conférence devra établir les règles précisant ce point.

La séance est levée à 16 h. 20

Le Rapporteur
V.M. Beaufol

Le Président
E.G. Betts

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No. 37-F
25 mai, 1948

Soumis en : Anglais

Commission 7

Rapport

de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes OR

(Commission 7)
(Quatrième Séance)
24 mai, 1948

Le Président, M. A. Fry (Royaume-Uni) ouvre la séance à 14 h.30.

Les pays représentés sont les suivants :

Argentine
Australie
Bulgarie
Canada
Chili
France
Etats Unis d'Amérique
Honduras (République de)
Indes Néerlandaises
Norvège
Nouvelle Zélande
Pays Bas
Portugal
Royaume-Uni
Suède
Suisse
R.S.S. d'Ukraine
Union des Républiques Socialistes Soviétiques

La Commission approuve le document-Aér.No. 10 en stipulant que les représentants de langue espagnole pourront en demander la remise en discussion après la parution du texte en cette langue.

Le Président déclare qu'il s'efforcera de faire accélérer la parution des documents dans les trois langues.

Il ouvre la discussion du document Aer.No. 19 en invitant le délégué de l'U.R.S.S. de préciser quelles en sont les parties qui relèvent de l'examen de la Commission 7.

Le délégué de l'U.R.S.S. répond que ce document se rapporte entièrement aux bandes "OR" mais qu'il n'en préconise pas l'examen avant que la Commission 4 ait pris position sur certains de ses points. Le Président rappelle que le paragraphe 8 est de la compétence de cette commission, sur quoi le délégué de l'U.R.S.S. déclare que le paragraphe 3 est également du ressort de la dite commission.

Le Président propose d'examiner le paragraphe 8 puisque celui-ci traite du plan d'allocation des fréquences dans les bandes OR.

Le délégué de l'U.R.S.S. déclare qu'en substance, ce paragraphe 8 vise à fixer les besoins des fréquences dans les bandes OR en se fondant premièrement sur des considérations et des particularités d'ordre territorial et géographique, et, deuxièmement, en se basant sur le fait que le service "OR" est un service irrégulier et, qu'en conséquence, ses besoins sont malaisés à déterminer. De plus, toute formule d'attribution de fréquences ne s'appliquerait qu'à un seul cas. Il estime que les territoires de faible étendue ne peuvent présenter des demandes de fréquences aussi importantes que celles des territoires plus vastes. Toutefois, il ne peut indiquer en ce moment une bonne formule pour l'allocation des fréquences en fonction des étendues de territoires.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Le délégué du Royaume-Uni déclare que les vues de son Gouvernement sont en opposition absolue avec celles exprimées par l'U.R.S.S. En effet, bien que son territoire soit géographiquement de faible étendue, le Royaume-Uni n'en a pas moins de grands besoins dans les bandes "OR". Bien que l'U.R.S.S. soit d'avis que le service "OR" n'a pas actuellement de base permanente, l'expérience du Royaume-Uni prouve qu'il lui en faut une si l'on veut en arriver à établir une méthode efficace pour traiter cette question.

Il estime que les besoins ne sont aucunement fonction de l'étendue des territoires et le Royaume-Uni considère sa position à ce sujet comme définitive. A titre d'exemple, il relève que des pays de peu d'étendue peuvent avoir des besoins supérieurs à ceux d'un pays plus vaste. Certains territoires coloniaux ont une étendue bien supérieure à celle du Royaume-Uni et, pourtant, celui-ci a des besoins de fréquences bien plus élevés pour son territoire métropolitain. Il donne deux exemples de ce qui pourrait arriver si la proposition de l'U.R.S.S. était adoptée :

1 - La superficie de l'U.R.S.S. est égale à 100 fois celle du Royaume-Uni et puisque le nombre des voies disponibles est de 80 environ, le Royaume-Uni se verrait attribuer moins d'une fréquence.

2 - Dans le cas de Gibraltar, territoire mesurant 2 milles carrées seulement, le nombre des fréquences attribuées égalerait pratiquement zéro. Il considère donc qu'il n'existe pas de proportion possible pour l'assignation des fréquences "OR" sur une base géographique et que par conséquent, personne n'est à même d'établir une telle formule.

Le Délégué de la République du Honduras appuie le point de vue du Délégué du Royaume-Uni.

Le Délégué de la France constate que les besoins des services "OR" sont les mêmes sur terre que sur mer. Si la surface maritime séparant un pays de ses possessions était comprise dans le calcul des proportions, la France pourrait accepter la proposition de l'U.R.S.S.. Toutefois, la meilleure méthode pour résoudre ce problème consiste à prendre pour base les besoins des pays.

Le Délégué des Etats-Unis résume la proposition exposée au paragraphe 8 du Document Aer.No. 19. Il demande ensuite au Délégué de l'U.R.S.S. pour quelle raison un petit pays ne pourrait pas avoir de gros besoins en fréquences.

Le Délégué du Canada déclare que la Formule 2 constitue la seule méthode équitable de présenter les besoins et exprime l'espoir que l'U.R.S.S. sera d'accord pour reconnaître que la méthode géographique est d'un emploi peu pratique pour satisfaire les besoins du service mobile aéronautique.

Le Délégué du Portugal n'estime pas que la Formule 2 doive seule servir de base, mais considère que le télégramme envoyé par la Commission Préparatoire contient des demandes de renseignements qui rendent la Formule 2 entièrement acceptable.

Le Président demande au Délégué de l'U.R.S.S. de donner son avis sur les déclarations formulées par les différents délégués au sujet du paragraphe 8 du Document Aér No. 19.

Le Délégué de l'U.R.S.S. indique que sa proposition a pu prêter à quelque confusion de la part des autres Délégations, notamment lorsqu'elles lui attribuent le dessein de faire établir le plan d'allocation en fonction directe des superficies territoriales. Il convient qu'il ne sera qu'équitable de tenir compte de la superficie maritime séparant un pays de ses possessions.

En réponse au Délégué des Etats-Unis qui a demandé pour quelle raison un petit pays ne pourrait pas avoir de grands besoins, il relève que dans le cas des petits pays entourés de territoires étrangers, les vols s'effectuent en grande partie hors de leurs frontières et peuvent s'intégrer par conséquent dans les routes aériennes internationales. Il déclare ensuite qu'à son avis l'U R S S mérite une attribution de fréquences supérieure à cause de sa superficie plus grande, qui implique de plus grands besoins.

Le Président demande au Délégué de l'U.R.S.S. comment il pense interprèter le paragraphe 8 si l'interprétation basée sur les superficies n'est pas correcte.

Le Délégué de l'U.R.S.S. déclare que dans son pays on envisage deux sortes de proportions, la proportion directe et la proportion générale.

Le Délégué de l'Ukraine déclare que la proposition de l'U.R.S.S. s'inspire du désir de trouver la meilleure manière d'établir un plan d'attribution des fréquences. Le Document Aér.No. 19 tient compte du niveau culturel, géographique et économique d'un pays, ce qui n'est pas le cas de la Formule 2. C'est pourquoi cette formule n'est pas acceptable.

Avant de lever la séance, le Président insiste pour que tous les pays fournissent au plus tôt leurs Formules 2 et les renseignements demandés dans l'Appendice au Document Aer.No.6.

Le Président lève la séance à 17 h 30.

Le Rapporteur : Le Président :

W. B. Krause A. Fry

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No.38-F
25 mai, 1948

Soumis en : Anglais

Commission 4

Rapport

de la Commission des principes techniques et d'exploitation

(Commission 4)
Sixième séance
25 mai, 1948, à 10 h.

PRESIDENT : Mr. Selis (Pays Bas)

1 - Présents :

Albanie :	M. P. Kito
Argentine :	M. O. E. Vidal
Australie :	M. E. G. Betts
Bielorussie :	M. I. Jouk
Canada :	M. C. J. Acton
Chili :	M. A. Schwerter
Chine :	M. N. N. Chen
Cuba :	M. E. Tabio
Danemark :	M. K. Svenningsen
Egypte :	M. J. Boctor
Etats-Unis d'Amérique :	M. T. N. Gautier
et Territoires des Etats-Unis	M. D. Mitchell
" " " " d'Amérique :	M. W. E. Weaver
" " " "	M. E. V. Shores
" " " "	M. E. L. White
" " " "	M. T. L. Bartlett
France :	M. M. Falgarone
Territoires de la France d'Outre-mer :	M. Lalung-Bonnaire
Islande :	M. G. Briem
Inde :	M. N.V.S. Iyengar
Italie :	M. A. C. de Vincenti
Nouvelle-Zélande :	M. G. Searle
" "	M. A. L. Partelow
Pays-Bas :	M. L.C.H.M. Bergman
Pologne :	M. S. Krasuski
"	M. A. Arciuch
Royaume-Uni :	M. W. A. Duncan
" "	M. H. A. Rowland
" "	M. A. Fry
Suède :	M. G. Kruse
"	M. T. Overgaard
Suisse :	M. P. Senn
Tchécoslovaquie :	M. Z. Svoboda
Union de l'Afrique du Sud :	M. G. A. Harvey
U.R.S.S. :	M. A. Jarov
Yougoslavie :	M. S. Mitrovic
I.F.R.B. :	M. R. Petit
O.A.C.I. :	M. P. J. Greven
I.A.T.A. :	M. L. M. Layzell

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

2 - Le Président propose d'adopter le Document Aér.No. 16, si toutefois les délégués de langue espagnole y consentent, le texte espagnol n'ayant pas encore été distribué. Les délégués de langue espagnole donnent leur assentiment. Les amendements suivants sont proposés :

2.1 M. Bergman fait observer que son nom a été mal ortographié. Il faut lire BERGMAN et non BERMAN.

2.2 Alinea 1. Le représentant de l'O.A.C.I. signale que les mots "pour des stations d'aéronef" ont été omis après les mots "avec une tolérance pratique de 0,02%". L'assemblée décide de les ajouter.

2.3 Le Président propose de supprimer le chiffre 1 après "Recommande" à la deuxième ligne du premier alinéa de la page 3. Cette proposition est acceptée. Le document Aér No. 16,ainsi amendé, est adopté.

3 - Le Président met ensuite en discussion le document Aér No. 24; il y relève quelques erreurs typographiques dans le texte anglais.

Le document Aér No. 24 est rectifié, puis adopté.

4 - Le Président passe ensuite au point suivant de l'ordre du jour : le nombre des aéronefs susceptibles d'être desservis simultanément (paragraphe 12, PC. Aér. No. 25). La délégation de la Chine a soumis à ce sujet un document (Aér. Doc. No. 2). Le délégué de la Chine souligne que cette proposition n'a trait qu'aux services nationaux ou régionaux et non pas aux routes aériennes mondiales. Après une discussion sur le paragraphe 12 à laquelle prennent part les délégués de la France et des Etats-Unis d'Amérique, le délégué de l'Australie propose que le chiffre de 12 aéronefs soit abaissé à 10. Le délégué du Royaume-Uni appuie cette proposition, mais il avance le chiffre de 12 aéronefs pour une "famille de fréquences", et celui de 10 aéronefs au maximum pour une seule fréquence. Le délégué des Etats-Unis d'Amérique soutient cet amendement.

Avant de poursuivre la discussion, le Président rappelle aux élégués les divers facteurs qui interviennent dans la détermination de ce chiffre. Le délégué de l' U.R.S.S. fait observer qu'il est fait mention des îles Aléoutiennes à l'alinéa c) du paragraph 11 du document PC Aér No. 25, et il demande que l'on supprime toute référence à des régions déterminées. Le Président explique que ce n'est là qu'un exemple et demande à la Commission de lui donner son accord de principe sur le texte relatif aux émissions météorologiques sur les fréquences réservées à l'exploitation (paragraphe 12 du document PC.Aér. No. 25). Le Délégué des Etats-Unis d'Amérique fournit des données statistiques récentes sur l'utilisation des voies (voir Appendice A du présent rapport).

5 - Le délégué de l'Australie propose la création d'un petit comité de rédaction, qui préparerait un projet de proposition, en adoptant un chiffre maximum de 10 aéronefs pour une seule fréquence et de 12 aéronefs pour une famille de fréquences, étant entendu que les messages météorologiques (sol-air) ne seront pas transmis sur ces voies.

6 - Le délégué des Etats-Unis d'Amérique et de l'Union de l'Afrique du Sud appuient cette proposition qui est adoptée à l'unanimité.

La séance est levée à 12 h 40.

Le rapporteur : Le Président :

G. A. Harvey O. J. Selis

APPENDICE A.

25.1	Moyenne journalière du nombre de vols	40
25.2	Moyenne journalière du nombre de contacts	200
	(62% échange du trafic)	
	Moyenne journalière du nombre de contacts par aéronefs	5
	Durée moyenne des contacts entre station et aéronef	2,5 heures
	Moyenne par heure des contacts par aéronef	2 "
	Durée moyenne des contacts	1,4 minutes
	Durée de l'utilisation des fréquences par aéronef et par heure	2,8 minutes
	Nombre maximum d'aéronefs qui peuvent utiliser une fréquence en même temps :	10.

(Le facteur de sécurité est de 32 minutes par heure)

International Administrative
Aeronautical Radio Conference
G E N E V A, 1948

Aer-Document No 39-E
39-F
39-S

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

Conferencia Administrativa Internacional
de Radiocomunicaciones Aeronauticas
G I N E B R A, 1948

Schedule of Meetings

	Hour	Room I	Room II
Wednesday, May 26, 1948	10 a.m.	Committee 4	Working Group 5 A
	2.30 p.m.	Committee 4	Committee 7
Thursday, May 27, 1948	10 a.m.	Committee 4	Working Group 5 A
	2.30 p.m.	Committee 6	Committee 7
Friday, May 28, 1948	10 a.m.	Committee 6	Committee 7
	2.30 p.m.	Committee 4	Working Group 5 A
	5. p.m.	Committee 1	

Horaire des séances

	Heure	Salle I	Salle II
Mercredi, 26 mai, 1948	10 h.	Commission 4	Gr. de travail 5 A
	14 h.30	Commission 4	Commission 7
Jeudi, 27 mai, 1948	10 h.	Commission 4	Gr. de travail 5 A
	14 h,30	Commission 6	Commission 7
Vendredi, 28 mai, 1948	10 h.	Commission 6	Commission 7
	14 h.30	Commission 4	Gr. de travail 5 A
	17 h.	Commission 1	

Programa de Sesiones

	Hora	Sala I	Sala II
Miercoles, 26 de Mayo de 1948	10 h.	Comision 4	Gr. de trabajo 5A
	14 h.30	Comision 4	Comision 7
Jueves, 27 de Mayo de 1948	10 h.	Comision 4	Gr. de trabajo 5 A
	14 h.30	Comision 6	Comision 7
Viernes, 28 de Mayo de 1948	10 h	Comision 6	Gr. de trabajo 5 A
	14.h.30	Comision 4	Gr. de trabajo 5 A
	17 h.	Comision 1	

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

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

Aér-Document n° 40 - F
26 mai, 1948
Soumis en à ANGLAIS
Commission 6

Rapport

de la Commission d'Allocation des fréquences dans les bandes R

(Commission 6)
4e séance
25 mai, 1948, à 14 h.30

1. PRESIDENT : M. E.G. Betts (Australie).

Sont présents les représentants des pays suivants :

Argentine	Inde
Australie	Indes Néerlandaises
Biélorussie	Islande
Canada	Italie
Chine	Norvège
Colombie	Nouvelle-Zélande
Cuba	Pays-Bas
Danemark	Pologne
Egypte	Royaume-Uni
Etats-Unis d'Amérique	Suède
et Territoires des	Suisse
Etats-Unis d'Amérique	Union de l'Afrique du Sud
Equateur	Yougoslavie
France	O.A.C.I.
Maroc et Tunisie	I.F.R.B.
	I.A.T.A.

2. Procès-Verbal de la deuxième séance (Aér-Document n°17)

Les textes français et espagnol n'ayant pas encore paru, le texte anglais du document Aér-n°17 est adopté à l'unanimité.

3. - Aér-Document n°18 (Méthode proposée pour l'étude du problème de l'allocation mondiale des fréquences aéronautiques) soumis par la délégation de l'Union de l'Afrique du Sud.

Les délégués de langue espagnole sont d'accord pour que le texte anglais de ce document soit considéré, la traduction espagnole n'ayant pas encore paru.

Le délégué de l'Union de l'Afrique du Sud estime que les régions déterminées d'après le projet de l'O.A.C.I. devraient être étudiées, étant donné qu'il n'existe aucun autre projet de détermination des régions.

Il n'est pas nécessaire d'envisager des dispositions spéciales en ce qui concerne la zone tropicale. Après avoir attribué des fréquences aux routes mondiales principales, on pourra examiner l'assignation de fréquences aux différentes régions. Dans les régions où il existe un niveau élevé de bruit atmosphérique, un accroissement de puissance devrait être autorisé.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

4. Le président constate que, d'une façon générale, on semble êtêtre mis d'accord sur les propositions relatives à la détermination des zones de passage des routes aériennes mondiales principales. La documentation dont on dispose maintenant est suffisante pour permettre d'examiner cette question lors de la prochaine séance.

La séance est levée à 15 h.15

Le Rapporteur :
Louis Bergman .

Le Président :
E. G. Betts.

CONFERENCE INTERNATIONALE ADMINISTRATIVE
DES RADIOCOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES
GENEVE, 1948

Aér.Document N° 41-F
26 mai 1948
Soumis en ANGLAIS et
en FRANCAIS

Commission 2

RAPPORT DE LA COMMISSION DE VERIFICATION DES POUVOIRS

(COMMISSION 2)

1ère séance - 25 mai 1948

1. Le Président lit les termes du mandat adoptés par la première séance plénière. La Commission examine ensuite les articles de base du Règlement intérieur(Annexe 4 - Chap.3, par. 2, de la Convention internationale des Radiocommunications d'Atlantic City, 1947).

2. La Commission décide d'accepter les pouvoirs présentés dans les formes suivantes :

a) Lettres du chef du gouvernement ou de son Ministre,
b) Notification présentée par la voie diplomatique,
c) Lettres d'une administration,
d) Télégramme d'une administration.

3. La Commission a examiné tous les pouvoirs qui ont été reçus par le secrétariat à la présente date. Les pouvoirs des délégations indiqués dans la liste formant l'annexe I de ce document sont reconnus en ordre et ont été approuvés à l'unanimité.

4. La Commission constate que certains des pouvoirs examinés nécessitent des éclaircissements et que le Président fera le nécessaire pour obtenir des renseignements complémentaires concernant ces pouvoirs.

5. La Commission a examiné également les pouvoirs des représentants de l'O.N.U. de l'O.A.C.I. et de l'I.A.T.A. qui participent à la Conférence au titre d'observateurs et a estimé qu'ils sont valables.

Les Rapporteurs:
F.A.TRAIL
M. CHEF

Le Président:
A. Souto Cruz

(3-31-5)

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

N° indiqué dans l'Annexe 1 d'Atlantic City	Membre de l'Union	Nom du Membre National	Représenté par	Type de pouvoirs (v.Nte 1)
1	2	3	4	5
2	ALBANIE (République populaire d')	PETRO KITO		d
4	ARGENTINE (République d')	EGIDIO LURASCHI		d
5	AUSTRALIE (Fédération de l')	Edmund G. BETTS		a
8	BIELORUSSIE (Rép.Soc.Sov. de)	Ivan PETROVITCH JOUK		d
11	BRESIL	Col.HELIO COSTA ou E. MARTINS da SILVA		d
12	BULGARIE	GIVKO KRESTEV		a
13	CANADA	C.J. ACTON		d
14	CHILI	Alejandro SCHWERTER GALLARDO ou Renato GONZALES ALLENDES		a
15	CHINE	N.N. CHENG		d
17	COLOMBIE (Républ.de)	S. QUIJANO CABALLERO		d
20	Colonies, Protectorats et Territ.d' Outre-Mer s/ mandats français	J. LALUNG-BONNAIRE		d
23	CUBA	Mariano DURLAND y NIETO ou E. TABIO y PALMA		a
24	DANEMARK	Gunnar PEDERSEN ou K. SVENNINGSEN		c
25	DOMINICAINE (Républ.)	César RUBIROSA		d
26	EGYPTE	John BOCTOR ou MOHAMED TEWFIK		c
28	EQUATEUR	Alexandre GASTELU		d
29	ETATS-UNIS d' AMERIQUE	Arthur LEBEL		a
32	FRANCE	Maurice FALGARONE ou Cdt.SARRE ou L. de V. DE CALAN		c

1	2	3	4	5
35	HAITI	Alfred ADDOR		d
36	HONDURAS (République)	BASILIO DE TELEPNEF		a
43	ISLANDE	GUNNLALIGUR BRIEM		d
44	ITALIE	ARISTIDE DE VINCENTI		d
50	NICARAGUA	Boris LIFSCHITZ ou Isidro LIFSCHITZ		b
51	NORVEGE	Niclay SOEBERG		d
52	NOUVELLE ZELANDE	George SEARLE ou ALSTON PARTELOW		a
53	PAKISTAN	SATHAR		d
56	PAYS-BAS, CURAÇAO et SURINAM	O.J. SELIS		d
59	POLOGNE (République de)	ARCIUCH ANATOL		a
60	PORTUGAL	VITOR VERES		c
61	Protectorats Français du MAROC et de la TUNISIE	Maurice CHEF		d
62	République populaire fédérative de YOUGOSLAVIE	SVETOZAR MITROVITCH		d
63	République Socialiste soviétique d'UKRAINE	MELNIK PROKOFI		d
65	ROUMANIE	Constantin LEONTESCU ou Alexandru BODEAGA		d
66	Royaume-Uni de la GRANDE-BRETAGNE & de l'IRLANDE du NORD	W.A. DUNCAN		d
68	SUEDE	M.T. OEVERGAARD ou M.G. KRUSE		d

1	2	3	4	5
69	SUISSE (Confédération)	C. GILLIOZ ou P. SENN		d
72	Territoires des ETATS-UNIS d'AMERIQUE	Arthur L. LEBEL		d
74	Union de l'Afrique du Sud et Territoire du Sud-Ouest Africain sous mandat	GLEN ALLEN HARVEY		a
75	Union des Républiques Socialistes Soviétiques	Alexandre JAROV		a

Note 1:

a) lettres du Chef du gouvernement ou de son Ministre,

b) Notification par la voie diplomatique,

c) Lettres d'une administration,

d) Télégramme d'une administration.

REPRESENTANTS DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

ORGANISATIONS	REPRESENTANTS
O.N.U. (Organisation des Nations Unies)	Louis DELANNEY
O.A.C.I. (Organisation de l'Aéronautique Civile internationale)	Philip.J. GREVEN
I.A.T.A. (International Air Transport Association)	GOLDSBOROUGH ou J. ADAM ou KREJCIK

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

Aér-Document n° 42 - F

26 mai, 1948

Soumis en : Anglais
Commission 7

Rapport

de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes OR

(Commission 7)

5e séance
25 mai, 1948

Le Président, M. A. Fry (Royaume-Uni) ouvre la séance à 14.h. 30

Les pays suivants étaient représentés :

Argentine	Portugal
Australie	Pays-Bas
Bulgarie	Royaume-Uni
Canada	Suède
Etats-Unis d'Amérique	Suisse
France	Tchécoslovaquie
Colonies françaises	Ukraine (R.S.S.)
Honduras (République de	U.R.S.S.
Nouvelle-Zelande	

Le Président fait savoir que le service espagol de traduction du Secrétariat a été amélioré, ce qui aura pour conséquence d'accélérer l'examen par la Commission des documents dans les trois langues.

Le document Aér-n°22 est approuvé sous réserve qu'après sa parution en espagnol, il pourra à nouveau faire l'objet d'une discussion si les délégués de langue espagnole le désirent. Le délégué de la France signale une erreur typographique à la page 3. Il faut lire : la féquence"405 kc/s" et non pas "340 kc/s".

Poursuivant la discussion du Document Aér-n°19, le délégué de la France déclare qu'on ne peut juger si les bandes aéronautiques mobiles assignées par la Conférence d'Atlantic City sont trop étroites, avant de connaître toutes les demandes. Selon les règlements du Caire, qui ne prévoyaient pas d'allocation de bandes, seule la moitié des fréquences prévues par la Conférence d'Atlantic City était attribuée au service mobile aéronautique.

De plus, il fait observer que la surface d'un pays n'est pas le seul fadteur dont il faut tenir compte. Il y en a beaucoup d'autres. Il faut par conséquent connaître les besoins en tenant compte de ces différents facteurs.

Le Président déclare que la discussion se résume en deux propositions qui s'excluent mutuellement ; la première concerne le Document n°19 et la deuxième, l'emploi du formulaire 2.

Le délégué de l'U.R.S.S. désire fournir de plus amples éclaircissements relatifs au Document n°19 en ce qui concerne les vols internationaux non-prévus. Les besoins à pourvoir pour de tels vols dépendent uniquement de l'étendue du territoire et par conséquent, il ne s'explique pas pourquoi de petits pays peuvent présenter des demandes importantes. Il répète que toute tentative de satisfaire aux demandes doit se baser sur des considérations géographiques.

Le formulaire 2 ne tient pas compte de la géographie, et, pour cette raison l'U.R.S.S. se refuse à le soumettre. Néanmoins, en ce qui

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

concerne les bandes particulières, elle fera connaître ses besoins.

Le délégué des Etats-Unis d'Amérique déclare que les fréquences OR sont en usage journalier dans son pays et au-delà de ses frontières. Ce sont les vols non-prévus, en premier lieu, qui ont besoin de fréquences OR, et les fréquences envisagées ici sont destinées à satisfaire aux besoins d'une exploitation de ce genre. Les pays ayant les plus grands besoins de fréquences OR sont par conséquent ceux qui ont le plus d'aéronefs. Les fréquences peuvent être considérées comme l'un des éléments essentiels à la sécurité des aéronefs ; les frontières n'ont rien à voir avec la sécurité des vols ou l'assignation des fréquences.

Le délégué de l'Australie cite en exemple des vols non-prévus au-delà des frontières de son pays et utilisant des fréquences OR.

Après une nouvelle discussion, le Président revient sur ce qu'il a dit lorsqu'il déclarait ces deux propositions en contradiction l'une avec l'autre.

Le délégué de l'U.R.S.S. déclare que l'U.R.S.S. soumettra ses demandes non pas au moyen du formulaire 2 mais par bandes et accompagnées de renseignements techniques. La Commission doit élaborer un plan d'allo - cation des fréquences pour satisfaire aux besoins de tous les pays.

Le Président déclare que le formulaire résulte des décisions prises à Atlantic City en faveur d'une assignation de fréquences basée sur des principes techniques. Bien que de nombreux pays aient soumis le formulaire 2, la façon dont sont fournis ces renseignements n'importe pas si les éléments essentiels sont indiqués. Il reconnaît que cette Commission doit prendre une décision de principe.

Afin de déterminer si le paragraphe 8 du Doc-Aér n°19 représente une base suffisante pour l'allocation des fréquences, la question est mise aux voix. Les résultats de ce vote sont les suivants :

En faveur de cette proposition	Contre cette proposition	Abstentions
4	13	0

En conséquence, la proposition contenue au paragraphe 8 du Doc-Aér-n°19 est rejetée.

Le Président lève la séance à 17 h.15.

Le Rapporteur :
W.B.Krause

Le Président :
A. Fry.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér. - Document No 43-F
27 mai 1948

soumis en : ANGLAIS

Commission 4

RAPPORT
de la Commission des Principes Techniques et d'exploitation

(Commission 4)

7e séance
25 mai 1948, à 15 h.40

Président : Mr. O.J. Selis (Pays-Bas)

1. Etaient représentés les pays et organisations suivantes :

Argentine	Nouvelle-Zélande
Australie	Norvège
Biélorussie (RSS de)	Pays-Bas
Canada	Indes néerlandaises
Chine	Pologne
Colombie	Royaume Uni
Cuba	Suède
Danemark	Suisse
Egypte	Union de l'Afrique du Sud
Etats-Unis d'Amérique et Territoires	Yougoslavie
	O.A.C.I.
France	I.F.R.B.
Irlande	I.A.T.A.
Inde	
Italie	

2. Le Président propose la création d'un groupe de travail 4 B chargé de classer les fréquences aéronautiques. Ce groupe est composé des délégués de l'O.A.C.I., de l'Australie, des Etats-Unis et du Royaume Uni. Le délégué de l'O.A.C.I. en accepte la présidence.

Le rapport du Groupe devra être prêt le jeudi 27 mai 1948.

Le mandat du groupe 4 B serait :

1) Etablir des tableaux de fréquences en tenant compte des espacements de voies adoptés par la Commission 4.

2) Examiner à ce propos les paragraphes 29 et 30 du Rapport Final de la Commission préparatoire (Doc. PC-Aér No 25)

3. Le délégué du Royaume Uni soumet une proposition relative à la fixation des taux des aéronefs susceptibles d'être desservis simultanément en demandant qu'elle soit adoptée comme recommandation de la Commission. Sa demande est appuyée par le délégué de la Chine.

(9-28-5)

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

La recommandation suivante est adoptée par 17 voix contre 0 et 6 abstentions.

"En prenant pour base les besoins des communications télégraphiques à vitesse manuelle (A 1), la Commission recommande l'adoption du taux de charge suivant, en aéronefs et par heure, pour l'évaluation de fréquences ou groupes de fréquences à attribuer aux zones des routes aériennes mondiales principales.

1. par famille de fréquences - 12 aéronefs
2. par fréquence (lorsque la famille ne comprend qu'une seule fréquence) 10 aéronefs.

En adoptant ces chiffres, la Commission a tenu compte de la nécessité de réserver des fréquences indépendantes pour les émissions météorologiques à l'usage des aéronefs en vol dans les zones où les conditions météorologiques et la densité du trafic aérien l'exigeront".

Le délégué de la Biélorussie s'abstient de voter, son pays, n'ayant pas d'expérience en matière de routes aériennes intercontinentales,

4. Le délégué des Etats-Unis annonce que les compléments au Document 5 seront prêts et distribués dans l'après-midi. Par contre, les graphiques du Document C.R.P.L. 1-2, 3-1 ne seront pas prêts avant la semaine suivante, mais 10 volumes seront mis à la disposition de la Commission pour la prochaine séance.

La séance est levée à 16 h.45 de l'après-midi.

Le Rapporteur : Le Président :

Louis BERGMAN O.J. SELIS

Conférence Internationale Administrative
des Radiocommunications aéronautiques

GENEVE 1948.

Aér-Document No.44-F
3 juin 1948.

COMMISSION 5.

Groupe de travail A.

Rapport

du Groupe de Travail A de la Commission 5.

Le Groupe de travail a terminé la tâche qui lui avait été assignée et qui consistait à recueillir les données sur les routes aériennes internationales et nationales; il a également revisé les Tableaux de renseignements de vol élaborés par la Commission préparatoire (Doc. CP-Aér. 19, Annexe 4). Les Tableaux de renseignements de vol sont en train d'être publiés comme doc.Aér.No.71.

Le Groupe de travail a soigneusement étudié l'Annexe 4 et s'est efforcé d'en corriger toutes les erreurs de frappe et d'écriture. Il a été jugé nécessaire d'éliminer certaines routes internationales du Tableau I, notamment dans le cas où un des deux pays intéressés avaient formellement précisé que la route n'était pas encore en service.

Les délégations suivantes ont fait parvenir leurs données revisées concernant les services fonctionnant à la date du 1er juin 1948:

Argentine	Indes
Australie	Indes néerlandaises
Bulgarie	Italie
Chili	Norvège
Danemark	Nouvelle-Zélande
Egypte	Pakistan
Etats-Unis d'Amérique	Royaume-Uni
France	Suède
	Suisse
	Union de l'Afrique du Sud.

Il est supposé que toutes les autres délégations sont d'avis que l'Annexe 4 reproduit leurs services nationaux et internationaux d'une manière satisfaisante.

Le Groupe de travail estime que, pour des raisons évidentes, il est souhaitable d'incorporer certains services proposés par le Pakistan. Ces services ne comprennent que quelques routes reliant ce pays aux pays avoisinants et sont indiqués comme il convient sur le Tableau I.

Les Tableaux I et II du doc. Aér. No.71 suivant les mêmes lignes générales que les tableaux de l'Annexe 4 correspondants. Etant donné les nombreuses additions et suppressions de routes, il a été jugé nécessaire de préparer une nouvelle série de numéros de référence, et l'Index général a été revisé conformément à ces modifications.

Le nombre hebdomadaire approximatif de vols non-prévus ont été inscrits dans la colonne 6 du tableau I, ainsi que le nom du pays responsable des vols sur les portions de routes sur lesquelles on possédait des renseignements spécifiques pour les services non-prévus. Dans tous les autres cas, il a été admis que la Commission 6 ajoute à la Colonne 6 du Tableau I un tiers environ

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

du nombre de services prévus, ou toute autre proportion qui pourra être fixée ultérieurement. Le même procédé sera appliqué dans le cas des services nationaux sur le Tableau II.

Il a été matériellement impossible de transférer tous les renseignements supplémentaires utiles figurant sur le Tableau I du doc. Aér. No.71 sur la carte des routes aériennes internationales. Toutefois, le Groupe de travail a soumis les renseignements supplémentaires au cartographe et espère que la carte murale sera terminée à la date du 11 juin. La carte qui accompagne comme Annexe 5 le doc. PC-Aér. No.19 se trouve en réimpression; elle doit être prête pour le 11 juin et portera le No. Aér. 72.

Le Président :

W.J. Carnahan.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Document Aér-No. 45-F
27 Mai, 1948

Commission 4

Rapport

de la Commission des principes techniques et d'exploitation

(Commission 4)
9e Séance
26 mai, 1948
après-midi

PRESIDENT : Mr. Selis (Pays-Bas)

Présents :

Australie	M. E. G. Betts
Bielorussie (R.S.S. de)	M. I. Jouk
Bulgarie	M. Givko Krestev
Canada	M. C.J. Acton
Chili	M. A. Schwerter
Colombie	M. S. Quijano Caballero
Cuba	M. E. Tabio
Danemark	M. K. Svenningsen
Etats-Unis d'Amérique	M. D. Mitchell
" "	M. E. L. White
" "	M. E. V. Shores
" "	M. T. N. Gautier
" "	M. D. L. Givens
France	M. M. Falgarone
"	M. Beaufol
Italie	M. A.C. de Vincenti
Inde	M. N.V.S. Iyengar
Indes Néerlandaises	M. A. de Haas
Maroc et Tunisie	M. M. Chef
Nouvelle-Zélande	M. G. Searle
Pays-Bas	M. L.C.H.M. Bergman
Pologne	M. Krasuski
"	M. A. Arciuch
Royaume-Uni	M. W.A Duncan
" "	M. H. A. Rowland
Suède	M. G. Kruse
Suisse	M. G. Bois
Tchécoslovaquie	M. Z. Svoboda
Union de l'Afrique du Sud	M. G. A. Harvey
U. R. S. S.	M. A. Jarov
Yougoslavie	M. S. Mitrovic
O.A.C.I.	M. P. J. Greven
I.A.T.A.	M. L. M. Layzell
"	M. J. G. Adam
I.F.R.B.	M. R. Petit

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Le Président soumet le document CP-Aér. No. 5 à l'étude de la Commission. Après discussion du paragraphe 2 de la première partie de ce document, la Commission adopte les propositions de la Délégation des Etats-Unis concernant la rectification de la dernière phrase de ce paragraphe, qui doit être rédigé comme suit :

"Etant donné que les intensités de champ requises pour la réception radiotéléphonique et radiotélégraphique par rapport au bruit local seulement peuvent être habituellement maintenues en deça de 2.2 µv/m et 0.3 µv/m respectivement, l'intensité de champ minima par rapport au bruit local seulement, nécessaire pour la réception à la station terrestre, n'entre pas en jeu."

Ce qui suit est à insérer sous forme de Paragraphe 3, Doc. CP-Aér No. 5 : "Le terme de "Bruit local" désigne ici les parasites d'origine locale dûs à l'homme, y compris ceux provoqués par le déplacement des aéronefs dans l'atmosphère, mais à l'exclusion des parasites d'origine atmosphérique. Les effets de ces derniers seront pris en considération plus loin."

Consécutivement à l'insertion de ce nouveau paragraphe, les autres paragraphes du passage en question, jusqu'au 7 inclus, reçoivent une nouvelle numérotation.

La Commission étudie ensuite la question du niveau de bruit des aéronefs. Au cours d'un échange de vues à ce sujet, le délégué de la France propose le chiffre de 10 µv/m comme base pour le calcul des ordres de fréquence au lieu de celui de 1,7 appliqué pour l'établissement des graphiques de propagation joints au document CP-Aér. No. 5. Le délégué de l'Inde se solidarise avec cette proposition.

Les délégués de l' I.A.T.A. et du Royaume-Uni sont partisans du chiffre de 2 µv/m. Le délégué du Royaume-Uni déclare qu'il s'efforce d'obtenir d'autres renseignements sur la question.

Le délégué de la Pologne communique ses renseignements, basés sur l'exploitation d'aéronefs DC-3, évaluant à 5 µv/m le niveau moyen de bruit d'aéronefs, avec un niveau légèrement inférieur dans le cas des aéronefs utilisant des sources d'énergie à courant alternatif. Le délégué des Etats-Unis propose une révision des graphiques 14 et 15 en vue d'indiquer la portée maxima à obtenir pour le niveau de bruits de 10 µv/m afin de permettre une comparaison avec les données présentées en fonction de 1,7 µv/m. Le Président suggère 5 µv/m comme base pour le remaniement des graphiques, ce chiffre paraissant être acceptable pour tous. La Commission l'adopte.

Le délégué de l'U.R.S.S. déclare que sa délégation n'est pas en mesure de fournir des informations concernant le niveau de bruits des aéronefs avant d'avoir reçu une réponse aux questions posées par elle précédemment. Ces questions figurent au rapport de la séance précédente de la Commission 4.

Le Président invite ensuite la Commission à étudier les effets des diverses puissances d'émission. A titre d'information, la Commission prie la délégation des Etats-Unis d'Amérique de fournir sous forme de graphique des renseignements basés sur la puissance de 10 kW, en vue de les utiliser avec la documentation parue sur la base de 1 kW.

Les débats reveinnent alors sur la question des niveaux de bruits des aéronefs, le délégué de la Biélorussie ayant proposé de reviser le paragraphe 4, compte tenu du niveau de bruits de 5 µv/m qui vient d'être adopté. Après une nouvelle discussion le Président invite les délégations de Biélorussie et des Etats-Unis d'Amérique à préparer en commun une rectification à ce paragraphe acceptable par tous.

La séance est levée en renvoyant à une séance ultérieure l'étude de l'article 7 et de plusieurs autres questions restées en suspens.

Le Rapporteur : Le Président :

W. L. Givens O. J. Selis

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aer-Document No 46-F
28 mai, 1948

PORTEES DE BROUILLAGE POUR DES PORTEES UTILES ET DES RAPPORTS DE PROTECTION DONNES (TRAJETS DE TRANSMISSION ECLAIRES)

- - - - - -

Les graphiques ci-joints, fig. 109 à 132, sont des reimpressions de ceux qui sont donnés dans la publication CRPL-1-2, 3-1, dont il est fait mention au paragraphe 47 du document PC-Aer. No. 25. Ils sont semblables à ceux de la fig. 18 du document PC-Aer No. 5 établis pour des trajets de transmission non éclairés.

Etant donné une station de réception prise pour origine, ces courbes donnent la distance à laquelle une station d'émission brouilleuse doit être située afin qu'une protection de valeur donnée puisse être assurée aux signaux qu'il s'agit de recevoir d'une autre station d'émission travaillant sur la même fréquence que la station brouilleuse ou sur une fréquence voisine, et pendant le jour.

Le rapport de protection M est donné par la formule :

$$M = R - G_w + G_u - G_r + P_u - P_w$$

dans laquelle :

R = rapport de protection de base, tenant compte du type de service, de la largeur de voie, du coefficient d'évanouissement, etc.

G_w gain de l'antenne de la station à recevoir.

G_u gain de l'antenne de la station brouilleuse émettant dans la direction de la station de réception. On considère que le gain est égal à zéro si la station de réception n'est pas comprise dans le faisceau de l'émission dirigée.

G_r gain de l'antenne de réception dans la direction de la station à recevoir. On considère que ce gain est égal à zéro si la direction de l'antenne réceptrice coïncide à la fois avec la direction de l'émetteur brouilleur et avec celle de l'émetteur à recevoir.

P_w Puissance de la station d'émission à recevoir (rapport de 0 à 1 kW)

P_u Puissance de la station brouilleuse (rapport de 0 à 1 kW)

Tous les termes de la formule sont des logarithmes des rapports de puissance exprimés en décibels.

ARCHIVES U.I.T. GENEVE

Légendes des figures 109 - 132

Figure 109

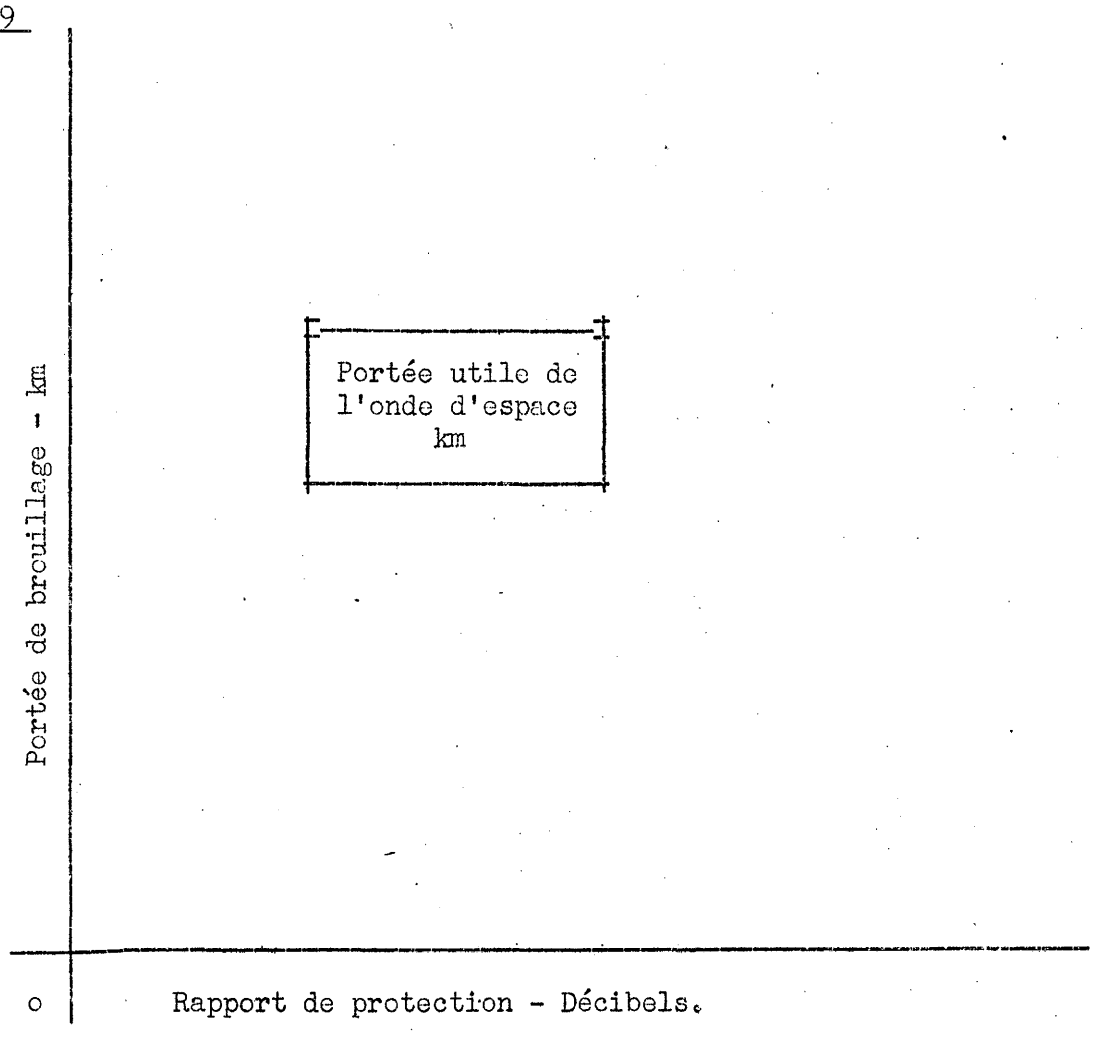


Fig. 109

Portées de brouillage et portées utiles pour un rapport de protection donné et pour un nombre minimum de taches solaires.

Emetteur travaillant sur 4 Mc/s, situé au point où le soleil est au zénith.

Figure 110

(Voir la figure 109)

Emetteur travaillant sur 6 Mc/s.

Figure 111

(Voir la figure 109)

Emetteur travaillant sur 10 Mc/s.

Figure 112

(Voir la figure 109)

Emetteur travaillant sur 15 Mc/s.

Figure 113

(Voir la figure 109)

Emetteur travaillant sur 20 Mc/s.

(Voir la figure 109)

Emetteur travaillant sur 25 Mc/s.

Figure 115

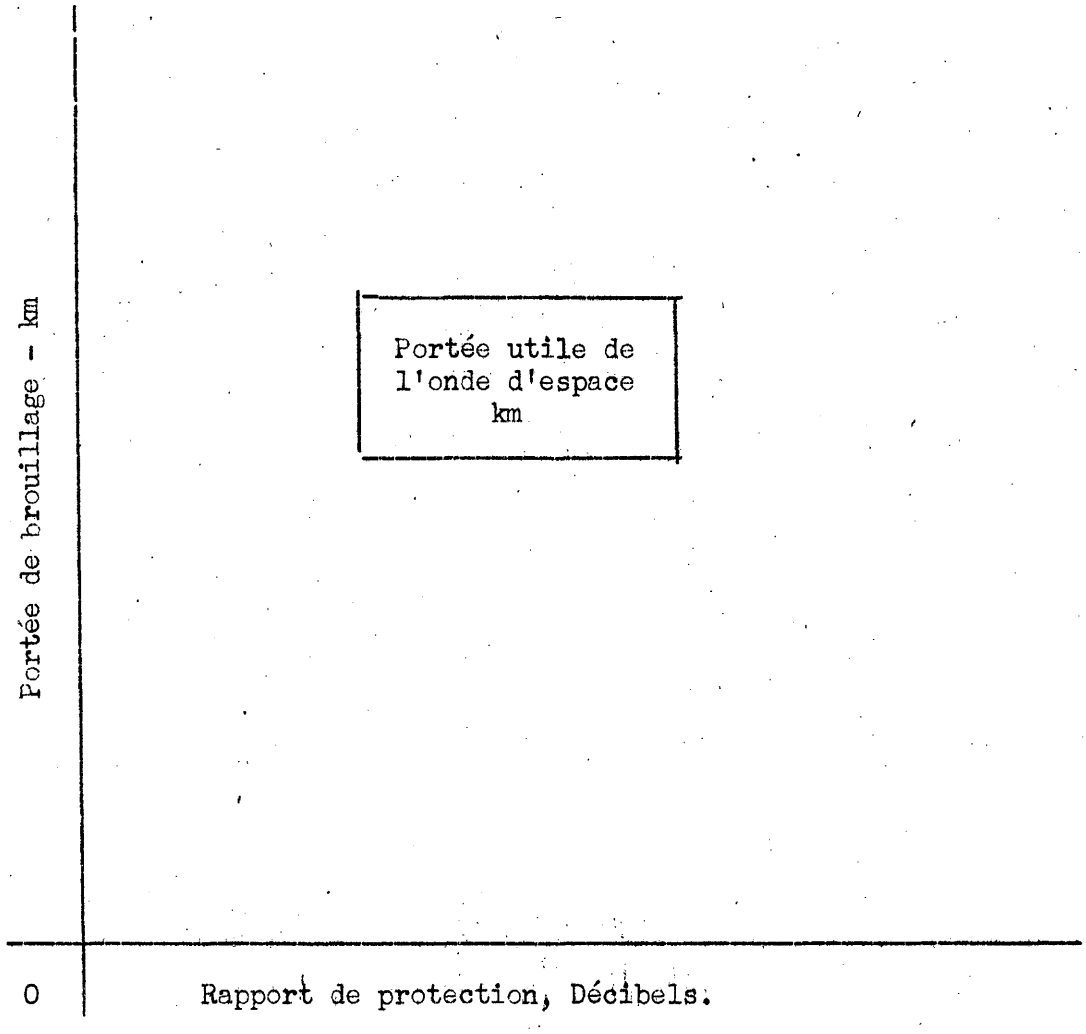


Fig. 115.

Portées de brouillage et Portées utiles pour un rapport de protection donné et pour un nombre minimum de taches solaires.

Emetteur travaillant sur 4 Mc/s, situé à 30° de la ligne de démarcation entre le jour et la nuit et émettant vers cette dernière.

Figure 116

(Voir la figure 115)

Emetteur travaillant sur 6 Mc/s.

Figure 117

(Voir la figure 115)

Emetteur travaillant sur 10 Mc/s.

Figure 118

(Voir la figure 115)

Emetteur travaillant sur 15 Mc/s.

Figure 119

(Voir la figure 115)

Emetteur travaillant sur 20 Mc/s.

Figure 120

(Voir la figure 115)

Emetteur travaillant sur 25 Mc/s.

Figure 121

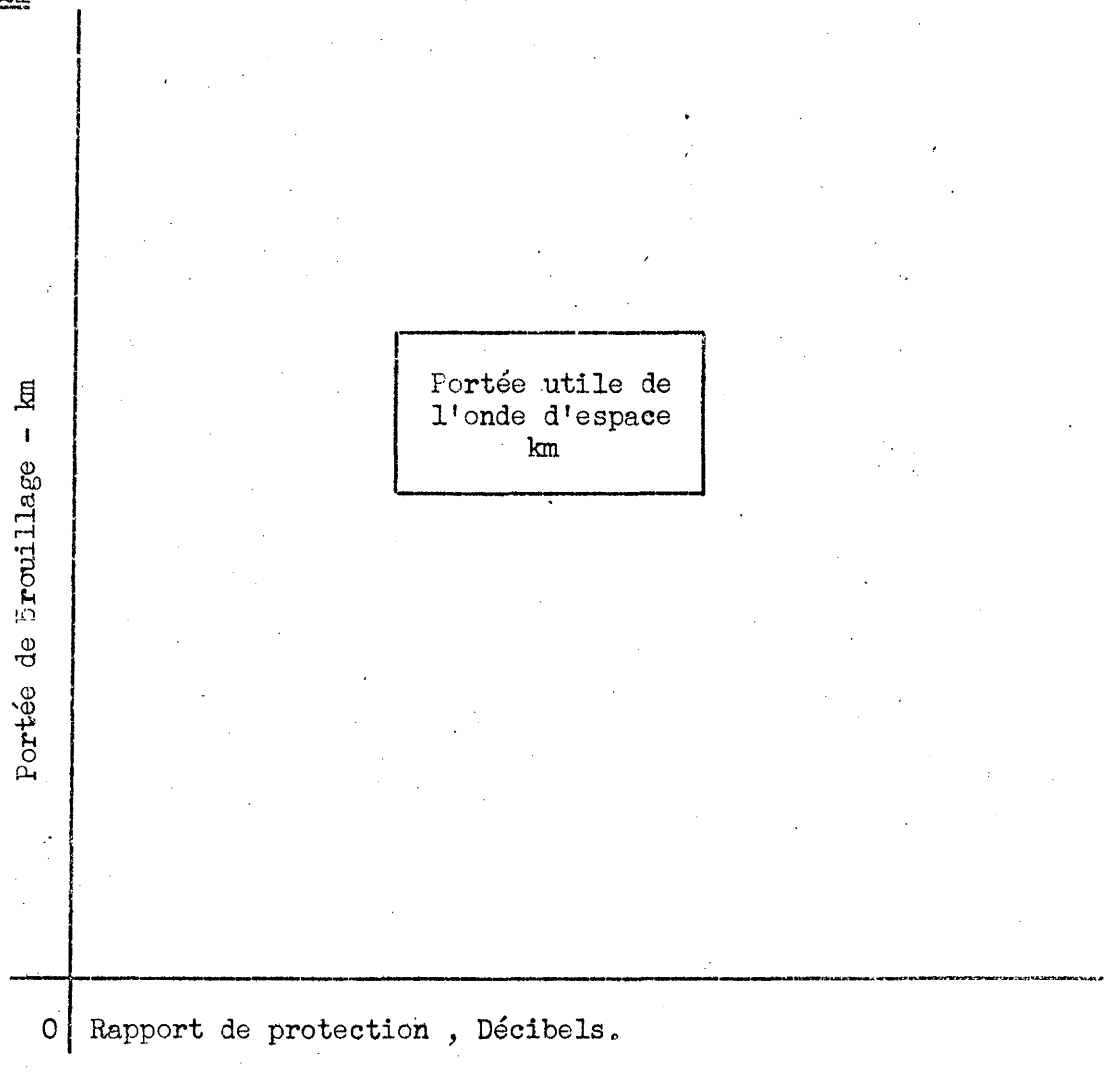


Fig. 121

Portées de brouillage et portées utiles pour un rapport de protection donné et un nombre minimum de taches solaires.

Emetteur travaillant sur 4 Mc/s situé à 30° de la ligne de démarcation entre le jour et la nuit et émettant dans une direction parallèle à cette dernière.

Figure 122

(Voir la figure 121)

Emetteur travaillant sur 6 Mc/s.

Figure 123

(Voir la figure 121)

Emetteur travaillant sur 10 Mc/s.

Figure 124

(Voir la figure 121)

Emetteur travaillant sur 15 Mc/s.

Figure 125

(Voir la figure 121)

Emetteur travaillant sur 20 Mc/s.

Figure 126

(Voir la figure 121)

Emetteur travaillant sur 25 Mc/s.

Figure 127

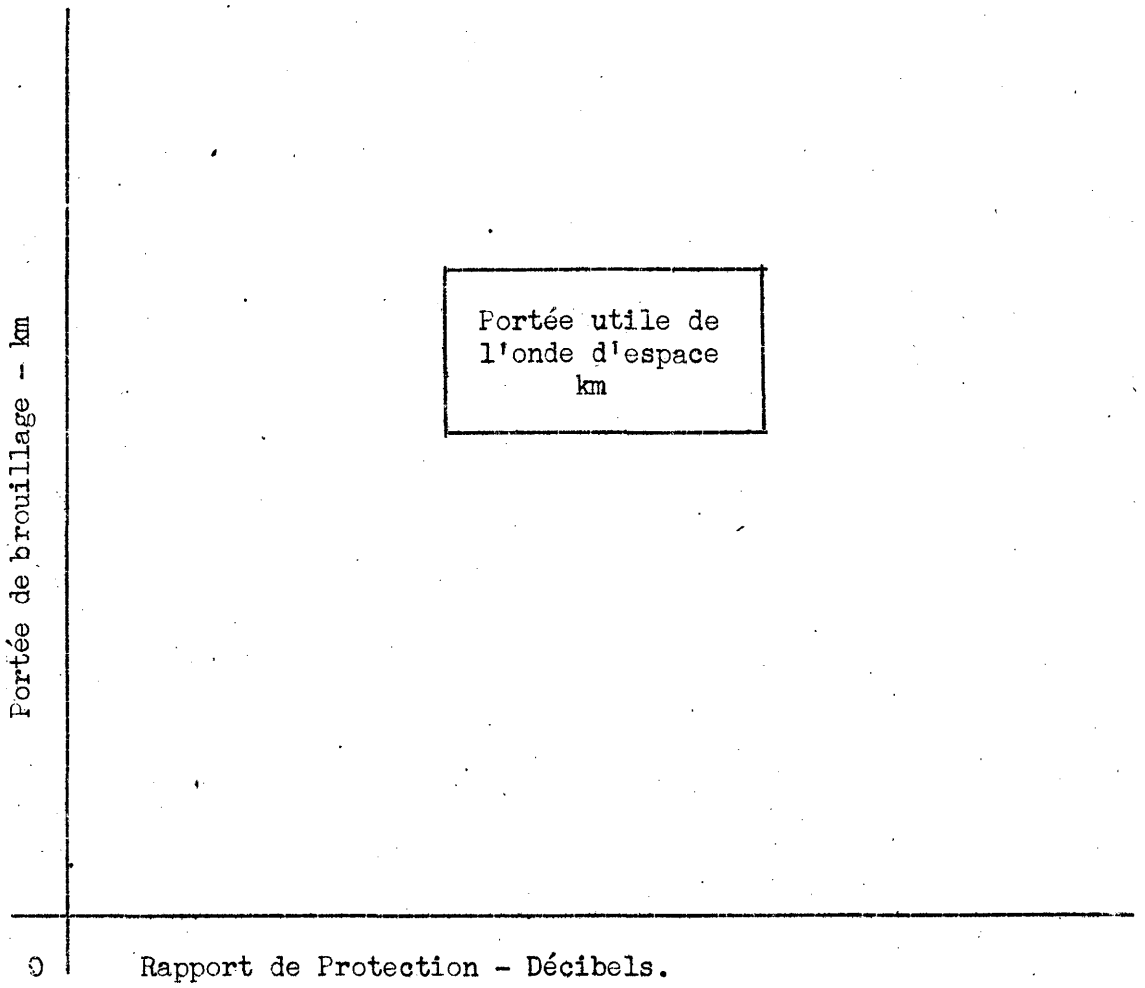


Fig. 127.

Portées de brouillage et Portées utiles pour un rapport de protection donné et un nombre minimum de taches solaires.

Emetteur travaillant sur 4 Mc/s, situé sur la ligne de démarcation entre le jour et la nuit et émettant vers le point où le soleil est au zénith.

Figure 128

(Voir la figure 127)

Emetteur travaillant sur 6 Mc/s.

Figure 129

(Voir la figure 127)

Emetteur travaillant sur 10 Mc/s.

Figure 130

(Voir figure 127)

Emetteur travaillant sur 15 Mc/s.

Figure 131

(Voir la figure 127)

Emetteur travaillant sur 20 Mc/s.

Figure 132

(Voir la figure 127)

Emetteur travaillant sur 25 Mc/s.

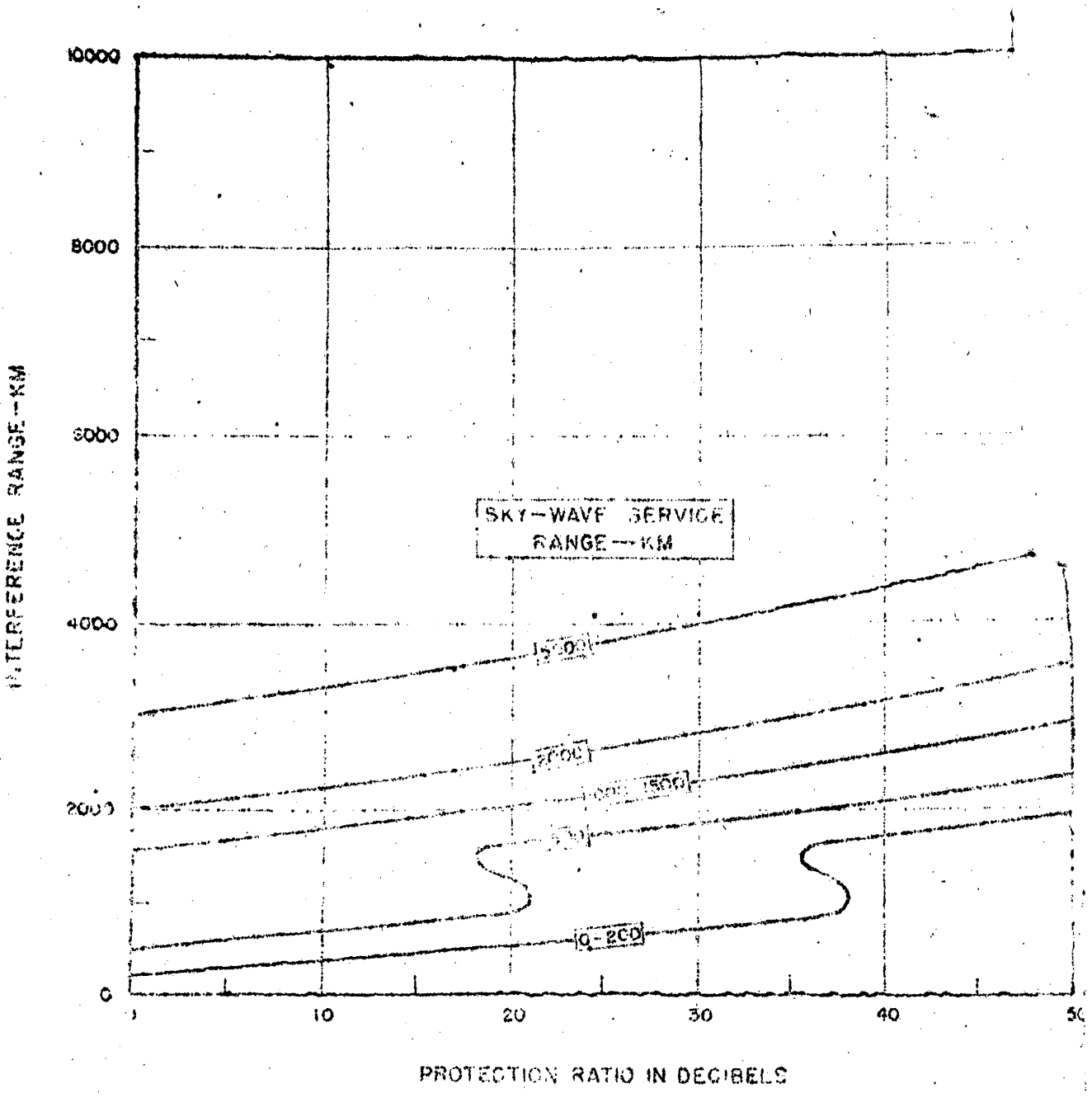


Fig. 109

INTERFERENCE AND SERVICE RANGES FOR A GIVEN PROTECTION RATIO AT SUNSPOT MINIMUM.

4 MC. TRANSMITTER AT THE SUBSOLAR POINT.

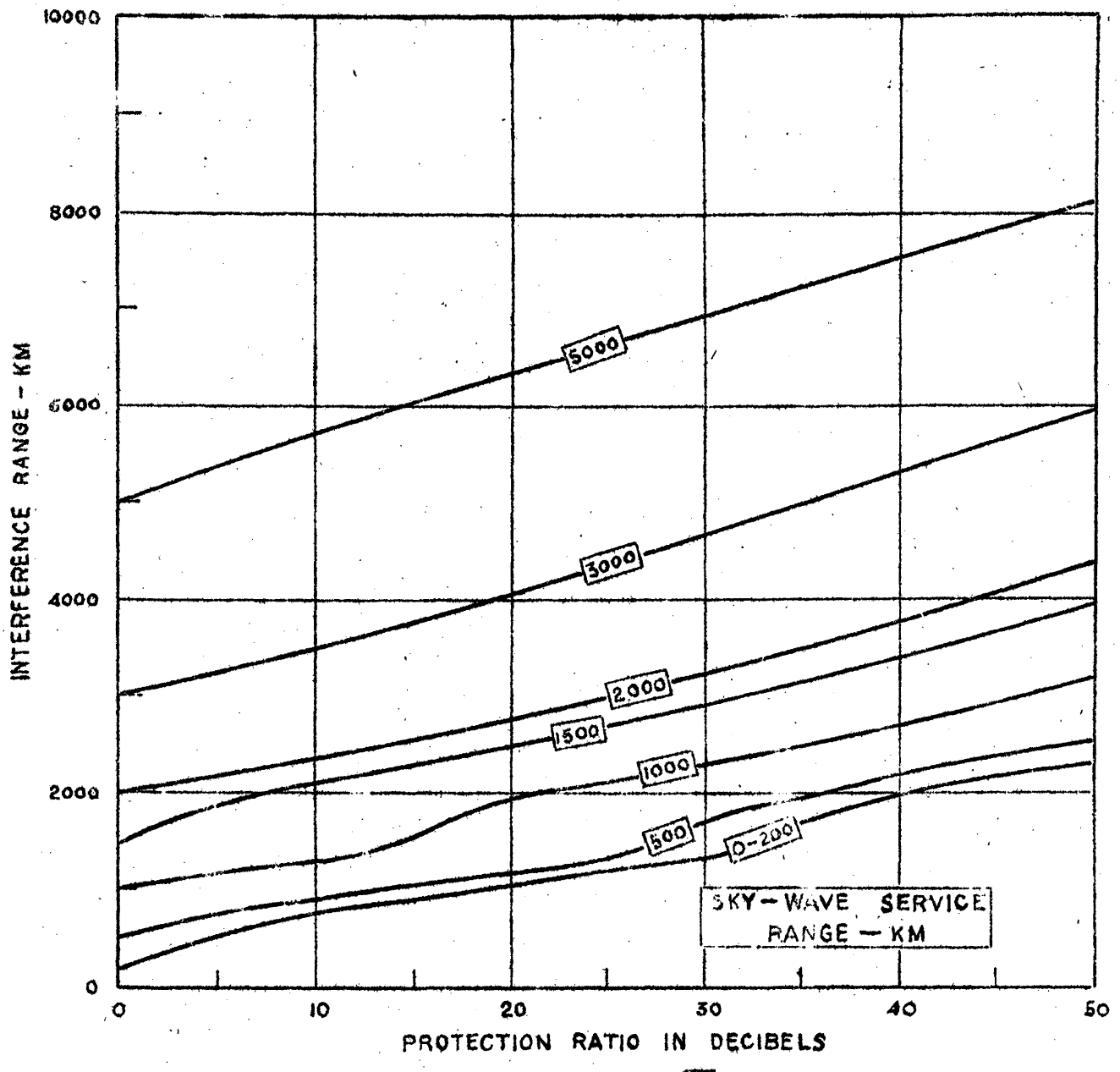


Fig. 110
INTERFERENCE AND SERVICE RANGES FOR A GIVEN PROTECTION RATIO AT SUNSPOT MINIMUM.

6 MC. TRANSMITTER AT THE SUBSOLAR POINT.

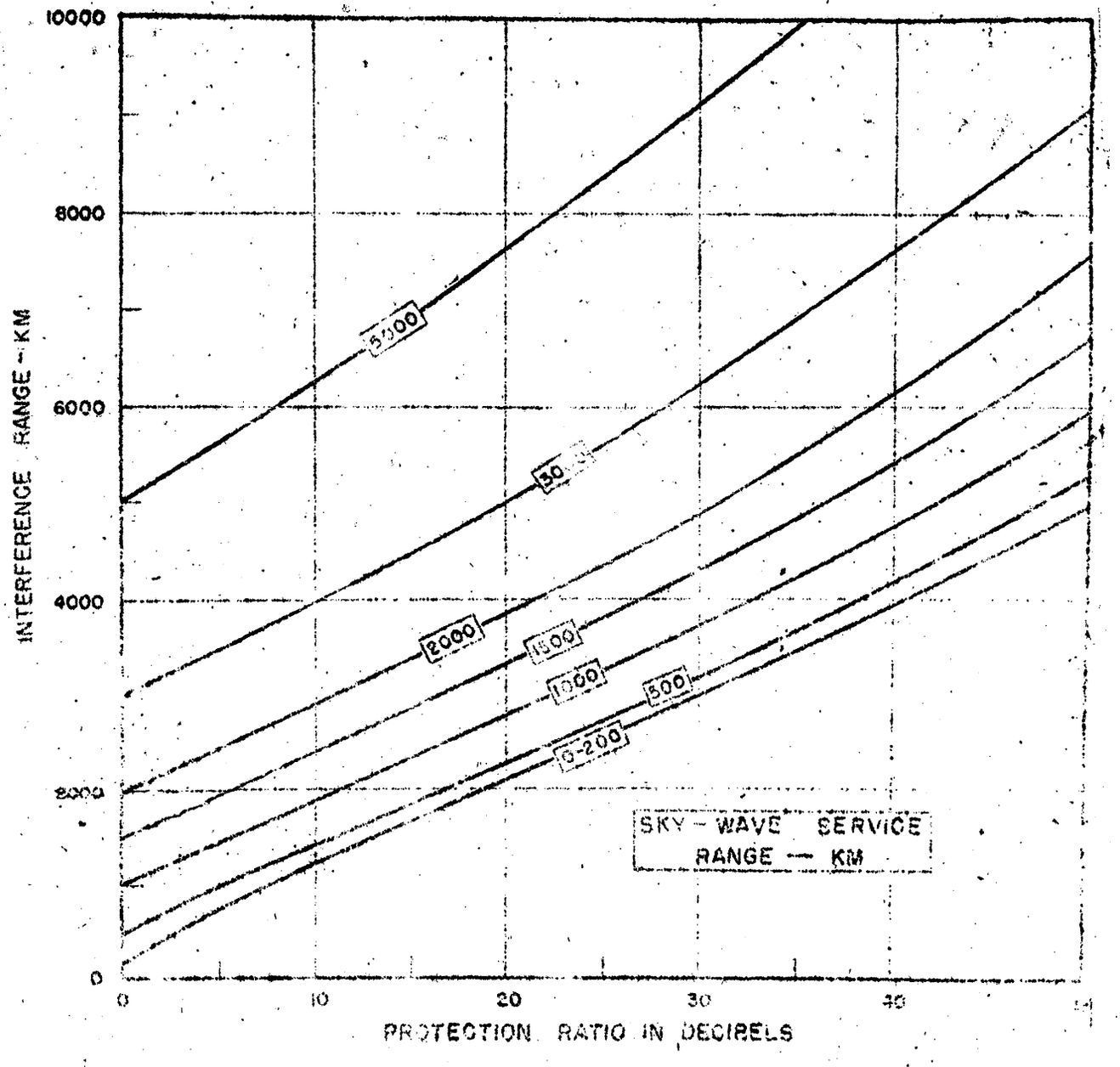


Fig. II

INTERFERENCE AND SERVICE RANGES FOR A GIVEN PROTECTION RATIO AT SUNSPOT MINIMUM.

10 MC. TRANSMITTER AT SUBSOLAR POINT.

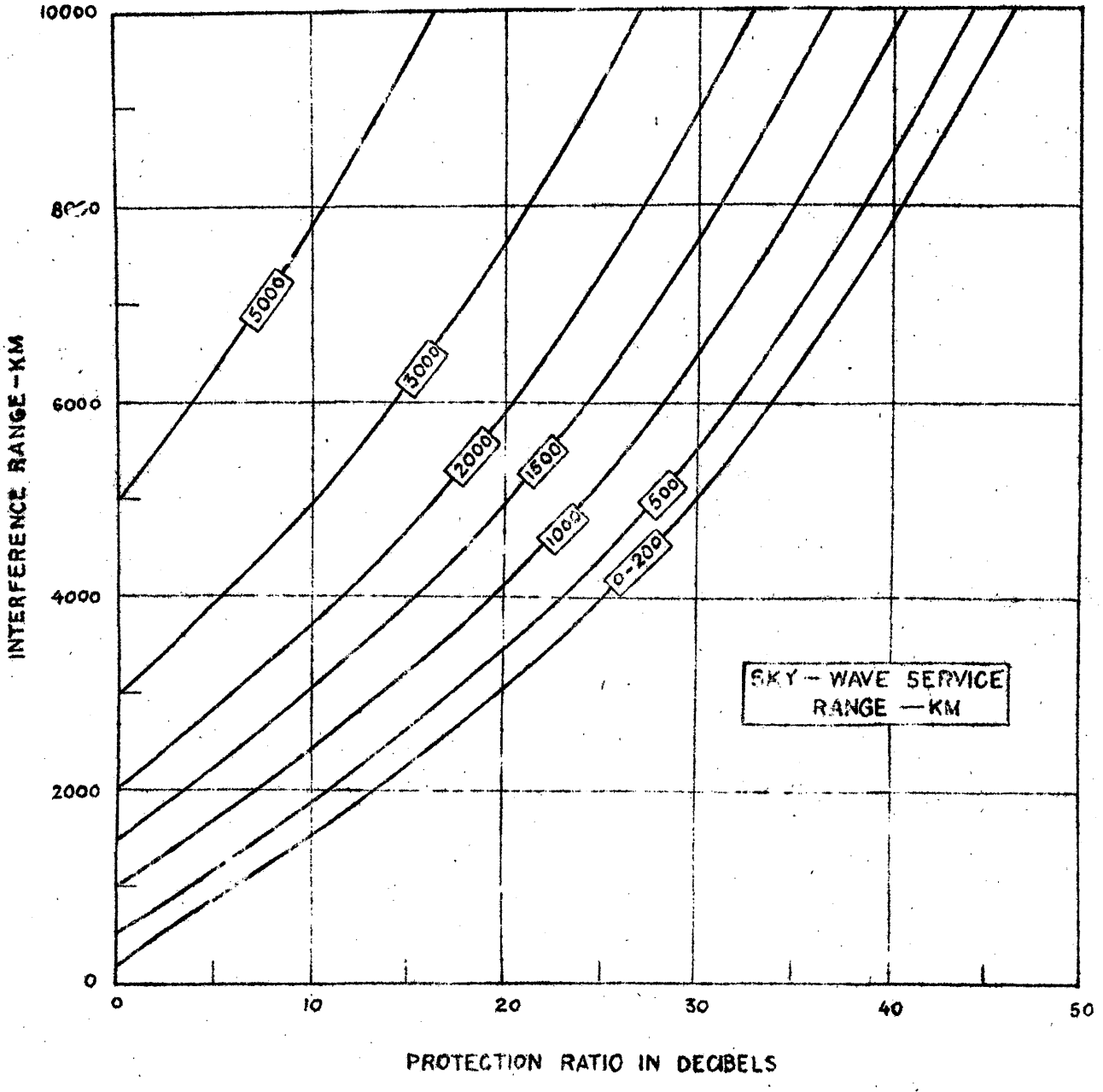


Fig.112
INTERFERENCE AND SERVICE RANGES FOR A GIVEN PROTECTION RATIO AT SUNSPOT MINIMUM.

15 MC. TRANSMITTER AT THE SUBSOLAR POINT.

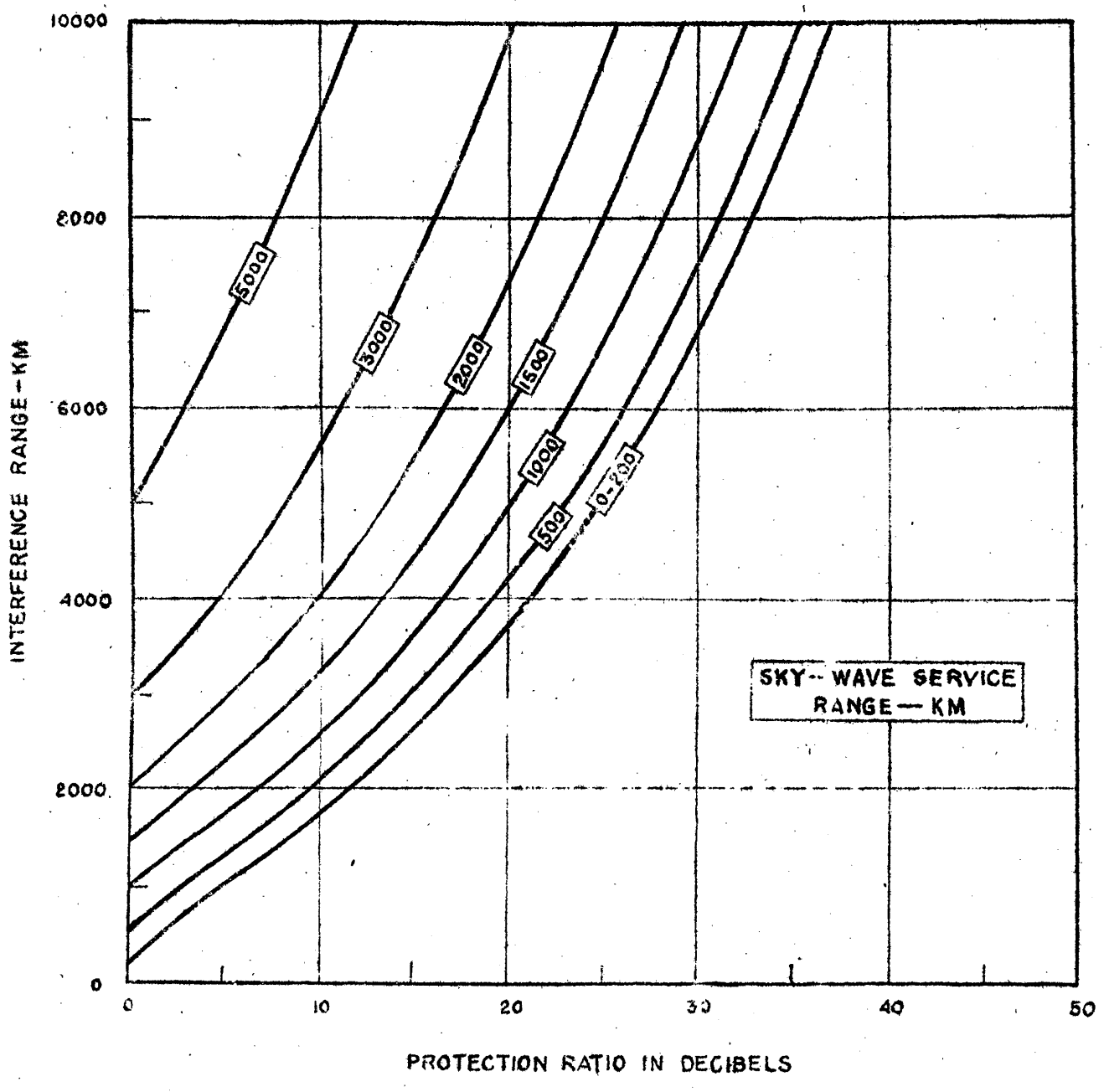


Fig. 113
INTERFERENCE AND SERVICE RANGES FOR A GIVEN PROTECTION RATIO AT SUNSPOT MINIMUM.

20 MC. TRANSMITTER AT THE SUBSOLAR POINT.

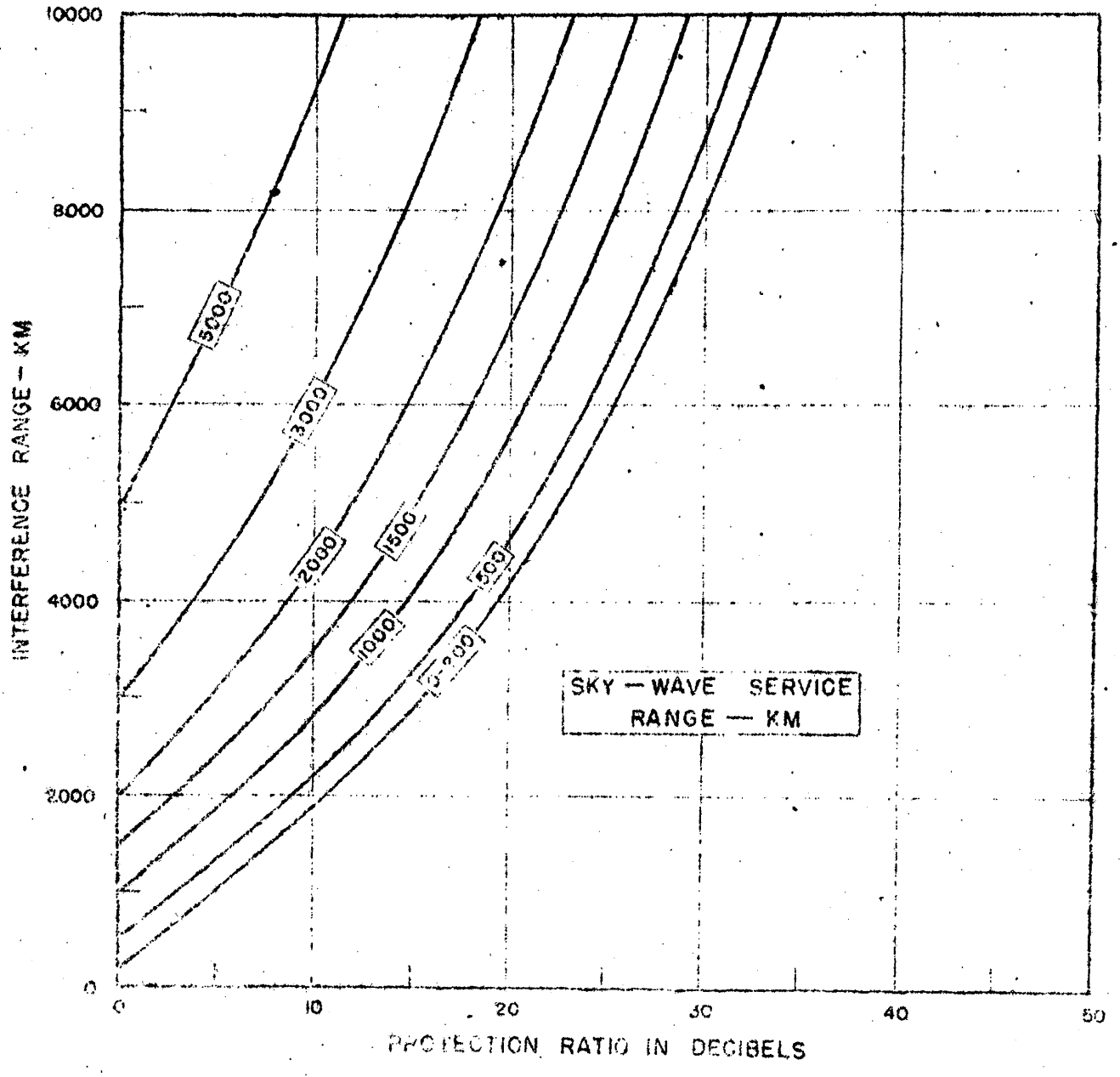


Fig. 114.
INTERFERENCE AND SERVICE RANGES FOR A GIVEN PROTECTION RATIO AT SUNSPOT MINIMUM.

25MC TRANSMITTER AT SUBSOLAR POINT.

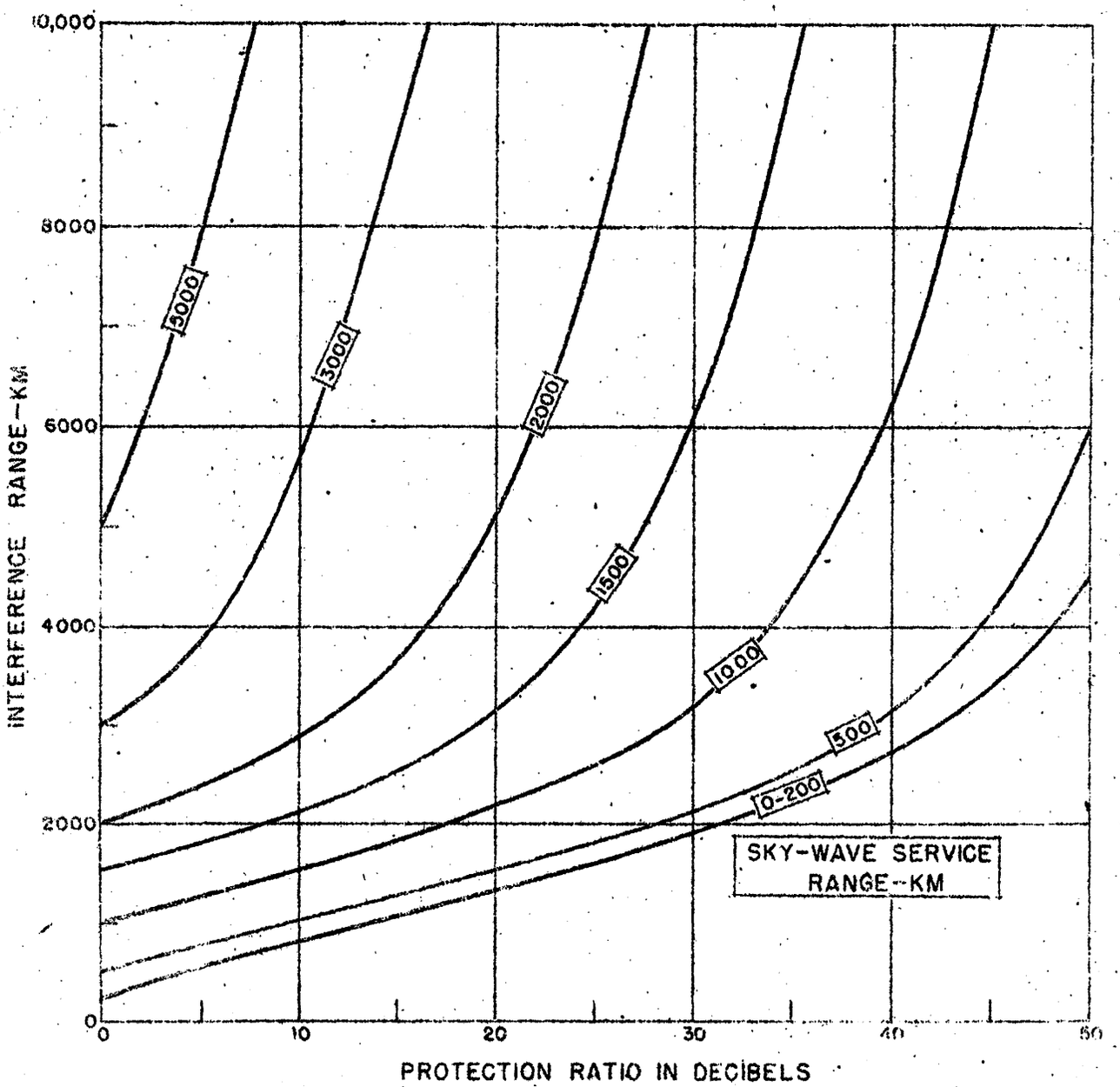


Fig. 115
INTERFERENCE AND SERVICE RANGES FOR A GIVEN PROTECTION RATIO AT SUNSPOT MINIMUM.

4 MC. TRANSMITTER 30° FROM THE DAY-NIGHT LINE TRANSMITTING TOWARD IT.

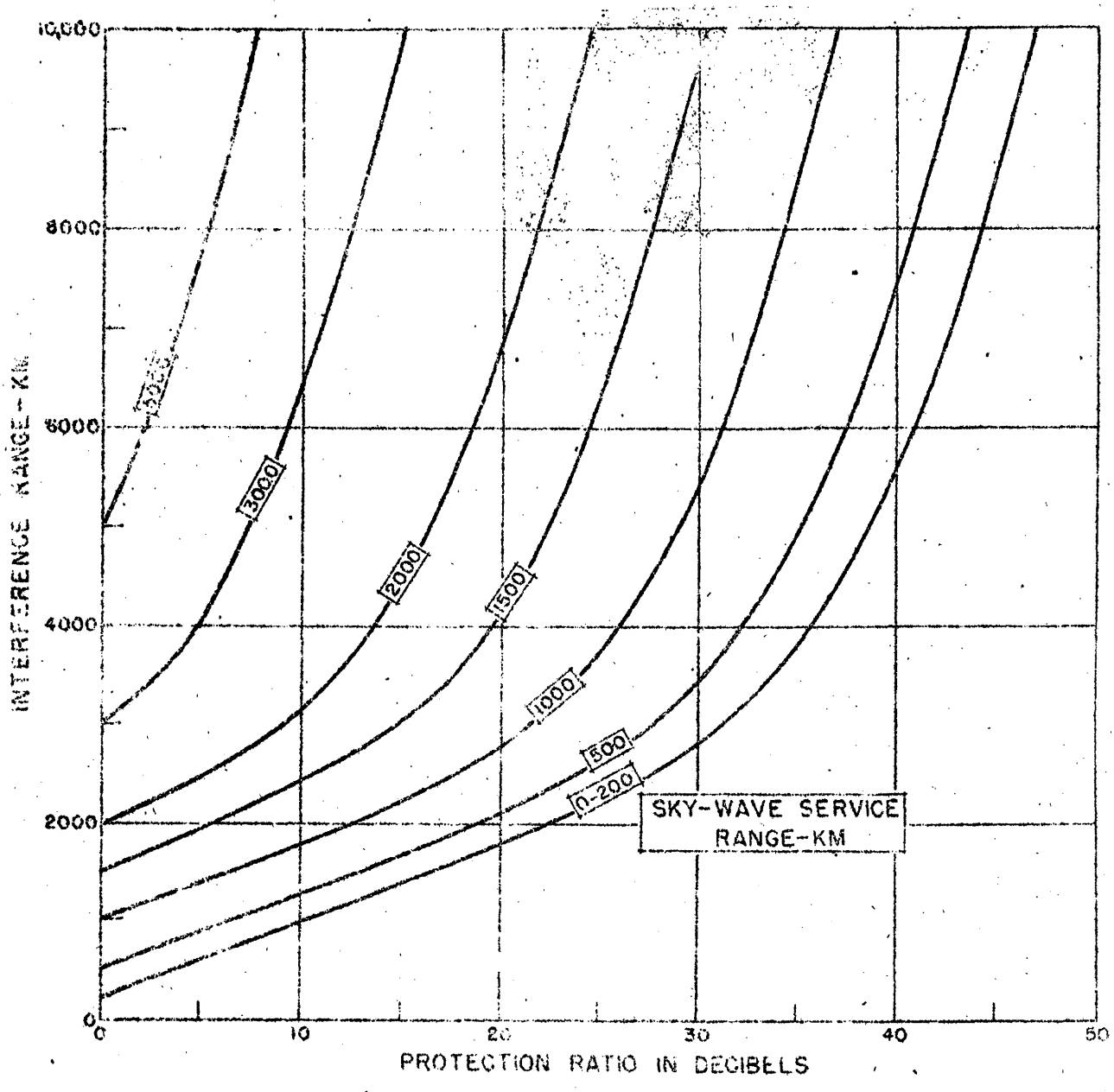


Fig. 116
INTERFERENCE AND SERVICE RANGES FOR A GIVEN PROTECTION RATIO AT SUNSPOT MINIMUM.

6 MC. TRANSMITTER 30° FROM THE DAY-NIGHT LINE TRANSMITTING TOWARD IT.

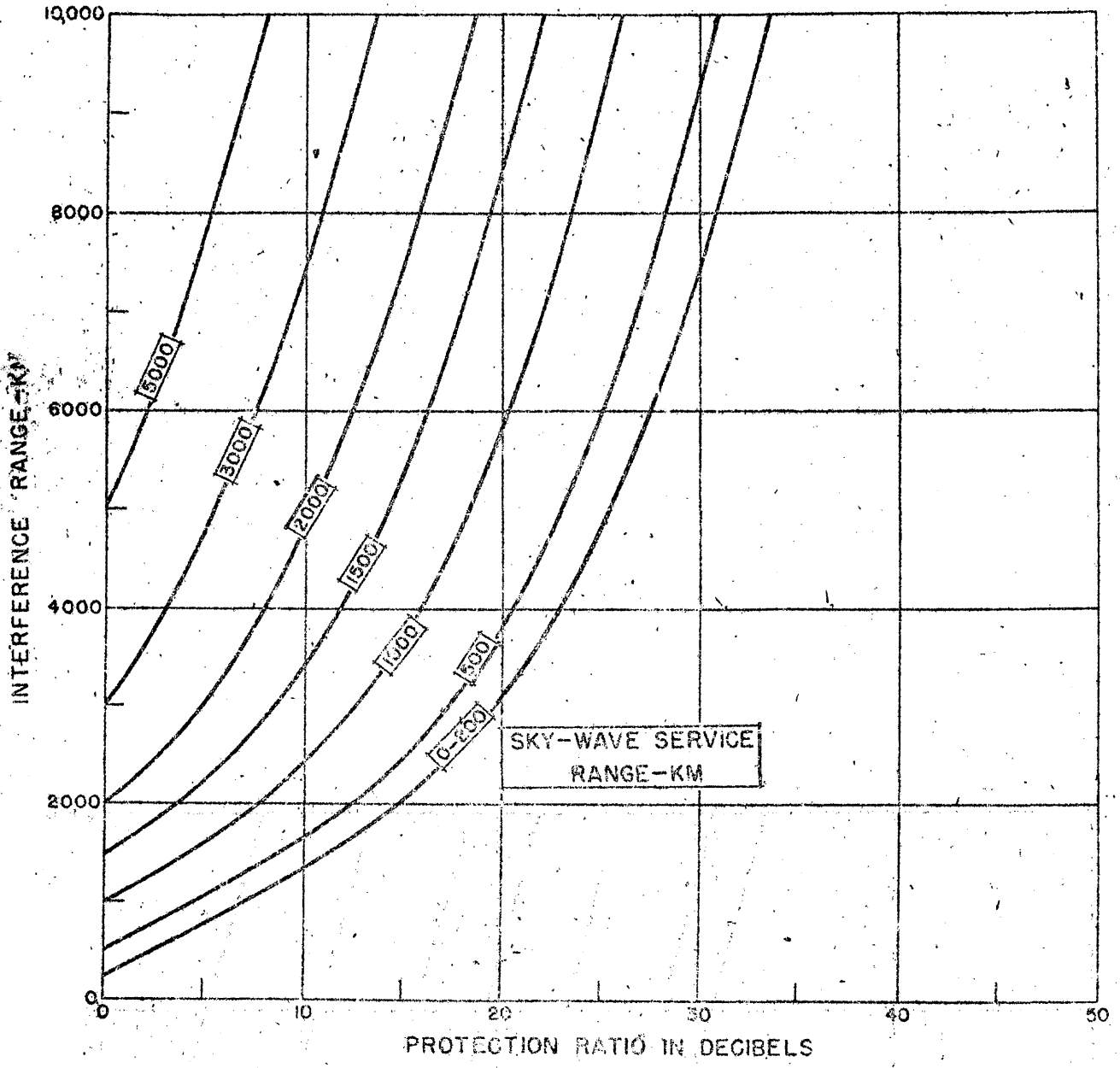


Fig. 117
INTERFERENCE AND SERVICE RANGES FOR A GIVEN PROTECTION RATIO AT SUNSPOT MINIMUM.

10MC. TRANSMITTER 30° FROM THE DAY-NIGHT LINE TRANSMITTING TOWARD IT.

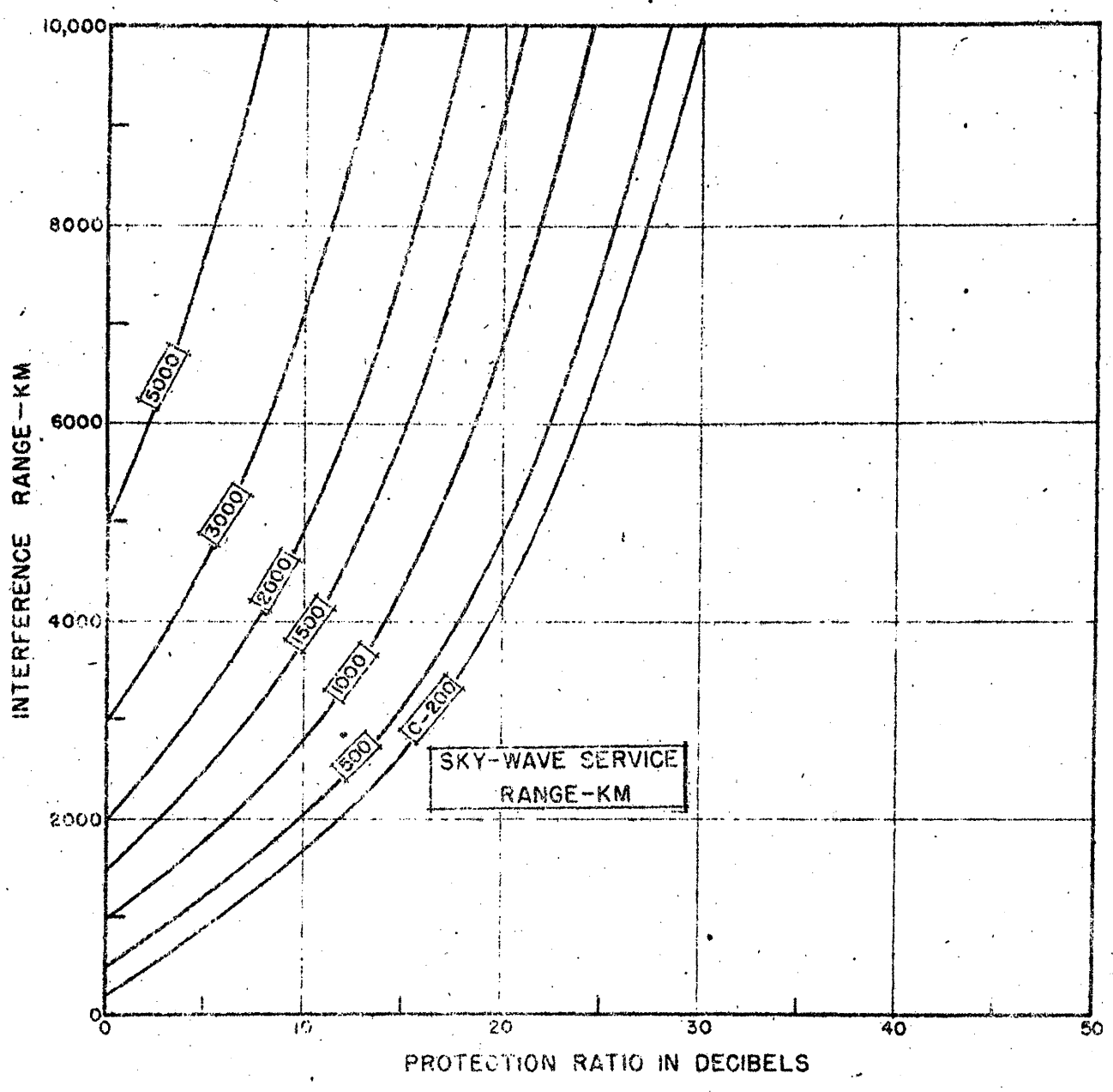


Fig. 118
INTERFERENCE AND SERVICE RANGES FOR A GIVEN PROTECTION RATIO AT SUNSPOT MINIMUM.

15 MC. TRANSMITTER 30° FROM THE DAY—NIGHT LINE TRANSMITTING TOWARD IT.

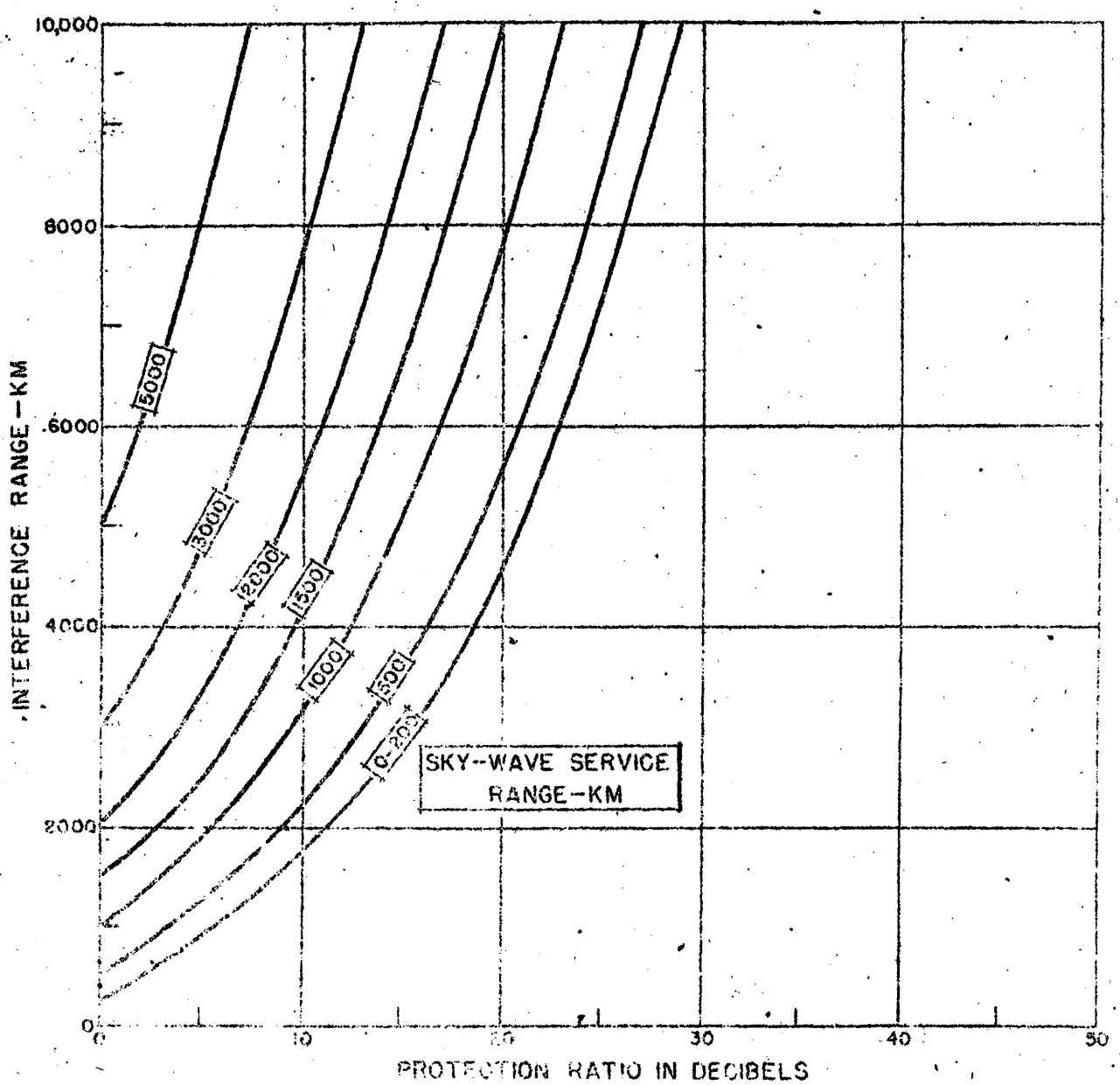


Fig. 119

INTERFERENCE AND SERVICE RANGES FOR A GIVEN PROTECTION RATIO AT SUNSPOT MINIMUM.

20 MC. TRANSMITTER 30° FROM THE DAY-NIGHT LINE TRANSMITTING TOWARD IT.

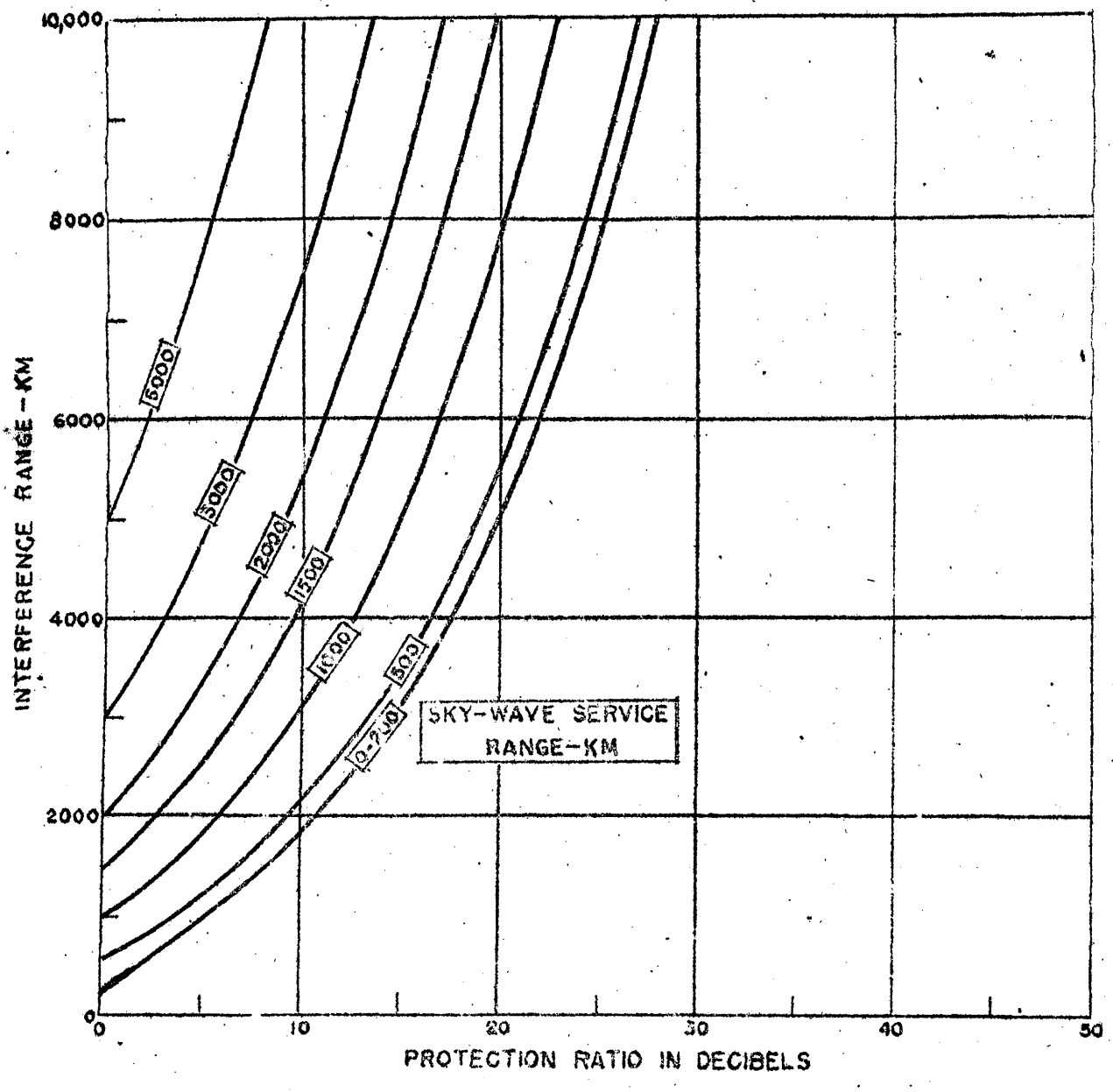


Fig. 120
INTERFERENCE AND SERVICE RANGES FOR A GIVEN PROTECTION RATIO AT SUNSPOT MINIMUM.

25 MC. TRANSMITTER 30° FROM THE DAY-NIGHT LINE TRANSMITTING TOWARD IT.

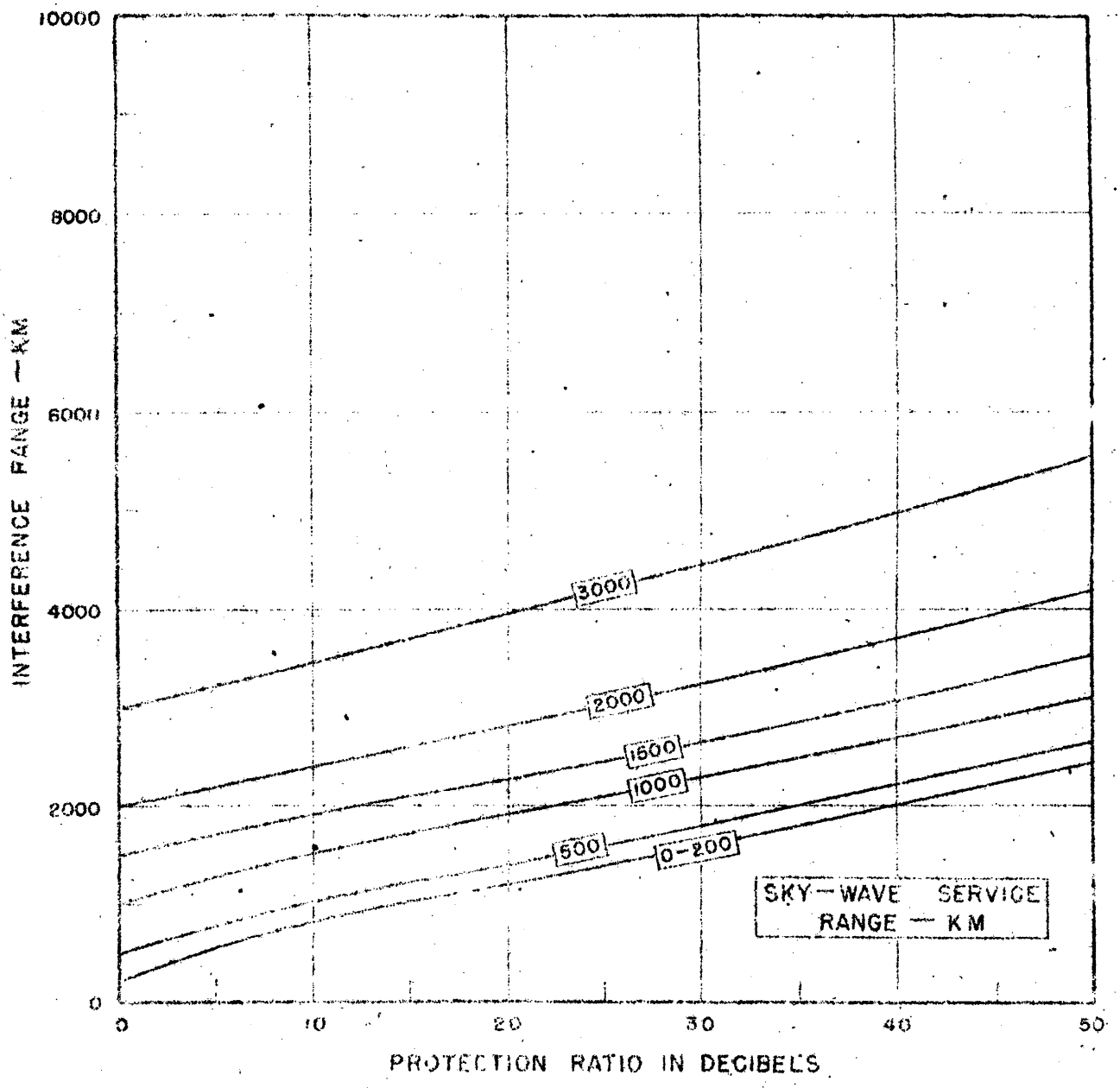


Fig. 121
INTERFERENCE AND SERVICE RANGES FOR A GIVEN PROTECTION RATIO AT SUNSPOT MINIMUM.

4 MC. TRANSMITTER 30° FROM THE DAY—NIGHT LINE TRANSMITTING PARALLEL TO IT.

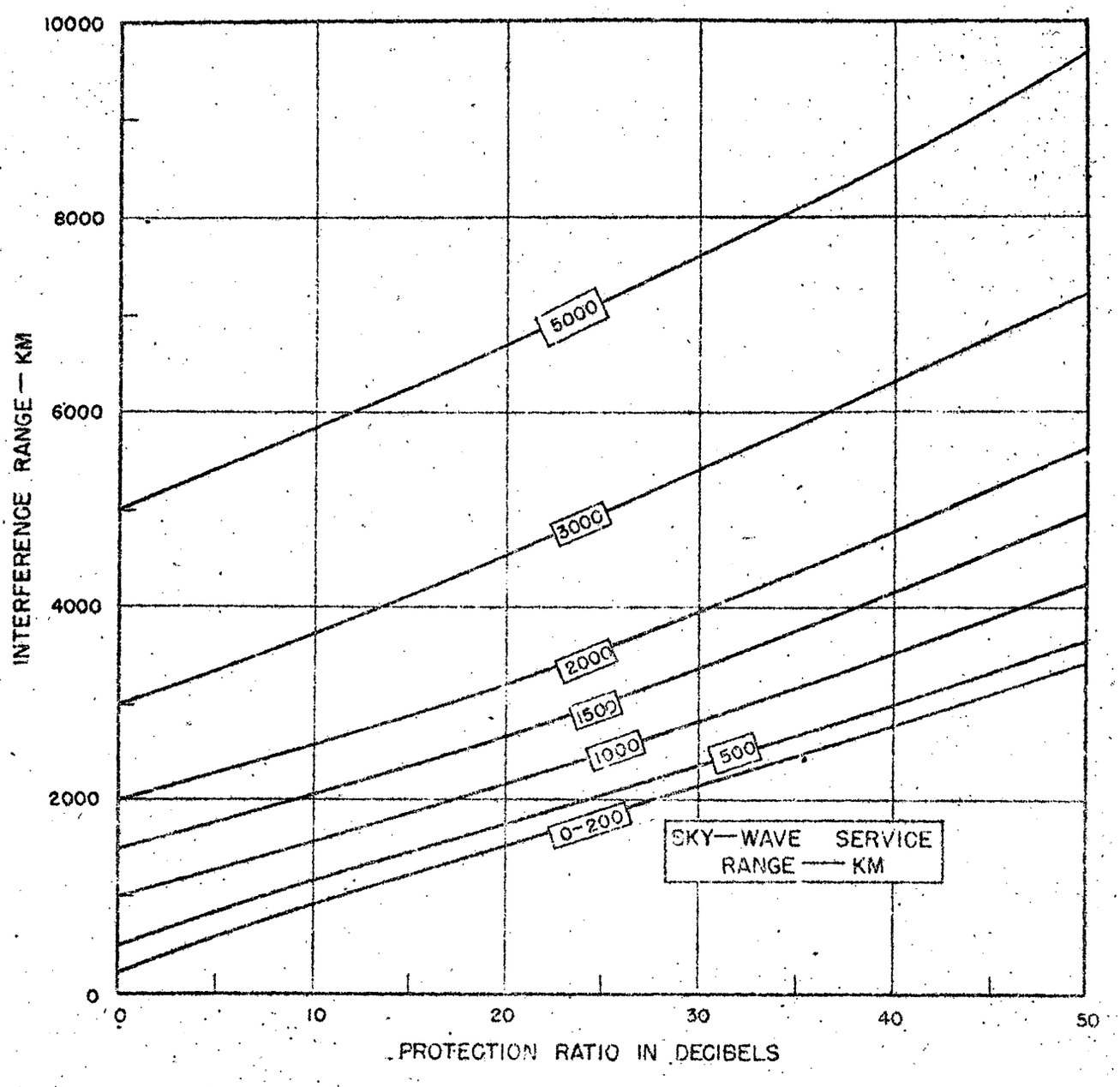


Fig. 122
INTERFERENCE AND SERVICE RANGES FOR A GIVEN PROTECTION RATIO AT SUNSPOT MINIMUM.

6 MC. TRANSMITTER 30° FROM THE DAY—NIGHT LINE TRANSMITTING PARALLEL TO IT.

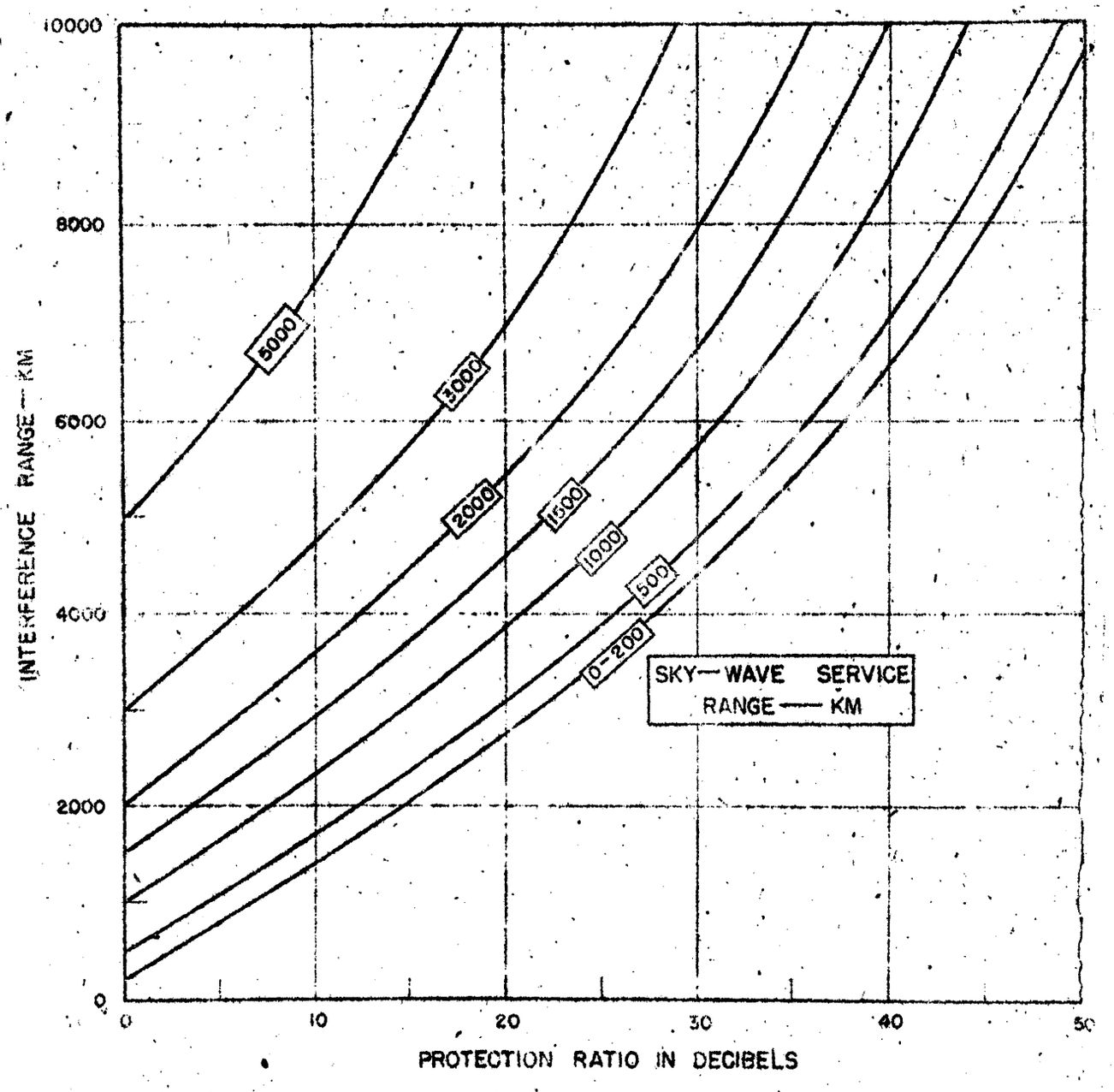


Fig. 123
INTERFERENCE AND SERVICE RANGES FOR A GIVEN PROTECTION RATIO AT SUNSPOT MINIMUM.

10 MC. TRANSMITTER 30° FROM THE DAY-NIGHT LINE TRANSMITTING PARALLEL TO IT.

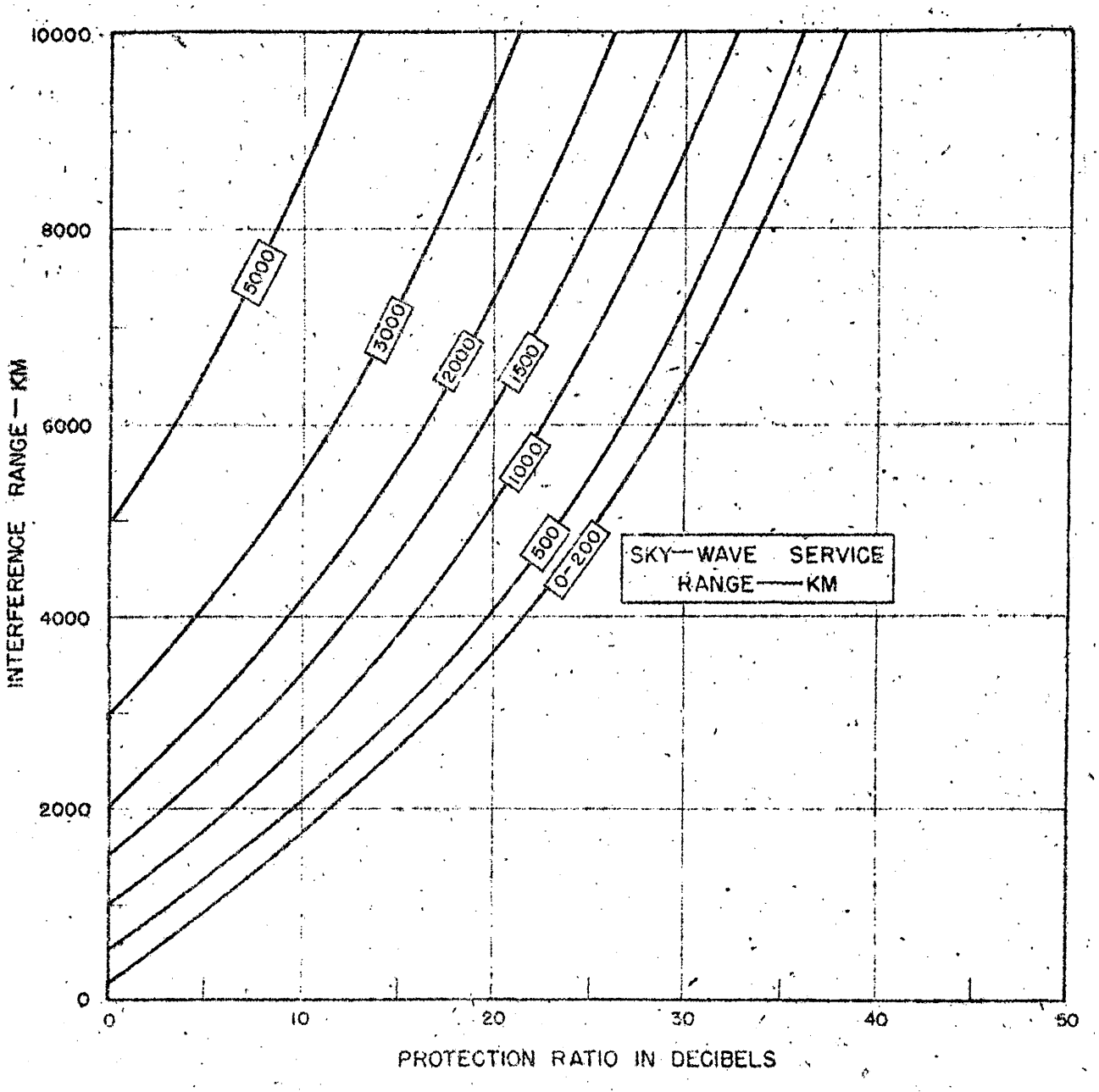


Fig. 124
INTERFERENCE AND SERVICE RANGES FOR A GIVEN PROTECTION RATIO AT SUNSPOT MINIMUM.

15 MC. TRANSMITTER 30° FROM THE DAY—NIGHT LINE TRANSMITTING PARALLEL TO IT.

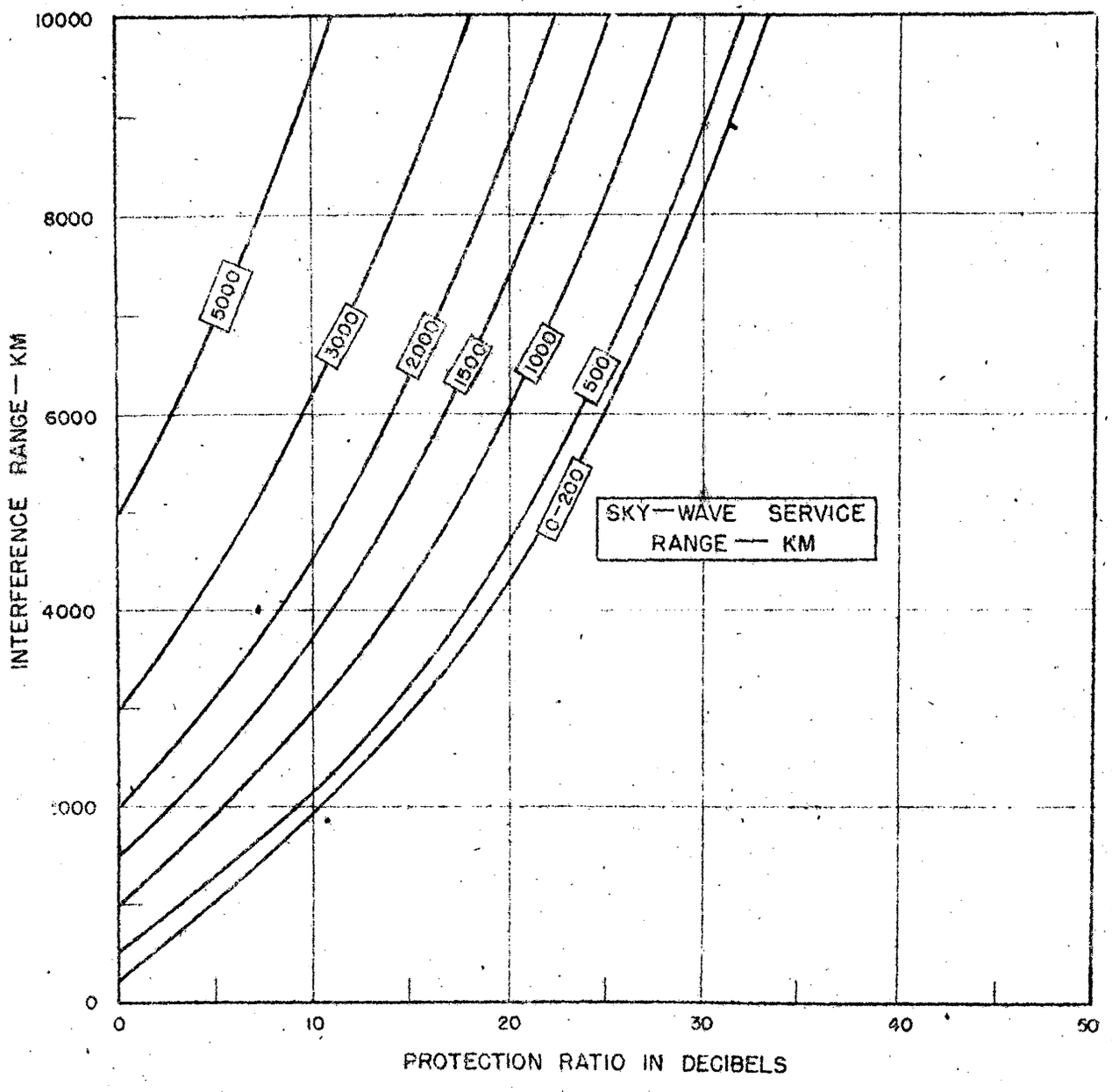


Fig. 125
INTERFERENCE AND SERVICE RANGES FOR A GIVEN PROTECTION RATIO AT SUNSPOT MINIMUM.

20 MC. TRANSMITTER 30° FROM THE DAY—NIGHT LINE TRANSMITTING PARALLEL TO IT.

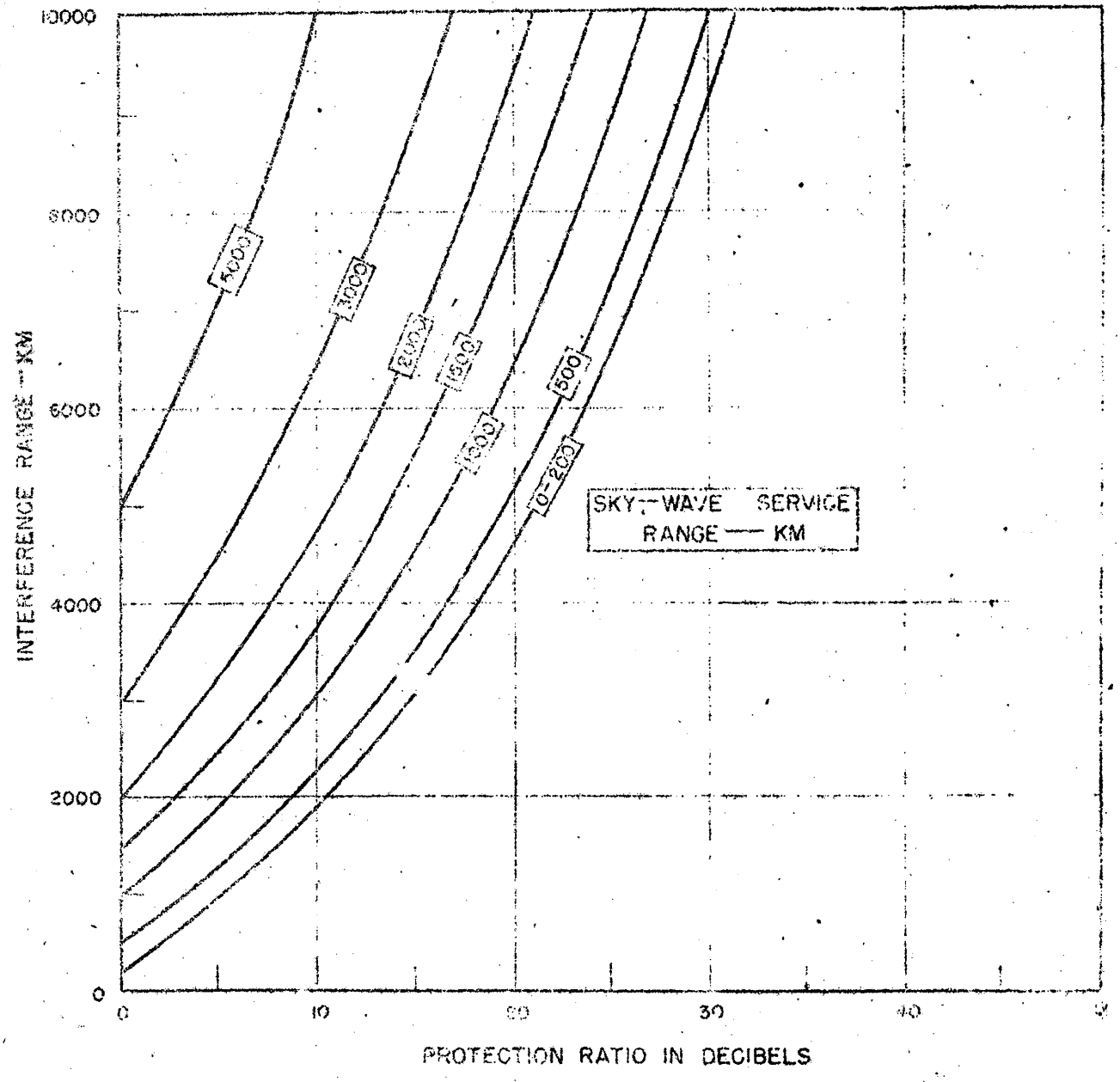


Fig. 126
INTERFERENCE AND SERVICE RANGES FOR A GIVEN PROTECTION RATIO AT SUNSPOT MINIMUM.

25 MC. TRANSMITTER 30° FROM THE DAY—NIGHT LINE TRANSMITTING PARALLEL TO IT.

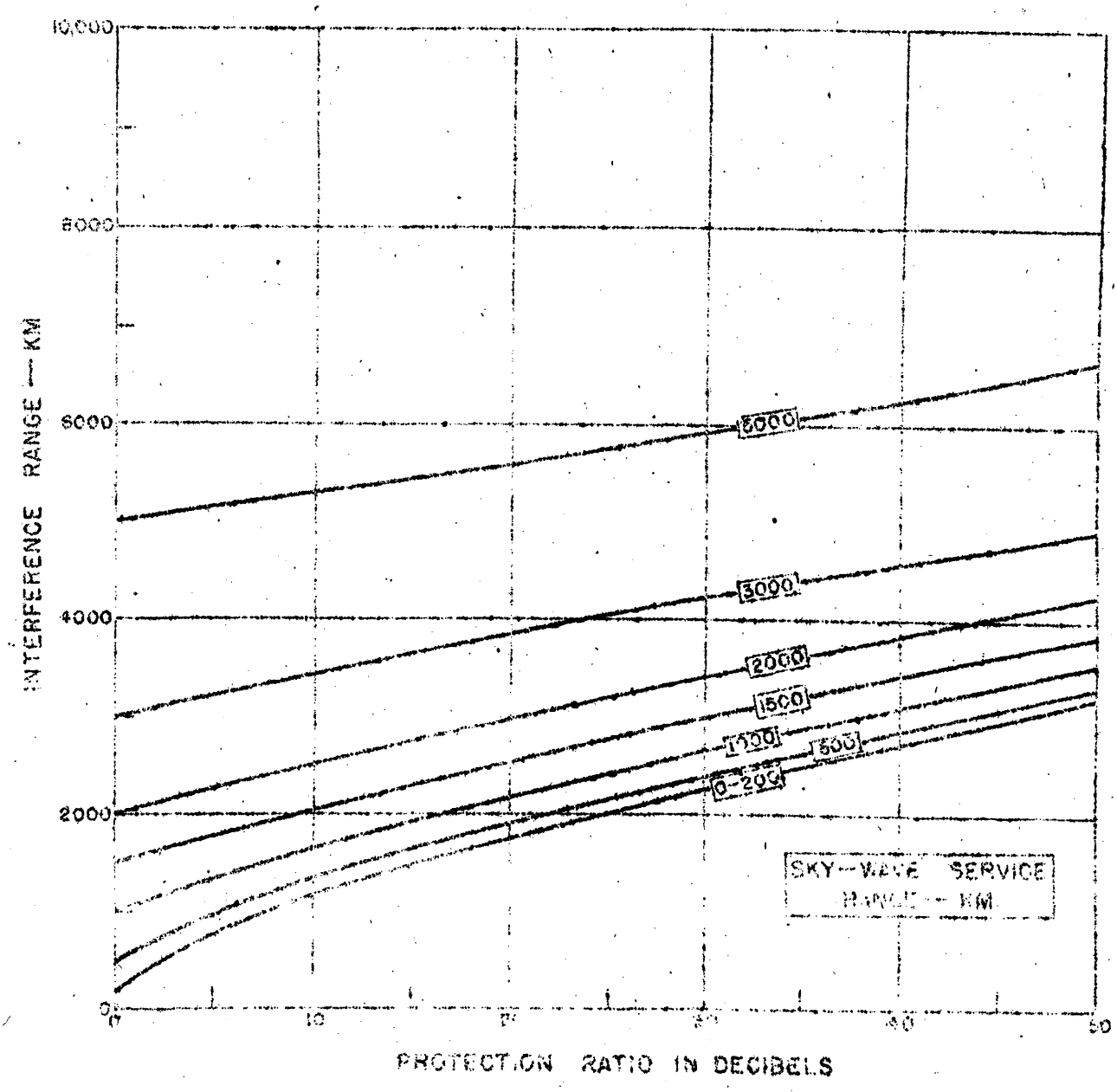


Fig. 127
INTERFERENCE AND SERVICE RANGES FOR A GIVEN PROTECTION RATIO AT SUNSPOT MINIMUM

4 MC. TRANSMITTER AT THE DAY-NIGHT LINE TRANSMITTING TOWARD THE SUBSOLAR POINT.

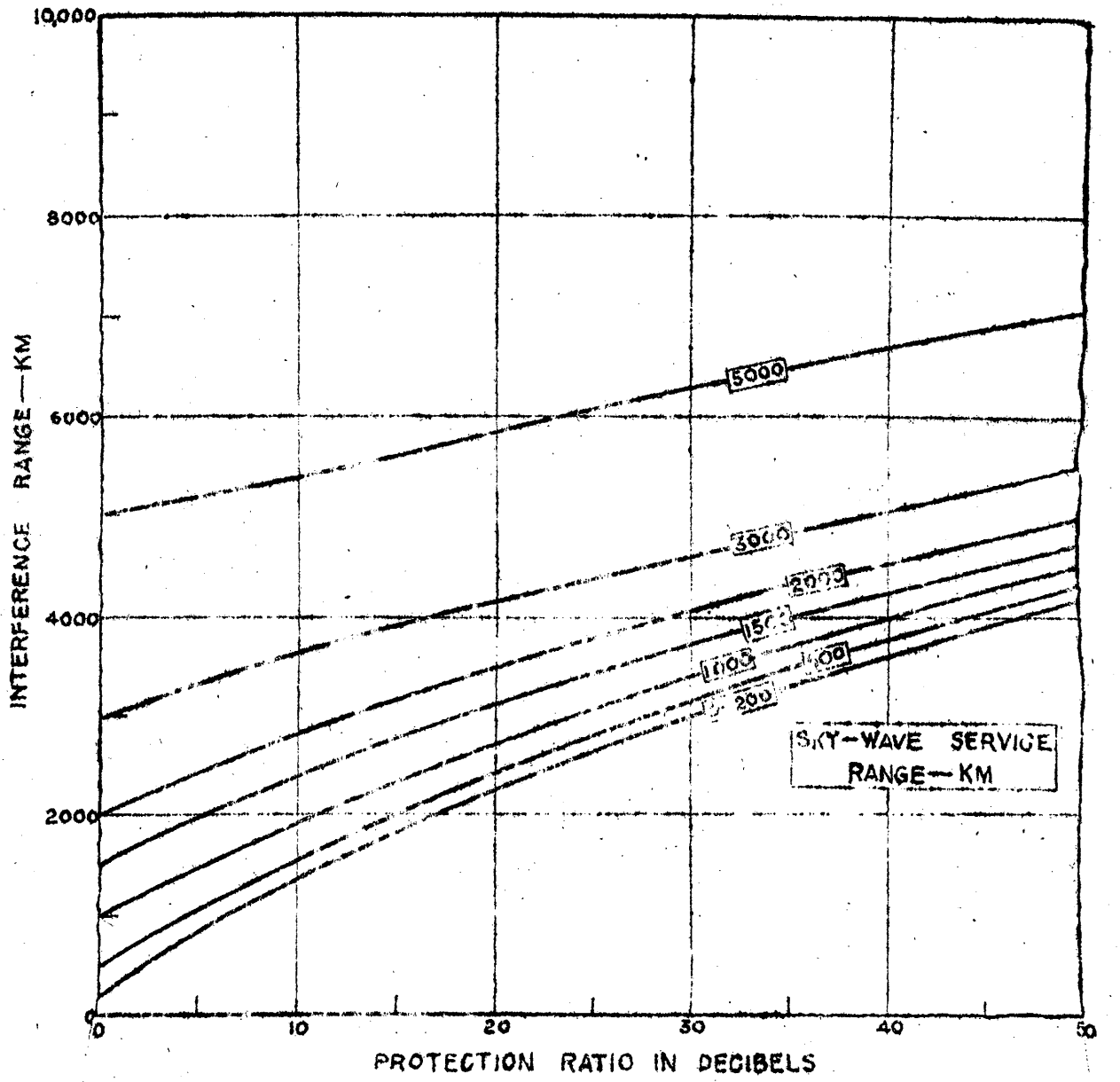


Fig. 128
INTERFERENCE AND SERVICE RANGES FOR A GIVEN PROTECTION RATIO AT SUNSPOT MINIMUM.

6 MC. TRANSMITTER AT THE DAY-NIGHT LINE TRANSMITTING TOWARD THE SUBSOLAR POINT.

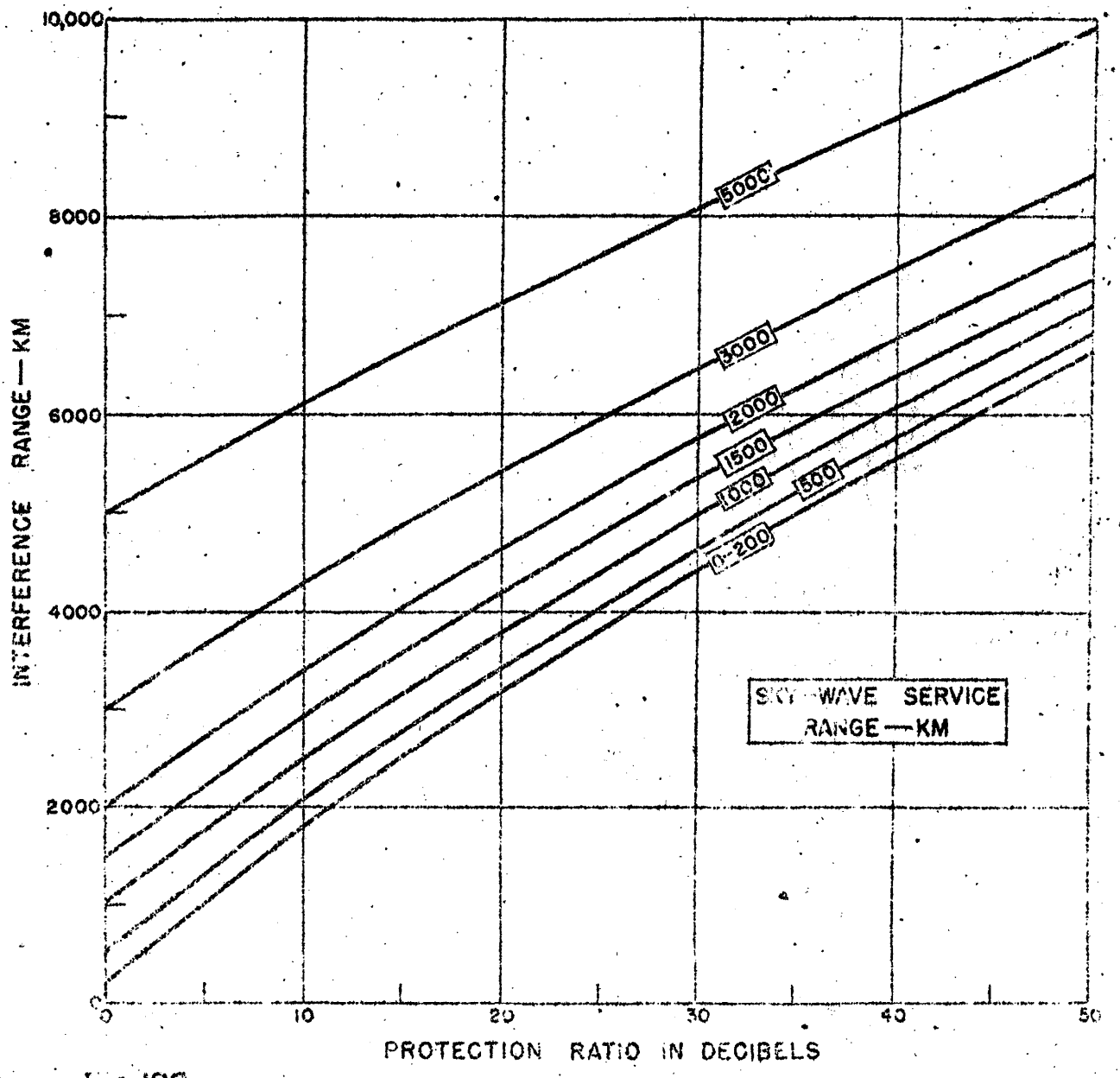


Fig. 129
INTERFERENCE AND SERVICE RANGES FOR A GIVEN PROTECTION RATIO AT SUNSPOT MINIMUM.

10 MC. TRANSMITTER AT THE DAY-NIGHT LINE TRANSMITTING TOWARD THE SUBSOLAR POINT.

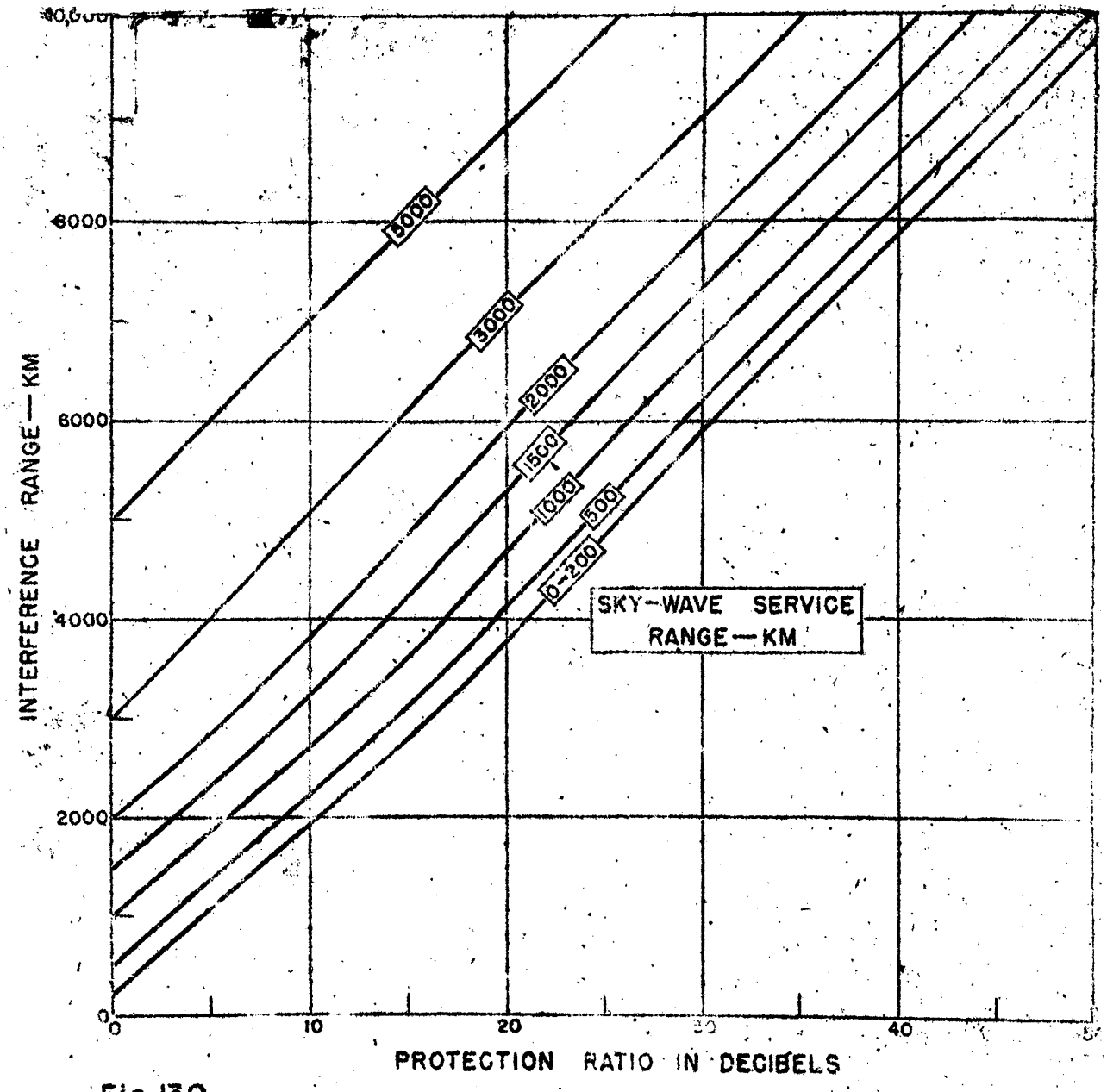


Fig. 130
INTERFERENCE AND SERVICE RANGES FOR A GIVEN PROTECTION RATIO AT SUNSPOT MINIMUM.

15 MC. TRANSMITTER AT THE DAY-NIGHT LINE TRANSMITTING TOWARD THE SUBSOLAR POINT.

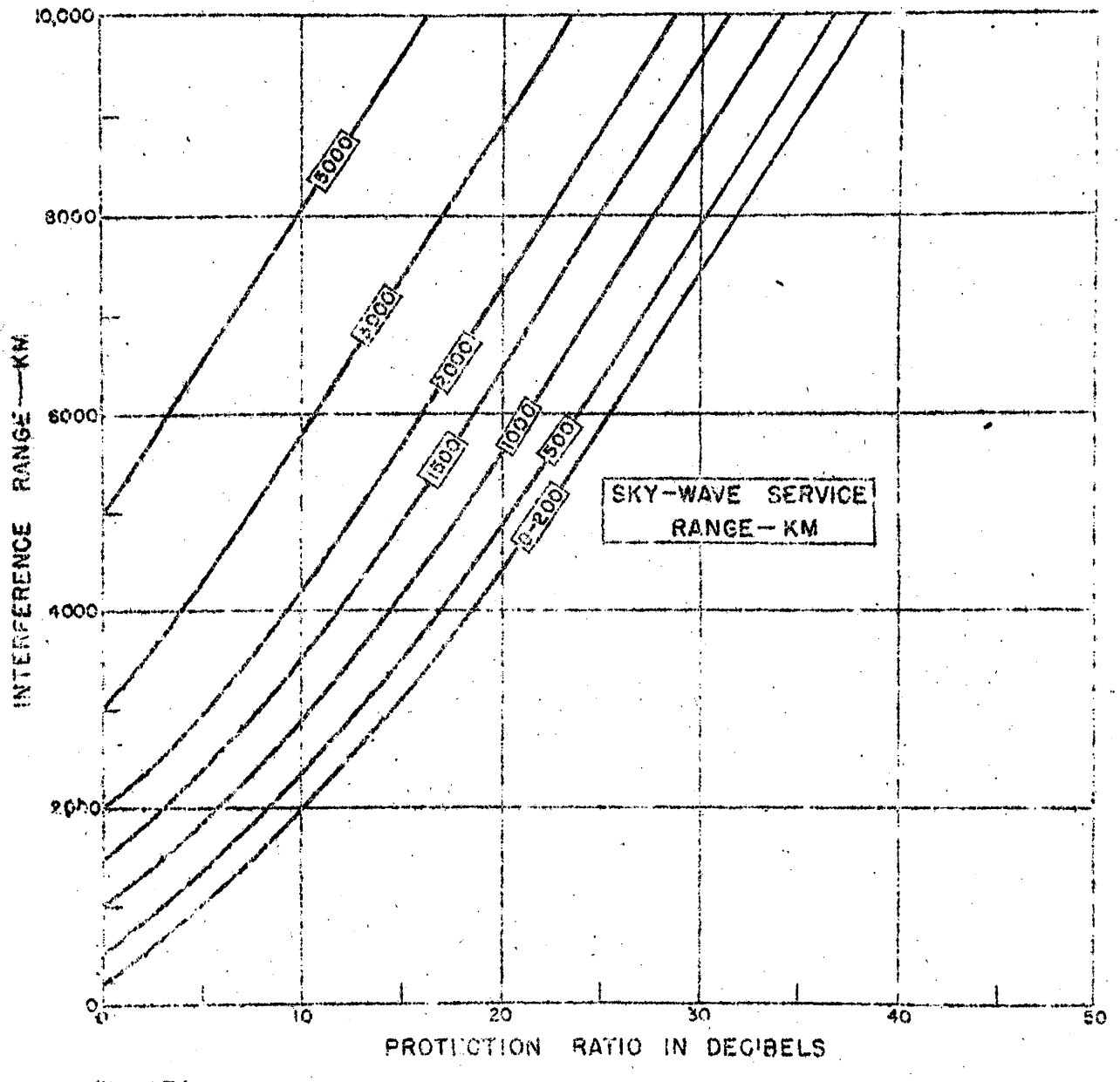


Fig. 131
INTERFERENCE AND SERVICE RANGES FOR A GIVEN PROTECTION RATIO AT SUNSPOT MINIMUM.

20 MC. TRANSMITTER AT THE DAY-NIGHT LINE TRANSMITTING TOWARD THE SUBSOLAR POINT.

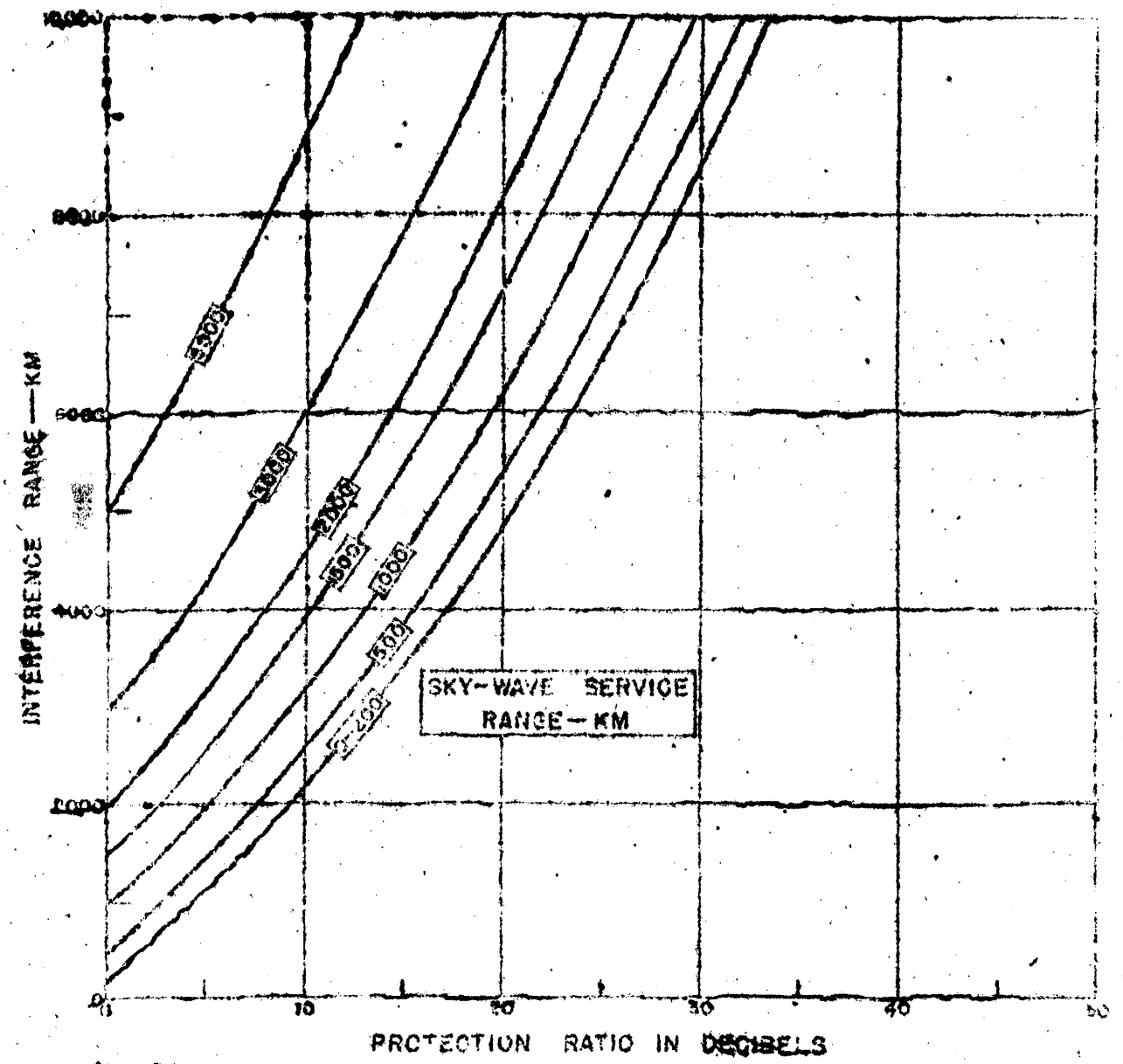


Fig. 132.
INTERFERENCE AND SERVICE RANGES FOR A GIVEN PROTECTION RATIO AT SUNSPOT MINIMUM.

25 MC. TRANSMITTER AT THE DAY-NIGHT LINE TRANSMITTING TOWARD THE SUBSOLAR POINT.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE 1948.

Aér - Document No. 47-F
27 mai 1948.

COMMISSION 7.

Rapport
de
la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes OR.

(Commission 7)

6e Séance
26 mai 1948.

Le Président, M. A. Fry (Royaume-Uni), ouvre la séance à 14h.30.

Sont représentés:

Argentine	Islande
Australie	Indes néerlandaises
Bulgarie	Norvège
Canada	Nouvelle-Zélande
Chili	Portugal
Equateur	Suède
Etats-Uni d'Amérique	Suisse
et Territoires	R.S.S. d'Ukraine
France	U.R.S.S.
Honduras (République de)	

Le Président renvoie l'examen du document Aer No.27 jusqu'après la publication des versions française et espagnole.

Il ouvre les débats sur la discussion des principes techniques énoncés aux paragraphes 45, 46 et 47 du document CP-Aer. No.25.

Un échange de vues important s'ensuit au sujet de la question de l'assignation des fréquences en se fondant sur leur emploi de jour et de nuit. Après que les délégués aient formulé de nombreuses propositions et y avoir apporté des amendements, le délégué de l'Australie présente à la Commission la proposition suivante pour qu'elle soit examinée au cours de la prochaine séance:

"que la Commission 7, tout en entreprenant l'étude des méthodes susceptibles de satisfaire aux besoins mondiaux en voies pour services mobiles aéronautiques (OR), reconnaisse que les administrations:

1) auront besoin constamment d'une partie de ce que comprennent leurs demandes pour en disposer continuellement;

2) n'auront besoin de protection diurne que pour la partie la plus importante de leurs demandes, mais désireront, dans certains cas, utiliser ces voies pendant la nuit, malgré la diminution correspondante du rapport de protection qui en résultera."

Le Président lève la séance à 17 h. 15.

Le Rapporteur:
W.B. Krause

Le Président :
A. Fry.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

CONFERENCE INTERNATIONALE DES
RADIOCOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES
GENEVE 1948

Doc. Aer. N° 48 F

26 Mai 1948
Soumis en ANGLAIS

RAPPORT
de
LA COMMISSION DES PRINCIPES TECHNIQUES ET DE L'EXPLOITATION

(Commission 4)
8ème Séance
26 Mai 1948.

1) La séance est ouverte à 10h.00 par le Président, M.J.O. SELIS.

Les délégations suivantes sont représentées:

AUSTRALIE	E.G. Betts
BIELORUSSIE (R.S.S.)	I. Jouk
CANADA	T.J. Acton
CHINE	N.N. Cheng
COLOMBIE	S. Quijano Caballero
CUBA	E. Tabio
DANEMARK	K. Svenningsen
FRANCE	M. Falgarone
ISLANDE	G. Briem
INDES	N.V.S. Iyengar
ITALIE	A.C. de Vincenti
INDES NEERLANDAISES	A. de Haas
MAROC ET TUNISIE	M. Chef
NOUVELLE ZELANDE	G. Searle
PAYS-BAS	(L.C.H.M. Bergman
	(O.J. Selis
PAKISTAN	S.A. Sathar
POLOGNE	(A. Arciuch
	(S. Krasuski
ROYAUME UNI	(W.A. Duncan
	(H.A. Rowland
SUEDE	T. Overgaard
SUISSE	F. Senn
TCHECOSLOVAQUIE	Z. Svoboda
UNION DE L'AFRIQUE DU SUD	G.A. Harvey
U.R.S.S.	Jarov
ETATS-UNIS	(T.V. Garrison
	(D.L. Givens
	(D. Mitchell
	(E.V. Shames
	(W.E. Weaver
	(E.L. White
YOUGOSLAVIE	S. Mikovic
I.C.A.O.	F.J. Greven
I.A.T.A.	L.M. Layzell
I.F.R.B.	R. Petit

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

2) Le Président de la Commission 5 souligne l'urgence qu'il y a pour les délégations à soumettre les amendements qui doivent être apportés aux tableaux vérifiés.

3) Le Président, se référant au Document N° 32, signale que seule la version anglaise du procès-verbal de la quatrième séance de la Commission 4 ayant été publiée, son examen doit être reporté à une prochaine séance.

4) La Commission décide ensuite de passer à l'étude des graphiques de propagation contenus dans le Document P.C. Aér. N° 5. M. WHITE, de la délégation des Etats-Unis, fait remarquer que les additions apportées à ces plans sont semblables à celles du plan N° 20, et ne sont pas encore publiées en raison de difficultés de tirage; ces plans seront sans doute distribués au cours de la séance.

5) Le Président attire l'attention de la Commission sur la nécessité dans laquelle se trouvent les Commissions 6 et 7 d'avoir à leur disposition des graphiques qui leur permettraient de déterminer les possibilités de propagation. Ces possibilités sont régies par des facteurs tels que:

5.1 La longueur des trajets de transmission.
5.2 L'heure
5.3 L'époque de l'année
5.4 Le cycle des taches solaires
5.5 Le parcours géographique du trajet de transmission

Afin de répondre aux conditions énumérées ci-dessus, il serait nécessaire dans la plupart des cas, d'envisager plus d'une fréquence par circuit (c'est-à-dire une famille de fréquences).

6) L'attention de la Commission est attirée sur le fait que les plans contenus dans le Document Aér. N° 5 ont été établis en partant d'une opinion exprimée dans un document américain sur la Propagation dont 10 copies seront mises à la disposition de la Commission. M. Gautier, de la délégation des Etats-Unis, qui a dirigé le groupe d'ingénieurs ayant contribué à la préparation de ce document, se tiendra à la disposition des membres qui pourraient désirer des renseignements complémentaires ou des éclaircissements.

7) Le Président se réfère ensuite aux observations suivantes, faites par la Commission Préparatoire, au sujet de ces plans:

7.1 Mesures à prendre pour inclure les calculs concernant l'émission télégraphique A-1.

7.2 Les graphiques ne sont valables que pour une seule valeur de la puissance de l'émetteur au sol. (Voir les paragraphes 43 et 44 du Rapport Final de la Commission Préparatoire).

7.3 Des graphiques envisageant les conditions de parcours éclairé seront nécessaires pour la détermination des possibilités de répétition d'une même fréquence. (Voir parag. 45, 46 et 47 du Rapport Final de la Commission Préparatoire).

7.4 Examen des suggestions concernant le rapport de protection.

8) M. White de la délégation des Etats-Unis explique que la substitution de l'émission A 1 à l'émission A 3 aurait pour résultat une augmentation de portée, et qu'il serait par conséquent préférable d'envisager un plan permettant de pourvoir aux besoins des 2 types d'émissions.

9) Les renseignements qui ont servi de point de départ à l'édification de ces plans sont alors l'objet d'une importante discussion. M. Gautier explique que les bruits dont il est question dans le parag. 2 de ce document, sont des bruits industriels ayant leur origine à proximité du récepteur; dans le cas des aéronefs, ces bruits comprennent les parasites dûs à la précipitation, mais les bruits d'origine atmosphérique n'ont pas été pris en considération. M. Gautier s'engage à soumettre le texte revisé du paragraphe 2 afin d'éclaircir ce point.

10) M. Petit de l'I.F.R.B. indique qu'il a relevé des erreurs de traduction dans le texte français du Document (m.5); il s'engage à fournir au Secrétariat un texte revisé.

11) Le délégué de l'Union Soviétique insiste longuement sur la question des intensités minima des signaux.

M. Jarov estime qu'il faudrait envisager la possibilité d'attribuer à chaque bande du spectre une valeur minimum de l'intensité du champ, particulière à cette bande.

12) En réponse à M. Jarov, qui s'informe des variations de la hauteur effective des antennes des aéronefs pour les diverses bandes de fréquences, M. Gautier explique que la valeur de la hauteur effective varie beaucoup plus avec le type d'aéronef qu'avec la bande.

M. Jarov déclare que ces explications ne le satisfont pas entièrement, et il soumet le texte ci-dessous qui sera examiné au cours d'une séance ultérieure.

13) "La délégation soviétique estime que l'on pourrait adopter "une valeur de 10 microvolts par mètre pour l'intensité minimum "du champ pour la réception à bord des aéronefs, dans toute "la gamme des fréquences. Il est essentiel de tenir compte "des limites entre lesquelles cette quantité peut varier dans "une bande donnée, en fonction de la sensibilité du récepteur "et de la longueur de l'antenne. Ce n'est qu'après étude de "cette question que l'on pourra émettre une opinion définitive "sur l'application du chiffre de 10 microvolts par mètre, proposé dans le Doc. N° 5.

13.2 " Il faut naturellement reviser aussi la valeur de 1,4 micro- "volts par mètre, puisqu'elle dépend du niveau du bruit local, "auquel elle ne doit pas, à notre avis, être inférieure.

13.3 "C'est pourquoi il est essentiel de connaître sur quelles "données se sont appuyées les propositions de la délégation des "Etats-Unis (Doc. N° 5) concernant:

13.3.1 "La variation de la sensibilité du récepteur dans toute la "gamme des fréquences entre 3 et 23 Mc/s.

13.3.2 La variation de la hauteur effective de l'antenne de l'aéronef dans la même gamme de fréquence.

13.3.3 Le niveau du bruit local à bord de l'aéronef.

14) M. White souligne que l'on ne dispose pas de toutes les données originales, et explique que les valeurs de l'intensité minimum du champ ne s'appliquent qu'aux courbes du genre de celles du graphique N° 15. L'adoption d'une valeur très différente de 10 microvolts par mètre aurait pour effet de déplacer les courbes d'une valeur courante sans en changer l'allure, alors qu'une valeur différente de l'intensité minimum pour chacune des bandes du spectre, conduirait à des courbes d'allures différentes.

15) Des débats s'engagent sur le chiffre de 1,4 microvolts par mètre pour l'intensité minimum de champ dans le cas de l'émission télégraphique A-1. Le Président demande à M. Jarov s'il serait disposé à suggérer une autre valeur, mais, après un échange de vues, la Commission juge préférable d'attendre les réponses aux questions que M. Jarov a posées à la délégation des Etats-Unis. Il pense que le rapport est peut-être trop élevé, et que sa valeur minimum dépend du niveau des bruits.

16) M. Jouk, délégué de la Bielorussie, est d'avis que la valeur du niveau des bruits à bord de l'aéronef peut être supérieure à 1,4 microvolts. Le Président pense qu'il serait peut-être possible d'envisager un chiffre supérieur à 1,4 microvolts par mètre. Cette proposition est appuyée par le délégué de la France.

17) M. Gautier explique que dans la détermination de la valeur de 1,4 microvolts par mètre on s'est fondé sur les essais de recette des avions modernes, essais qui exigent qu'un récepteur de bord soit capable de recevoir un signal d'une intensité de 5 microvolts. On a appliqué un coefficient de sécurité égal à 2 pour tenir compte de l'usure des appareils; on obtient donc le chiffre de 10 microvolts, et en supposant que la hauteur effective de l'antenne soit de 1 mètre, la valeur minimum de l'intensité du champ serait donc de 10 microvolts par mètre. En pratique, il s'est avéré que pour l'émission télégraphique A-1, il est possible de tolérer 17 db de bruits de plus que pour l'émission en téléphonie A-3. Il en résulte donc que le chiffre de 1,4 microvolts par mètre pour l'émission en A-1 est inférieur de 17 decibels à celui de 10 microvolts par mètre recommandé pour l'émission A-3.

18) M. White souligne que ces chiffres supposent un niveau de bruit de 1,7 microvolts, à bord de l'aéronef, inférieur de 15 db au chiffre de 10 microvolts. Le rapport signal utile/signal brouilleur serait donc légèrement inférieur à 1.

19) Le délégué de l'Inde souligne qu'il serait plus logique de chercher à obtenir des renseignements pratiques sur les intensités de bruits à bord des divers types d'aéronefs.

20) M. Falgarone, délégué de la France, répète sa précédente déclaration et cite des chiffres tirés d'expériences effectuées en 1942 et en 1946, qui ont permis d'enregistrer des intensités de bruits de l'ordre de 20 à 30 microvolts. Il recommande d'adopter un facteur d'intensité de bruit de 10 microvolts. On pourrait alors adopter pour l'émission en téléphonie A-3 un chiffre de 15 db qui pourrait sans doute être ramené à 2 db dans le cas de l'émission en télégraphie A-1.

21) Avant de lever la séance, la Commission décide de céder la place au Groupe de travail 4B.

La séance est levée à 12h.30. La Commission se réunira à nouveau à 15 h.

Le Rapporteur: Le Président:

L.M. Layzell O.J. Selis.

(12-31-5)

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

Aér-Document , n° 49 - F

28 mai, 1948

C A N A D A

Recommandation au sujet de la communication adressée au Président de la Conférence par le Secrétaire Général de l'U.I.T. (Aér-Document n° 9)

Règlement des Radiocommunications d'Atlantic City

Chapitre III , Art.20, Publication des documents de service.

452 Nomenclature des stations aéronautiques et d'aéronef . Les seules stations d'aéronef figurant dans cette liste sont celles des aéronefs qui effectuent des vols internationaux.

473 La nomenclature des stations aéronautiques et d'aéronef est publiée tous les six mois, sans supplément entre deux rééditions.

463 Cartes des stations terrestres ouvertes à la correspondance publique des aéronefs .

464 Cartes des stations terrestres de radionavigation.

Résolution du Conseil d'Administration (deuxième session) au sujet de la publication des documents de service pendant l'année 1948.

" Que le Secrétaire général est autorisé, après consultation avec l'I.F.R.B., à exercer une certaine discrimination pendant l'année 1948 en ce qui concerne la publication des nouvelles éditions et des suppléments prescrits par le Règlement des radiocommunications du Caire dans les cas où il semble apparent que la perspective de l'entrée en vigueur, le 1er janvier 1949, du Règlement des radiocommunications d'Atlantic City diminuerait considérablement la valeur ou l'utilité, aux yeux des Membres de l'Union de la publication desdits documents ou suppléments.

Commentaires :

La dernière édition (18e) de la Nomenclature des stations aéronautiques et d'aéronef qui a été publiée en février 1948, comprend nombre de renseignements désuets, en particulier la partie C qui comporte les états signalétiques des stations d'aéronef.

Conformément au Règlement des radiocommunications d'Atlantic City, les cartes s'y référant doivent être publiées par le Secrétariat général.

Ledit Règlement ne comporte aucune directive en ce qui concerne les projection et échelle à utiliser, ni les zones devant être comprises dans chaque section de carte.

Dans le cas des cartes des stations terrestres de radionavigation, nulle directive n'est donnée s'il convient de faire figurer sur des cartes séparées les stations maritimes et les stations aéronautiques de radionavigation. De plus, se pose la question de l'inclusion ou de l'exclusion des stations assurant un service purement intérieur.

En examinant les questions soulevées par le Secrétaire général et la publication en général des documents de service et des cartes par le Secrétariat de l'Union, la présente conférence devrait tenir compte des divers manuels et graphiques déjà publiés par l'O.A.C.I. pour l'usage du service mobile aéronautique.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Il serait souhaitable que le Secrétaire général soit informé, le 15 juin au plus tard, des avis exprimés par cette conférence, de manière à lui permettre d'incorporer les dépenses qu'occasionnerait la publication des documents dont il s'agit dans le projet de budget, qu'il est chargé de soumettre aux Membres du Conseil d'Administration à la date du 1er juillet 1948 .

Recommandation :

1. Qu'il soit constitué, lors de la prochaine session plénière de cette Conférence, un groupe ad hoc qui étudiera les points soulevés dans la communication du Secrétaire général (document Aér n°9) et les problèmes connexes. Le groupe élaborera un rapport renfermant des recommandations à présenter à l'examen de la séance plénière qui suivra.

2. Et que ce groupe ad hoc se compose de :

   a) trois délégués à la Conférence administrative internationale des radiocommunications aéronautiques,
   b) M.R.Petit, de l'I.F.R.B.
   c) M. Voutaz, membre du Secrétariat de l'U.I.T. (fonctionnaire responsable de la préparation des documents de service et des cartes de la division des radiocommunications.
   d) M.P.J.Greven, de l'O.A.C.I.
   e) un des deux représentants de l'I.A.T.A.

Conférence international administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No. 50-F
28 mai, 1948

Commission 6

Rapport

de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes R

(Commission 6)
5e séance
27 mai, 1948

1 - Le Président, Mr. Betts (Australie) ouvre la séance à 12 h.30.

Sont représentés :

ALBANIE
AUSTRALIE
CHILI
CHINE
CUBA
BIELORUSSIE
COLONIES, PROTECTORATS,
TERRITOIRES D'OUTRE-MER
SOUS MANDAT FRANÇAIS
DANEMARK
EGYPTE
ETATS-UNIS D'AMERIQUE ET
TERRITOIRES
FRANCE
ISLANDE
ITALIE
INDES NEERLANDAISES
NOUVELLE-ZELANDE
PAYS-BAS
POLOGNE
ROUMANIE
ROYAUME-UNI
SUEDE
SUISSE
UNION DE L'AFRIQUE DU SUD
YOUGOSLAVIE
O. A. C. I.
I. A. T. A.

2 - Le Président soumet à l'approbation de la Commission le rapport de la 3e séance Doc-Aér- No. 36.

M. de Beaufol (France d'Outre-mer) signale que le texte français du document diffère du texte original en langue française remis par lui-même en sa qualité de rapporteur de la 3e séance. M. de Beaufol indique les corrections nécessaires. Quoique le texte espagnol n'ait pas encore paru, le document Aér No. 36 est adopté à l'unanimité.

3 - M. Falgarone (France) demande à ce qu'on n'applique plus la nouvelle procédure consistant à mentionner la langue dans laquelle le document a été soumis. Le Président promet d'intervenir auprès du Secrétariat à ce sujet.

Le Président annonce que les paragraphes G et H figurant à la page 4 du document CP, Aér-No. 25 seront examinés par la Commission 6 en temps utile.

4 - Proposition pour l'utilisation de bandes de fréquence exclusives assignées au service mobile aéronautique "R" entre 3 et 25 Mc/s, document Aér. No.30.

5 - En commentant le document, M. Falgarone (France) apporte quelques corrections au texte et attire l'attention sur quelques points communs à la

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

proposition et aux méthodes d'exploitation des stations côtières et de navire.

Le premier contact une fois établi sur une"fréquence d'appel" les appels suivants devront s'effectuer sur une fréquence "de travail".

La proposition française est en somme une combinaison de systèmes différents.

Le délégué français attire ensuite l'attention sur le paragraph 7 du document Aér-No. 30, portant sur la division des besoins des communications en réseaux a) Régionaux b) Mondiaux.

Le Président invite les délégués à exprimer leur point de vue en ce qui concerne la proposition française.

M. Senn (Suisse) annonce que la proposition de limiter l'assignation des bandes H.F. à des zones de contrôle de trafic régionales mesurant au moins 1000 km pourrait être inacceptable pour la Suisse.

M. Harvey (Union de l'Afrique du Sud) demande si l'emploi d'une "fréquence d'appel" pour établir le premier contact et de "fréquence de travail" différentes pour la suite des communications, amènera une meilleure utilisation du spectre disponible.

M. Falgarone (France) est d'avis que l'introduction d'une fréquence d'appel diminuerait notablement le brouillage. M. Falgarone commente ensuite le système proposé au tableau noir. En réponse à une question posée par M. de Vincenti (Italie), M. Falgarone prenant pour exemple le cas de l'aérodrome de Rome, déclare qu'une fréquence d'appel plus **trois** fréquences de travail suffiraient pour faire face à toute densité de trafic, même la plus grande. Le nombre maxima des émetteurs ne dépasserait pas 6 pour les centres les plus importants.

La séance est levée à 16 h.20.

Rapporteur : Président :

A. De Haas E. G. Betts

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aer-Document No.51-F
28 mai, 1948.

Soumis en : FRANCAIS
COMMISSION 1

RAPPORT DE LA COMMISSION DE DIRECTION

(Commission 1)
1ère et 2ème séances
15 et 19 mai, 1948

PREMIERE SEANCE :

Président : M. A. LEBEL

Sont présents : MM. JAROV (Vice-président de la Conférence), SOUTO CRUZ (Commission 2), FALGARONE (Commission 3), SELIS (Commission 4), DUNCAN (Commission 5), BETTS (Commission 6), FRY (Commission 7) et Mlle TRAIL.

HORAIRE DES SEANCES:

La Commission fixe tout d'abord l'horaire des séances pour les mardi et mercredi 18 et 19 mai (voir le document Aer No.3).

Il est décidé que les réunions auront lieu le matin à 10 h. et l'après-midi à 14 h.30, et qu'il n'y aura pas de séances le lundi 17 mai, jour férié légal en Suisse.

Pour le moment, les séances auront lieu dans les salles I et II et la Conférence gardera à sa disposition la chambre 103 du Palais Wilson pour un groupe de travail.

EXAMEN DU RAPPORT FINAL DE LA COMMISSION PREPARATOIRE

M. JAROV (Vice-président de la Conférence) propose que le Rapport final de la Commission préparatoire soit examiné dans son ensemble en séance plénière avant que les commissions commencent leurs travaux.

Cette proposition est longuement discutée et, finalement, la Commission décide que les commissions tiendront une première séance d'organisation et indiqueront à l'Assemblée plénière les paragraphes du Rapport final de la Commission préparatoire qu'elles estiment être de leur compétence. L'Assemblée plénière examinera ces propositions dans le cadre général du Rapport final et déterminera l'attribution des paragraphes à chaque commission.

La prochaine séance plénière est alors fixée au mercredi 19 mai.

La séance est levée à 18 heures.

(2-28-5)

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

DEUXIEME SEANCE
19 mai 1948

La séance est ouverte à 17 h.15 par M. A. LEBEL, Président de la Conférence.

Sont présents : MM. CRUZ (Commission 2), CHEF (remplaçant M. Falgarone, Président de la Commission 3), SELIS (Commission 4), DUNCAN (Commission 5), BETTS (Commission 6), FRY (Commission 7) et Mlle TRAIL.

ELARGISSEMENT DE LA COMMISSION DE DIRECTION

Le PRESIDENT propose que les Vice-présidents des commissions participent également aux réunions de la Commission de direction, dans les cas où les présidents des commissions le désireraient.

Cette proposition est adoptée.

METHODES DE TRAVAIL DE LA CONFERENCE

La Commission discute ensuite un document préparé par le Secrétariat en vue de préciser les méthodes qui doivent être suivies pour faciliter le travail de la Conférence, en particulier en ce qui touche la préparation des propositions et des rapports.

Après une discussion au cours de laquelle certaines dispositions de ce projet sont comparées au Règlement intérieur de la Conférence, la Commission adopte le document présenté qui sera publié comme recommandations de la Commission de direction (voir le document Aer. No. 14.

HORAIRE DES SEANCES

L'horaire des séances est alors fixé pour les jeudi et vendredi 20 et 21 mai (voir le document Aer. No.12).

Le Rapporteur :
G. Corbaz

Le Président :
A. Lebel.

(2-28-5)

Conference internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aer-Document No.52-F
28 mai, 1948

RAPPORT DE LA COMMISSION DE DIRECTION

(Commission 1)
4ème seance

25 mai, 1948 à 17 h. 15

Président : M. A. LEBEL

Sont présents : MM. SOUTO CRUZ (Commission 2), FALGARONE (Commission 3), SELIS (Commission 4), DUNCAN (Commission 5), BETTS (Commission 6), FRY (Commission 7), ainsi que Mlle F. TRAIL, MM. ACTON et RAFUSE.

REPARTITION AUX COMMISSIONS DES DIFFERENTS POINTS DE L'ORDRE DU JOUR DE LA CONFERENCE

Le PRESIDENT demande à la Commission de considérer les différents points de l'ordre du jour de la Conférence (CP. Aer.document No.25, p.4) afin de s'assurer que tous ces points sont compris dans les mandats des commissions. A son avis, il conviendrait d'examiner en particulier, les points G, H et I.

Après discussion, la commission adopte les décisions suivantes :

1. La Commission 4 étudiera le point I de l'ordre du jour (correspondance publique sur les fréquences de l'aéronautique - chapitre III, article 9, Section II, No. 255 du Règlement des radiocommunications d'Atlantic-City). Le délai prévu pour la fin des travaux de cette commission sera prolongé.

2. Le point H de l'ordre du jour (Examen de la recommandation à faire au C.P.F. au sujet de la mise en application du plan élaboré par la Conférence aéronautique) sera examiné par les Commissions 6 et 7, étant entendu qu'il sera établi si possible un texte unique indiquant les recommandations pour les bandes "R" et les bandes "OR".

3. Les Commissions 6 et 7 s'occuperont également du point G (Examen des méthodes permettant de satisfaire les besoins futurs additionnels dans les bandes aéromobiles.

EXAMEN DE LA DEMANDE DU SECRETAIRE GENERAL DE L'UNION

Le PRESIDENT rappelle la lettre que lui a adressée le Secrétaire général de l'Union (document Aer No.9) afin de demander que la Conférence donne son avis sur la méthode d'établissement des cartes

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

intéressant les stations du service aéronautique, prévues par le Règlement des radiocommunications d'Atlantic City.

Une discussion s'engage au sujet de l'opportunité de publier ces documents étant donné la difficulté de les tenir à jour. Finalement, il est décidé que M. ACTON présentera une proposition à la prochaine Assemblée plénière et suggèrera de créer un groupe de travail auquel participeront les représentants de l'O.A.C.I. et de l'I.A.T.A. ainsi que M. Vontaz du Secrétariat de l'Union qui ont manifesté leur désir de prendre part aux discussions relatives à cette question.

VOTE PAR PROCURATION

A la demande de M. FRY, il est précisé, sur la base du Règlement intérieur, que le vote par procuration est également admis dans les séances des commissions, mais dans les limites du Chapitre 3 du Règlement Général, p.61, première partie des Actes définitifs d'Atlantic City.

VERIFICATION DES POUVOIRS

M. CRUZ donne quelques renseignements sur la façon dont la Commission de vérification des pouvoirs compte procéder.

Après discussion, il est décidé que le rapport indiquera les noms des chefs de délégation lorsque ceux-ci sont connus et que la Commission de vérification procèdera aux enquêtes qu'elle jugera nécessaires dans les cas imprévus.

HORAIRE DES SEANCES

La Commission procède ensuite à l'établissement de l'horaire des séances pour les 26, 27 et 28 mai (voir le document Aer. No.39).

La séance est levée à 18 h.15.

Le Rapporteur :
G. Corbaz

Le Président :
A. LEBEL

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

Aér-Document n° 53-F revisé

27 mai, 1948

Commission 7

Rapport

de la Commission d'allocation des fréquences OR

(Commission 7)

7e séance

27 mai, 1948

1. Le Président, M.A.Fry (Royaume-Uni), ouvre la séance à 14 h.30.

Les délégués des pays suivants sont présents :

Argentine	Islande
Australie	Indes néerlandaises
Canada	Nouvelle-Zélande
Chili	Portugal
Equateur	Suède
Etats-Unis d'Amérique	Suisse
France	Ukraine
Honduras (République de)	U.R.S.S.

La Commission approuve la correction suivante demandée par le dé délégué de France : à la page 2 du document Aér.No.27 (Rapport de la 3e séance) 5e alinéa, 3 dernières lignes, lire :
"..... que des recommandations concrètes puissent être formulées avant la prochaine Conférence de Copenhague. Des experts des services aéronautiques des différents pays devant s'y trouver pour étudier la question des stations de radiodiffusion figurant en dérogation dans les bandes aéronautiques, ils pourraient avantageusement procéder à l'attribution des fréquences dans les bandes indiquées ci-dessus."

2. 6e alinéa, remplacer "à un degré moindre" par "d'une façon moins urgente".

Le rapport de la 3ème séance est alors adopté.

3. Le Président met en discussion la proposition de l'Australie présentée à la 6ème séance.

Un long échange de vue s'ensuit relativement à l'emploi de nuit des fréquences OR et au rapport de protection nécessaire.

Le délégué de la Nouvelle-Zélande soumet l'amendement suivant à la proposition de l'Australie :

"3 - Désireront n'utiliser que pendant la nuit certaines de leurs demandes et voudront pour ces fréquences le rapport de protection correspondant."

Cet amendement est adopté, puis la proposition de l'Australie ainsi complétée est adoptée à l'unanimité par la Commission.

Le Président lève la séance à 12.00 h.

Le Président :

A. Fry

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Documents de la Conférence administrative internationale des radiocommunications aéronautiques (1ère session) (Genève, 1948)

Document No. 53-F

Pas disponible

****

Not available

****

No disponible

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

Aér-Document n°54 - F
28 mai, 1948
Commission 4

Rapport

de la Commission des principes techniques et d'exploitation

(Commission 4)
10e séance

27 mai, 1948

Président : M. O. J. Selis (Pays-Bas)

1. Les délégations et les organisations suivantes sont représentées :

Albanie	Inde
Argentine	Indes néerlandaises
Australie	Islande
République Socialiste	Italie
soviétique de Biélorussie	Maroc et Tunisie
Canada	Nouvelle-Zelande
Chili	Pays-Bas
Chine	Pologne
Colombie	Roumanie
Cuba	Royaume-Uni
Danemark	Suisse
Etats-Unis d'Amérique et	Union soviétique
Territoires	Union sud-africaine
Egypte	Yougoslavie
France	O.A.C.I.

2. Le Président ouvre la séance à 10 h.13 ; il rappelle que les rapports des 4ème,5ème et 6ème séances n'ont pas encore été adoptées. La traduction de ces documents n'étant pas encore terminée, leur discussion est renvoyée à une séance ultérieure, sur la demande des délégués de la France et de Cuba.

Le délégué de Cuba demande que le Secrétariat soit prié d'accélérer les travaux de traduction.

Le délégué des Etats-Unis déclare qu'au cours d'un entretien avec le Président de la Conférence, il a évoqué la situation embarrassante qui résulte du retard avec lequel paraissent les documents traduits.

3. Le Président met en discussion le document CP-Aér.5, p.1 ; il déclare que certaines questions soulevées par le délégué de l'U.R.S.S. figureront dans le rapport de la 8ème séance, et que la délégation des Etats-Unis s'efforcera d'y répondre.

4. Le Président rappelle qu'à sa 9ème séance, la Commission avait décidé que les délégués de la Biélorussie et des Etats-Unis discuteraient ensemble d'une nouvelle rédaction pour le paragraphe 4 du Doc.n°5, dans laquelle on tiendrait compte de la question du rapport signal utile sur signal brouilleur).

Le délégué des Etats-Unis fournit des renseignements à ce sujet. Sur la proposition des délégués de la Colombie et de la France , la Commission apporte certains amendements à ce texte.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Le texte définitif arrêté par la Commission figure à l'appendice A du présent rapport.

5. A l'issue des débats portant sur l'introduction du Doc.CP Aér.5 le Président met en discussion les "Graphiques des portées minimum". Il est décidé de supprimer les mots "en été" à la 6ème ligne du paragraphe 8.

Le délégué de l'U.R.S.S. relève des contradictions dans les données fournies dans ce document, en particulier pour la zone I. Il déclare que certaines des valeurs prévues diffèrent de 100% des valeurs obtenues dans la pratique, et il recommande de coordonner les travaux de la Commission avec ceux du Groupe de travail du CPF. Il déclare qu'il est nécessaire d'envisager une solution différente pour l'Union soviétique en raison de ses caractéristiques climatiques.

Le délégué du Canada attire l'attention de la Commission sur les paragraphes 2 a et 2 b du Doc. CPF n°238 du 24 mai 1948 et leur recommande de se procurer un exemplaire de ce document.

Le délégué de l'U.R.S.S. reconnaît que ces données peuvent être utiles.

Le délégué de la Colombie insiste également sur l'importance de ce document.

6. Le délégué des Etats-Unis fait une description détaillée des figures 2 et 3 dont il est question au paragraphe 8 du Doc.n°5

7. Le délégué des Etats-Unis propose d'insérer la phrase " Les portées minimum pour . . . . . sont indiquées par les figures 24 à 32 du présent rapport " de l'alinéa 5 de la p.4, à la page 2 dans le 2ème chapitre.

Cette proposition est acceptée.

Le délégué des Etats-Unis décrit alors ces figures.

La Commission note que les distances indiquées sur ces graphiques sont exprimées en milles terrestres.

Sur la proposition du délégué de Cuba la Commission décide qu'il serait préférable d'adopter le kilomètre comme unité de mesure. Dans les documents définitifs, les distances devraient être exprimées en kilomètres. Cette proposition est acceptée.

8. Au cours de l'examen du paragraphe 10, le délégué des Etats-Unis, sur la demande du délégué de l'U.R.S.S., illustre par des exemples les données de ce paragraphe.

9. La discussion étant terminée sur le paragraphe 10,et le paragraphe 11 ne faisant l'objet d'aucun commentaire, la séance est levée à 12 h.29.

Le Rapporteur :
G. Searle

Le Président :
O.J. Selis

Appendice A

remplaçant le paragraphe 4 du Doc.CP-Aer.5

Sauf indication contraire portée sur les courbes ci-dessous, l'intensité de champ adoptée pour la radiotéléphonie est de 15 db au-dessus du niveau des parasites; cette intensité doit assurer une intelligibilité de 90 % avec une modulation de 100% pendant les pointes.

Pour la radiotélégraphie, l'intensité de champ est de 17 db inférieure à celle prévue pour les émissions radiotéléphoniques. Ces chiffres ont été déterminés sur la base de la Référence 1. Il ne faut pas perdre de vue que si l'on émet avec une puissance moindre ou, si le niveau des parasites locaux à bord de l'aéronef est supérieur à celui qui est prévu (1,7 microvolts par mètre), il en résultera une diminution dans la qualité du service à la portée maximum. Par exemple, une augmentation du niveau local des bruits atteignant 5 microvolts par mètre abaissera à 6 db le rapport signal utile, signal brouilleur mentionné ci-dessus pour les émissions radiotéléphoniques si l'on conserve le même niveau de signal utile minimum:
Les signaux deviendront donc inintelligibles et ils ne pourront plus être transmis avec la vitesse voulue, puisqu'il sera nécessaire de les répéter.

Appendice B

Index des chiffres cités dans le Document CP-Aér.n°5

Chiffre n°							
1	carte avec trois zones de la couche F_2						
2	Distance minimum à midi	Juin	zone	Hém.Nord	0	Taches solaires	
3		"	"	" "	125	"	"
4		Décembre	"	Hém.Sud	0	"	"
5		"	"	" "	125	"	"
6		Juin	zone I	Hém.Nord	0	"	"
7		"		" "	125	"	"
8		Décembre		Hém.Sud	0	"	"
9		"		" "	125	"	"
10		Juin	zone E	Hém.Nord	0	"	"
11		"		" "	125	"	"
12		Décembre		Hém.Sud	0	"	"
13		"		" "	125	"	"
14	Portée max. (A_3)		en été à midi		0	"	"
15					125	"	"
16			Nuit		-	"	"
17			Niveau des parasites atmosphériques				
18			Portées du brouillage				
19			" " "				
20	Portées au 55°latitude N. zone W. En été à midi (A_3)						
21	Portée max. (A_1)		en été à midi		0		
22			" " " "		125		
23			Nuit		-		
24	Portée minimum la nuit		zone W	2000	Pour les Hémisphères Nord et Sud	Graphiques séparés pour Décembre et Juin	
25			"	0000			
26			"	0400			
27			zone I	2000			
28			"	0000			
29			"	0400			
30			zone E	2000			
31			"	0000			
32			"	0400			
33	Portée max. (A_3)		en présence	2000			
34			de parasites	0000			
35			atmosphériques	0400			

Conférence Internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948.

Aér - Document N° 55 - F
8 Juin, 1948
Commission 6
Groupe de Travail B

RAPPORT
DU GROUPE DE TRAVAIL B DE LA COMMISSION 6
2ème Séance
7 Juin, 1948

PRESIDENT: M. G.A. HARVEY (Union de l'Afrique du Sud).

1) Le PRESIDENT ouvre la séance à 15 h.

Les Pays et organisations internationales suivants sont représentés:

Albanie
Argentine
Australie
Cuba
Etats-Unis d'Amérique et Territoires
France
Inde
Irlande
Nicaragua
Norvège
Pays-Bas
Protectorats Français du Maroc et de la Tunisie
Royaume-Uni
Suisse
Union de l'Afrique du Sud
Yougoslavie
I.A.T.A.
O.A.C.I.

2) Le PRESIDENT déclare que le procès-verbal de la première séance n'ayant pas encore paru, il sera, par conséquent, étudié plus tard.

3) Le PRESIDENT déclare cependant qu'un projet de recommandation a été préparé, selon la décision prise au cours de la première séance; des exemplaires de ce document sont distribués aux délégués, pour qu'il puisse être commenté. Ce projet de recommandation est annexé au document Aér-N° 83.

4) Le délégué de l'AUSTRALIE propose qu'au parag. 3 du projet de recommandation, après les mots: "la route la plus longue", les mots suivants soient insérés: "composées d'un ou de plusieurs tronçons". Cette proposition d'amendement est appuyée par le délégué des PAYS-BAS et adoptée par la sous-Commission.

5) La définition des Régions des principales routes aériennes mondiales fait ensuite l'objet d'une longue discussion. Le délégué des ETATS-UNIS d'AMERIQUE, appuyé par le PRESIDENT, fait cependant remarquer que lorsque le Groupe de Travail N° 6c aura étudié le problème des routes aériennes mondiales, et la possibilité de grouper certaines routes aériennes, il sera plus facile de formuler une définition satisfaisante.

6) Le délégué de l'AUSTRALIE, appuyé par le PRESIDENT, propose qu'après le mot: "nécessaire", à la dernière ligne du parag.4, les mots suivants soient insérés: "pour une étude approfondie par la sous-Commission N° 6 A". Cet amendement est adopté par la sous-Commission.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

7) En l'absence d'autres observations, le PRESIDENT déclare que le projet de recommandation ainsi amendé est adopté.

8) La séance est levée à 16h.05.

Le Rapporteur :

M. J.G. Adam

Le Président :

M. G.A. Harvey

(12-10-6)

Aer-Document No. 56-E
Aer-Document No. 56-F
Documento-Aer No. 56-S

Schedule of Meetings

	Hour	Room I	Room II
Monday, May 31, 1948			
	10 a.m.	Committee 4	Working Group 5 a
	1.30 p.m.		Committee 2
	2.30 p.m.	Committee 6	Committee 7
Tuesday, June 1, 1948			
	10. a.m.	Committee 4	Working Group 5 a
	2.30 p.m.	Plenary Meeting	
	5 p.m.		Committee I

- - - - - - - - - - - - - - - - -

Horaire des Séances

	Heure	Salle I	Salle II
Lundi, 31 mai, 1948			
	10 h.	Commission 4	Groupe de travail 5a
	13 h.30		Commission 2
	14 h.30	Commission 6	Commission 7
Mardi, 1 Juin, 1948			
	10 h.	Commission 4	Groupe de travail 5a
	14 h.30	Assemblée Plénière	
	5 h.		Commission I

- - - - - - - - - - - - - - - - -

Programa de Sesiones

	Hora	Sala I	Sala II
Lunes, 31 de Mayo, 1948			
	10 h.	Comision 4	Grupo de trabajo 5a
	13 h.30		Comision 2
	14 h.30	Comision 6	Comision 7
Martes, 1 de Junio, 1948			
	10 h.	Comision 4	Grupo de trabajo 5 a
	14 h.30	Sesion Plenaria	
	5 h		Comision I

:6:6:6:6:6:6:6:6:6:6:6:6:6:6:6:

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Aer-Document No 57-E revised
Aér-Document No 57-F revisé
Documento-Aer No 57-S revised

THIRD PLENARY MEETING
1 June, 1948
Agenda

1 - Approval of minutes of 1st and 2nd Plenary Meetings.(Aer-Doc. 4 & 21)
2 - Consideration of Report of Credentials Committee. (Aer-Doc.41)
3 - Communication from the Secretary-General (Aer-Doc. 9 & 49)
4 - Consideration of action to be taken with regard to Regional Conferences.
5.- Reports of Committee 4, if available.
6 - Consideration of the resolution submitted by the Soviet delegation at the 2nd Plenary Meeting (Aer-Document 21)
7 - Closing date of the Conference.

TROISIEME SEANCE PLENIERE
1er Juin, 1948
Ordre du Jour

1.- Approbation des procès-verbaux des 1ère et 2ème séances plénières. (Doc-Aér. 4 & 21)
2 - Examen du rapport de la Commission de vérification des pouvoirs. (Doc-Aér. 41)
3 - Communication du Secrétaire général (Doc-Aér. 9 & 49)
4 - Examen de la position à prendre en ce qui concerne les conférences régionales.
5 - Approbation des rapports disponibles de la Commission 4 . (Commission des principes techniques et d'exploitation).
6 - Examen de la Résolution présentée par la délégation de l'U.R.S.S. lors de la 2ème séance plénière. (Aér-Doc. 21)
7 - Fixation de la date de la fin de la Conférence.

TERCERA SESION PLENARIA
1 de junio de 1948
Orden del Dia

1 - Aprobación de las actas de las Sesiones Plenarias I y II(Aer-Doc.4 y 21).
2 - Examen del Informe de la Comision de Verificación de Credenciales (Aer-Doc.41)
3 - Comunicación del Secretario General (Aer-Doc.9)
4 - Estudio de la gestión que ha de emprenderse respecto a las Conferencias Regionales.
5 - Informes de la Comisión 4, si están disponibles.
6 - Estudio de la resolución presentada por la Delegación Soviética en la segunda Sesión Plenaria (Doc-Aer 21)
7 - Fijación de la fecha de clausura de la Conferencia.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Aer-Document No. 57-E
Aér-Document No. 57-F
Documento-Aer No.57.S

THIRD PLENARY MEETING

1 June, 1948
Agenda

1 - Approval of minutes of 1st and 2nd Plenary Meetings.
2 - Consideration of Report of Credentials Committee.
3 - Communication from the Secretary-General (Aer-Document No. 9).
4 - Regional problems presented by the use of medium frequency bands.
5 - Progress reports of Committee 5 and of Committee 4, if available.
6 - Final date of the Conference.

- - - - - - - - - - -

TROISIEME SEANCE PLENIERE

1 Juin, 1948
Ordre du Jour

1 - Approbation des procès-verbaux des 1ère et 2ème séances plénières.
2 - Examen du rapport de la Commission de vérification des pouvoirs.
3 - Communication du Secrétaire Général (Doc. Aér. No. 9).
4 - Problèmes régionaux d'utilisation des bandes de moyennes fréquences.
5 - Rapport sur l'état des travaux des Commissions 5 et 4, si disponibles.
6 - Fixation de la date de la fin de la Conférence.

- - - - - - - - - - -

TERCERA SESION PLENARIA
1 de junio de 1948
Orden del Dia

1 - Aprobación de las actas de las Sesiones Plenarias I y II.
2 - Examen del Informe de la Comisión de Verificación de Credenciales.
3 - Comunicación del Secretario General (Doc. Aer. 9).
4 - Problemas regionales de la utilización de las bandas de frecuencias medias.
5 - Informe respecto al progreso de la labor de la Comisión 5 y de la Comisión 4, si se dispone de él.
6 - Fijación de la fecha de clausura de la Conferencia.

- - - - - - - - - - - -

International Administrative
Aeronautical Radio Conference
G E N E V A, 1948
Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
G E N E V E, 1948
Conferencia Administrativa Internacional
de Radiocomunicáciones Aeronauticas
G I N E B R A, 1948

Aer-Document No 58 - E
Aér-Document n° 58 - F
Aer-Documento n° 58 - S

31 May , 1948
31 Mai , 1948
31 de Mayo de 1948
Working Group 4 B
Groupe de travail 4 B
Grupo de trabajo 4 B

Report of the Working Group 4 B
Rapport du Groupe de travail 4 B
Informe del Grupo de trabajo 4 B

REPORT OF WORKING GROUP 4-B

1. The Working Group considered the channeling of the aeronautical mobile bands and the results are annexed hereto.

2. It was considered outside the terms of reference of this Working group to decide the specific frequencies which would be applied to common use by the (R) and(OR) services.

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL 4 B

1. Le Groupe de travail a étudié l'espacement entre les voies des bandes mobiles aéronautiques. Les résultats figurent à l'Annexe ci-jointe.

2. Le Groupe de travail a considéré qu'il n'était pas dans sa compétence de spécifier quelles seraient les fréquences pour l'usage commun des services (R) et (OR).

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO 4 B

1. El Grupo de Trabajo estudió lo relativo a canales en las bandas moviles aeronauticas. Los resultados de este estudio constan en el anexo.

2. El Grupo de Trabajo consideró que estaba fuera de sus atribuciones decidir las frecuencias específicas que se aplicarían regularmente a servicios (R) y (OR).

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

AERO MOBILE BAND
BANDE DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE
BANDA MOVIL AERONAUTICA

(R) 2850 - 3025 kc/s
(OR) 3025 - 3155 kc/s

(R)	(OR)
2850	3029.5
2854.5	3036.5
2861.5	3043.5
2868.5	3050.5
2875.5	3057.5
2882.5	3064.5
2889.5	3071.5
2896.5	3078.5
2903.5	3085.5
2910.5	3092.5
2917.5	3099.5
2924.5	3106.5
2931.5	3113.5
2938.5	3120.5
2945.5	3127.5
2952.5	3134.5
2959.5	3141.5
2966.5	3148.5
2973.5	3153.5 (A1 channel -voie A1- Canal A1)
2980.5	3155
2987.5	
2994.5	
3001.5	
3008.5	
3015.5	
3022.5	
(3025 junction)	
jonction)	
empalme)	

Total channels (R) 24
" " (OR) 18

Total des voies (R) 24
" " (OR) 18

Total de canales (R) 24
" " (OR) 18

Channel width 7 kc/s
Largeur de bande 7 kc/s
Ancho de canal 7 kc/s

tolerance existing at lower end of band 0.0527 %
" " " upper " " " 0.0445 %

tolérance existant à l'extrémité inférieure de la bande. 0.0527 %
" " " " supérieure " " 0.0445 %

tolerencia existente en el extremo inferior de la banda 0,0527 %
" " " " " superior " " 0,0445 %

(R) Band
3400 - 3500 kc/s
Bande (R)
3400 - 3500 kc/s
Banda (R)
3400- 3500 kc/s

3400
3404.5
3411.5
3418.5
3425.5
3432.5
3439.5
3446.5
3453.5
3460.5
3467.5
3474.5
3481.5
3488.5
3495.5
3500

Total channels	14
Total des voies	14
Total de los canales	14
Channel width	7 kc/s
Largeur de voie	7 kc/s
Ancho de canal	7 kc/s

tolerance existing at lower end of band	0.04415 %
" " " upper " " "	0.0428 %
tolérance existant à l'extrémité inférieure de la bande	0.04415 %
" " " " supérieure "	0.0428 %
tolerencia existente en el extreme inferior de la banda	0.04415 %
" " " " " superior de la banda	0.0428 %

(R) Band
650 - 4750 kc/s
Bande (R)
4650 - 4750 kc/s
Banda (R)
4650 - 4750 kc/s

4650
4654.5
4661.5
4668.5
4675.5
4682.5
4689.5
4696.5
4703.5
4710.5
4717.5
4724.5
4731.5
4738.5
4745.5
4750

Total channels	14
Total des voies	14
Total de los canales	14
Channel width	7 kc/s
Largeur de voie	7 kc/s
Ancho de canal	7 kc/s

tolerance existing at lower end of band	0.0323 %
" " " upper " " "	0.0316 %
tolérance existant à l'extrémité inférieure de la bande	0.0323 %
" " " " supérieure "	0.0316 %
tolerencia existente en el extremo inferior de la banda	0.0323 %
" " " " " superior "	0.0316 %

ANNEX to Aer-Doc No 56 - E
ANNEXE au Aér-Doc.n° 56 - F
ANEXO al Aer-Doc. n° 56 - S

Bands
R 5480 - 5680 kc/s
OR 5680 - 5730 kc/s

Bandes
R 5480 - 5680 kc/s
OR 5680 - 5730 kc/s

Bandas
R 5480 - 5680 kc/s
OR 5680 - 5730 kc/s

5480
5485.0
5492.5
5500.0
5507.5
5515.0
5522.5
5530.0
5537.5
5545.0
5552.5
5560.
5567.5
5575.0
5582.5
5590.0
5597.5
5605.0
5612.5
5620.0
5627.5
5635.0
5642.5
5650.0
5657.5
R 5665.0
5672.5
-----> 5680.0 <--(Junction-jonction - empalme)
5687.5
OR 5695.0
5702.5
5710.0
5717.5
5725.0
5730

Total (R) Channels 26
" (OR) " 6

Total des voies (R) 26
" " " (OR) 6

Total canales (R) 26
" " (OR) 6

Channel width 7,5 kc/s
Largeur de voie 7,5 kc/s
Anche de canal 7,5 kc/s

tolerance existing at lower end of band 0.0365 %
" " " upper " " " 0.0349 %

tolérance existant à l'extrémité inférieure de la bande 0.0365 %
" " " " supérieure " 0.0349 %

tolerancia existente en el extremo inferior de la banda 0.0365 %
" " " " superior de la banda 0.0349 %

Bands
R 8815 - 8965 kc/s
OR 8965 - 9040 kc/s

Bandes
R 8815 - 8965 kc/s
OR 8965 - 9040 kc/s

Bandas
R 8815 - 8965 kc/s
OR 8965 - 9040 kc/s

8815
8821 Total (R) channels 17
8829.5 Total(OR) channels 8
8838.0
8846.5 Total des voies (R) 17
8855.0 Total dos voies (OR) 8
8863.5
8872.0 Total de los canales (R) 17
8880.5 (R) Total de los canales (OR) 8
8889.0
8897.5 Channel width 8.5 kc/s
8906.0 Largeur de voie 8.5 kc/s
8914.5 Ancho de los canales 8.5 kc/s
8923.0
8931.5
8940.0
8948.5
8957.0

(8965 junction - jonction - empalme)

8965.5 (OR)
8974.0
8982.5 tolerance existing at lower end of band 0.034 %
8991.0 " " " upper " " " 0.0387 %
8999.5
9008.0 tolérance existant à l'extrémité inférieure de la bande 0.034 %
9016.5
9025.0 " " " " supérieure " 0.0387 %
9033.5
9040.0 tolerancia existente al extremo inferior de la banda 0.034 %
" " " " superior " 0.0387 %

Bands
R 6625 - 6685 kc/s
OR 6685 - 6765 kc/s

Bandes
R 6625 - 6685 kc/s
OR 6685 - 6765 kc/s

Bandas
R 6625 - 6685 kc/s
OR 6685 - 6765 kc/s

6525
6532.5
6540.0
6547.5
6555.0
6562.5
6570.0
6577.5
6585.0
6592.5
6600.0
6607.5
6615.0
6622.5
6630.0
6637.5
6645.0
6652.5
(R) 6660.0
6667.5
6675.0
6682.5

Total (R) channels 20
" (OR) " 10

Total des voies (R) 20
" " " (OR) 10

Total de los canales (R) 20
" " " " (OR) 10

Channel width 7,5 kc /s
Largeur de voie 7,5 kc /s
Ancho de canal 7,5 kc /s

(6685 junction - jonction - empalme)

6690.0
(OR) 6697.5
6705.0
6712.5
6720.0
6727.5
6735.0
6742.5
6750.0
6757.5
6765.0

tolerance existing at lower end of band 0.069 %
" " " upper " " " 0.0664 %

tolérance existant à l'extrémité inférieure de la bande 0.069 %
" " " " supérieure " 0.0664 %

tolerencia existente al extremo inferior de la banda 0.069 %
" " " " superior " 0.0664 %

ANNEX to Aer-Doc. No 56 - E
ANNEXE au Aér-Doc. n° 56 - F
ANEXO al Aer-Doc. n° 56 - S

Band (R)
10005 - 10100 kc/s
Bande (R)
10005 - 10100 kc/s
Bandas (R)
10005 - 10100 kc/s

10005	Total channels	10	
10012	Total des voies	10	
10021	Total de los canales	10	
10030			
10039	Channel width	9 kc/s	
10048	Largeur de voie	9 kc/s	
10057	Ancho de canal	9 kc/s	
10066			
10075	tolerance existing at lower end of band		0.0398 %
10084	" " " upper " " "		0.0396 %
10093			
10100	tolérance existant à l'extrémité inférieure de la bande		0.0398 %
	" " " " supérieure "		0.0396 %
	tolerencia existente en el extreme inferior de la banda		0.0398 %
	" " " " " superior "		0.0396 %

Band
(OR) 11175 - 11275
(R) 11275 - 11400
Bande
(OR) 11175 - 11275
(R) 11275 - 11400
Banda
(OR) 11175 - 11275
(R) 11275 - 11400

11175	Total (OR) channels	11	
11183	" (R) "	12	
11192.5			
11202.0	Total des voies (OR)	11	
11211.5	" " " (R)	12	
11221.0	Total de los canales (OR)	11	
11230.5	" " " " (R)	12	
11240.0			
11249.5			
11259.0			
11268.5	(11275 junction - jonction - empalme)		
11278.0			
11287.5			
11297.0			
11306.5	tolerance existing at lower end of band		0.0448 %
11316.0	" " " upper " " "		0.0446 %
11325.5			
11335.0	tolérance existant à l'extrémité inférieure de la bande		0.0448 %
11344.5	" " " " supérieure "		0.0446 %
11354.0			
11363.5	tolerencia existente al extreme inferior de la banda		0.0448 %
11373.0			
11382.5	" " " " superior "		0.0446 %
11392.0			
11400.0			

Band
(OR) 13200 - 13260
(R) 13260 - 13360
Bande
(OR) 13200 - 13260
(R) 13260 - 13360
Banda
(OR)13200 - 13260
(R) 13260 - 13360

Channel width	10	kc/s
Largeur de voie	10	kc/s
Ancho de canal	10	kc/s

13200	Total (OR) channels	5
13210	" (R) "	8
13220		
13230	Total des voies (OR)	5
13240	" " " (R)	8
13250	Total de los canales (OR)	5
13260	" " " " (R)	8
13270		
13280		
13290		
13300	tolerance existing at lower end of band	0.053 %
13310	" " " upper " " "	0.0524 %
13320		
13330	tolérance existant à l'extrémité inférieure de la bande	0.053 %
13340	" " " " supérieure "	0.0524 %
13350		
	tolerencia existente al extreme inferior de la banda	0.053 %
	" " " " superior "	0.0524 %

(OR) Band
15010-15100
Bande OR
15010-15100
Banda OR
15010-15100

15010	Total channels	8
15020	Total des voies	8
15030	Total de los canales	8
15040		
15050	Channel width	10 kc/s
15060	Largeur de voie	10 kc/s
15070	Ancho de los canales	10 kc/s
15080		
15090	tolerance existing at lower end of band	0.0466 %
15100	" " " upper " " "	0.0463 %
	tolérance existant à l'extrémité inférieure de la bande	0.0466 %
	" " " " supérieure "	0.0463 %
	tolerencia existente al extreme inferior de la banda	0.0466 %
	" " " " superior "	0.0463 %

Band
(R) 17900-17970
(OR) 17970-18030

Bande
(R) 17900-17970
(OR) 17970-18030

Banda
(R) 17900-17970
(OR) 17970-18030

17900	Total (R) channels	6	
17910	Total (OR) channels	5	
17920			
17930	Total des voies (R)	6	
17940	Total des voies (OR)	5	
17950			
17960	Total de los canales (R)	6	
17970___	Total de los canales (OR)	5	
	(junction-jonction-empalme)		
17980			
17990	Channel width	10	kc/s
18000	Largeur de voie	10	kc/s
18010	Ancho de los canales	10	kc/s
18020			
18030			

tolerance existing at lower end of band 0,0391 %
" " " upper " " " 0,0389 %

tolérance existant à l'extrémité inférieure de la bande 0,0391 %
" " " " supérieure " " " 0,0389 %

tolerencia existente al extremo inferior de la banda 0,0391 %
" " " " superior " " 0,0389 %

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér.Document No.59-F
1er juin 1948

Commission 6

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ALLOCATION DES FREQUENCES DANS LES BANDES R.

(Commission 6)

6e séance

28 mai 1948, à 10 h.

Président: M. E.G. Betts.

1. Sont représentés les pays et organismes suivants:

Albanie
Argentine
Australie
Biélorussie (S.S.R.de)
Canada
Chili
Chine
Colombie (République de)
Cuba
Danemark
Egypte
Etats-Unis d'Amérique et Territoires
France
Islande
Inde
Indes néerlandaises
Italie
Nouvelle-Zélande
Pays-Bas
Pologne
Protectorats français du Maroc et de la Tunisie
Royaume-Uni
Suisse
Union de l'Afrique du Sud
U.R.S.S.
Yougoslavie
O.A.C.I.
I.A.T.A.
I.F.R.B.

Le Président ouvre la séance à 10 h.08 et déclare que la Commission de Direction a invité la Commission 6 à étudier les paragraphes G et H à la page 4 du Doc.P.C. Aér.No.25, en commun avec la Commission 7.

2. Le Président demande que le document Aér.No.40 soit examiné.

La traduction espagnole n'étant pas prête, le délégué de la Colombie ne peut accepter l'examen de ce document. Il insiste pour qu'à l'avenir la version espagnole des textes soit prête avant l'examen des rapports.

Cette demande est appuyée par le délégué de la France pour les textes français.

Il est d'accord d'approuver le rapport de la deuxième séance dans sa version française (Doc. Aér.No.40).

La suite des débats relatifs à ce dodument est différée.

3. Le Président indique que la question des émissions météorologiques fait actuellement l'objet d'une étude spéciale, la Commission 4 ayant déterminé les facteurs de densité en aéronefs en se basant sur le pri-

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

cipe que les données météorologiques ne seraient pas transmises sur les voies affectées au trafic.

La délégation des Etats-Unis d'Amérique offre de mettre à disposition un expert en météorologie pour des consultations éventuelles.

4. Le Président se reporte au document Aér.No.30. Le délégué de la France demande que les amendements ci-dessus soient apportés au texte anglais:

4.1 - Page 6, paragraphe 19a, insérer "individual" entre "frequency" et "own".

Remplacer les mots "so that" par "by". Supprimer "may be used for passing the communication".

4.2 - Page 7, paragraphe 22, remplacer les mots "aircraft in distress" par "aircraft in difficulty".

Remplacer "urgent messages or distress call" par "urgency message or distress call".

5. Pendant la discussion du document, il est décidé de remplacer le terme "contact" à la page 3, section 12, paragraphe 2, par "contacts initiaux dans la zone d'appel".

6. La séance est levée à 12 h 40.

Rapporteur:
G. SEARLE

Président:
E.G.BETTS

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No.60-F
31 mai, 1948.

COMMISSION 1

RAPPORT DE LA COMMISSION DE DIRECTION

(Commission 1)
5ème Séance

28 mai, 1948

Président : M. A. Lebel

Présents M. Souto Cruz (Commission 2)
M. Falgarone (Commission 3)
M. Selis (Commission 4)
M. Duncan (Commission 5)
M. Betts (Commission 6)
M. Fry (Commission 7)
M. Acton (Canada)
M. Tabio (Cuba)
Mlle. Florence Trail (Etats-Unis d'Amérique)

RAPPORT DE LA 3ème SEANCE

Ce rapport est adopté avec les amendements suivants :

Le nom de M. FURZE (Australie) doit figurer dans la liste des délégués présents.

Page 1, avant dernier alinéa, biffer les mots "et non pas seulement la région 2".

DATE DE LA FIN DE LA CONFERENCE

Il est décidé de recommander la date du 30 juin 1948 à L'Assemblée plénière comme date de la fin de la Conférence.

SIGNATURE DES ACTES FINALS DE LA CONFERENCE

M. FALGARONE (France) est d'avis qu'il conviendrait que les actes finals de la Conférence devraient porter la signature de toutes les délégations, ainsi qu'il a été fait à l'occasion d'autres conférences administratives, par exemple pour les Conférences européennes de radiodiffusion de Lucerne et de Montreux.

Le PRESIDENT ne partage pas cet avis et précise que les documents approuvés par ces dernières Conférences possèdent le caractère de résultats finals, tandis que les documents qui seront adoptés pour la

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Conférence ne sont en réalité que la première des trois étapes pour atteindre au but final : la liste des fréquences. La présente Conférence transmettra ses recommandations au Comité provisoire des fréquences. Les plans établis par le Comité provisoire de fréquences sont soumis pour approbation finale à la Conférence administrative de 1949.

Le PRESIDENT pense que le rapport final de la Conférence devra être signé par le Président en sa qualité de Président de la Conférence, ce qui attesterait que ce rapport serait, en fait, le rapport de la Conférence elle-même.

Il est décidé de soumettre la question à une Assemblée plénière.

COMMUNIQUES DE PRESSE

Il est admis qu'en principe, la presse peut-être informée des travaux de la Conférence. De telles informations ne seront transmises qu'avec l'autorisation du Président, conformément au chapitre 6, article 26, du Règlement général.

HORAIRE DES SEANCES

L'horaire des séances est établi pour lundi, 31 mai et mardi 1er juin.

INDICATION DE LA LANGUE ORIGINALE SUR LES DOCUMENTS

M. FALGARONE préférerait qu'une façon moins apparente d'indiquer la langue d'origine sur les documents soit introduite. Le fait que la plupart des rapporteurs emploient l'anglais comme langue maternelle pour établir leurs rapports peut prêter à de fausses déductions.

Il est décidé de modifier la pratique actuelle.

DISTRIBUTION SIMULTANEE DES DOCUMENTS DANS LES DIFFERENTES LANGUES

Le PRESIDENT déclare qu'à la suite de son intervention, la distribution des documents en langue espagnole sera accélérée; il apprécie la bonne volonté dont ont fait déjà preuve les délégués de langue espagnole.

Le C.P.F. a adopté comme méthode de retenir les documents jusqu'à ce qu'ils puissent être distribués simultanément dans les 3 langues. Personnellement, il pense que les stencils des documents établis en une langue ne devraient pas être retenus, sauf si en le

faisant on peut hâter la publication des mêmes documents dans les autres langues.

INTERPRETES

Il est entendu que le Secrétariat doit pourvoir à la présence d'interprètes pour 2 séances simultanées, le matin et l'après-midi, jusqu'à la fin de la conférence; en cas d'urgence, des demandes spéciales seront présentées pour obtenir des interprètes supplémentaires.

La séance est levée à 19 h.

Le Rapporteur :
N. Langford

Le Président :
A. LEBEL.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér. Document No 61-F
1 juin 1948

COMMISSION 4

RAPPORT

de la Commission des principes techniques et d'exploitation

(Commission 4)

11e séance.

28 mai 1948.

Président : M. Selis (Pays-Bas)

Sont présents :

Albanie :	M. P. Kito
Argentine :	M. O.E. Vidal
Australie :	M. E.G. Betts
Biélorussie (RSS de) :	M. I. Jouk
Canada :	M. C.J. Acton
Chine :	M. N.N. Chen
Colombie :	M. S. Quijano Caballero
Cuba :	M. E. Tabio
Danemark :	M. K. Svenningsen
Egypte :	M. J. Boctor
Etats-Unis d'Amérique :	M. E.L. White
et Territoires	M. W.E. Weaver
	M. D.L. Givens
	M. T.N. Gautier
	M. E.V. Shores
France:	M. M. Falgarone
France d'Outre-mer :	M. Lalung-Bonnaire
Inde :	M. N.V.S. Iyengar
Islande :	M. G. Briem
Italie :	M. A.C. de Vincenti
Protectorats français du Maroc et de la Tunisie :	M. M. Chef
Nouvelle Zélande :	M. G. Searle
Pakistan :	M. S.A. Sathar
Pays-Bas :	M. A. de Haas
Pologne :	M. A. Arciuch
Roumanie :	M. A. Bodeaga
Royaume Uni :	M. N.A. Duncan
	M. H.A. Rowland
Suisse :	M. G. Bois
	M. P. Senn
Tchécoslovaquie :	M. Z. Svoboda
Union de l'Afrique du Sud :	M. G.A. Harvey
U.R.S.S.:	M. A. Jarov
Yougoslavie :	M. S. Mitrovic
I.A.T.A.:	M. L.M. Layzell
O.A.C.I.:	M. P.J. Greven

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

1. Il est convenu d'examiner le document Aér. No 32 et les rapports des séances suivantes à une date ultérieure, les traductions française et espagnole n'étant pas encore parues.

2. Le Président déclare qu'un article supplémentaire a été ajouté à l'ordre du jour de la Commission 4 : point I du Chapitre II du document CP-Aér. Doc. No 25; cet article est libellé comme suit :

"Transmission de la correspondance publique sur les fréquences aéronautiques (voir Chapitre III art. No 255, page 63 du Règlement des Radiocommunications d'Atlantic City)".

3. Il est annoncé que le Groupe de Travail 4-B dont le mandat était énnoncé au document Aér. No 43 a terminé ses travaux. Le Président de ce groupe, M. Greven fait ressortir que ce dernier préconise la fusion des bandes (R) et (OR) lorsqu'elles sont adjacentes; la tolérance aux limites extérieures de la bande étant de l'ordre de 0,05 %. Quant à une décision précise au sujet des voies communes et de la détermination d'un point central, ce soin devrait en être laissé aux Commissions 6, 7 et 4. Le rapport qui doit être publié en une édition dans les trois langues, sera étudié par la Commission 4 le 1er juin .

4. Il est annoncé également qu'on a distribué un nouveau document, le No 29, renfermant de nouveaux tableaux.

Etude du document CP-Aér. No5 : au Chapitre III, Graphiques des portées maxima .

- ajouter, par. 13 : Le Président conclut qu'il résulte de la discussion que, dans la pratique, le chiffre moyen de 13 db (décibels) est suffisant, les tableaux correspondants pouvant servir de base pour des travaux ultérieurs.

- ajouter, par. 14 : Mise en valeur de l'utilisation de la figure 17.

- ajouter, par. 15 : pas d'observation

- ajouter par. 16 : exemple fourni par la figure 17.

- ajouter, par. 17 : La première phrase étant à reporter au paragraphe 9, celui-là doit se lire actuellement :

"Les figures 33, 34 et 35 indiquent les portées maxima à 20 heures, 0 heure et 4 heures pour la radiotéléphonie ....."

- ajouter, par. 18 : L'expression "en hiver" sera remplacée par une désignation formelle des mois.

Au Chapitre IV, Choix des fréquences pour les routes particulières.

- ajouter, par. 19 : Une explication de la figure 20, est donnée par M. Gautier qui montre que pour une distance maximum de 3000 kms, à la latitude de 55° Nord, on pourra employer 4,75 Mc/s jusqu'à 800 kms, 9 Mc/s jusqu'à 2.300 kms et 16 Mc/s environ, au delà de cette distance. Dans tous les cas, une fréquence choisie entre les deux courbes dénommées "portée de la tache solaire minimum 0" et "portée de la tache solaire maximum 125" sera toujours acceptable.

Les figures 29, 30, 31 et 32 servent à désigner l'ordre de grandeur des fréquences pour les routes et les zones.

Le Rapporteur : Le Président :

P. Senn O.F. Selis

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Doc. N° 62-F
31 Mai, 1948

PROPOSITION SOUMISE
PAR M. PETIT, MEMBRE DE L'I.F.R.B.

1. La Conférence Administrative des Radiocommunications Aeronautiques estime que le problème des besoins de l'Aeronautique en matière de fréquences doit être rapidement résolu dans son ensemble. Elle recommande, en conséquence, que des Conférences régionales se réunissent aussitôt que possible pour préparer les plans d'assignation des fréquences des bandes à répartition régionale du service mobile aéronautique; ces plans doivent, en effet, être prêts en temps utile pour que la Conférence Administrative Spéciale qui se réunira en 1949 pour approuver la nouvelle liste internationale des fréquences puisse les examiner.

2. L'examen du tableau d'allocation des fréquences contenu dans le Règlement des Radiocommunications et sa comparaison avec la Résolution d'Atlantic City relative au C.P.F. font apparaître qu'aucun organisme de l'U.I.T. nommément désigné n'a été chargé d'assigner les fréquences dans:

- la bande 315-325 kc/s allouée dans la Région 1 à la radionavigation aéronautique.

- et la bande 325-405 kc/s partagée, dans le monde entier, entre le service mobile aéronautique et la radio-navigation aéronautique.

3. Pour la région 1, on peut envisager la convocation d'une Conférence aéronautique spéciale, par le Conseil d'Administration de l'U.I.T., qui tiendra une session en septembre 1948.

On peut toutefois remarquer que:

a) la partie cruciale de la Région 1 est la zone européenne,

b) des spécialistes des Radiocommunications aéronautiques de la zone européenne seront présents à Copenhague, à partir du 25 juin prochain, pour formuler leur avis sur les stations de radiodiffusion en dérogation dans les bandes du service mobile aéronautique (note 19 du tableau d'allocation des fréquences). Ce faisant, ils étudieront obligatoirement les assignations de fréquences aux stations aéronautiques dans la bande 325-405 kc/s.

c) si une conférence spéciale était prévue, son domaine serait donc pratiquement limité à la bande 315-325 kc/s, large de 10 kc/s.

Il semble, dans ces conditions, que la réunion d'une Conférence spéciale entraînerait de longs délais et des dépenses hors de proportion avec le but à atteindre.

C'est pourquoi il paraît intéressant de proposer au Gouvernement danois de profiter de leur présence pour les réunir afin qu'ils adressent au C.P.F. leurs propositions relatives aux assignations de fréquences dans les bandes mentionnées ci-dessus, propositions qui seront incorporées dans la nouvelle liste internationale des fréquences, après leur approbation

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

par la Conférence Administrative spéciale. Le Gouvernement danois devrait, bien entendu, informer de cette réunion tous les pays intéressés.

Si le Gouvernement danois accepte cette proposition, les demandes présentées sur les formules 2 pour les bandes correspondantes lui seront adressées en même temps que celles qui correspondent au service mobile maritime.

(12-I-6)

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér.Document n°63-F
31 Mai 1948
Commission 2

RAPPORT DE LA COMMISSION DE VERIFICATION DES POUVOIRS

(Commission 2)
Deuxième séance
31 mai 1948
à 13 h 30

1. Les pouvoirs de certains délégués nécessitant quelques éclaircissements, ils sont examinés à nouveau par la Commission (Par.4 - Doc.Aér.N° 41).

La Commission examine ensuite les pouvoirs parvenus au Secrétariat depuis la première séance.

La Commission considère ceux-ci comme valables et les approuve à l'unanimité.

Ces pouvoirs sont mentionnés dans la liste formant l'Annexe 1, Section A, de ce document.

2. La Commission examine, d'autre part, les documents reçus de la part de membres déjà dûment accrédités qui, en raison de leur absence, donnent temporairement procuration à d'autres membres également accrédités.

Ces procurations sont considérées valables et leur liste forme la section B de l'Annexe I au présent document.

Les Rapporteurs :
F.A. Trail
M. Chef.

Le Président:
Souto Cruz.

(3-31-5)

E F

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

ANNEXE I

SECTION A

(Supplément à l'Annexe I, Aér.Doc. N° 41-F)

N°indiqué dans l'Annexe I d'Atlantic City 1	Membre de l'Union (Français) 2	Nom du Membre national 3	Représenté par 4	Type de pouvoirs 5
18	Colonies portugaises		Portugal	d
39	Indes néerlandaises	B.H.F.VANLENT ou A. DEHAAS		d
70	Syrie		Egypte	b
71	Tchécoslovaquie	ZDENEK SVOBODA		c

Note 1 a) Lettres du Chef du Gouvernement ou de son Ministre
b) Notification par voie diplomatique
c) Lettres d'une administration
d) Télégramme d'une administration

SECTION B

N°indiqué dans l'Annexe I d'Atlantic City 1	Membre de l'Union 2	Nom du Membre national 3	Représenté temporairement par 4
12	Bulgarie	GIVKO KRESTEV	Républ.Soc. Soviétique de l'Ukraine
71	Tchécoslovaquie	ZDENEK SVOBODA	Pologne (République de)

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

Aér-Document n° 64 - F
1 Juin, 1948
Commission 7

Rapport

de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes "OR"

(Commission 7)
8e séance
28 mai, 1948

1 - Le Président, M. A. Fry (Royaume-Uni) ouvre la séance à 10 h.

Présents :

Australie
Canada
Chili
Etats-Unis d'Amérique et Territoires
France
Honduras (République d')
Indes Néerlandaises
Nouvelle-Zélande
Pakistan
Portugal
Suède
Ukraine (R.S.S.)
U. R. S. S.

2 - Les modifications suivantes sont apportées au document Aér-No. 37 :

Page 2, 2e ligne, au lieu de "les vues de son Gouvernement sont en opposition absolue avec celles exprimées par l'U.R.S.S.", lire : que la situation de son pays en ce domaine comparée à celle de l'U.R.S.S. est presque à l'extrême opposé."

Page 2, 12e ligne, lire :" territoires coloniaux britanniques" au lieu de : "territoires coloniaux".

Page 2 : La déclaration attribuée au délégué de la France doit être lue de la façon suivante : "Le délégué de la France constate que, contrairement aux affirmations contenues dans le document No. 19, les bandes assignées au service mobile aéronautique par le règlement d'Atlantic City sont 2 fois plus importantes que celles assignées à ce service par le Règlement du Caire. De plus, il a été prévu d'assigner des bandes au service "OR". Les besoins des services "OR" sont les mêmes sur terre et sur mer. Si la surface maritime

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

séparant un pays de ses possessions était comprise dans le calcul des proportions, la France pourrait accepter la proposition de l'U.R.S.S."

page 3; Le discours attribué au délégué de l'Ukraine doit être lu de la manière suivante : "Le délégué de l'Ukraine déclare que la proposition de l'U.R.S.S. s'inspire du désir de trouver la meilleure manière d'établir un plan d'assignation de fréquences. Le paragraphe 8 du document No. 19 tient compte de facteurs tels que le niveau culturel et économique d'un pays et de sa situation géographique, le paragraphe 8 pourrait, par conséquent, être accepté comme un des moyens pour parvenir à établir un plan d'assignation des fréquences. La Formule 2 ne prévoit ni les besoins en fréquences exacts, ni les recommendations relatives à la distribution de fréquences entre les divers pays. Pour ces motifs, la Formule 2 ne peut servir de base pour l'allocation de fréquences entre les diverses régions et pays."

Le document Aér No. 37 est approuvé par la Commission avec les modifications indiquées plus haut.

3 - Le Président résume la position de la Commission en ce qui concerne le travail accompli jusqu'ici, et celui qui reste à faire, de la manière suivante :

a) Rassembler les informations qui doivent servir de base à l'établissement des besoins des pays.

b) Accord relatif aux règles qui doivent présider à l'assignation des fréquences du point de vue de l'exploitation.

c) Accord relatif aux règles qui doivent présider à l'assignation des fréquences, au point de vue technique.

d) Accord relatif aux règles qui doivent présider à l'assignation réelle des fréquences.

e) Points divers non compris dans la liste ci-dessus.

Le Président soulève la question relative aux bandes partagées assignées au service "OR" (voir paragraphes 38-42 du doc. CP-Aér- No. 25 et doc. CP-Aér- No. 15, Annexe c) Après une longue discussion, la proposition suivante est adoptée par la Commission :

(à ajouter au doc. CP-Aér-No. 25, comme paragraphe 42 d) "42 d). Les besoins en bandes partagées de tous les pays devraient être satisfaits équitablement."

Le Président lève la séance à 12 h. 50.

Le Rapporteur : Le Président :

M. C. W. Janes M. A. Fry

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér. Document No.65-F
1 juin 1948

REPUBLIQUE 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

1. Il a été convenu à la Commission 4 que 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, le chiffre de 5 microvolts par mètre indique que le niveau moyen de l'intensité des champs parasites correspond à la valeur efficace de l'intensité parasite induite dans le circuit d'entrée d'un récepteur d'aéronef relié à une antenne. Par conséquent, pour une antenne de 1 mètre de haut, cette valeur efficace s'élèvera à 5 microvolts par mètre.

Les termes "réception mauvaise", "satisfaisante" ou "bonne" correspondent surtout à la valeur 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'émission 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 A1 au moyen d'écouteurs ou d'un haut-parleur. Dans le cas d'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 pour le niveau de brouillage minimum équivalent à l'intensité du champ parasite, il s'ensuit que les valeurs moyennes des intensités de champ minima nécessaires à l'obtention d'une réception raisonnablement satisfaisante peuvent être indiquées dans le tableau suivant :

(21-3-6)

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Type de la Réception	Intensité minimum nécessaire à une réception satisfaisante	Rapport minimum Signal/bruit	db au dessus du niveau du bruit
A1 - Lecture au son normale	5 Mv/m	1:1	-
A3 - Radiotéléphonie commerciale	20 Mv/m	4:1	12

La Délégation de la Pologne propose que ces chiffres servent de points de départ aux discussions qui suivront.

La Délégation de la Pologne:

A. Arciuch.

(21-3-6)

International Administrative Aeronautical Radio Conference
G E N E V A, 1948

Aer-Document No 66 - E
Aér-Document No 66 - F
Aer-Documento No 66 - S

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

Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronauticas
G I N E B R A, 1948

Schedule of Meetings

	Hour	Room I	Room II
Wednesday, 2 June, 1948	10 a.m.	4	5 a
	2.30 p.m.	6	7
	5.30 p.m.	3	
Thursday, 3 June, 1948	10 a.m.	4	5 a
	2.30 p.m.	6	7
Friday, 4 June, 1948	10 a.m.	6	7
	2.30 p.m.	4	5
	5.30 p.m.	1	

Members are advised that with effect from Monday, 7 June, 1948, morning, meetings will begin at 9.30 a.m.

Horaire des séances

	Heure	Salle I	Salle II
Mercredi, 2 juin, 1948	10 h.	4	5 a
	14 h.30	6	7
	17 h.30	3	
Jeudi, 3 juin, 1948	10 h.	4	5 a
	14 h.30	6	7
Vendredi, 4 juin, 1948	10 h.	6	7
	14 h.30	4	5
	17 h.30	1	

MM. les délégués sont informés qu'à partir de lundi, 7 juin, 1948, les séances du matin débuteront à 9 h.30

Programa de Sesiones

	Hora	Sala I	SalaII
Miercoles, 2 de junio, 1948	10 h.	4	5 a
	14 h.30	6	7
	17 h.30	3	
Jueves, 3 de junio, 1948	10 h.	4	5 a
	14 h.30	6	7
Viernes, 4 de junio, 1948	10 h.	6	7
	14 h.30	4	5
	17 h.30	1	

Los Senores delegados son informados que desde lunes el siete de junio 1948, las sesiones de la manana empezaran a las nueve y media.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

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

Aér-Document n° 67 - F

2 juin, 1948

ROUTES AERIENNES MONDIALES PRINCIPALES

Exposé présenté par l'I.A.T.A.

Comme suite à l'Annexe 7 du doc.CP-Aér n° 19 joint au Rapport final de la Commission préparatoire, on a pensé qu'il convenait de développer quelque peu l'idée qui a conduit à la création de zones de routes aériennes mondiales principales , en vue de dissiper tout malentendu.

La conception de routes aériennes mondiales principales a pour point de départ la nécessité de fournir un système de communications à l'usage d'aéronefs en cours de vol à longue distance sur les routes aériennes du monde.

Considérant qu'en raison des limitations techniques imposées aux équipements existants ou projetés installés à bord des aéronefs, et que ces équipements seront utilisés pendant la période considérée, la nécessité de limiter au minimum le nombre de fréquences à utiliser sur les routes aériennes mondiales principales ne saurait être assez fortement soulignée. L'importance de ce facteur est vitale pour l'exploitation efficace des transports aériens internationaux car, si elle n'est pas respectée, on pourrait être amené à faire atterrir un aéronef à un point donné de la route pour changer d'équipement, ce qui conduirait à:

a) L'obligation pour les exploitants d'une ligne aérienne d'entretenir des stocks d'équipement trop importants en de nombreux points dispersés à travers le monde.

b) La nécessité d'installer des équipements multiples, ce qui impliquerait encore une réduction inutile de la charge utile.

c) Dans le cas d'un aéronef dans l'impossibilité d'atterrir sur un aérodrome régulier muni de stocks d'équipement, cela obligerait, pour permettre à l'aéronef de reprendre son trajet, d'amener l'équipement 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 routes aériennes mondiales principales consisterait à analyser la manière dont la densité du trafic se répartit le long de ces routes, en vue de grouper les routes ayant des intérêts communs et d'allouer des fréquences à ces parcours en commun. On estime qu'en groupant les routes aériennes mondiales principales en zones de routes aériennes mondiales principales, comme il est suggéré dans l'Appendice 2 de l'Annexe 7 au PC-Aer-Doc.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 routes à comprendre dans les zones des routes aériennes mondiales principales, 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 routes aériennes mondiales principales.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Il faudra arrêter un minimum de longueur pour les routes aériennes susceptibles d'être comprises dans les zones en question. On suggère de la fixer à un chiffre de l'ordre de 1000 milles. L'allocation des fréquences aux Zones des Routes 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 doc. Aer.No 19, lui 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 routes .
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 de l'équipement d'aéronefs.
g) Méthodes d'exploitation.

On trouvera des détails plus précis sur cette méthode de répartition par régions dans le doc.Aér-No 34, intitulé "Répartition du monde en régions."

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No.68-F
1er juin 1948

COMMISSION 7

RAPPORT

de la COMMISSION d'ALLOCATION de FREQUENCES dans les BANDES O R

(Commission 7)
9ème Séance
31 mai, 1948

Le Président, Monsieur A. FRY (Royaume-Uni) ouvre la séance à 14 heures 30.

Les délégations présentes sont :

Argentine	Honduras (République de)
Australie	Pays-Bas
Canada	Portugal
Chili	Royaume-Uni
Egypte	Suède
Etats-Unis d'Amérique	Ukraine (R.S.S. d')
France	U.R.S.S.

Le Président propose l'examen du document Aér-No.42, étant donné que sa distribution dans les trois langues est assurée.

Le délégué de la France demande qu'après rectification, sa déclaration énoncée à la page 1 du dit document se lise comme suit :

" Poursuivant la discussion du document Aér-No19,le délégué de la France, en réponse à la déclaration du délégué de l'U.R.S.S., fait observer qu'il est impossible, jusqu'à ce que toutes les demandes des différents pays soient connues, de savoir si les bandes assignées aux Services mobiles aéronautiques par la Conférence d'Atlantic City, sont trop étroites.

De plus, il fait remarquer que l'étendue d'un pays n'est pas le seul facteur dont il faut tenir compte et qu'il en existe beaucoup d'autres. Par conséquent, si l'on veut satisfaire d'une manière équitable les besoins de tous les pays, il est nécessaire de tenir compte de l'ensemble de ces différents facteurs ".

Le délégué de l'U.R.S.S. demande que sa déclaration telle que consignée à la page 1 du document Aér- No.42, soit rectifiée.

Après les mots: " Les besoins à pourvoir pour de tels vols dépendent " supprimer le mot "uniquement".

Ces changements ne soulevant pas d'objection et nulle autre n'étant formulée à l'encontre de ce document, celui-ci est adopté en tant que rapport exact de la 5ème séance de la Commission 7.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

M. Rafuse (Canada) est désigné pour remplir les fonctions de rapporteur pour la semaine courant du 31 mai au 6 juin.

Le Président demande à prendre connaissance des critiques concernant la déclaration énoncée au paragraphe 37 (b) du document CP-Aér- No.25. Après un débat auquel prennent part les délégués de la France, de la R.S.S. d'Ukraine et des Etats-Unis d'Amérique, la motion suivante est adoptée:

" Les pays possédant des territoires d'outre-mer peuvent désirer se voir attribuer la ou les mêmes fréquences, pour ceux-là et pour celui de la métropole. La Commission recommande de satisfaire à ces demandes à condition que soit réalisée une économie maximum dans l'utilisation des fréquences et que l'on tienne compte des possibilités de leur répétition géographique ".

Le Président prie ensuite le délégué de l'U.R.S.S. de fournir des explications au sujet de la proposition soviétique relative à la division de chaque bande du service mobile aéronautique en fractions distinctes, l'une réservée aux communications(A3) simplex, une autre aux émissions (A1) air-sol et la dernière aux transmissions (A1) sol-air (cf. document Aér-No.19, page 4, par.3).

Le délégué de l'U.R.S.S. présente alors sa proposition en y ajoutant les explications résumées ci-dessous :

" Le document CP-Aér-No. 25 laisse supposer une largeur de bande d'émission A3 donnée et l'exploitation simplex en matière de communication du service mobile aéronautique, mais de nombreuses administrations utilisent l'émission A1 en exploitation duplex par suite de la différence existant tant en puissance qu'en stabilité de fréquence entre des stations d'aéronef et des stations aéronautiques.

Il pourrait arriver qu'en divisant la largeur d'une voie (A3) en vue de desservir plus d'une émission A1, on puisse provoquer, en de nombreux cas, des brouillages nuisibles. Le brouillage entre deux types d'émission similaires est beaucoup moins dangereux que celui existant entre deux types d'émission différents en raison de l'impossibilité dans ce dernier cas de toujours profiter au mieux de l'avantage de circuits à récepteurs à grande sélectivité.

Une station aéronautique puissante peut faire disparaître le signal d'une station d'aéronef relativement faible fonctionnant sur la même fréquence.

L'exploitation simplex exclue la possibilité d'assurer qu'une station aéronautique puissante ne mettra pas obstacle à la réception de messages urgents transmis par une station d'aéronef dans le même temps que la station aéronautique effectue des transmissions sur la même fréquence.

Le délégué de l'U.R.S.S. s'en remet quant à sa proposition à l'avis des membres de la Commission. Ensuite, il développe la teneur

de celle-là de la manière exposée dans le résumé ci-dessous :

Les émetteurs de station d'aéronef sont ordinairement 10 à 20 fois moins puissants que ceux des stations aéronautiques. Les stations d'aéronef pourront assurer un service meilleur si leurs voies ne sont pas occupées par des émetteurs de station aéronautique à grande puissance.

Des accroissements dans le rendement de puissance tant des émetteurs de station aéronautique que de ceux de station d'aéronef aux fins de neutraliser le brouillage exercé par des émetteurs dans d'autres pays ou régions sont seulement des moyens à court terme.

Il faudrait réaliser l'utilisation maximum de bandes de fréquence en assignant à chaque émission que la largeur de bande indispensable.

Lorsqu'on considère que le nombre de stations occupant les bandes du service mobile aéronautique est en accroissement constant et que l'émission A1 par suite de sa largeur de bande réduite permet davantage d'assignations dans une bande, de même que le fait de son emploi avec le Code "Q" résoud les difficultés de langue , le délégué soviétique est d'avis que le téléphone ne remplacera pas dans tous les cas le télégraphe pour une communication mobile de route aérienne,que ce soit en vue d'un service local ou international.

Le délégué de l'U.R.S.S. fait connaître qu'à l'examen de ces facteurs, sa proposition est d'autant plus avantageuse qu'elle suffit tout aussi bien pour la télégraphie duplex et simplex que pour la téléphonie simplex. Elle permet également l'utilisation des deux matériels, l'ancien et le nouveau, dans les fractions appropriées de chaque bande. Le délégué soviétique conclut par une énumération des avantages et des inconvénients des transmissions (A3), classés comme suit:

Avantages	Inconvénients
1 - Fonctionnement simple	1 - Comparativement peu de résistance au brouillage.
2 - comparativement grande capacité.	2 - petite portée de service pour une puissance d'entrée donnée.
	3 - grande bande d'émission.
	4 - faible rapport de service eu égard à la portée de brouillage.
	5 - difficultés de langue,
	6 - un équipement plus compliqué est nécessaire.

En réponse à une question posée par le délégué de l'Australie, celui de l'U.R.S.S. déclare que chacune des divisions des bandes dans lesquelles des émissions diverses seraient effectuées, devrait être stable, mais les points de séparation ne pourraient pas être déterminés tant que l'on n'a pas évalué tous les besoins en fréquence.

Le délégué des Etats-Unis d'Amérique déclare que bien qu'il admette un grand nombre des principes techniques évoqués par son collégue soviétique, il ne peut accepter celui relatif à des subdivisions

inflexibles dans chaque bande, car à son avis, ceci entraverait la mise en oeuvre des progrès techniques dans le domaine des radiocommunications.

Le délégué de l'U.R.S.S. réplique par une mise en garde contre les conséquences qui peuvent survenir si l'on n'établit pas des fractions fixes dans chaque bande pour chaque type d'émission.

Le délégué du Canada déclare que toutes les administrations n'ont pas de préférence pour le système duplex, que tout en reconnaissant les avantages mis en avant par le délégué de l'U,R,S,S, les inconvénients existant dépassent les premiers nommés selon l'avis de certaines administrations, par exemple, la nécessité d'emploi de doubles récepteurs dans les aéronefs, ou alternativement réglage sur la voie d'aéronef de manière à s'assurer que celle-ci est libre avant la transmission, et ensuite nouveau réglage en fonction de la fréquence de la station aéronautique.

Le délégué de l'Australie appuie cette prise de position et demande au délégué soviétique où, en raison de sa proposition, il se propose de placer la télégraphie simplex et quelles tolérances seraient appliquées dans chaque division des bandes proposées par la délégation de l'U.R.S.S.

Le délégué de l'U.R.S.S. déclare que les inconvénients du système duplex soulignés par les délégués du Canada et de l'Australie pourraient être surmontés par une organisation adéquate.

En outre, il demande que soit consacré plus de temps à l'étude des questions soulevées par son collègue australien, avant d'y répondre.

Le délégué des Etats-Unis d'Amérique intervient également en faveur d'un temps plus long pour examiner la proposition soviétique et les nombreux points renfermés dans l'exposé fait par le délégué de l'U.R.S.S. au cours de la séance de ce jour.

Le Président accepte.

Ensuite, il fait part que cette discussion se poursuivra lors de la prochaine réunion. Pour cette séance-là, il espère obtenir du président du groupe de travail 7-1, un rapport sur l'évolution des travaux de ce groupe.

La séance est levée à 17 heures 15.

Le Rapporteur: Le Président :

P. R. RAFUSE A. FRY

(21-4-6)

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér. Document No 69-F
2 juin 1948

COMMISSION 1

RAPPORT
DE LA COMMISSION DE DIRECTION
(Commission 1)
6e séance
1 juin, 1948, à 18 h.30

Président : M. A. LEBEL (Président de la Conférence)

Présents : M. SOUTO CRUZ (Commission 2), M. FALGARONE (Commission 3) M. SELIS (Commission 4), M. DUNCAN (Commission 5), M. BETTS (Commission 6), M. FRY (Commission 7) et M. FURZE (Australie), M. TABIO (Cuba) Melle Florence TRAIL (Etats-Unis), M. PETIT (IFRB).

1. Rapports des séances précédentes

Le Président annonce que les rapports des réunions précédentes seront soumis à l'approbation de la Commission lors de la prochaine séance.

2. Procédure à appliquer aux documents soumis par des organisations internationales

M. Falgarone (Commission 3) déclare que d'après le Règlement adopté par la Conférence, une organisation privée ne peut soumettre un document sous forme de proposition que s'il est présenté par une délégation. A défaut, un tel document pourrait être endossé par le Président de la Commission que cela concerne.

Le Président indique que cette procédure a été suivie aux conférences précédentes du Caire et de Madrid. Dans le cas présent, les documents soumis par des organisations privées et présentés par le Président de la Commission appropriée, pourraient être admis pour être examinés par cette Commission. Une délégation peut demander qu'un tel document soit considéré comme proposition formelle.

3. Programme des réunions

La Commission dresse un programme des réunions pour le mercredi 2, jeudi 3 et vendredi 4 juin 1948.

4. Décision à prendre au sujet du doc. Aér. No 62 (Recommandation au sujet de la Conférence de Copenhague)

M. Falgarone (Commission 3) doute que la recommandation telle qu'elle est présentée incite le Gouvernement danois à prendre des mesures.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

M. Petit (IFRB) suggère que le Président envoie au Secrétaire Général le texte de la recommandation, accompagné d'une lettre. Il conviendrait d'apporter à ce texte une légère modification rédactionnelle. Le Secrétaire Général transmettra les deux choses au Gouvernement danois.

M. Fry (Commission 7) demande que la version anglaise subisse quelques modifications rédactionnelles pour mieux correspondre au texte français.

Il est décidé qu'une lettre d'accompagnement rédigée par M. Petit (IFRB) jointe au texte de la recommandation, sera signée par le Président et remise au Secrétaire Général, dans que la Commission ait à y revenir.

5. Groupe de travail formé pour étudier le document Aér. No 49.

M. Falgarone (France) offre le concours de la délégation française au petit groupe ad hoc formé en vue d'étudier le contenu du Doc. Aér. No 49. Il ne peut toutefois pas en assumer la présidence.

M. Petit (IFRB) estime qu'il ne peut y avoir d'objection à ce que le représentant de l'O.A.C.I. soit invité à présider.

Prolongation des heures de travail

M. Betts (Commission 6) suggère de prolonger les heures de travail des commissions pour faire face au travail considérable dont la conférence doit s'acquitter.

Il est décidé qu'à partir de lundi 7 juin 1948, les commissions se réuniront à 9 h.30 pour terminer à 12 h.30 précises; les heures de travail de l'après-midi sont fixées de 14 h.30 à 17 h.30.

La séance est levée à 19 h.30.

Le Rapporteur : Le Président :

N. Langford A. Lebel

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

Aér-Document n°70 - F
2 juin, 1948
Commission 4

Rapport
de
la Commission des principes techniques et d'exploitation.

(Commission 4)

12e séance
31 mai, 1948

1. La réunion est ouverte par le Président, M. O.J.SELIS à 10 h.00

Les délégations des pays et organismes suivants sont représentés :

Albanie	M. P. Kito
Argentine	M. O.E. Vidal
Australie	M. E.G. Betts
Biélorussie	M. I. Jouk
Canada	M. C. J. Acton
Chili	M. A. Schwerter
Chine	M. N.N. Chen
Colombie	M. S. Quijano Caballero
Territoires de la France d'outre-mer	M. Lalung-Bonnaire
Danemark	M. K. Svenningsen
Etats-Unis d'Amérique et Territoires	M. E. L. White
	M. E. V. Shores
	M. T. N. Gautier
	M. D. L. Givens
	M. D. Mitchell
	M. W. E. Weaver
France	M. M. Falgarone
Inde	M. N.V.S. Iyengar
Norvège	M. N. J. Soeberg
Nouvelle-Zélande	M. G. Searle
Pays-Bas	M. L.C.H.M. Bergman
Pologne	M. A. Arciuch
Protectorats Français du Maroc et de la Tunisie	M. M. Chef
Royaume-Uni de la Grande-Bretagne	M. W. A. Duncan
	M. A. Fry
	M. H. A. Rowland
Suède	M. T. Overgaard
Suisse	M. G. Bois
Union de l'Afrique du Sud	M. G. A. Harvey
U.R.S.S.	M. A. Jarov
Yougoslavie	M. S. Mitrovic
I.F.R.B.	M. R. Petit
I.A.T.A.	M. L.M. Layzell
O.A.C.I.	M. P.J. Greven

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

2. Après quelques légères corrections le document Aér.n°43 (rapport de la 7ème séance) est adopté, aucune objection n'ayant été formulée. Les corrections portent sur les points suivants :

a) ajouter dans les délégations présentes celle de la France d'Outre-Mer qui fut omise,

b) page I, §2, dernière phrase, lire "30" au lieu de "3",

c) page II, dernière phrase, lire "ajournée" au lieu de "montée"

d) page II, lire les communications télégraphiques à vitesse manuelle (A1) au lieu de "haute vitesse",

ces trois dernières corrections se rapportant au texte anglais.

3. Le Président indique que les rapports des 8ème et 9ème séances ne sont pas encore parus simultanément dans les trois langues officielles et qu'en conséquence, leur adoption est remise à une prochaine séance.

4. Le Président demande ensuite le rapport du Groupe de travail 4B dont le mandat figure dans le document Aér-No 43.

M. Greven, Président de ce groupe, précise qu'il y a eu des difficultés matérielles de reproduction et que la distribution s'effectuera vraisemblablement dans l'après-midi. Le Compte-rendu sera numéroté et considéré comme annexe d'un rapport d'une séance de la Commission IV.

5. Le Président propose de poursuivre l'étude du Doc.n°5, particulièrement les paragraphes 19,20 et 21.

a) § 19 - M. Gauthier (Etats-Unis d'Amérique), indique au tableau la forme d'un graphique basé sur celui figurant au n°7 du Doc.n°29, mais qui tient compte du chiffre de 5 µv/m pour l'indication du niveau de bruit HF à bord des aéronefs. Il précise également que les courbes ont été établies pour la Latitude de 60° parce que c'était le cas le plus défavorable.

M. White, questionné par M. Falgarone, indique que ces 2 courbes relatives aux niveaux de bruit de 5 µv/m s'ajoutent à celles de la figure n° 7 du document n° 29.

b) § 20 - Il s'agit d'un rapport approximatif qui permet de déterminer des fréquences supplémentaires afin de couvrir toutes les distances nécessaires.

c) § 21 - Ce facteur a pour valeur approchée 1,5 d'après les exemples indiqués précédemment. Une discussion s'engage afin de connaître si ce facteur s'applique d'une manière empirique à tous les cas. En conclusion, le texte du paragraphe 21 est remplacé par celui-ci :

" Si de l'examen effectué conformément à la méthode suggérée ci-dessus pour les routes situées sous des latitudes différentes, il résulte que le rapport de deux fréquences successives est égal ou supérieur à 2, il est suggéré de prévoir une fréquence intermédiaire, approximativement à mi-distance des deux fréquences considérées."

6. Le Président demande ensuite si la délégation des Etats-Unis d'Amérique est en mesure de répondre aux questions posées par la délégation de l'U.R.S.S. qui furent laissées en suspens lors de la 8ème

séance de la Commission 4 et qui sont mentionnées dans le Doc.Aer. n° 48 du 26/5.

M. White répond affirmativement et indique que :

a) La sensibilité des récepteurs de bord est variable entre les divers types utilisés et même entre aéronefs,

b) la hauteur effective de l'antenne varie d'un aéronef à l'autre,

c) il y a des différences dans l'efficacité des émetteurs lorsque la disposition à bord nécessite une ligne de manipulation,

d) la disposition des aériens est différente pour chaque type d'aéronef.

M. White dit qu'il est impossible de tenir compte de toutes ces variables et que les graphiques ont été étudiés sur la base de 10 µv/m comme intensité du signal désiré et ensuite, de 30 µv/m pour tenir compte des chiffres retenus en commission pour le bruit local.

M. Jarov de la délégation de l'U.R.S.S , demande alors quels sont les chiffres que l'on se propose d'adopter à la place de ceux qui sont indiqués dans le Doc. n° 5.

M. White précise qu'il s'agit d'une explication et non pas d'une proposition.

M. Jarov demande en conséquence que l'on accepte les chiffres avancés précédemment, notamment par le délégué de la Pologne.

M. White se référant au Doc.n° 35 de la Conférence de la Radiodiffusion sur haute fréquence cite les valeurs du niveau d'entrée pour un rapport signal/bruit de 30 db retenues par cette conférence :

Pour 4 Mc/s	à	56	microvolts
6 Mc/s	"	46,5	"
10 Mc/s	"	30	"
15 Mc/s	"	28,5	"
20 Mc/s	"	38	"

7. Le Président constate que les chiffres utilisés par la délégation des Etats-Unis et ceux relevés par le délégué de la Pologne ne sont pas trop dissemblables mais qu'il convient d'éliminer la différence.

En effet, en utilisant le type d'émission A1 les chiffres cités sont identiques : 5 µv/m ; par contre, en utilisant le type d'émission A3, les chiffres sont respectivement de 15 et de 30 µv/m pour l'intensité du signal désiré.

M. White précise que les essais ont porté sur des appareils neufs. La différence apparaissant dans les courbes ne changerait rien en ce qui concerne le choix des fréquences. Cette différence influencerait seulement les possibilités de répétition de une ou deux fréquences pour certaines routes.

8. Le délégué de la Pologne indique qu'il prépare une proposition qui sera prête demain.

Il cite ensuite les chiffres retenus en 1934 par le C.C.I.R. à Lisbonne sur l'intensité de champ minimum nécessaire pour la réception à bord des aéronefs. Ces chiffres figurent dans le Tableau ci-dessous:

	rapport signal/bruit	
	intelligibilité	bonne réception
réception au casque d'émission type A1	1 - 1	2 - 1
" d'émission A1, à haute vitesse	2 - 1	5 - 1
Fac similé	2 - 1	5 - 1
réception A3 radiodiffusion commerciale	4 - 1	30 - 1
réception A3 radiodiffusion (Public Address)	7 - 1	100 - 1

le rapport 7/1 correspond à 17 db
" " 4/1 " " 11 db

Il est bien évident que seul l'appareillage peut être amélioré et non pas l'oreille humaine, c'est pourquoi ces chiffres doivent conserver toute leur valeur.

9. Le délégué du Royaume-Uni déclare qu'il n'a pas encore reçu de résultats récents de mesures qui ont pu être effectuées dans des laboratoires britanniques.

Il estime que les valeurs du C.C.I.R. au sujet de l'intelligibilité sont suffisantes et propose d'adopter :

a) 20 µv/m comme intensité de champ pour les émissions A3 avec bruit 5 µv/m

b) 5 µv/m " " " " " " " A1 avec bruit 5 µv/m

10. Le Président relève que les chiffres fournis au cours de cette séance sont des extrêmes et qu'il convient de les examiner suivant les données qui pourraient être fournies ultérieurement. Il espère toutefois qu'une recommandation sera faite au cours de la prochaine séance.

Avant que la séance soit terminée, le délégué de la Grande-Bretagne déclare qu'il avait préparé un projet de résolution sur le sujet discuté auparavant et qu'il le présentera à la prochaine séance.

La séance est levée à 13 h. 00

Le Rapporteur :
M. Chef

Le Président :
O.J.Selis

International Administrative
Aeronautical Radio Conference
G E N E V A, 1948

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

Conferencia Administrativa Internacional
de Radiocomunicaciones Aeronauticas
G I N E B R A, 1948

Addendum to Aer-Document No.71
Addendum au Aér-Document No.71
Adición al Documento-Aer No.71

Committee 5 (Working Group)

Addendum to Flight Information Tables

The following additions, deletions and amendments should be made to Aer-Document No. 71.

Commission 5 (Groupe de travail)

Addendum aux tableaux de renseignements de vols

Les additions, suppressions, et modifications suivantes devront être apportées au document-Aér. No. 71

Comisión 5 (Grupo de Trabajo)

Adiciones a los cuadros de informacion de vuelos

Deberán efectuarse las adiciones, supresiones, y modificaciones siguientes al documento Aer. No. 71

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

MASTER INDEX
INDEX PRINCIPAL
INDICE PRINCIPAL

Page Pagina	Place Name and Index Number Nom de localité et chiffre de référence Nombre del lugar y numero del indice

ADDITIONS - ADICIONES

Palermo - 898 A

DELETIONS - SUPPRESSIONS - SUPRESIONES

5 Posados - 667,921

AMENDMENTS TO LISTED ITEMS : Items should now read as follows :
AMENDEMENTS AUX RENSEIGNEMENTS INDIQUES : lire comme suit :
ENMIENDAS A LOS PUNTOS ENUMERADOS : léanse como sigue :

1 Addis Ababa - 16,17 A

1 Cairo - 5, 17 A, 39, 56, 69, 129, 138, 142, 153, 213, 231, 315, 358, 370 A

3 Igaussu Falls - 124, 480

5 Resistencia - 126, 938

6 Tehran - 151, 370 A, 715, 794, 934, 948

6 Tunis - 31, 53, 86, 284. 330, 372, 587, 702, 813, 879, 898 A, 906, 945, 978

TABLE I TABLEAU I CUADRO I

Page	Index Number / Nombre Indice / Número en el Indice	Route Segments / Tronçons de Route / Secciones de Ruta	Miles / Milles / Millas	Airlines and Number of Scheduled Flights / Lignes aériennes de Vols Réguliers / Compañías de Aviación y Número de Vuelos Regulares	Total Scheduled Flights / Total de Vols Réguliers / Total de Vuelos Regulares	Number of Non-Scheduled Flights / Nombre de Vols Non-réguliers / Número de Vuelos no Regulares
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) (7)
	ADDITIONAL ROUTES*- ROUTES SUPPLEMENTAIRES*- RUTAS ADICIONALES*					
2	17 A	Addis Ababa-Cairo	1600	Ethiopian-Airways - 2	2	
17	370 A	Cairo - Tehran	1200	Iran Airways-1	1	
38	898 A	Palermo - Tunis	200	Sicula - 2	2	
	DELETIONS - SUPPRESSIONS - SUPRESIONES					
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) (7)
30	667	Iguassu Falls(Braz.)-Posados	157	ALFA-4	4	
39	902	Parana(Arg.)-Resistencia	308	ALFA-4	4	
39	921	Posados(Arg.)-Resistencia	192	ALFA-4	4	
	AMENDMENTS TO LISTED ROUTES : Listings should now read as follows:					
	AMENDEMENTS AUX ROUTES INDIQUEES : lire comme suit :					
	ENMIENDAS A LOS PUNTOS ENUMERADOS : léanse como sigue :					
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) (7)
3	41	Algiers -Bidon V	1000	Transsaharienne-1	1	1(Fr.)
3	48	Algiers - Marseille	466	Air France - 14	14	10(Fr.)

* These routes do not appear on the International Air Route Map (Aer-Doc.No.72)

* Ces routes ne sont pas indiquées sur la carte des routes aériennes internationales (Aér-Doc.No.72)

* Estas rutas no figuran en el mapa de las rutas aéreas internacionales (Aer-Doc.No. 72)

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
5	100	Antofagasta - Lima	899	PIA-4,Panagra-8, BSAA-2,Skyways-2	16		
5	102	Antofagasta-Santiago (Chile)	696	PIA-4,Panagra-8 BSAA-2,Skyways-2	16		
6	134	Athens - Rome	650	BEA-20, BOAC-2, CSA-6, Iranair-2, MEA-2, TWA-20, KLM-20,Air France-2 ALI - 2	60		
6	142	Baghdad(Iraq)-Cairo	807	KLM-4, Iraq-3	7		
7	170	Bamako - Bidon V	937	Transsaharienne-1	1		1(Fr.)
7	171	Bamako-Bobo Dioulasso	217	Air France - 2	2		1 (Fr.)
7	172	Bamako - Dakar	625	Air France - 4	4		1 (Fr.)
11	231	Beirut - Cairo	362	CGT-6,Iranair-2, MEA-4, Misr-48, Lebanon - 3	63		6 (Eg.)
12	275	Bobo Dioulasso-Ouaga-dougou (Fr.W.Af.) (Fr.W.Af.)	204	Air France - 2			1 (Fr.)
15	340	Buenos-Aires -Parana (Arg)	230	ALFA-6	6		
15	342	Buenos-Aires-Rio de Janeiro	1238	BSAA-4,Croziero-4 FAMA-10, ALI-1	19		
16	358	Cairo - Damascus	375	Misr-8,Syrian-3	11		
16	362	Cairo - Jidda	776	Saudi-Arabian - 4 Seoudian - 1	5		
17	370	Cairo - Rome	1324	KLM-4, PAB-2, SABENA-1,TWA-4, Air France-1,ALI-2	14		1 (Nor.)
18	406	Casablanca - Dakar	1526	Air France - 10 KLM-4, ALI-1	15		3 (Fr.)

(1)		(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
18	409	Casablanca-Marseille	963	Air France - 6	6	1(Fr.)	
18	413	Casablanca - Rome	1260	KLM-4, ALI-1	5		
21	459	Copenhagen-Reykjavik	1335	AOA-4	4	2(Ice.)	
22	488	Dakar - Recife	1993	Air France - 4 FAMA-2, PAB-6, SAS-4, ALI-1	17		
26	569	Gander - Reykjavik	1579	AOA-6	6	15(Ice.)	
26	574	Gao(Fr.W.Af.) Niamey	241	Air France-2	2	1(Fr.)	
26	575	Gao - Ouagadougou	283	Air France-2	2	1(Fr.)	
26	585	Geneva - Rome	447	KLM-6,TWA-18, SAS-1,Aviolinee-1	26	1(Nor.)	
27	607	Guam - Shanghai	1945	CNAC-3,PAA-2	5		
29	653	Hong Kong- Kunming	756	CNAC-4,CATC-4	8		
29	656	Hong Kong- Shanghai	757	CNAC-18,PAL-2, Air France-1,CATC-8, HA-6, PAA-2	37		
30	675	Istanbul - Rome	860	KLM-2, SISA-1	3		
33	763	Lisbon - Rome	1156	PAB-2, LAI-1	3		
35	798	Madrid - Rome	847	FAMA-2,Iberia-2 TWA-6, LAI-1	11		
35	806	Manila - Shanghai	1153	Northwest-6,CNAC-6 PAA-2, PAL-4	18		
38	876	Niamey - Zinder	457	Air France - 2	2	1(Fr.)	
38	894	Oslo - Reykjavik	1110	AOA - 2	2	2(Ice.)	
39	922	Prague - Rome	569	CSA-6,Aviolinee-1	7		
40	928	Prestwick- Reykjavik	845	Icelandic Airways-2	2	11(Ice.)	
41	961	Shanghai - Tokyo	1099	Northwest-8, CNAC-4,14 BOAC-2			

TABLE II TABLEAU II CUADRO II

Page	Region Région Region	Country Pays Pais	Scheduled Miles Milles services réguliers Millas servicios regulares	Non-Scheduled Miles Milles services non réguliers Millas servicios no regulares
	DELETIONS - SUPPRESSIONS - SUPRESIONES			
6	Middle America	Martinique		
	AMENDMENTS TO LISTED MILEAGES : Listings should now read as follows : AMENDEMENTS AU TABLEAU DES DISTANCES EN MILLES PARCOURUES : lire comme suit : ENMIENDAS A LOS KILOMETRAJES ENUMERADOS : la lista de kilometrajes debe leerse ahora como sigue :			
1	Africa	French Equatorial Africa	2.410	2.777
1	Africa	French West Africa	6.236	5.449
2	Africa	Morocco	7.396	72.896
3	Asia	China	782.540	
3	Asia	Fronch Indochina	9.750	
3	Asia	Hong Kong	25.000	2.500
3	Asia	Syria	8.000	
4	Europe	Iceland	19.060	9.000
4	Europe	Italy	65.000	20.000
5	Europe	United Kingdom	245.000	120.000
5	Middle America	Guadeloupe and Maritinique	695	
6	Oceania	New Caledonia	1.710	

REPORTER :
FLORENCE TRAIL

CHAIRMAN :
W.A. DUNCAN

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

Aér-Document n° 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 publiée 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 milles 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 des 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, pour 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 trouvant entièrement à l'intérieur d'un même pays ont été indiqués lorsqu'ils font partie intégrante d'une route internationale. Dans ce cas, 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.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

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

(21-7-48)

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

A

Aalborg - 1, 65
Abadan - 4
Abercorn - 6
Abidjan - 7
Accra - 7, 10
Addis Ababa - 16
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
Bamako - 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
Batouri - 223
Bauru - 225
Beira - 227
Beirut - 36, 55, 91, 127, 141, 231
Belem - 237
Belfast - 243
Belgrade - 244
Belize - 249
Bellingham - 255
Bengasi - 257
Berberati - 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, 39, 56, 69, 129, 138, 142, 153, 213, 231, 315, 358
Calcutta - 32, 177, 374

Cali - 157, 276, 382
Calvi - 383
Camaguey - 384
Campo Grande - 225, 391
Canton - 60, 178, 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
Dakar - 10, 172, 219, 267, 406,442,484
Dallas/Fort Worth - 489
Dhahran - 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
Gao - 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 - 694
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 - 124,480,667
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,
377,505,512,673,704
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 - 508,704,747
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
Lourenco 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 - [illegible],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
Morotai 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 - 49,216,325,583,8[illegible]
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,[illegible]74,575
Oujda - 542,886

P

Palembang - 898
Panama - 624,756,899
Paramaribo - 239,418,589,900
Parana - 340,47[illegible],901
Paris - 51,81,211,269,290,326,369, 411,456,525,558,576,584, 6[illegible],752,762,774,792,796,797, 804,810,877,88[illegible],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
Posados - 667, 921
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, 902, 921, 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, 659, 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, 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, 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 - 272, 755
Zurich - 87, 212, 331, 461, 529, 562, 588, 783, 815, 908, 927

T A B L E I

SEGMENTS OF INTERNATIONAL ROUTES AND
TRAFFIC DENSITY EXPRESSED IN NUMBER OF FLIGHTS PER WEEK
(as of June 1,1948)

- - - - - - - - - -

TRONÇONS 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	Compañias 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 (Lib.)	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		
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 (Fr.W.Af.)	1000	Transsaharienne-1	1	
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	
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		

(9-3-6)

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	14		
101	Salta	330	PANAGRA-2,ZONDA-12, LAN-12	26		
102	Santiago (Chile)	696	PIA-4,PANAGRA-8, BSAA-2	14		
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, Air France-2	58	1 (Nor.) 1 (NZ)	
135 Auckland (N.Z.)	Norfolk Island	610	NZNAC-2	2		
136	Suva	1329	BCPA-1, PAA-2, NZNA-6	9	4 (US)	
137	Sydney (Austr.)	1340	TEA-14, BCPA-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,	10		
142	Cairo	807	KLM-4	4		
143	Damascus	469	Iraqi-2, Syrian-3, Misr-4	9		
144	Dhahran	586	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	Kermanshah	175	Iranian State-4	4		
149	Lydda	561	BOAC-2 IRANAIR-2, Iraqi-4, Misr-4, Air France-2	14		
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 Balboa (C.Z.)	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		
171	Bobo Dioulasso	217	Air France-2	2		
172	Dakar	625	Air France -4	4		
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	I (Fr.)	
187	Fort Archambault	329	Air France-2	2	I (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	64	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 (Yugos.)	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.Af.)	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	
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	CAAC-6	6	
311		Ndola (N.Rhod.)	109	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	1983	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		Liége	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-10	10		
341	Porto Alegre	542	Cruzeiro-6, FAMA-6	12		
342	Rio de Janeiro	1238	BSAA-4, Cruzeiro-4, FAMA-10	18		

1	2	3	4	5	6	7
343 Buenos Aires (cont'd)	Santiago (Chile)	699	BOAA-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.)	777	QEA-6	6		
358 Cairo (Egy.)	Damascus	375	Misr-8, Syrian-7	15		
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	4		
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, Swiss-air-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	12	1(Nor)
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, PANAGRA-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	14	2(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		
410		Oran	421	Air France-6	6		
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	4		
414		Tangier	176	Aero Portuguesa-2	2		

1	2		3	4	5	6	7
415	Casablanca (cont'd)	Villa Cisneros	874	TAR-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	22		
421		Miami	836	Aerovias Brasil PAA-2	46		
422		Port-au-Prince	160	KLM-4, PAA-14	18		
423		Port-of-Spain	782	Aerovias Brasil-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.)	212	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	
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	79	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	398	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	16	
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	201	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		

(2-3-6)

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	231	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	1536	PAA-5	5		
541		Whitehorse(Can)	489	PAA-9, TCA-6	15		
542	Fez (Mor)	Oudda (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.)	Kano	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	2		
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(Alsk.)	Nome (Alsk.)	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	
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. Afr.)	Niamey	241	Air France-2	2	
575		Ouagadougou	283	Air France-2	2	
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, TWA-18, SAS-1	25	1 (Nor.)
586		Shannon	[illegible]	TWA-2, Swissair-1	3	
587		Tunis	[illegible]	Swissair-1	1	
588		Zurich		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 (Windward 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(U)
606		Okinawa	1419	PAA-2	2	
607		Shanghai	1945	CNAC-2	2	5(US)
608		Wake Island	1500	PAA-12,CNAC-2	14	14(US)
609	Guatémala (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 (Contd.)	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 (U.S.)	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 4	5	6 7
639	Hamilton(Bermuda)	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/T-24, AOA-6,BEA-2,SAS-18	50	
649	Hermosillo(Mex.)	Mazatlan	497	CMA-14	14	
650	[illegible]	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	4	
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	9	
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)

(12-4-6)

1	2	3	4	5	6	7
664	Honolulu(Cont'd)	Vancouver	3000	TCA-4	4	
665	Houston(U.S.)	Mexico	746	PAA-14	14	
666	Hyderabad(India)	Madras	324	Air India-14	14	
667	Iguassu Falls (Braz.)	Posados	157	ALFA-4	4	
668	Innambane(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	SABENA-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	2	
676	Jamnagar (India)	Junagadh	68	ASI-14	14	
677	Jersey (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(contd)	Salisbury	602	BOAC-6,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.Af.)	Upington(U.of S. Af)	233 SAA-6	6		
714		Windhoek(S.W.Af.)	272 SAA-12	12		
715	Kermanshah(Iran)	Tehran	249 IRANIAN STATE-4	4		
716	Ketchikan(Alsk.)	Seattle	656 PAA-19	19		
717	Khartoum(A+E.Sud.)	Luxor	800 BOAC-1	1		
718		Malakal	415 BOAC-4	4		
719		Mombasa	1475 BOAC-2	2		
720		Nairobi	1192 BOAC-14, AIR FRANCE-2	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(U.ofS.Af.)	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 BSAA-12	12		
728		Port-au-Prince(Haiti)	295 KLM-4, PAA-2	6		
729		St. Kitts	919 BIA-2	2		
730	Kismayo (It.Somlnd.)	Mogadiscio(It.Somlnd)	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. Af.)	Luanda	685	TAP-1	1		
750		Pointe Noire	400	Air France-2	2		
751		Port Gentil	94	Air France-2	2		
752	Liége (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	2		

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	AET-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	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.)	Morotai I.	989	Cathay Pacific-2	2		
806	Shanghai	1153	Northwest-6, CNAC-2, PAA-2	10		
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		

(9-7-6)

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, LIFA-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 (US)
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	325	Colonial-67	67	

1		2	3	4	5	6	7
847	Montreal (Cont'd)	Ottawa	94	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 Ngandu	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)	Shanghai	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		

1	2		3	4	5	6	7
874	New York(Cont'd)	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		
877	Nice (Fr.)	Paris	424	Air France-4	4		
878		Rome	294	Air France-4, SAS-8	12		
879		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-I	9		
888		Perpignan	531	Air Atlas-2	2		
889		Rabat	363	Air France-14	14		
890		Tangier	295	Air Atlas-22	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		
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		
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		

1	2	3	4	5	6	7
901	Parana(Arg.)	Reconquista	186	ALFA-2	2	
902		Resistencia	308	ALFA-4	4	
903	Paris (Fr.)	Praha	547	CSA-14,Air France -6	20	
904		Rome	691	IRANAIR-2,Air France-4,Avio-linee-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	
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	Phnom-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	
921	Posados(Arg.)	Resistencia	192	ALFA-4	4	
922	Praha(Czech.)	Rome	569	CSA-6	6	

1	2	3	4	5	6	7
923	Praha (cont'd)	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-4	4	
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 *	
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	Rockhampton (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	

*Proposed

1	2	3	4	5	6	7
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	
959	Seville (Sp.)	Tangier	112	Iberia-12	12	
960	Shanghai(China)	Taipeh(Formosa)	433	CNAC-10	10	
961		Tokyo	1099	Northwest-6	6	
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	

1	2	3	4	5	6	7
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 (US)
977	Toronto (Can.)	Windsor	200	TCA-14	14	
978	Tripoli (Libya)	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	

TABLE II

MILES OPERATED PER WEEK IN DOMESTIC SERVICES
By Regions and Countries
As of June 1, 1948

DISTANCES EN MILES 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 Pais	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	470	
	French Somaliland	——	
	French Togoland	——	
	French West Africa	3.118	
	Gambia	——	
	Gold Coast	4.000	1.000
	Ifni	——	
(2-3-6)	Kenya	17.378	4.500

Region Région Región	Country Pays País	Scheduled Miles Milles services réguliers Millas Servicios régulares	Non-Scheduled Miles Milles services non réguliers Millas servicios no regulares
Africa (Cont'd)	Liberia	----	
	Libya	----	
	Madagascar	13.400	
	Mauritius	----	
	Morocco	3.132	
	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	----	

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
Asia (Cont'd)	Bahrein Island	—	
	Burma	—	
	Ceylon	—	
	China	110.849	
	Cyprus	2.500	500
	Formosa	—	
	French Indochina	—	
	Hong Kong	—	
	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	—	
	Trans-Jordan	—	

Region Région Región	Country Pays País	Scheduled Miles Miles services réguliers Millas servicios regulares	Non-Scheduled Miles Milles services non réguliers Millas servicios no regulares
Asia (Cont'd)	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	----	
	Bulgaria	4.566	1.400
	Czechoslovakia	20.916	
	Denmark	7.126	
	Finland	14.112	
	France	85,500	
	Germany	----	
	Gibraltar	----	
	Greece	11.056	
	Hungary	----	
	Iceland	6.274	
	Ireland	4.148	
	Italy	111.420	
	Luxembourg	----	
	Malta	----	
	Netherlands	16.000	

Region Région Region	Country Pays País	Scheduled Miles Milles services réguliers Millas servicios regulares	Non-scheduled Miles Milles services non réguliers Millas servicios no regulares
Europe (Cont'd)	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	
	Yugoslavia	16.994	
Middle America	Bahamas	1.400	500
	British Honduras	500	750
	British West Indies	25.000	5.000
	Canal Zone	----	
	Costa Rica	25.856	
	Cuba	46.232	
	Curacao	5.000	
	Dominican Republic	3.192	
	El Salvador	----	
	Guadeloupe	----	
	Guatemala	1.394	
	Haiti	2.346	
	Honduras	20.693	

Region Région Región	Country Pays País	Scheduled Miles Milles services réguliers Millas servicios regulares	Non-Scheduled Miles Milles services non réguliers Millas servicios regulares
Middle America (Cont'd)	Martinique	——	
	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	——	
	Okinawa	——	
	Wake Island	——	

Region Région Región	Country Pays País	Scheduled Miles Milles services réguliers Millas servicios regulares	Non-Scheduled Miles Milles services non réguliers Millas servicios regulares
South America	Argentina	131.540	
	Bolivia	13.780	
	Brazil	367.965	
	British Guiana	535	
	Chile	72.740	
	Colombia	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 et s'ajoutent à ceux du tableau I et 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 Aéreas Internacionales.

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
G E N E V E, 1948

Aér-Document No. 73 - F

3 juin, 1948

Commission 7

Rapport

de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes "OR"

(Commission 7)

10e séance
2 juin, 1948

1. Le Président, M. A. Fry(Royaume-Uni) ouvre la séance à 14 h.30.

Les délégués des pays suivants assistent à la séance :

Argentine	Honduras
Australie	Portugal
Canada	Royaume-Uni
Chili	Suède
Etats-Unis	S.S.R. d'Ukraine
France	U.R.S.S.

2. La Commission approuve à l'unanimité le Doc-Aer.n° 47 qui donne un fidèle aperçu des débats qui se sont déroulés à la 6ème séance de la Commission 7, sous réserve toutefois de remplacer dans la version française la proposition du délégué de l'Australie par le texte suivant :

" que la commission, quand elle entreprendra l'étude des méthodes susceptibles de satisfaire aux demandes mondiales de fréquences pour le service mobile aéronautique (OR) reconnaisse que les Administrations :

1. Désireront qu'une partie de leurs demandes soient prévues pour un usage continu.
2. Ne tiendront à voir protéger que pendant le jour la majeure partie de leurs demandes; mais désireront les utiliser pendant la nuit, malgré la diminution du rapport de protection qui en résultera."

3. Le point suivant à l'ordre du jour est l'examen du doc.Aér.n° 53; mais ce texte n'est pas mis en discussion, car la traduction française en est inexacte - les délégués de langue française ont dû en effet se reporter au texte anglais pour comprendre le sens du texte français : Le Président prie le rapporteur de mentionner dans le rapport la raison pour laquelle ce document n'a pu être examiné, et de demander au Secrétariat de faire faire une nouvelle traduction du doc.n° 53 en français, après quoi le document pourra être étudié par la Commission.

4. Le délégué de la République de Honduras constate avec satisfaction que les textes espagnols sont mieux traduits et publiés plus rapidement qu'au début de la Conférence.

5. La Commission reprend la discussion de la proposition de l'U.R.S.S., qui avait été amorcée à la séance précédente. En réponse à une question du délégué de l'Australie, le délégué de l'Union soviétique déclare que l'émission en télégraphie A1 simplex pourrait être

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

effectuée sur les fréquences de la sous-bande réservée aux communications entre sol et avion, mais que les aéronefs devraient avoir des émetteurs présentant une grande stabilité, si l'on veut tirer parti des avantages soulignés dans la proposition soviétique (qui distingue les émetteurs à grande puissance et à haute stabilité des émetteurs à faible puissance et à faible stabilité.

6. Le délégué du Royaume-Uni déclare que la Conférence n'a pas le droit de décider lequel de ces deux systèmes (simplex ou duplex) devra être employé, mais que le plan qu'elle dressera devra prévoir l'utilisation des deux systèmes et en même temps, permettre de passer aisément par la suite de l'un à l'autre. Il estime que le plan de l'U.R.S.S. ne permet pas de changer facilement de système, et il ajoute que les émissions duplex et simplex devraient pouvoir être effectuées toutes deux sur toutes les fréquences des bandes réservées aux services OR.

7. Le délégué du Canada déclare qu'il y a peu de liaisons "duplex" dans son pays, et que cependant, on y a surmonté toutes les difficultés de l'exploitation en simplex signalées par la délégation de l'U.R.S.S. Ce serait gaspiller l'espace du spectre des fréquences que d'attribuer des fréquences duplex au Canada qui ne demande que des fréquences simplex.

8. Le délégué des Etats-Unis d'Amérique souligne que :

a) L'on peut utiliser une voie OR pour entrer en contact avec un aéronef en émettant tout d'abord en téléphonie (A3), puis, au cours du même vol, en télégraphie (A1). Dans ces conditions, s'il suffit d'une fréquence, il est inutile d'assigner une voie pour l'émission en téléphonie (A3) simplex et une autre voie pour l'émission en télégraphie (A1) duplex.

b) Il serait très difficile de déterminer quelle est dans le monde la proportion moyenne des sous-bandes d'émissions du type A1 et du type A3 qui satisferaient aux besoins de tous les pays, puisque cette proportion n'est pas la même pour chaque pays.

c) On estime que le tableau synoptique des avantages et des inconvénients de l'émission en téléphonie (A3) fourni par la délégation de l'U.R.S.S. est juste et exact. Mais l'un des avantages signalés - un rendement relativement élevé - est très important : ce genre d'émissions permet en effet de desservir un grand nombre d'aéronefs en mettant en jeu un nombre plus réduit de fréquences.

d) Comme l'a fait remarquer le délégué du Royaume-Uni, il est exact que la Conférence n'a pas le droit d'imposer le système simplex ou duplex. Chaque pays doit pouvoir décider comme il l'entend.

e) Lorsque le trafic est très peu important, il est inutile d'assigner à un pays une voie duplex lorsqu'une voie simplex est plus que suffisante, et que ce pays ne désire pas autre chose.

f) Chacun de ces systèmes (simplex and duplex) a ses mérites propres; mais seul le pays intéressé décide lequel des deux il emploiera.

Pour toutes ces raisons, le délégué des Etats-Unis ne peut admettre le principe exposé dans la proposition figurant au parag.3 du doc.Aér.19.

9. Le délégué de la République de Honduras s'associe aux vues exprimées par les Etats-Unis.

10. Le délégué de l'U.R.S.S. propose de demander à la Commission 4 de résumer les avantages et les inconvénients des systèmes simplex et duplex, le rendement relatif des émissions du type A1 et du type A3, et les avantages et les inconvénients que présente la division des bandes OR selon la puissance et la stabilité de l'émetteur.

11. Le délégué de la France déclare que la Commission discute à la fois de problèmes techniques et de problèmes d'exploitation. Dans la mesure où il s'agit de normes techniques, il faudra attendre les résultats des délibérations de la Commission 4, puis utiliser ces conclusions pour arriver à une décision sur les questions techniques que nous avons à résoudre.

12. Le délégué de l'U.R.S.S., reprenant les déclarations des orateurs précédents, et en particulier les questions soulevées par le délégué des Etats-Unis déclare que :

a) si l'on veut donner satisfaction aux besoins futurs, il faut réserver dans chaque bande OR, certaines sous-bandes spéciales bien déterminées selon les différents types d'émission.

b) Pour passer de l'émission en téléphonie (A3) à une émission en télégraphie (A1) en cours de vol, l'opérateur à bord de l'aéronef doit effectuer certaines manipulations; ce n'est pas seulement l'emploi du système duplex qui donne un surcroît de travail à l'opérateur.

c) La délégation soviétique reconnaît que la Commission doit connaître les besoins de fréquences de chaque pays pour les émissions du type A1 et du type A3, de façon à pouvoir évaluer les limites des sous-bandes attribuées à chaque type d'émission. Les pays présentant leurs demandes de fréquences pourraient être invités à indiquer quel est le type d'émission qu'ils pensent utiliser.

d) Le plan de l'U.R.S.S. prévoit l'utilisation des deux systèmes [télégraphie (A1) duplex et simplex] par les diver pays. Il ne prévoit que le système simplex pour l'émission du type A3 car le système duplex pour ce type d'émission ne paraît point nécessaire.

13. Le Président annonce que la Commission devra poursuivre cette discussion à la prochaine séance, après avoir entendu le rapport du Groupe de travail n° 1.

14. La séance est levée à 17 h.

Le Rapporteur : B.R. Rafuse

Le Président : A. Fry.

CONFERENCE INTERNATIONALE ADMINISTRATIVE
DES RADIOCOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES
GENEVE, 1948

Document Aér-N° 74-F
3 Juin 1948
Commission 6

R A P P O R T

de la Commission d'Allocation des Fréquences dans les bandes R.

(Commission 6)

8ème Séance

2 juin 1948 à 14 h 30

Président: Monsieur E.G. Betts.

1. Présents:

Argentine	Islande
Biélorussie	Nouvelle-Zélande
Canada	Norvège
Cuba	Pays-Bas
Danemark	Pologne
Egypte	Portugal
Etats-Unis d'Amérique	Union de l'Afrique du Sud
France	I.A.T.A.
Indes Néerlandaises	O.A.C.I.

2. Le procès-verbal de la 5ème Réunion (Doc.N° 50) est adopté sous réserve de la modification suivante :

A l'alinéa 2, remplacer " Mr. de Beaufol (France d'Outremer)" par " Mr. Beaufol (France)".

3. Le Président déclare que les propositions tendant à déterminer l'organisation des zones des routes mondiales principales allaient être examinées; le Président attire l'attention des délégués sur les Annexes 1, 2 et 7 du doc PC - Aér N° 19 et sur les doc.Aér- N° 2, 18, 34 et 67.

4. Le document N° 28 fait l'objet d'une discussion, et il est fait remarquer que la modification proposée au plan du O.A.C.I. comporterait l'emploi de fréquences supplémentaires par les aéronefs, sur 2 des routes du Pacifique.

5. Le représentant du I.A.T.A. donne des explications sur le doc. N° 67. Au cours de la discussion, le délégué du Canada attire l'attention sur la nécessité de déterminer dans quelles mesures les fréquences de route (R) peuvent être utilisées dans les régions adjacentes ou dans le service intérieur. Le délégué de la France observe qu'il ne voit pas pourquoi un aéronef qui accomplit un long parcours (4.000 km environ avec escale tous les 1.500 km)

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

doit communiquer sur des fréquences de route avec des stations autres que celles des stations extrêmes. D'autre part, bien qu'il n'y ait pas d'inconvénient à ce que l'aéronef communique avec les centres de contrôle du trafic aérien en cours de route, cela ne paraît pas indispensable, car le même but peut être atteint au moyen de relais fixes des stations extrêmes de la route. Un aéronef qui se trouve dans l'obligation de communiquer avec des stations régionales pour un atterrissage, ne devrait pas être considéré comme faisant partie du système aérien mondial.

La séance est levée à 17 h 10.

Le Rapporteur:
D. Mitchell.

Le Président:
E.G. Betts

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques

GENEVE, 1948

Aér-Document No. 75-F

3 juin, 1948

Commission 4

R A P P O R T

de la Commission des principes techniques et d'exploitation

(Commission 4)
14e Séance
2 juin, 1948

Le Président, M. Selis, ouvre la séance à 10 h.

Présents :

M. O. E. Vidal	Argentine
M. E. G. Betts	Australie
M. I. Jouk	Biélorussie (R.S.S.)
M. C. J. Acton	Canada
M. A. Schwerter	Chili
M. N. N. Chen	Chine
M. E. E. Tabio	Cuba
M. J. Boctor	Egypte
M. M. Falgarone	France
M. M. Chef	Protectorat français du Maroc et de Tunisie
M. G. Briem	Islande
M. N.V.S. Iyengar	Inde
M. A. de Haas	Indes néerlandaises
M. G. Searle	Nouvelle-Zélande
M. P. Senn	Suisse
M. D. Mitchell) M. D. L. Givens) M. T. N. Gautier) M. W. E. Weaver) M. E. V. Shores) M. E. L. White)	Etats-Unis d'Amérique et Territoires
M. G. A. Harvey	Union de l'Afrique du Sud
M. W. Duncan	Royaume-Uni
M. A. Fry	" "
M. A. Jarov)	Union des Républiques Socialistes Soviétiques
M. S.Mitrovic	Yougoslavie
M. P. Greven	O. A. C. I.
M. L. Layzell	I. A. T. A.

Après une brève discussion concernant les rapports de diverses séances précédentes, le Président déclare qu'il sera peut-être nécessaire de renvoyer à plus tard l'approbation de certains de ces procès-verbaux, les délégués de langue française n'ayant pas reçu les textes dans leur langue.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Le Président passe ensuite à l'examen du document Aér-No. 58, et après la correction de quelques erreurs secondaires, il est décidé que ce document sera examiné entre temps par les délégués afin d'en préparer l'étude lors de la prochaine séance.

La Commission passe ensuite à l'étude des paragraphes du document Aér-No. 5, "Séparation de fréquences" restant à examiner, en commençant par le paragraphe 22. M. White (Etats-Unis d'Amérique) fait alors savoir que M. Gautier, membre de sa délégation, est disposé à commencer la révision de certains plans de propagation de fréquence, annexés au document No. 5. Il demande aux délégations d'apporter leur collaboration à M. Gautier, de manière à accomplir cette tâche rapidement. Les délégués de l'Union de l'Afrique du Sud, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande offrent aimablement leur collaboration. La discussion qui prend ensuite place traite du paragraphe 22 du document No. 5. M. Gautier expose au tableau noir la façon de se servir du plan annexé à ce document. De nombreuses questions sont posées par les divers délégués à ce sujet.

Au cours de cette discussion, le Président attire l'attention de la commission sur les paragraphes 45, 46 et 47 du document CP-Aér-No. 25, afin qu'ils soient examinés en connection avec l'étude de cette partie du document No. 5.

A la suite des explications fournies par M. Gautier, la commission étudie le problème des "Rapports de protection" appliqués au choix des fréquences. M. White (Etats-Unis d'Amérique) donne au tableau noir des explications concernant les "Rapports de puissance" en connection avec l'étude par la commission des "Rapports de protection". Durant cette discussion plusieurs questions sont posées à M. White par divers délégués.

Le Président lève la séance à 12 h 30, en déclarant que l'examen du document No. 5 sera poursuivi au cours de la prochaine séance de la commission.

Le Rapporteur : Le Président :

D. L. Givens O. Selis

CONFERENCE INTERNATIONALE ADMINISTRATIVE
DES RADIOCOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES
GENEVE, 1948

Aér. Document n° 76-F
1er juin 1948
Commission 4

RAPPORT DE LA COMMISSION DES PRINCIPES TECHNIQUES ET D'EXPLOITATION

13e séance
1er juin 1948 à 10 h du matin

Président : M. Selis (Pays-Bas)

Sont représentés les pays et organisations suivants :

Argentine
Australie
Biélorussie (S.S.R. de)
Canada - Canada -
Chili
Danemark
Egypte
Etats-Unis et Territoires
France
France d'Outremer
Islande
Inde
Indes néerlandaises
Nouvelle-Zélande
Norvège
Pays-Bas
Pologne
Royaume-Uni
Suède
Suisse
Tchécoslovaquie
Union de l'Afrique du Sud
Yougoslavie
I.F.R.B.
O.A.C.I.
I.A.T.A.

1. La séance est ouverte par le Président à 10 h.

2. Le Président remercie M. Petit (I.F.R.B.) d'avoir remis le texte français du Document Aér.N° 5.

3. Le Président propose d'adopter le Document Aér. N° 32 formant le compte rendu de la 4e séance de la Commission 4.

Le rapport est adopté à l'unanimité.

Une correction à apporter au texte français est proposée par la délégation française et remise au Secrétariat.

L'examen du rapport de la 5e séance (Aér.Document N° 35) est différé jusqu'à la parution du texte français.

4. Un nouveau paragraphe sera ajouté au compte-rendu de la 6e séance (Aér-Document N° 38) et distribué sous forme d'amendement.

Les amendements ci-dessous sont apportés au rapport de la 8e séance(Aér.Document 48):

" Ajouter le nom de M. Weaver à la délégation des Etats-Unis.

" A la page 2, alinéa 7 (2) lire : "conditions de jour" au lieu de "conditions de parcours éclairé".

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

" A l'alinéa 13(1) Ie ligne, remplacer " pourrait adopter" par "pourrait difficilement adopter".

" Alinéa 13.(3).(3) lire:" le bruit à bord de l'aéronef".

5. Paragraphe 20, deuxième phrase, lire:

"Il recommande d'adopter un niveau de bruit local de 10 microvolts par mètre. On pourrait alors adopter pour l'intensité du champ A3 un rapport de 15 db au-dessus de ce niveau et admettre pour A-1un rapport signal/bruit de 1."

6. (Doc.Aér N° 45) Le paragraphe 9, page 2 est à libeller comme suit :

" Au cours du débat ci-dessus, le délégué de l'URSS a déclaré que sa délégation exprimerait son opinion sur l'acceptation des chiffres représentant l'intensité de champ minima, soumis dans le document 5, après avoir reçu les réponses aux questions soumises par cette délégation. Ces questions figurent au compte rendu de la séance précédente de la Commission 4".

7. Le paragraphe 6, p.2 est à libeller comme suit :

" Le délégué du Royaume-Uni, appuyé par la délégation de l'I.A.T.A.,estime que l'intensité de champ de 2 micro-volts par mètre est préférable à celle de 1.4 micro-volts par mètre pour les émissions du type A-1 et qu'il faut obtenir un supplément d'information sur le niveau effectif de bruits existant à bord d'aéronefs modernes. A ce propos, la délégation du Royaume-Uni consent à se mettre en rapport avec le Laboratoire Royal d'Aéronautique pour solliciter des informations supplémentaires sur le niveau effectif de bruits d'aéronefs."

Le document Aér.N° 45 ainsi amendé est adopté.

8. Le Président indique que vingt exemplaires des Recommandations du Royaume-Uni relatives au Document PC-Aér.N° 5, paragraphe 1-21, ont été distribués.

Le délégué du Royaume-Uni demande l'adoption de sa proposition.

La demande est appuyée par le Canada.

9. Il s'ensuit un débat prolongé. Le Délégué de la Yougoslavie estime qu'il y a lieu de consacrer plus de temps à ce problème avant de passer à l'examen de la proposition du Royaume-Uni. Il doute que les Commissions 6 et 7 puissent travailler utilement tant que la Commission 4 n'aura pas étudié la question du Rapport de Protection.

Cette opinion est appuyée par les délégués de la France et de l'U.R.S.S.

10. Le délégué de l'U.R.S.S. suggère de retirer de l'ordre du jour la proposition du Royaume-Uni jusqu'à la terminaison des débats au sujet du Document Aér.N° 5.

11. Le Président déclare que si le délégué de l'U.R.S.S. ne désire pas présenter une motion à cet effet, la proposition du Royaume-Uni sera examinée.

Le délégué de la Pologne, appuyé par le délégué de l'U.R.S.S. soumet alors une motion à l'effet de différer l'examen de la proposition du Royaume-Uni.

La motion polonaise est repoussée par 13 voix contre 6 et 4 abstentions.

La discussion de la proposition du Royaume-Uni est reprise.

12. Le chiffre de 4 microvolts par mètre pour le bruit d'aéronef étant considéré comme préférable à 5 microvolts par mètre, la troisième ligne du paragraphe 1 est rectifiée dans ce sens.

La documentation sur les valeurs du niveau effectif de bruits et des intensités de champ, applicables au matériel de communications à grand rendement étant manifestement insuffisante, il est décidé d'ajouter au paragraphe 1 l'alinéa suivant :

" e. les courbes existantes pour 10 microvolts par mètre sont à conserver. "

13. La proposition du Royaume-Uni ainsi amendée est adoptée par 14 voix contre 5 et 4 abstentions (voir Annexe)

Les délégués de l'U.R.S.S., de la Yougoslavie, de la Biélorussie et de la Pologne, réservent leur attitude tant que le Document PC-Aér.5. n'aura pas été complètement étudié.

La séance est levée à 13 h 20.

Le Rapporteur :
A. de Haas

Le Président:
O.J. Sélis

A N N E X E

PROPOSITION DU ROYAUME-UNI

Etant donné le besoin d'une méthode pour choisir l'ordre de fréquences destinées à satisfaire les besoins d'exploitation des routes aériennes, il est recommandé ce qui suit :

1) De modifier les graphiques des portées maxima annexés au document PC-Aér N° 3, de façon à indiquer les portées prévues de bruits d'origine physique, en fonction d'un niveau de bruits d'aéronefs égal à 4 Mv/m, avec une intensité de champ au voisinage de l'aéronef égale à :

a) 5 Mv/m pour les émissions A-1 avec manipulation à main,

b) 20 Mv/m pour les moyens de liaison à haute capacité, y compris les émissions A-3,

c) Les courbes de 10 Mv/m, déjà tracées, sont à maintenir.

2) De modifier les graphiques de portées maxima de façon à indiquer les portées prévues de bruits d'origine physique en fonction d'une puissance de 10 kw émise au sol.

3) De redessiner les courbes en fonction d'une mesure commune, à savoir : les kw. et sur une échelle plus commode, et de les faire figurer avec les déclarations préliminaires mentionnées dans l'alinéa 4 ci-dessous, dans les documents définitifs de la Conférence.

4) Que la Conférence utilise comme directives pour l'allocation des fréquences, les paragraphes 1 à 21 de la déclaration préliminaire du document Aér.N° 5, amendé conformément aux décisions de la Commission 4, avec les graphiques modifiés joints.

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

Aér-Document n° 77 - F

3 juin, 1948
Commission 4

Rapport
de
la Commission des principes techniques et d'exploitation

(Commission 4)
15e séance
3 juin, 1948

Président : M. O. J. Selis (Pays-Bas)

1. Sont représentées les délégations et organisations suivantes :

Argentine	M. O. E. Vidal
Australie	M. E. G. Betts
Biélorussie(S.S.R.de)	M. I. Jouk
Canada	M. C. J. Campbell
Chili	M. A. Schwerter
Chine	M. N. N. Chen
Danemark	M. K. Svenningsen
Etats-Unis d'Amérique	M. E. L. White
et Territoires	M. E. V. Shores
	M. T. N. Gautier
	M. D. L. Givens
France	M. M. Falgarone
Indes néerlandaises	M. A. de Haas
Islande	M. G. Briem
Nouvelle-Zélande	M. G. Searle
Norvège	M. N. Soeberg
Pays-Bas	M. L.C.H.M. Bergman
Pologne	M. A. Arciuch
Royaume-Uni	M. H. A. Rowland
	M. A. Fry
	M. W. A. Duncan
Suisse	M. P. Senn
Union de l'Afrique du Sud	M. G. A. Harvey
U. R. S. S.	M. A. Jarov
Yougoslavie	M. S. Mitrovic
O.A.C.I.	M. P. J. Greven
I.A.T.A.	M. L. M. Layzell
Observateur	M. T. L. Bartlett

2. Le Président ouvre la séance à 10 h.00. Il indique que le doc.No 35, daté du 24 mai, n'est pas encore paru en traduction française, mais que le Secrétariat a renouvelé l'assurance que celle-ci serait activée.

3. Le Président déclare que plusieurs délégations ont exprimé le désir de formuler des suggestions relatives au rapport du Groupe de travail 4B

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

(document n° 58). Ce document est donc renvoyé au Groupe de travail pour permettre à celui-ci de recevoir les suggestions. Il est décidé de laisser aux délégations un délai expirant le vendredi 4 juin au matin pour faire parvenir leurs suggestions au Groupe de travail. Il est également décidé que le Président invitera les Commissions 6 et 7 à désigner des représentants pour participer aux travaux du Groupe de travail 4 B.

4. Le représentant de l'I.A.T.A. donne lecture d'un télégramme annonçant que les usines d'aviation Douglas, Lockheed et Consolidated ont atteint pour leurs nouveaux aéronefs, un niveau de bruit égal ou inférieur à 2,5 µv/m. La Commission est d'accord pour reconnaître que cette information vient à l'appui des conclusions précédentes tendant à fixer le coefficient à 5 µv/m.

5. La Commission reprend l'étude du document n° 5 consacré aux rapports de protection.

Le délégué des Etats-Unis continue son analyse du problème. Il recommande le chiffre de 30 db. comme rapport de protection souhaité, en admettant toutefois de le descendre à 25 db. si la possibilité de faire des répétitions de fréquences en dépendait.

L'exemple illustrant cette thèse porte sur les brouillages entre stations appartenant à deux zones de routes différentes. Le délégué de la France s'oppose à cette méthode d'évaluation, les stations situées dans la même zone étant, d'après l'expérience française, la source principale du brouillage.

Le délégué de Cuba indique que dans les Caraïbes douze stations travaillent en simplex sur la même fréquence avec des résultats satisfaisants, bien cela, malgré l'extrême densité du trafic dans cette région.

Le délégué de la Biélorussie estime qu'on obtiendrait des possibilités plus nombreuses de répétition en envisageant l'exploitation sur "crossband" avec un taux de protection de 15 db.

Il déclare que l'exploitation en simplex, à laquelle on doit recourir dans nombre de cas, ne représente pas une utilisation économique de l'éther. Le rapport de protection de 30 db. est trop élevé pour ces cas, si l'on veut satisfaire tous les besoins. Il propose 20 db. pour les émissions A3 et 10 db, pour les émissions A1, en admettant que les émissions en télégraphie se feront en majeure partie sur "crossband".

Le délégué des Etats-Unis, soutenu par celui du Canada, déclare que l'O.A.C.I. a choisi le simplex comme méthode d'exploitation, en partant des besoins de l'exploitation. Comme tous les pays participant actuellement au trafic aérien international sont signataires de cet accord, la Commission doit prévoir les allocations de fréquences de manière à satisfaire aux besoins requis par la méthode de l'exploitation prescrite par l'O.A.C.I.

Le délégué du Canada ajoute que de toute façon la méthode des "crossband exige un plus grand nombre de fréquences, un équipement plus important à bord des aéronefs et au sol et des opérateurs au sol plus nombreux.

Le représentant de l'I.A.T.A. appuyé par les délégués de l'Australie du Royaume-Uni et du Canada exprime l'opinion que le plan à établir devra permettre d'employer indifféremment le système simplex ou le système "crossband", et qu'il devra par conséquent partir de la méthode simplex.

Le délégué de la Yougoslavie estime que si l'O.A.C.I. a adopté un système n'assurant pas une utilisation économique des fréquences, l'U.I.T. devrait passer outre à sa décision et établir un plan qui prévoie une distribution des fréquences couvrant les besoins de toutes les routes aériennes mondiales. Le délégué de la Pologne est également d'avis que la Commission doit tenir compte du degré d'économie offert respectivement par les deux systèmes.

Le représentant de la France conseille d'opter soit pour le simplex, soit pour le système "crossband", étant donné qu'un plan basé sur simplex ne laisserait pas assez de bandes disponibles pour le système "crossband".

Le Président propose, sans soulever d'objections, de procéder à un vote à deux degrés :
1. Décider du taux de protection basé sur les opérations simplex et
2. Décider s'il y a lieu d'établir un taux pour le système "crossband".

Le délégué de l'U.R.S.S. demande quel sera le degré d'intelligibilité dont on partira pour fixer le taux de protection. Le délégué de l'Afrique du Sud propose 90 %. La délégation des Etats-Unis fournit des précisions indiquant qu'un taux de 13 db suffit pour assurer l'intelligibilité dans 90 % des cas, lorsqu'il y a égalité d'intensités de change et pour les émissions A1; pour les émissions A3, il faudra dans certains cas monter jusqu'à 17 db.

Après un nouveau débat, auquel participent les délégués des Etats-Unis et de l'U.R.S.S. il est décidé d'adopter 90 % comme facteur d'intelligibilité.

Le délégué de l'U.R.S.S. déclare ensuite qu'avant de fixer un chiffre pour le taux de protection il faut prendre en considération les questions pratiques conformément aux décisions prises à Atlantic City. Il indique que si on opte pour un taux de 20 à 25 db, le pourcentage de rupture ne dépassera pas les 10%, compte tenu des probabilités de coïncidence.

L'heure fixée pour la fin de séance est atteinte. Le Président annonce que les autres délégations auront l'occasion d'indiquer les chiffres proposés par elles lors de la prochaine séance.

6. La séance est levée à 12 h. 40

Le Rapporteur :
T.L.Bartlett

Le Président :
O.J.Selis

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No.78-F
4 juin 1948

Commission 6

R A P P O R T

de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes R

(Commission 6)

7ème séance
31 mai 1948, à 14 h. 30

1. Président - M. E. G. Betts (Australie)

Les délégations et organisations suivantes sont représentées :

Albanie
Argentine
Australie
Biélorussie (R.S.S.de)
Canada
Chine
Colombie (République de)
Cuba
Danemark
Etats-Unis d'Amérique et Territoires
France
Norvège
Nouvelle-Zélande
Pakistan
Pays-Bas
Pologne
Protectorats français du Maroc et de Tunisie
Roumanie
Royaume-Uni
Suisse
Union de l'Afrique du Sud
Union des Républiques Socialistes Soviétiques
Yougoslavie
I.A.T.A.
O.A.C.I.

2. Le procès-verbal de la 4ème séance (document Aér-No.40) est adopté, sous réserve d'une rédaction nouvelle du paragraphe 3, libellée comme suit :

"Le délégué de l'Union de l'Afrique du Sud estime, qu'à son avis, les régions déterminées par l'O.A.C.I. devraient être maintenues. Ceci simplifiera leur administration et permettra de se conformer plus facilement aux stipulations édictées par l'O.A.C.I.

Il y aura lieu de passer ensuite à l'examen des besoins en fréquences des routes aériennes mondiales principales, en leur réservant la priorité dans ces régions.

Il n'est pas nécessaire d'envisager des dispositions spéciales pour la zone tropicale, étant donné que les données ionosphériques entraîneront automatiquement des corrections en ce qui concerne les demandes en fréquences dans cette zone."

(21-8-48)

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Les textes français et espagnol du document Aér-No.50 n'étant pas encore soumis, l'adoption de ce procès-verbal est reportée à une date ultérieure.

3. Le document Aér-No.30, qui est une proposition présentée par la délégation française, est ensuite examiné.

Selon les termes mêmes de ce document, le délégué de la France fait observer qu'un certain nombre de fréquences serait alloué à chaque pays et les administrations intéressées les assigneraient elles-mêmes aux différentes compagnies. Il sera nécessaire de travailler sur des fréquences connues tant qu'il ne sera pas possible d'allouer des fréquences particulières à chaque compagnie.

Lorsqu'une compagnie se verra attribuer une certaine fréquence, elle l'utilisera dans chaque partie du monde où elle opère. Une répétition de fréquences dans différentes parties du monde ne peut être évitée pour autant qu'il s'agit d'émetteurs d'aéronef.

Toutefois, cette proposition prévoit une séparation géographique absolue des fréquences utilisées par des stations terrestres. Le délégué de la France estime qu'une réunion spéciale ayant pour objet le contrôle du trafic aérien, devrait se tenir afin de déterminer la meilleure méthode d'utilisation des fréquences disponibles. Seule une conférence de ce genre est qualifiée pour déterminer si les fréquences allouées conviennent ou non.

4. Document Aér-No.38 - Le Président fait ressortir que ce document exprime l'opinion du délégué de la Chine. Il sera discuté ultérieurement au cours de l'étude détaillée du problème posé.

5. Document Aér-No.33 - Ce document soumis par le délégué de la Chine concorde avec les vues exprimées par les délégations de l'Union de l'Afrique du Sud et de l'U.R.S.S. au sujet de la question de la zone équatoriale.

Les mêmes méthodes de détermination des besoins devraient être employées en ce qui concerne les zones régionales et les zones de passage des routes aériennes mondiales principales. Un coefficient de charge différent pourrait être appliqué dans divers pays. Le paragraphe 2 de ce document doit être rectifié ainsi :

"....un certain nombre de délégations, y compris la délégation de la Chine ont élevé des objections..."

6. On peut se procurer maintenant le document Aér-No.34, mentionné à l'alinéa (c) du para.3 du document Aér-No.17.

Le dit document fera l'objet d'une étude avant que la Commission ne prenne des décisions quant à la suite à lui donner.

7. Discussion relative aux travaux ultérieurs qui incomberont à la Commission 6.

Le Président fait observer qu'avant de se diviser en groupes de travail, il convient à la Commission 6 de prendre une décision relativement à un plan d'ensemble.

Les problèmes régionaux et celui des zones de passage des routes aériennes mondiales principales doivent être examinés simultanément, étant donné qu'ils sont connexes.

Le délégué des Etats-Unis d'Amérique déclare que la détermination des limites régionales d'après les lignes préconisées par l'O.A.C.I. et l'I.A.T.A. peut aboutir à diminuer les possibilités maximum de répétition de fréquence.

Pour cela, il est nécessaire que cette question fasse l'objet d'un examen attentif avant de procéder à la délimitation des zones.

Le délégué de la Colombie estime que des expressions telles que "intérieur", "régional", "international" et "intercontinental", étant d'un usage constant, devraient être définies de manière à éviter toute équivoque possible dans leur emploi. En conséquence, il est décidé de constituer une Commission des définitions qui comprendra, pendant les travaux de la Commission 6, des représentants à titre permanent des trois langues officielles de l'Union. A cet effet, M. TABIO (Cuba) est désigné comme Président de cette "Commission des définitions" (sous-commission 6 A), membres permanents : MM. FALGARONE (France), DUNCAN (Royaume-Uni) et GREVEN (O.A.C.I.).

Cette Commission se réunira sur demande de la Commission 6 pour déterminer les mots dont une définition peut être demandée, ou pour procéder à la révision des termes ayant déjà fait l'objet d'une définition, ceci toutes les fois que cela s'avérera nécessaire durant le cours des travaux de la Commission 6.

8. Le document Aér-No.34, relatif à la façon d'envisager l'étude du problème de la division des régions telle que conçue par l'I.A.T.A., fait l'objet d'une explication lors de sa présentation par le représentant de cette organisation.

La séance est levée à 17 heures 30.

Le Rapporteur : Le Président :

Peter Senn E.G. Betts

(21-8-6)

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aer-Document No. 79-F
4 juin, 1948

Commission 6

RAPPORT

DE LA COMMISSION D'ALLOCATION DES FREQUENCES DANS LES BANDES R

(Commission 6)

9ème séance
3 juin, 1948

Président: M. E.G. BETTS (Australie)

1. La séance est ouverte à 14h 30. Les délégations des pays et organisations suivantes sont représentées:

Argentine	Maroc et Tunisie
Australie	Norvège
Biélorussie (R.S.S. de)	Nouvelle-Zélande
Canada	Pakistan
Colombie	Pays-Bas
Cuba	Pologne
Danemark	Portugal
Egypte	Royaume-Uni
Etats-Unis d'Amérique et territoires	Suisse
France	Union de l'Afrique du Sud
Inde	I.A.T.A.
Indes Néerlandaises	O.A.C.I.

2. Le rapport de la sixième réunion, document Aer-No.59, est approuvé, sous réserve de l'amendement ci-après:

(i) Paragraphe 2, alinéa 4, ligne 3. Remplacer "Doc. Aér-40" par "Doc. Aér-17".

3. M. Betts (Australie) est habilité pour représenter les intérêts de la Commission 6 auprès du Groupe de travail 4B.

4. La Commission reprend la discussion concernant la proposition de l'I.A.T.A. au sujet des régions de Routes aériennes mondiales principales.

5. M. Campbell (Canada) passe en revue les difficultés rencontrées par les organisations internationales dans leur désir de déterminer les besoins de l'exploitation, à l'exception de ceux purement régionaux. Il souligne que la Conférence internationale administrative des Radiocommunications aéronautiques devrait se garder de prendre aucune mesure susceptible de provoquer une organisation des communications incompatible avec les modes d'exploitation en vigueur. Il recommande que le travail de la Commission se fasse dans l'ordre suivant:

(8-19-6)

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

(i) Déterminer les besoins régionaux pour assurer un fonctionnement convenable avec un équipement d'aéronef minimum pour le survol des zones de passage de Routes aériennes mondiales principales.

(ii) Déterminer les besoins supplémentaires régionaux pour assurer un service convenable pour les vols intérieurs ou transrégionaux.

6. Comme suite à la discussion générale, et à la demande du Président, M. Greven (O.A.C.I.) trace les grandes lignes de l'organisation actuelle des communications du Moyen-Orient, ainsi que les attributions de fréquences aux services de Contrôle du Trafic Aérien dans cette région, et donne le sens du projet conçu à la Réunion des Communications du Moyen-Orient (O.A.C.I.) en 1946.

7. M. Greven (O.A.C.I.) et M. Sather (Pakistan), répondant aux questions posées, conviennent tous deux que:(a) le projet a été examiné par le Contrôle du Trafic Aérien et par les experts en communications et, (b), que ce projet s'est révélé satisfaisant lors de son application, sous réserve d'une allocation de fréquences supplémentaires pour parer aux demandes supplémentaires éventuelles.

8. Après discussion, M. Harvey (Union de l'Afrique du Sud) propose la création d'un Groupe de travail chargé:

> d'étudier l'activité des centres principaux de l'aviation de par le monde et d'examiner toutes les données dont on dispose au sujet des réseaux régionaux de communications et de ceux des routes actuelles, pour permettre de rechercher la possibilité de satisfaire les besoins actuels du Contrôle du Trafic Aérien.

Ces données pourraient être condensées en une formule conforme aux règlements du Contrôle du Trafic Aérien et applicable lors de la répartition des fréquences.

9. M. Harvey estime qu'il serait plus facile de définir les besoins des services intérieurs, inter-régionaux ou trans-régionaux, ainsi que ceux des routes aériennes internationales principales lorsque ces travaux auront été effectués.

10. M. Campbell appuie cette proposition.

11. M. Falgarone (France) déclare qu'il ne partage pas l'opinion selon laquelle le groupe de travail devrait nécessairement baser son travail sur les renseignements provenant des régions de Contrôle du Trafic Aérien. Il a l'impression que les organisations de contrôle actuelles se servent des moyens régionaux et qu'aucune méthode précise de contrôle n'a été formulée jusqu'à ce jour pour être appliquée au concept "route".

12. La proposition concernant la formation d'un groupe de travail (Groupe de travail 6B) ayant été adoptée, et M. Harvey ayant été élu à la présidence, les délégations et organisations suivantes expriment le désir d'être représentées:

Canada	Maroc
Cuba	Pays-Bas
Egypte	Suisse
Etats-Unis d'Amérique et territoires	Union de l'Afrique du Sud
France	Yougoslavie
Inde	I.A.T.A.
Indes Néerlandaises	O.A.C.I.

13. En conclusion, le Président déclare que le Groupe de travail 6B tiendra sa première réunion à 10:00 vendredi, 4 juin, et que la Commission 6 suspendra ses séances jusqu'à nouvel ordre.

14. La séance est levée à 17:30.

Le Rapporteur :

H.A. Rowland

Le Président :

E.G. Betts

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

Aér. Document No. 80-F

AMENDEMENT

AMENDEMENT AU DOC. AER NO. 80-F

Remplacer, à la page 4, le paragraphe 12, par:

12. M. PETIT (I.F.R.B.) indique que la question faisant l'objet du paragraphe 1 du document Aér. No. 49 a déjà été étudiée par l'I.F.R.B., qui a adressé au Secrétaire-général la communication suivante:

"En ce qui concerne la liste des stations d'aéronefs contenue dans la 18e édition, actuellement en cours de publication, de la nomenclature des stations aéronautiques et d'aéronefs, l'I.F.R.B. est d'accord avec le Secrétaire-général pour estimer que cette liste est d'une utilité douteuse. Il émet le voeu que la 19e édition de cette nomenclature, conçue conformément aux directives du Règlement des Radiocommunications d'Atlantic City, soit publiée le plus tôt possible après le début de l'année 1949 et tenue soigneusement à jour grâce aux renseignements que les Administrations ne manqueront pas de fournir à cet effet."

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Conférence Internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948.

Aér - Document N° 80-F
2 Juin, 1948.

PROCES-VERBAL DE LA TROISIEME SEANCE PLENIERE,
tenue à la Maison des Congrès, Genève,
Mardi, le Ier Juin, 1948, à 15 h.

PRESIDENT : M. A.LEBEL (Etats-Unis d'Amérique)

APPROBATION DU PROCES VERBAL DE LA PREMIERE ET DE LA DEUXIEME SEANCES PLENIERES (DOCUMENT - Aer N° 4 et 21).

1. Le PRESIDENT déclare que le paragraphe à lui attribué et figurant à la page 2 du document Aér N° 4 est à libeller comme suit:

" Le PRESIDENT, en remerciant la Conférence de la confiance dont elle l'honore, et de l'hommage rendu à son pays et à sa délégation, espère que....."

La première phrase du dernier paragraphe du document Aér N° 4 est à libeller comme suit:

" Le PRESIDENT déclare que toute délégation peut se faire représenter quand elle le voudra au sein des Commissions 2 à 7".

La délégation soviétique soumet un amendement par écrit au document Aér N° 21, tendant à remplacer les mots "assigner" et "assignation" par "attribuer" et "attribution".

La délégation soviétique désire soumettre un nouveau texte comme amendement à la déclaration attribuée à M. Jarov, page 3 du doc. Aér. N° 21. Une partie de cet amendement est un amendement à la résolution dont la discussion est prévue à l'ordre du jour. Les amendements de l'U.R.S.S. devraient être considérés tout d'abord comme amendement au texte présenté précédemment.

Cet amendement a la teneur suivante:

"M. JAROV rappelle qu'au sein de la Commission de direction il a été clairement entendu que l'Assemblée examinerait le rapport de la Commission préparatoire avant que les Commissions 4, 5, 6 et 7 commencent leurs travaux.

"Pourtant, on a discuté ici de la répartition des paragraphes du rapport aux différentes commissions, questions qui auraient pu être facilement résolues soit par la Commission de direction, soit par une discussion entre les présidents des Commissions.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

"La délégation soviétique estime qu'il est nécessaire d'insister sur une des questions principales relevant de la Conférence et à laquelle fait allusion le document CP-Aér.n° 25, mais d'une façon insuffisamment précise - à savoir la question des tâches imparties à la présente conférence.

"Au commencement de nos travaux, nous devons entrevoir clairement l'objectif final. Il est des plus vraisembaables que de ceux-là, on pourra tirer l'établissement d'un plan d'assignation de fréquences; ce plan pouvant toutefois comporter un certain nombre de détails.

"La première phase dans l'établissement dudit plan d'attribution des fréquences, soit l'attribution des bandes de fréquences au service mobile aéronautique, a été la Conférence d'Atlantic City.

"Les recommandations de la Commission préparatoire prévoient l'attribution de fréquences pour un emploi simultané dans le plus grand nombre possible de parties du monde en laissant le soin aux administrations intéressées de répartir ces fréquences dans leur zone.

"De manière à rendre cela tout à fait clair, la délégation soviétique propose en ce qui concerne les tâches imparties à la Conférence aéronautique de Genève de 1948, l'adoption de la résolution suivante :

"Considérant :

"1) que les besoins des services mobiles aéronautiques ne peuvent être satisfaits dans les limites des bandes décamétriques prévues par la Conférence d'Atlantic City qu'à la seule condition que l'utilisation maximum des possibilités de partage de ces bandes entre les différentes régions du monde soit entièrement exploitée." Le reste sans changement.

L'amendement soviétique au document Aér.N° 21, présenté par le Président, est adopté.

M. PETIT (I.F.R.B.) propose de faire reviser par le Secrétariat le paragraphe 2e, page 3 du texte français, de façon à le faire concorder avec le texte anglais.

Il est décidé que le texte français sera revisé par le Secrétariat, conformément à la suggestion faite par M. Petit.

Le document N° 21, sous sa forme rectifiée est adopté à l'unanimité.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE VERIFICATION DES POUVOIRS.
(Aer-document N° 41)

5. M. SOUTO CRUZ (Portugal) déclare qu'un échange de vues a eu lieu au sein de la Commission de direction pour décider si le Rapport définitif de la Conférence devait porter la signature de toutes les délégations. La Commission de Vérification des Pouvoirs estimant que la plupart des délégations ne sont pas habilitées à signer, propose donc que le Rapport soit signé seulement par le Président de la Conférence en sa qualité de Président; d'autant plus que la Conférence ne représente qu'une des étapes vers le but final: la liste de fréquences qui, elle, sera soumise à une Conférence spéciale à laquelle tous les membres de l'Union seront représentés.

INTERVENTION DE M. PETIT, MEMBRE DE L'I.F.R.B.

6. M. PETIT, examinant l'aspect juridique de la question, constate que la Conférence, au cours de sa première séance plénière, a adopté comme règlement intérieur le Règlement général annexé à la Convention. L'Article 25 de ce Règlement stipule que les actes définitifs sont signés par les délégués. Seuls les délégués aux Conférences de Plénipotentiaires doivent, aux termes du chapitre 3 du Règlement Général, être munis de pouvoirs diplomatiques spéciaux. M. PETIT croit se souvenir que la Conférence des Radiocommunications d'Atlantic City, Conférence administrative au même titre que la présente Conférence aéronautique, avait considéré comme pouvoir suffisant, pour signer les actes définitifs, la lettre ou le télégramme accréditant le délégué.

7. Se plaçant au point de vue des faits, M. PETIT considère que, si les délégués ne signent pas les actes définitifs de la Conférence aéronautique, certaines difficultés sont à redouter lors de la Conférence administrative spéciale qui approuvera la nouvelle liste internationale des fréquences. Ces difficultés auront bien entendu pour effet de retarder la mise à la disposition du service mobile aéronautique. En conséquence, il propose que, conformément au règlement intérieur, les délégués signent les actes définitifs de la Conférence aéronautique. Le Président transmettra ces actes définitifs au Président du C.P.F., accompagnés d'une lettre qu'il signera en sa qualité de Président de la Conférence.

8. M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) estime que la Conférence devra soit reviser son règlement intérieur soit pourvoir à la signature des documents définitifs. Ces documents garderont néanmoins un caractère de recommandations. Il faut par conséquent qu'ils portent les signatures de tous les délégués mais ceux-ci devront préciser à leurs gouvernements respectifs que ces signatures ne signifient que leur présence à la Conférence.

M. SOUTO CRUZ (Portugal) déclare qu'à l'avis de la Commission 2, les mandats de la plupart des délégations sont insuffisants pour leur permettre d'apposer leur signature et que ce point de vue semble être partagé par le gouvernement polonais.

9. M. FALGARONE (France) fait ressortir que l'article 25 du Règlement général prévoit la signature des Actes définitifs par tous les membres; on peut donc admettre que les gouvernements en sont informés et que les pouvoirs nécessaires sont donnés par définition. Il appuie la déclaration de M. Petit (I.F.R.B.) et propose que les Actes définitifs soient signés par toutes les délégations.

La proposition française, tendant à ce que les Actes définitifs reçoivent la signature de toutes les délégations, est adoptée.

Il est décidé que la Commission 2 devra étudier la question du type de pouvoirs nécessaire pour la signature des Actes définitifs.

10. Les corrections suivantes sont à apporter au texte du document Aér N° 41 :

Le nom du délégué du Pakistan s'écrit: F.A. SATHAR et celui du délégué de la Chine: N.N. CHEN. Le nom exact des territoires représentés par M. LALUNG-BONNAIRE est la "France d'Outre-Mer" et le nom du délégué de la Norvège est N. SOEBERG;

Le document Aér N° 41, ainsi amendé, est adopté.

COMMUNICATION DU SECRETAIRE GENERAL
(Documents Aér N° 9 et N° 49)

11. M. ACTON (Canada) déclare que le Règlement d'Atlantic City auquel on fait allusion à la page 1 du document ci-dessus est le Chapitre VIII. Le Règlement d'Atlantic City ne spécifie pas sous quelle forme les cartes doivent être publiées. Il propose la création d'un groupe réduit ad hoc chargé de préparer un rapport sur cette question pour la prochaine séance plénière.

M. PETIT (I.F.R.B.), M. VOUTAZ (Secrétariat Général) et M. GREVEN (O.A.C.I.) sont proposés pour en faire partie, avec un représentant de l'I.A.T.A.

M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) appuie cette proposition.

La proposition canadienne tendant à la création d'un groupe ad hoc chargé d'étudier le document Aér N° 49 est adoptée.

12. M. PETIT (I.F.R.B.) indique que la question faisant l'objet du paragraphe 1 du document Aér N° 49 a déjà été étudiée par l'I.F.R.B., qui a adressé au Secrétaire Général la communication suivante:

> "En ce qui concerne les états signalétiques des stations d'aéronefs "figurant dans la 18ème édition de la nomenclature des stations "aéronautiques et d'aéronef, l'I.F.R.B. partage l'avis du Secrétaire "Général sur la valeur douteuse de ces indications. Il recommande "la publication, le plus tôt possible, de la 19ème édition, en 1949, "conformément aux directives de la Conférence d'Atlantic City, et sa "mise à jour, aussi complète que le permettront les renseignements "qui seront fournis par les administrations."

PROCEDURE A ADOPTER AU SUJET DES CONFERENCES REGIONALES
(Aér-Document N° 63)

13. M. PETIT (I.F.R.B.) commente le document N° 63. Aucune Conférence n'est prévue dans la Région I pour l'assignation des fréquences des bandes 325-405 et 315-325 kc/s. Des experts des radiocommunications seront présents à Copenhague, où se tiendra à partir du 25 juin la Conférence de Radiodiffusion de la zone européenne, pour formuler leur avis sur les stations de radiodiffusion en dérogation dans les bandes 325-405 kc/s. Ils seront, par là même, amenés à étudier les assignations dans cette bande. Reste la bande 315-325 kc/s, large de 10 kc/s, pour laquelle M.PETIT estime qu'il serait dispendieux et long de réunir une Conférence spéciale.

14. Ce sont là les raisons principales qui ont motivé la proposition que M. PETIT a présentée dans le document N° 63, selon laquelle le gouvernement danois devrait être invité à réunir les experts aéronautiques prochainement présents à Copenhague pour qu'ils transmettent au C.P.F. leurs propositions concernant les 2 bandes en question. Ces propositions, incluses dans la liste des fréquences, seront examinées par la Conférence administrative spéciale.

M. SOUTO CRUZ (Portugal), appuyé par M. de CALAN (France) propose l'adoption par la Conférence de la procédure exposée dans le document Aér N° 63.

15. M. JAROV (U.R.S.S.) est, en principe, d'accord sur la nécessité d'étudier les fréquences moyennes mais il ne pense pas qu'elles puissent l'être à Copenhague. Il serait plus pratique de convoquer une conférence à cet effet vers la fin de 1948, après la réunion du Conseil d'Administration.

M. PETIT (I.F.R.B.) déclare que la plus importante des deux bandes sera examinée automatiquement par les experts à Copenhague. Il suffira donc que les experts communiquent leurs résultats au C.P.F. à titre d'information.

La convocation d'une conférence spéciale pour l'étude de la deuxième bande - celle de 10 kc/s - occasionnerait une dépense et un dérangement inutiles aux membres de l'Union.

16. M. JAROV (U.R.S.S.) ne croit pas que seule une bande de 10 kc/s resterait à étudier par la Conférence spéciale, comme on vient de me l'affirmer. En effet, la Conférence de Copenhague étudiera non pas le plan d'allocation de fréquences pour la bande des 325-405 kc/s, dans son ensemble, mais seulement la question de maintenir trois stations de radiodiffusion en dérogation.

M. JOVK (R.S.S. de Biélorussie) estime que malgré la faible largeur de la bande, 90 kc/s en tout, la question ne saurait être étudiée aussi légèrement, étant donné le grand nombre de stations aéronautiques auxquelles il faut assigner des bandes. Le délai qui nous sépare de la Conférence de Copenhague est trop court pour permettre aux experts de radio-navigation la préparation de l'ensemble du problème.

17. M. MITROVIC (Yougoslavie) estime qu'une seule conférence régionale pourrait résoudre le problème d'assignation de fréquences dans les bandes de 325-405 kc/s et dans la bande inférieure, ainsi que les problèmes d'allocation des fréquences dans les bandes partagées entre les services aéronautiques mobiles OR et d'autres services non aéronautiques. Une conférence de ce genre devra avoir lieu de toute façon.

M. de CALAN (France) répond à M. JOVK qu'en simple arithmétique, la bande en question est douze fois plus importante que celle de 10 kc/s dont il est question dans le document Aér N° 63. Pour répondre au délégué de la Yougoslavie, il y a lieu de rappeler que le problème des bandes partagées sera du ressort de la Conférence régionale qui aura à traiter de ces services.

La proposition portugaise tendant à faire suivre la procédure exposée dans le document Aér N° 63 est adoptée par 18 voix contre 8 et 8 abstentions.

RAPPORTS PENDANTS DE LA COMMISSION 4.

18. M. SELIS (Pays-Bas) indique que sa Commission n'a qu'une seule recommandation à faire à la Conférence. Celle-ci concerne les taux de charge en aéronefs et figure à la page 2 du document Aér N° 43. Il propose l'adoption de cette recommandation.

M. ACTON (Canada) appuie cette proposition.

La recommandation figurant à la page 2 du document Aér N° 43 est adoptée à l'unanimité.

M. JOVK (R.S.S. de Biélorussie) s'abstient de voter pour les raisons exposées dans le document N° 43.

RESOLUTION SOUMISE PAR LA DELEGATION SOVIETIQUE A LA SECONDE SEANCE PLENIERE.
(Aér-Document N° 21.

19. M. WHITE (Etats-Unis d'Amérique) appuie la résolution, à condition que le paragraphe 2c soit précisé. Le texte de la résolution doit stipuler que la Conférence pourra être amenée, dans les intérêts de l'économie de fréquences, à délimiter des zones d'attribution bien inférieures aux territoires compris dans les frontières nationales. Ainsi, par exemple, l'assignation d'une fréquence pour utilisation sur toute l'étendue d'un pays aussi vaste que les Etats-Unis pourrait compromettre les possibilités de sa répétition ailleurs. Il propose l'amendement suivant:

....."et que de telles attributions devront être prévues de "manière à ne pas contrevenir aux plans d'attribution de fréquences "établis par la présente Conférence pour d'autres régions, particu-"lièrement pour les zones adjacentes."

M. JAROV (U.R.S.S.) n'objecte pas à cette addition que le texte de la résolution implique déjà.

20. M. FRY (Royaume-Uni) déclare que sa délégation ne saisit pas bien les intentions de la résolution. Elle ne comprend pas de quelle manière l'alinéa 2b s'appliquerait aux services mobiles OR et elle est amenée à supposer que la délégation soviétique voit un rapport entre la distribution des routes aériennes et les fréquences OR. Il proposerait de préciser l'alinéa 2b en insérant ce qui suit "en ce qui concerne les services mobiles aéronautiques R....."

21. M. JOVK (R.S.S. de Biélorussie) rappelle que la résolution primitive revêt un caractère général. Si l'on y apporte des additions de ce genre, il faudra en faire également une pour les services OR. Il est plus simple de s'en tenir au texte tel quel. Les zones différeront non-seulement pour les services R et OR mais encore pour les différentes bandes, suivant les conditions de propagation.

M. FRY (Royaume-Uni) déclare que sa délégation ne pourra accepter aucune vue impliquant une distinction nette entre des régions comprenant uniquement des services R et d'autres affectées exclusivement aux services OR.

Au cours des débats qui s'ensuivent, il a été proposé d'adopter la Résolution telle quelle, avec un amendement qui la rendrait applicable aux seuls services R, et d'en référer à la Commission 7 pour son application aux services OR.

22. M. JAROV (U.R.S.S,) s'oppose à l'adoption d'une résolution applicable aux seuls services R ou OR. La question de la répartition en régions et les facteurs à considérer, ont été étudiés par les commissions particulières et ne sauraient guère être discutés en séance plénière. La résolution devant être précisée, il y a lieu d'en renvoyer l'examen à la prochaine séance plénière.

Il est décidé de reprendre la question à la prochaine séance plénière.

DATE DE CLOTURE DE LA CONFERENCE

23. LE PRESIDENT indique que d'après l'avis de la Commission de direction, la séance plénière est seule compétente pour en décider. Certaines délégations doivent participer à d'autres conférences. La fixation d'une date limite faciliterait l'établissement d'un programme de travail de la Conférence. La Commission recommande de terminer la Conférence "au plus tard le 30 juin 1948"; ceci n'est pas une date définitive et il en propose l'adoption par la Conférence.

M. ACTON (Canada) soutient la proposition.

24. M. JAROV (U.R.S.S.) pense qu'il est prématuré de fixer une date. Cela conduirait à précipiter le travail considérable qui reste à accomplir. Les résultats des travaux de la Commission préparatoire montrent bien les effets d'une telle précipitation.

25. M. PETIT (France) rappelle que l'histoire des conférences internationales montre comme les dates limites sont rarement respectées. Il importe que la Conférence administrative internationale des radiocommunications aéronautiques mène ses travaux à bonne fin de façon à ne laisser de côté aucune question importante qui pourrait mettre le C.P.F. dans l'embarras. Une date limite ne doit donc être fixée qu'avec une grande prudence.

M. FALGARONE (France) pense que la Conférence pourra peut-être étudier la question plus facilement à la prochaine séance plénière.

26. La proposition présentée par le Président, tendant à adopter le 30 juin 1948 comme date approximative pour la clôture de la Conférence, est mise aux voix. Elle est adoptée par 20 voix contre 10 et 2 abstentions.

La séance est levée à 18h.30.

Rapporteur	Président
N. Langford	A. LEBEL

(12-10-6)

Aér-Document nº 81 - F

4 juin, 1948

LISTE DES DOCUMENTS PUBLIES PAR LA CONFERENCE

INTERNATIONALE ADMINISTRATIVE DES RADIOCOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES

G E N E V E, 1 9 4 8

DOCUMENTS Nos. 1 à 50

Document Aér-No.	S U J E T
	- Commission Préparatoire -
1	- Remise du Document CP-Aér No. 25 contenant le Rapport final de la Commission préparatoire de la Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques à MM. les délégués.
2	- CHINE - Besoins minima de fréquences pour les routes des services nationaux de transports aeriens en Chine.
3	- Horaire des séances pour le 18 et 19 mai, 1948.
4	- Procès-verbal de la première séance plénière - Ouverture de la Conférence et élection du Président.
5	- Deuxième séance plénière - Ordre du jour, pour le 19 mai, 1948.
6	- Commission 7 - Rapport sur les besoins aéronautiques mobiles (OR).
7	- Commission 4 - Rapport de la première séance, tenue le 18 mai, 1948.
8	- Commission 5 - Rapport de la Commission des statistiques du trafic aérien. Première séance, 18 mai, 1948.
9	- Communication de M. le Secrétaire général de l'Union internationale des télécommunications au Président de la Conférence.
10	- Commission 7 - Rapport de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes OR. Première séance, 18 mai, 1948.
11	- Commission 6 - Rapport de la Commission chargée de l'assignation des fréquences. Première séance, 18 mai, 1948.
12	- Horaire des séances pour le 20 et 21 mai, 1948.
13	- Communication de la Commission de direction. Propositions soumises à la Conférence.
14	- Méthodes de travail proposées par la Commission de direction.
15	- Commission 5 - Rapport de la Commission des statistiques du trafic aérien. Deuxième séance, 20 mai, 1948
16	- Commission 4 - Rapport de la Commission des principes techniques et d'exploitation. Deuxième séance, 20 mai, 1948.
17	- Commission 6 - Rapport de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes R, 20 mai, 1948.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Document Aér-No.	SUJET
18	- Commission 6 - Méthode proposée pour l'étude du problème de l'allocation mondiale des fréquences aéronautiques. UNION DE L'AFRIQUE DU SUD.
19	- 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).
20	- Commission 5 - UNION DE L'AFRIQUE DU SUD - Amendement à l'Annexe 4 au document CP-Aer-No. 19-F
21	- Procès-verbal de la deuxième séance plénière, 19 mai 1948.
22	- Commission 7 - Rapport de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes OR. Deuxième séance, 20 mai, 1948.
23	- Commission 5 - Rapport de la Commission des Statistiques du trafic aérien. Troisième séance, 21 mai 1948.
24	- Commission 4 - Rapport de la Commission des principes techniques et d'exploitation. Troisième séance, 21 mai 1948.
25	- Horaire des séances pour le 24 et 25 mai, 1948.
26	- Commission 1 - Rapport de la Commission de Direction. Troisième séance, 21 mai 1948.
27	- Commission 7 - Rapport de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes OR. Troisième séance, 21 mai 1948.
28	- CHINE - Modifications proposées en ce qui concerne le plan de répartition des zones des routes aériennes mondiales principales présenté par l'O.A.C.I.
29	- Courbes donnant les portées minimum et maximum des communications radiotéléphoniques du service mobile aéronautique.
30	- FRANCE - Proposition pour l'utilisation des bandes de fréquences exclusives attribuées aux services mobiles aéronautiques R entre 3 et 25 Mc/s.
31	- Amendements aux Annexes 4 et 5 au document CP-Aér No. 19.
32	- Commission 4 - Rapport de la Commission des principes techniques et d'exploitation. Quatrième séance, 24 mai 1948.
33	- CHINE - Proposition relative à la classification des services aéronautiques et à l'étude de l'assignation des fréquences.
34	- I.A.T.A. - Division du monde en régions.
35	- Commission 4 - Rapport de la Commission des principes techniques et d'exploitation. Cinquième séance, 24 mai 1948.

Document Aér-No.	S U J E T
36	- Commission 6 - Rapport de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes R - 3e séance - 24 mai, 1948.
37	- Commission 7 - Rapport de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes OR. Quatrième séance, 24 mai, 1948.
38	- Commission 4 - Rapport de la Commission des principes techniques et d'exploitation. Sixième séance, 25 mai, 1948.
39	- Horaire des séances pour le 26, 27 et 28 mai, 1948.
40	- Commission 6 - Rapport de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes R. Quatrième séance, 25 mai, 1948.
41	- Commission 2 - Rapport de la Commission de vérification des pouvoirs. Première séance, 25 mai, 1948.
42	- Commission 7 - Rapport de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes OR. Cinquième séance, 25 mai, 1948.
43	- Commission 4 - Rapport de la Commission des principes techniques et d'exploitation. Septième séance, 25 mai, 1948.
44	-Commission 5 - Rapport du Groupe de travail A - 3 Juin, 1948.
45	- Commission 4 - Rapport de la Commission des principes techniques et d'exploitation - 9e séance, 26 mai, 1948.
46	- Portées de brouillage pour des portées utiles et des rapports de protection donnés (trajets de transmission éclairés).
47	- Commission 7 - Rapport de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes OR. Sixième séance, 26 mai, 1948
48	- Rapport de la Commission des principes techniques et de l'exploitation Huitième séance, 26 mai, 1948.
49	- CANADA - Recommandation au sujet de la communication adressée au Président de la Conférence par le Secrétaire Général de l'U.I.T. (Aér-Document No. 9).
50	- Commission 6 - Rapport de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes R. Cinquième séance, 27 mai, 1948.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér.document No. 82-F
22 juin 1948

ADDENDUM

au document No. 82-F du 4 juin 1948
"Rapport de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes OR." :

APPENDICE III
(suite)

Union de l'Afrique du Sud

Union des Républiques Socialistes Soviétiques

(1) Uruguay

Wake (Ile)

Yougoslavie

---

(1) Pays ayant annoncé l'envoi des formules 2 ou à qui il faut demander des renseignements complémentaires.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Conference internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No.82-F
4 juin, 1948

COMMISSION 7

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ALLOCATION DES FREQUENCES DANS LES BANDES OR

(Commission 7)
11ème Séance

3 juin, 1948

1. Le Président, M. A. Fry (Royaume-Uni), ouvre la séance à 14 :30. Sont présents les délégués des pays suivants :

Argentine	Honduras (République de)
Australie	Portugal
Canada	Royaume-Uni
Chili	Ukraine (République Soviétique Socialiste)
Etats-Unis d'Amérique	U.R.S.S.
France	

2. Le délégué de l'U.R.S.S. demande que les questions qu'il avait dû préparer très rapidement à la réunion d'hier, pour être soumises à la Commission 4, soient remplacées par les suivantes :

(a) Comparaison entre l'exploitation en duplex et l'exploitation en simplex des stations d'aéronefs et des stations aéronautiques, dans le cas des émissions du type A3 et du type A1, en vue de déterminer, pour chacune, les possibilités de répétition des fréquences.

(b) La relation entre les portées utiles et les portées de brouillage dans le cas des stations émettant des signaux du type A3 et A1 pour différentes valeurs de rapports de protection.

(c) Comparaison entre les densités de trafic, dans l'exploitation en duplex et l'exploitation en simplex, exprimées en termes d'aéronefs par kilocycle de largeur de bande occupée par une ou plusieurs voies.

(d) Détermination du rapport de la vitesse de transmission en télégraphie (A1) à la vitesse de transmission en téléphonie (A3), exprimé en mots par minute.

(e) Comparaison entre les vitesses de transmission des différents types d'émission (A, A3, teletype, fac-simile), exprimées en nombre de mots par minute par kilocycle de largeur réelle de bande occupée par chaque type d'émission.

(f) Les différents rapports de protection nécessaires pour garantir un service satisfaisant dans le cas d'émission des types A1, A3, teletype et fac-simile.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

3. Le Président résume la situation en faisant remarquer que le travail de la Commission n'est pas de décider si ces problèmes méritent d'être soumis à la Commission 4, mais bien s'ils doivent être résolus par la Commission 4 avant que la Commission 7 puisse prendre une décision à l'égard de la proposition soviétique faisant l'objet du document Aér-No.19, paragraphe 3.

4. Comme conséquence de ce qui précède, il est décidé par un vote que les questions posées dans le document Aér- No.19, paragraphe 3, doivent être préalablement résolues par la Commission 4. Ce vote donne les résultats suivants :

Ne pas attendre la réponse de la Commission 4	6
Attendre " " " " " "	3
Abstentions	2

5. Le Président attire ensuite l'attention de la Commission sur le document Aér-No.19, paragraphe 3. Il fait remarquer que la Commission a consacré 6 heures à sa discussion et, à moins que des données supplémentaires ne viennent s'y ajouter, il espère que l'on pourra enfin prendre une décision au sujet de cette proposition.

6. Le délégué de l'Australie déclare qu'il n'est pas en faveur de la proposition soviétique, parce qu'elle prive les opérateurs d'aéronefs de la faculté de choisir entre les fonctionnements en duplex ou simplex ; la subdivision des bandes en sous-bandes réservées aux émissions duplex et simplex ne permet pas de conserver au plan d'assignation de fréquences toute la souplesse qui serait désirable.

7. Le délégué de l'Ukraine déclare que voici la troisième séance à laquelle il assiste où l'on discute de la proposition soviétique. Les nombreux arguments avancés à l'encontre de cette proposition sont loin d'être convaincants. A son sens, elle permet l'exploitation à la fois en duplex et en simplex et présente, par conséquent, la solution la plus pratique et la plus rationnelle de ce problème; elle permettrait en effet, un plus grand nombre d'assignations, grâce à une répétition plus intense des fréquences pour les émissions des types A1 et A3, et avec moins de brouillage qu'il n'aurait été possible d'obtenir autrement.

Le rejet de la proposition soviétique et l'adoption du Document PC-Aér-No.25, dans la mesure où il s'agit des espacements entre voies pour des émissions du type A3, donnerait en une fois et demie moins de voies qu'il y a de voies disponibles pour les émissions télégraphiques.

La proposition soviétique reçoit par conséquent l'appui de l'Ukraine et de la Bulgarie.

8. Le délégué des Etats-Unis d'Amérique déclare que les points énumérés par le délégué de l'Ukraine avaient été examinés lors de l'élaboration de la déclaration américaine à la réunion d'hier. Il rappelle que lors de sa déclaration il avait fait remarquer que la proposition soviétique n'était pas acceptable par son pays. Son opinion

n'a pas changé depuis.

9. Tous commentaires étant épuisés, la proposition soviétique contenue dans le Document-Aér-19, paragraphe 3, est soumise aux voix, avec le résultat suivant :

En sa faveur	3
Contre	10
Abstentions	0

La proposition soviétique est ainsi rejetée.

10. M. de Calan donne alors lecture du premier rapport du Groupe de travail 1 de la Commission 7 dont il est le président. Ce rapport paraîtra en annexe au procès-verbal de la présente réunion.

11. Le Président constate que ce rapport mentionne que les demandes de l'Ukraine, de la Biélorussie et de l'U.R.S.S. n'ont pas été soumises sous la même forme que celles de tous les autres pays. Le Président demande au délégué de l'U.R.S.S. de préparer et de soumettre des renseignements supplémentaires, de façon que les demandeds l'U.R.S.S. soient aussi complètes que celles des autres pays.

12. Le délégué de l'U.R.S.S. déclare que son gouvernement n'a pas de renseignements supplémentaires à fournir en ce qui concerne les besoins en fréquences du service OR de l'U.R.S.S.

13. Le délégué de l'Australie donne lecture des renseignements indispensables à l'évaluation des besoins :

a) situation exacte de l'émetteur, définie soit par son emplacement connu, soit par la région où il se trouve, celle-ci ayant un rayon pouvant aller :

   (i) Jusqu'à 300 Km. pour les pays de grande étendue ou
   (ii) jusqu'à 50 Km pour les petits pays

b) type de l'émission,

c) heures de service,

d) puissance à employer,

e) ordre de grandeur en Mc/s des fréquences qui seront utilisées au point d'émission.

f) Recoupement avec les autres points ou régions demandant la même fréquence.

De plus, un facteur utile, mais non indispensable, serait de connaître le rayon de la zone de service.

14. Le délégué de la France déclare qu'il partage l'opinion du délégué de l'Australie, mais qu'à son avis les chiffres cités au paragraphe 13 (a) ci-dessus devraient s'appliquer aux fréquences de l'ordre de grandeur de 6 Mc/s et au-dessous et que pour des fréquences supérieures à 6 Mc/s il conviendrait de fixer une valeur plus élevée pour le rayon de la zone.

15. Le délégué des Etats-Unis d'Amérique propose d'adopter un rayon de 600 Km. pour les pays de grande étendue et de 100 Km. pour les petits pays dans le cas des fréquences supérieures à 6 Mc/s.

16. Le délégué des Etats-Unis d'Amérique déclare que les titres énumérés par le délégué de l'Australie sont extraits à peu près mot pour mot du Règlement d'Atlantic City concernant la formule No. 2. Parmi les pays qui ont signé ce Règlement, un pays au moins n'a pas soumis la formule 2 et demande maintenant un traitement de faveur pour ses besoins OR. Il est d'avis que la Commission 7 ne peut accorder un traitement exceptionnel à aucun pays, ou petit groupe de pays, puisque la grande majorité se conforme au Règlement qu'elle a signé et aidé à instituer. Cette Commission a d'ailleurs au préalable décidé d'évaluer les besoins en fréquences en se fondant sur les renseignements indiqués sur la formule 2, ou sur les demandes contenant des informations analogues. Il est à craindre que les demandes qui ne font valoir que des renseignements insuffisants ne puissent pas bénéficier de la même protection que celles qui ont été présentées sous une forme détaillée; cette absence de détails sera précisément un obstacle à la sauvegarde des intérêts du pays en question.

17. L'U.R.S.S. fait alors une déclaration concernant sa proposition contenue dans le Document-Aér-19, paragraphe 3. Cette déclaration est reproduite ci-dessous :

DECLARATION DE LA DELEGATION SOVIETIQUE

La délégation soviétique est convaincue que sa proposition n'a pas été examinée avec l'attention et le soin qu'elle mérite. Aucun effort n'a été fait dans le but de comparer, au moyen de calculs, l'effet qui pourrait être obtenu par la subdivision de la bande de fréquences en trois parties.

Le refus de soumettre les questions techniques à la Commission 4 - (procédé qui aurait permis d'établir une comparaison entre la proposition soviétique et celle de la Commission préparatoire) - ne peut être interprété par la délégation soviétique que comme un désir de ne pas étudier sa proposition d'une façon objective.

Pour cette raison, la délégation soviétique soulèvera cette question à la Séance plénière de la Conférence et insistera pour que sa proposition, contenue dans le document Aér-No.19, paragraphe 3, fasse l'objet d'une comparaison objective avec les recommandations de la Commission préparatoire appuyées par la Commission 7.

La Délégation soviétique.

18. Le Président lève la séance à 17 heures.

Le Rapporteur :

B.R. Rafuse.

Le Président :

A. Fry.

ANNEXE

au

Document Aer - No. 82-F

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL No. 1

1 - Le groupe de travail No. 1 a été chargé par la Commission 7 de rassembler les demandes de besoins pour le service mobile aéronautique OR, en se basant sur le télégramme 55/2 expédié le 2 mai par la Commission Préparatoire à la Conférence Administrative des Radiocommunications aéronautiques à tous les Etats-Membres.

2 - Il lui a fallu pour atteindre ce but :

a) Séparer, en se basant sur les renseignements reçus par les différents pays, en réponse au télégramme indiqué ci-dessus, les demandes pour le service OR, de celles du service R. (Demandes figurant sur les formules 2 données à Atlantic City et sur celles, contenant des demandes supplémentaires, fournies respectivement le 10 Avril et le 15 Mai 1948.)

b) Mettre à jour les renseignements figurant sur ces différentes formules en se basant sur les indications fournies par les différents pays le 10 Avril, le 15 Mai et le 30 Mai 1948.

3 - Il a terminé, dans la mesure du possible, le 30 Mai 1948, date limite pour la remise des besoins, la tâche indiquée au paragraphe précédent. Toutefois, certains pays n'ayant pas encore répondu au télégramme du 2 Mai et ayant fait sur les formules 2 des demandes pour le service aéronautique, un doute subsiste pour ceux-ci quant à leurs besoins pour le service mobile aéronautique OR.

4 - En conséquence, pour éclaircir cette question, une note a été ... adressée par le groupe de travail aux pays représentés à cette conférence; soit directement, soit par l'intermédiaire d'un autre pays, pour demander à l'un de leurs délégués de bien vouloir passer à la chambre 103 au Palais Wilson, où siège le groupe de travail, afin de lui donner les renseignements désirés.

L'annexe I donne la liste des pays intéressés et la note qui leur a été adressée.

5 - De plus, un télégramme a été envoyé aux pays non représentés à la Conférence pour les prier d'indiquer les numéros de leurs demandes sur les formules 2 relatives au service mobile aéronautique OR et les informant qu'en cas de non réponse de leur part à la date du 7 Juin, il serait admis qu'ils n'ont aucun besoin pour ce service. L'Annexe II donne la liste des pays intéressés et le télégramme qui leur a été adressé.

(21-8-48)

6 - Le groupe de travail a actuellement à sa disposition les demandes des besoins des pays figurant à l'Annexe III, qui représentent 280 feuilles des formules 2. Il faut noter toutefois que l'U,R,S,S,, la Biélorussie et l'Ukraine ont fourni leurs demandes d'une manière différente de celles des formules 2, mais que si celles-ci avaient été faites sur ces formules, il faudrait ajouter au chiffre indiqué ci-dessus un nombre non négligeable de feuilles pour tenir compte de l'importance des demandes de ces trois pays.

7 - Le groupe de travail suggère:

a) que la Commission 7 essaie de faire les assignations de fréquences en n'utilisant que les formules 2, ou les demandes similaires, quitte à demander ultérieurement l'aide des machines de l'I.B.M, si cela lui apparaît nécessaire.

b) N'étudie qu'après les demandes des pays ayant indiqué leurs besoins au 30 Mai (voir Annexe III) les demandes indiquées ultérieurement à cette date par les pays figurant aux Annexes I et II.

APPENDICE I

Liste des pays représentés directement ou indirectement à la Conférence, ayant fait des demandes pour le service aéronautique, mais n'ayant pas encore précisé si celles-ci concernent les services R ou OR.

Honduras (République de)
République dominicaine
Equateur
Belgique
Colombie
Cuba
Nicaragua
Vénézuela
Zanzibar

Groupe de Travail No.1
Commission 7
1er juin 1948.

Note pour M.....

Les membres du Groupe de Travail No. 1 de la Commission 7, chargés de rassembler les demandes des différents pays pour le service mobile aéronautique OR, vous demandent d'avoir l'obligeance de venir les voir pour leur donner quelques explications concernant vos demandes.

Vous pouvez les trouver chaque matin entre 10 heures et 12 heures dans la pièce 103 du Palais Wilson.

APPENDICE II

Liste des pays non représentés à la Conférence, ayant fait des demandes pour le service aéronautique, mais n'ayant pas encore précisé si celles-ci concernent les services R ou OR.

Ethiopie	Grèce
Turquie	Guatemala
Rhodesia du Sud	Irlande
Terre-Neuve	Liban
Birmanie	Pérou
Bolivie	Philippines
Congo Belge	El Salvador
Costa Rica	Siam

SERVICE URGENT

REFERENCE NOTRE TELEGRAMME No 55/2 DU 2 MAI DE CONFERENCE ADMINISTRATIVE INTERNATIONALE DES RADIOCOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES STOP PRIERE INDIQUER QUELS SONT LES NUMEROS DE VOS DEMANDES SUR FORMULES 2 POUR LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (OR) REPETONS (OR) STOP AUCUNE REPONSE DE VOTRE PART A BURINTERNA PALAIS WILSON GENEVE AVANT 7 JUIN SERA CONSIDEREE COMME INDICATION D'AUCUN BESOIN POUR CE SERVICE

ARTHUR LEBEL PRESIDENT CONFERENCE ADMINISTRATIVE INTERNATIONALE DES RADIOCOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES

A P P E N D I C E III

Liste des pays ayant donné leurs demandes pour le service mobile aéronautique OR à la date du 30 Mai, 1948.

Afrique Equatoriale Française
Alaska
Albanie
Algérie
Angola
Afrique Occidentale Française
(1) Arabie Saoudite
Argentine
Australie
Autriche (Stations françaises)
Açores
Bermudes
Biélorussie
(1) Brésil
Bulgarie
Cameroun
Canada
Cap-Vert (Iles du)
Caroline - USA
Ceylan
Chili
Chine-USA
(1) Chine
Chypre
Côte française des Somalis
Cuba - USA
(1) Curaçao
(1) Danemark
Allemagne - UK-USA-France
Egypte - UK
Egypte
Espagne
Etats-Unis d'Amérique
France
Fidji (Iles)
Finlande
Gibraltar
Grande-Bretagne
Groenland (Danemark)
Groenland - USA
Guadelcupe
Guyanne britannique
Guyanne française
Guinée portugaise
Hawai
(1) Hongrie

APPENDICE III (Suite)

Hong-Kong
(1) Italie
Inde
Indes Néerlandaises
Indes occidentales britanniques -USA
Indes portugaises
Indochine
Irak - UK
(1) Irak
Iran
Irlande du Nord
Islande
Japon-USA
Johnston (Ile)
Kenya
Labrador
Lybie - UK
Macau
Madagascar
(1) Malaya
Malte
Mariannes- USA
Maroc français
Marshall - USA
Maroc - USA
Martinique
(1) Mexique
Midway
Mozambique
Norvège
Nouvelle Calédonie
Nouvelle Guinée (territoire de la)
Nouvelle Zélande
Océanie
Pakistan
Panama
Papua
Pays-Bas
Philippines-USA
(1) Pologne
Portugal
Puerto-Rico
Roumanie
Ryu - Kyu/USA
Somalie britannique
(1) Suède
Suisse
(1) Surinam
St. Tomé (ile)
(1) Syrie
(1) Tchécoslavaquie
Terre-Neuve - USA
Timor portugais
Togo
Tunisie
Ukraine

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques

GENEVE, 1948

Aér-Document No. 83-F

4 juin, 1948

Commission 6

Sous-Commission B

R A P P O R T

de la sous-commission B de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes R

lère séance
4 juin, 1948

Président : M. G. A. Harvey (Union de l'Afrique du Sud)

1 - Le Président ouvre la séance à 10 h o5 et précise comme suit la mission de la sous-commission.

"Etudier les principaux centres d'activité aéronautique de par le monde et examiner les renseignements dont on dispose sur les systèmes de liaisons actuellement en exploitation, en vue de satisfaire les besoins existant en matière de contrôle du trafic aérien et d'élaborer, si possible, une formule générale qui puisse être utilisée pour l'assignation des fréquences conformément aux règles établies par l'O A.C.I."

2 - Sont représentées les délégations suivantes :

Australie	Inde
Canada	Indes néerlandaises
Chine	Pays-Bas
Cuba	Pologne
Egypte	Royaume-Uni
Etats-Unis d'Amérique et Territoires	Suisse
France	I.F.R.B.
	O.A.C.I.
	I.A.T.A.

3 - Le Président attire l'attention de la Commission sur le Document CP-Aér-No. 4 et sur les Annexes 4 et 5 au Document CP-No. 19.

Le délégué de la France s'enquiert s'il existe des règlements particuliers de l'O.A.C.I. relatifs au Contrôle du Trafic sur les Routes Aériennes Mondiales car, à sa connaissance, les seules règles édictées jusqu'ici ont trait uniquement au contrôle régional. Après quelques débats et sur invitation du Président, le représentant de l'O.A.C.I. définit dans leurs grandes lignes les besoins de liaisons des services de Contrôle du Trafic Aérien, puis indique les procédures à observer par les aéronefs en cours de vol et par les stations au sol dans le service mobile aéronautique international. Mr. Greven annonce qu'il tient à la disposition des délégués les documents suivants :

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Rapports de Divisions COM
" " " COT
" " " ATC
Rapports COM
Documents régionaux concernant sept régions de l'O.A.C.I.
Supplément aux procédures régionales
Manuel régional de l'Atlantique Nord

La documentation ci-dessus concernant les besoins des services de contrôle du trafic aérien à l'échelle mondiale a été utilisée par le secrétariat de l'O.A.C.I. pour l'élaboration du doc-CP-No.4.

5 - Sur invitation du Président, le délégué du Canada fournit des précisions sur les méthodes d'exploitation et l'organisation du système de communications en vigueur dans le contrôle du trafic aérien dans la région de l'Atlantique Nord.

Un échange de vues s'ensuit au sujet du nombre de fréquences nécessaire dans les conditions actuelles (12) pour la route de l'Atlantique Nord, et la nécessité pour les aéronefs qui poursuivent leur vol vers des points situés à l'intérieur de l'Europe de disposer de fréquences supplémentaires. Le délégué des Pays-Bas est d'avis qu'il serait souhaitable de faire subir à la limite orientale de la zone un léger déplacement vers l'Est, en vue d'éviter un changement de fréquences aux aéronefs qui survolent Prestwick à destination de Paris.

6 - Le délégué des Etats-Unis est d'avis qu'il serait possible de décider de l'ordre et du nombre de fréquences nécessaires pour les exploitations dans l'ensemble de la zone Atlantique Nord et d'en faire l'allocation globale en laissant aux autorités ou administrations compétentes la faculté d'attribuer des fréquences à chaque exploitation particulière.

7 - Sur invitation du Président, le délégué de l'Australie décrit brièvement l'organisation des communications desservant les routes internationales qui traversent le continent australien, puis le délégué des Etats-Unis d'Amérique traite brièvement de la situation dans les parties Est et Nord de la zone du Pacifique Sud. Il indique que le système s'étend au nord jusqu'à Manille et qu'il fonctionne d'une manière satisfaisante.

8 - Le délégué du Canada constate que la Commission est arrivée au stade de l'accord unanime et il suggère de passer à l'étude du nombre de fréquences nécessaires pour desservir les zones des routes aériennes mondiales principales. Cette proposition est appuyée par le délégué de Cuba. Le délégué des Pays-Bas déclare qu'à son avis ce travail sortirait des attributions de la sous-commission.

Le Président se range à cet avis. La Commission doit se borner à des recommandations sur la manière d'aborder le problème. Elle pourrait toutefois recommander la création d'un nouveau groupe de travail.

9 - Le délégué des Etats-Unis propose que la sous-commission rende compte à la Commission 6 de ce qu'après étude des méthodes d'exploitation du C.T.A. et de la documentation y relative, la sous-commission a établi que les besoins du C.T.A. ou/et de l'O.A.C.I. pourraient être satisfaits par une attribution d'ordres de fréquence basée sur les opérations de

vol effectives, c'est à dire sur les longueurs de parcours et la densité du trafic aérien. Le délégué de l'Australie appuie cette proposition, en ajoutant qu'à son avis la Commission 6 sera probablement en mesure de créer un deuxième groupe de travail destiné à un autre but, de façon à éviter de nouveaux délais.

10 - Le délégué du Canada exprime son accord avec la proposition ci-dessus et propose que la sous-commission recommande à la Commission 6 la création immédiate d'un groupe de travail chargé d'étudier l'ordre des fréquences nécessaires pour assurer les liaisons des zones des routes aériennes mondiales principales, compte tenu des taux de propagation et de protection connus. Le même groupe devra recommander le nombre de fréquences nécessaire dans chaque ordre, d'après les informations de vol dont on dispose.

11 - Le délégué des Etats-Unis propose de faire rédiger la recommandation par un petit comité créé à cet effet et qui la soumettrait à l'approbation de la sous-commission 6B avant de la soumettre à la Commission 6, ceci afin de bien définir la mission de ce groupe de travail.

12 - Les deux propositions ci-dessus (paragraphes 10 et 11) sont adoptées à l'unanimité. Les délégués des Pays-Bas, de Cuba, des Etats-Unis d'Amérique, de la France et de l'I.A.T.A. sont chargés par le Président de rédiger la recommandation formant l'Annexe 1 du présent rapport.

13 - Le Président annonce que la prochaine séance du Groupe de travail 6B se tiendra lundi, à l'heure qui sera portée au tableau; elle sera consacrée à la discussion des projets de recommandations.

Le Rapporteur : Le Président:

E. G. Betts G. A. Harvey

CONFERENCE INTERNATIONALE ADMINISTRATIVE
DES RADIOCOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES
GENEVE, 1948

Annexe I à
Aér-Document N°83-F
8 juin, 1948
Commission 6

Au Président, Commission 6

Du Président, Sous-commission IB.

Prière de trouver ci-jointes les recommandations de la Sous-Commission I B qui ont été adoptées à l'unanimité.

G.A. HARVEY
Chairman Sub-committee 6 B
Union of South Africa

PROJET DE RESOLUTION SOUMIS PAR LE GROUPE DE TRAVAIL 6 B

1. Le Groupe de travail 6 B a examiné les procédures établies par l'O.A.C.I. pour les radiocommunications, ainsi que les besoins et les diverses méthodes de contrôle du trafic aérien actuellement appliquées ou prévues dans certaines régions du monde. Il a admis à l'unanimité que, quel que soit le plan d'attribution des fréquences qu'établira la présente Conférence, il devra satisfaire à ces besoins, tout en restant suffisamment souple pour permettre de suivre l'évolution des systèmes de contrôle du trafic aérien.

2. Le groupe a reconnu la nécessité d'examiner les besoins des routes aériennes mondiales principales en les distinguant des besoins purement régionaux: les besoins de l'exploitation de ces routes montrent en effet qu'un plan d'attribution des fréquences, quel qu'il soit, doit prévoir tout spécialement des communications à longue distance, ce qui est le caractère distinctif que présente cette exploitation.

3. Une route aérienne mondiale principale est une route à longue distance, composée d'un ou de plusieurs tronçons de nature essentiellement internationale, elle s'étend sur plus d'un pays et exige des communications à longue distance. Une zone de passage de routes aériennes mondiales principales est définie comme une zone englobant un groupe de routes aériennes mondiales principales qui suivent généralement le même courant de trafic aérien et qui sont géographiquement disposées de façon telle qu'une même famille de fréquences puisse logiquement leur être attribuée.

EN CONSEQUENCE, LE GROUPE DE TRAVAIL 6-B RECOMMANDE:

4. de créer immédiatement un Groupe de travail 6-C dont la tâche sera de déterminer les zones de passage des routes aériennes mondiales principales telles que les définit le paragraphe 3 qui précède. Les tableaux de renseignements de vols et les cartes correspondances seront

(3-11-6)

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

utilisées à cet effet. Les définitions proposées au paragraphe 3 par le Groupe de travail 6-B seront réexaminées à la lumière de l'expérience qu'acquerra le Groupe de travail 6-C au cours de ses travaux. Celui-ci leur fera subir les modifications ou changements qui se révèleront nécessaires pour le travail futur du Groupe 6-A.

5. Une fois ces renseignements rassemblés, de créer un nouveau groupe de travail 6-D qui :

5.1. appliquera les données dont on dispose sur la propagation à la détermination de l'ordre de grandeur des fréquences nécessaires pour satisfaire les besoins de communications du plus long vol sans escale dans chaque zone de passage de routes aériennes mondiales principales.

5.2. appliquera les renseignements des tableaux de vols ainsi que la formule adoptée afin de déterminer la densité de vols sur chaque tronçon des routes aériennes mondiales principales comprises dans la zone, ainsi que le nombre de fréquences de chaque ordre de grandeur nécessaire.

5.3. utilisera les rapports de protection adoptés et les données sur la propagation pour élaborer le plan d'attribution multiple des fréquences aux zones de passage de routes aériennes mondiales principales, de sorte que chaque aéronef traversant plusieurs de ces zones puisse exploiter ses radiocommunications à l'aide du nombre minimum de fréquences.

6. La présente Conférence devra attribuer des fréquences destinées à desservir les zones de passage des routes aériennes mondiales principales telles qu'elles sont délimitées. Mais elle ne devra pas tenter de décider à quelles stations terrestres aéronautiques ces fréquences seront assignées. Il est essentiel que les administrations et les régions intéressées portent la pleine responsabilité de désigner les stations terrestres qui devront exécuter 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.

7. Le Groupe a estimé que les méthodes d'attribution décrites ci-dessus sont propres à satisfaire les besoins de n'importe quel système de contrôle du trafic aérien actuellement en usage ou qui pourrait vraisemblablement être appliqué dans l'avenir.

Conférence Internationale Administrative
des Radiocommunications Aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér - Doc.No.84 F
4 juin 1948

Commission 5.

RAPPORT

DE LA COMMISSION DES STATISTIQUES DU TRAFIC AERIEN.

(Commission 5)
4ème Séance
4 juin 1948

PRESIDENT : M.Duncan (Royaume Uni)

1. Les délégations et organisations suivantes sont représentées :

Argentine	Royaume Uni
Etats-Unis d'Amérique et Territoires	Protectorat du Maroc et de la Tunisie
Nouvelle Zélande	U.R.S.S.
République Socialiste Soviétique d'Ukraine	I.A.T.A.

2. La Commission examine le rapport du Groupe de travail A.(Doc.Aér.No.44). En l'absence de textes français et espagnols, il est décidé de travailler sur le texte anglais.

3. Le Président fait remarquer que des délégations ont fourni des renseignements supplémentaires après que les tableaux de renseignements de Vols revisés ont été remis au Service dactylographique. Bien que ces renseignements aient été fournis trop tardivement pour être incorporés aux tableaux, ils pourront cependant être pris en considération par la Commission 6. Il faut également prendre note que les données fournies par les délégations en ce qui concerne les vols non-prévus sont relativement limitées, et qu'elles ne seront peut-être pas d'un grand secours pour contrôler le chiffre de 33 1/3 %, proposé à l'origine.

4. Les tableaux ne comportant aucune donnée concernant les services de l'U.R.S.S., de la Biélorussie et de l'Ukraine. A ce propos, la délégation de l'U.R.S.S. fait la déclaration suivante :

"La délégation soviétique a soumis ses besoins en fréquences pour les services R et Or, en un seul document qui a été remis au Secrétariat le 28 mai. Il est à remarquer que les demandes tiennent compte de tous les besoins sur une base de rapport de

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

protection de 10 db pour le service télégraphique et de 20 db pour le service téléphonique.

"Les vols internationaux de l'U.R.S.S. n'ont pas été pris en considération, car ils sont relativement peu nombreux en comparaison des vols locaux. D'autre part, il a vraisemblablement été tenu compte de ces vols internationaux par les pays assurant des services aériens sur le territoire de l'U.R.S.S.

"En ce qui concerne le nombre de milles parcourus par semaine par les services intérieurs, la délégation soviétique n'a pas soumis ses chiffres pour la raison que ce facteur ne fournit aucune base en vue de déterminer les besoins réels en fréquences. Les véritables besoins de l'U.R.S.S. sont calculés sur la base de plusieurs facteurs, y compris le nombre de milles parcourus par semaine."

5. La Commission décide d'adopter le rapport du Groupe de travail 5 A (Doc.Aér.No.44). Elle exprime ses remerciements à M.Carnahan et aux membres du groupe pour la tâche qu'ils ont accomplie.

Le Rapporteur : Le Président :

M.Chef W.A.Duncan

International Administrative
Aeronautical Radio Conference
GENEVA, 1948
Conférence administrative internationale
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948
Conferencia administrativa internacional
de radiocomunicaciones aeronauticas
GINEBRA, 1948

Aer-Document No. 85-E
Aér-Document No. 85-F
Documento Aer-No.85-S

SCHEDULE OF MEETINGS

	Time :	Room I :	Room II :
Monday, 7 June, 1948 :			
	09:30	4	Spare
	14:30	6B : 6	7
	17:30		3
Tuesday, 8 June, 1948:			
	09:30	6	7
	14:30	4	2
Wednesday,9 June,1948:			
	09:30	6	7
	14:30	4	Spare

HORAIRE DES SEANCES

	Heure :	Salle I:	Salle II :
Lundi, 7 juin, 1948	: 9 h.30	4	Libre
	14 h.30	6B : 6	7
	17 h.30		3
Mardi, 8 juin, 1948	:		
	9 h.30	6	7
	14 h.30	4	2
Mercredi,9 juin,1948	:		
	9 h.30	6	7
	14 h.30	4	Libre

PROGRAMA DE SESIONES

	Hora :	Sala I :	Sala II :
Lunes, 7 de junio de 1948 :	9 h.30	4	Disponible
	14 h.30	6B : 6	7
	17 h.30		3
Martes, 8 de junio de 1948 :	9 h.30	6	7
	14 h.30	4	2
Miércoles, 9 de junio de 1948 :	9 h.30	6	7
	14 h.30	4	Disponible

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques

GENEVE, 1948

Aér-Document No. 86-F

7 juin, 1948

Commission 4

Rapport

de la Commission des principes techniques et d'exploitation

(Commission 4)
16e séance
4 juin,1948

Président : M. O. J. Selis (Pays-Bas)

1 - Les délégations des pays et organisations suivantes sont représentées :

Albanie
Argentine
Australie
Biélorussie (R.S.S. de)
Canada
Chili
Cuba
Danemark
Etats-Unis d'Amérique et Territoires
France

Indes néerlandaises
Nouvelle-Zélande
Norvège
Pakistan
Pays-Bas
Pologne
Protectorats français du Maroc et de la Tunisie
Roumanie
Royaume-Uni
Suisse
Union de l'Afrique du Sud
Union des Republiques Socialistes Soviétiques
Yougoslavie
I.A.T.A.
I.C.A.O.
I.F.R.B

2 - L'Assemblée procède à l'examen du rapport de la 5ème séance (document Aér No. 35) en vue de son adoption.

3 - M. Gautier (Etats Unis d'Amérique) prenant la parole en qualité de rapporteur de la 5ème séance, fait observer que le Secrétariat a remplacé les titres des annexes "A" et "B" respectivement par "B" et "C", vraisemblablement en raison du fait que les annexes au document Aér No. 35 avaient été jointes à des documents antérieurs sous les titres "B" et "C".

4 - M. Jouk (R.S.S. de Biélorussie) se déclare surpris de ne trouver à l'annexe B aucune mention de la proposition de sa délégation relative aux espacements entre voies. Il est proposé de remédier à cette omission en remplaçant l'Annexe B jointe au document Aér No. 35 par l'Annexe B jointe au document Aér No. 32 dans laquelle figure le texte complet de la proposition.

5 - Cette suggestion est adoptée.

6 - M. Falgarone (France) désire que le présent rapport mentionne qu'il n'approuve pas la proposition que renferme l'Annexe C, à savoir : qu'il serait possible d'extraire deux voies réservées aux émissions télégraphiques (A1), ou plus, de chacune de celles prévues par le plan.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

7 - Il poursuit en disant que s'il avait saisi dans toute sa portée le texte de la résolution au moment de son adoption il aurait voté contre, au lieu de s'abstenir.

8 - Page 2, dernier paragraphe. Remplacer tout ce paragraphe par le texte suivant :

"les textes combinés des Annexes B et C, le premier étant considéré comme une introduction au deuxième qui contient la proposition des Etats-Unis d'Amérique sont mis aux voix et adoptés.

9 - Sous réserve des modifications mentionnées ci-dessus, le document Aer No. 35 est approuvé.

10 - Le rapport de la 11ème séance (document Aér No. 61) est adopté sous réserve des corrections suivantes :

(I) ne concerne que le texte anglais.

(II) ne concerne que le texte anglais.

(III)Page 3 (texte français) premier paragraphe, 3 dernières lignes,lire:

Dans tous les cas une fréquence choisie entre les deux courbes dénommées "portée minimum pour la tache solaire 0" et "portée maximum pour la tache solaire 125" sera toujours acceptable.

11 - Le Président attire l'attention de l'Assemblée sur le document Aér No.65 présenté par la délégation de la République de Pologne, où y a consigné les observations verbales présentées antérieurement par le délégué polonais au sujet des valeurs minimum d'intensité de champ requises par les aéronefs.

12 - La question du Rapport de Protection fait ensuite l'objet d'un nouvel examen. Après une déclaration de M. Jouk d'après laquelle le chiffre de 20 décibels, proposé par lui au cours d'une séance antérieure, se rapportait à la réception tant à bord de l'aéronef qu'à la station au sol, le Président propose que chaque délégation fasse connaître la valeur qu'elle préfère pour le rapport de protection :

a) pour les émissions en Simplex du type A3 et b) pour les émissions en Simplex du type A1.

13 - Ces valeurs sont indiquées ci-dessous :

	A 3	A 1
Albanie	20	10
Argentine	30	15
Australie	25 - 30	25 - 30
Biélorussie (R.S.S. de)	20	10
Canada	25 - 30	20
Chili	30	15
Cuba	25 - 30	10 - 15
Danemark	25 - 30	10 - 15
France	Majorité	0 - 6
Territoires français	Majorité	Majorité
Irlande	Manquant	20
Indes néerlandaises	25 - 30	15
Nouvelle-Zélande	25 - 30	15
Norvège	25 - 30	20
Pakistan	25	25
Pays-Bas	25	15
Pologne	20	10
Roumanie	20	10
Royaume-Uni	25 - 30	25 - 30
Suisse	30	M V
Tchécoslovaquie	20	10
Union de l'Afrique du Sud	30	15
U.R.S.S.	20	10
Yougoslavie	20	10
I.C.A.O.	30	30
I.F.R.B.	25	25
I.A.T.A.	30	30

14 - M. White (Etats-Unis d'Amérique) présente ensuite une proposition qui, à son sens est susceptible de concilier les divers points de vue exprimés par l'ensemble des délégations présentes.

15 - La proposition des Etats-Unis d'Amérique est libellée comme suit :

"La Commission 4, tenant compte des possibilités de répétition des fréquences dans le réseau des routes aériennes mondiales a supposé à cette fin que les stations aéronautiques auront une puissance de rayonnement de 1 kW et que celles d'aéronefs en auront une de 50 watts, et qu'un réseau de communications du type Simplex sera employé. La commission a examiné les courbes figurant au document CP-Aér No. 5 ainsi que celles figurant au doc-Aér No. 29. Il est recommandé que lorsqu'on se servira des courbes rectifiées du doc. CP-Aér No. 5 et de celles du document Aér No. 29, et compte tenu des possibilités de répétition de l'emploi des fréquences, l'on n'utilise pas une valeur inférieure à 25 décibels; le chiffre de 30 décibels serait, d'ailleurs, préférable.

Ce chiffre s'applique aux conditions de réception à bord d'un aéronef, au maximum de la portée utile lorsqu'on s'efforce de recevoir une station soumise au brouillage d'une autre station émettant sur la même fréquence.

S'il arrive que l'emploi du système recommandé pour les espacements entre voies permette d'obtenir une voie ne convenant qu'aux émissions du type A1, un chiffre de 20 décibels ne peut s'appliquer qu'à cette voie.

De plus, il est recommandé, en vue de la suppression du brouillage causé par des voies adjacentes, de prendre des dispositions tendant à interdire l'emploi de ces voies aux stations d'aéronef utilisant le même espace aérien, ainsi qu'aux stations aéronautiques desservant de tels aéronefs."

16 - A la fin de la séance, le Président déclare que la proposition des Etats-Unis sera examinée au cours de la prochaine réunion de la Commission 4.

Le Rapporteur : Le Président :

H. A. Rowland O. J. Selis

Conférence Internationale Administrative des Radiocommunications Aéronautiques. GENEVE, 1948.

Aer-Document N°87-F
7 juin, 1948

COMMISSION I

RAPPORT DE LA COMMISSION DE DIRECTION

(Commission I)

6ème Séance

4 juin 1948 à 17h.30

Président : M.A.Lebel (Président de la Conférence)

Présents : M.Veres (Commission 2), Mlle Florence Trail (Commission 2), M.Falgarone (Commission 3), M.Selis (Commission 4), M.Duncan (Commission 5), M.Betts (Commission 6), M.Fry (Commission 7) et :
M.Acton (Canada), M.Furze (Australie), M.Harvey (Union de l'Afrique du Sud), M.Tabio (Cuba).

1. Rapports des séances précédentes (Aer-Doc.Nos.51,52 et 60).
La Commission approuve les amendements suivants :
Dans le Doc.Aér.No51, lire :
"M.VERES" au lieu de "M.SOUTO CRUZ" et
dans le Doc.Aér.No52, lire :
"M.FURZE" au lieu de "M.RAFUSE".

Les Documents Aér.Nos 51 et 52, ainsi amendés, sont adoptés.

2. Traduction des documents.

Afin de ne pas surcharger de travail le service linguistique à la fin de la Conférence, il est décidé de remettre au Secrétariat les projets des documents définitifs assez à l'avance. Les projets seront munis d'une indication signalant leur caractère non-définitif.

(19-8-6)

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

3. Horaire des réunions.

La Commission a fixé l'horaire des séances pour le lundi 7 juin, le mardi 8 juin et le mercredi 9 juin 1948.

La séance est levée à 18h.30.

Le Rapporteur :

N.Langford

Le Président :

A.Lebel

(19-8-6)

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques.
GENEVE, 1948.

Aér-Document No.88-F
7 juin, 1948.

Commission 7

R A P P O R T

de la Commission d'Allocation des Fréquences dans les bandes OR

(Commission 7)

12e Séance

4 juin, 1948.

1. Le Président, M. A. FRY (Royaume-Uni) ouvre la séance à 10 h. Les délégués des pays suivants sont présents :

Argentine
Australie
Canada
Chili
Etats-Unis d'Amérique
France
Territoires d'Outre-Mer de la République Française
Honduras (République de)
Nouvelle-Zélande
Pakistan
Portugal
Royaume-Uni
Ukraine (R.S.S. de l')
U.R.S.S.

2. Le document Aér. No.53 est approuvé à l'unanimité et adopté comme rapport exact de la 7ème séance de la Commission 7.

3. Le Président donne à nouveau lecture de la "déclaration faite par la délégation soviétique"à la fin de la 11ème séance de la Commission 7.

4. Le délégué des Etats-Unis d'Amérique déclare que la proposition soviétique (document Aér-19, paragraphe 3) a fait l'objet d'un examen attentif et impartial, et qu'elle a fait l'objet d'au moins autant d'attention que les autres propositions reçues à ce jour par la Commission.

5. Le délégué de l'Australie est d'accord avec le délégué des Etats-Unis d'Amérique au sujet des observations que celui-ci vient de faire.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

6. Le délégué de la France s'associe aux remarques présentées par le délégué des Etats-Unis d'Amérique.

7. Le délégué de la R.S.S. d'Ukraine déclare qu'il n'est pas convaincu de l'exactitude des observations ci-dessus et qu'il considère que les arguments présentés contre la proposition soviétique sont insuffisants et vagues. Il estime en outre, qu'avant de prendre position de manière définitive au sujet de la proposition soviétique figurant au document Aér-No19, paragraphe 3, il eût été préférable de connaître les décisions de la Commission 4 au sujet des aspects techniques, ainsi que l'avait demandé la délégation soviétique au commencement de la 11ème séance.

8. Aucun autre délégué ne désirant prendre la parole au sujet de cette question, le Président attire l'attention de la Commission sur le rapport du groupe de travail 1 de la Commission 7.

9. Le délégué des Etats-Unis d'Amérique rappelle les déclarations qu'il a faites à ce sujet au cours de la 11ème séance. Il insiste sur le fait que, dans le cas où un pays ne fournit pas de données techniques suffisantes au sujet de ses besoins, il se peut que les hypothèses de la Commission 7 relatives à l'estimation des besoins de ce pays, ne possèdent pas la même exactitude que dans le cas où toutes les données nécessaires auraient été fournies.

10. Le délégué de l'U.R.S.S. déclare que son pays a rejeté la formule 2, estimant que son emploi n'était pas susceptible de fournir de bons résultats. Dans son télégramme du 2 mai, la Commission préparatoire a jugé nécessaire de demander , outre ceux prévus dans la formule 2, certains renseignements complémentaires. De plus, la formule 2 ne prévoit aucun moyen de déterminer la capacité d'une voie quelconque. L'U.R.S.S., la R.S.S. de Biélorussie et la R.S.S. d'Ukraine ont évalué leurs besoins (R) et (OR) et fait connaître ces chiffres à la Conférence. Leurs besoins ont été fixés en tenant compte d'un taux de protection de 10 db pour A1 et de 20 db pour A3.

Il ne voit aucune raison de fournir des renseignements supplémentaires, étant donné que jusqu'à présent on ne connaît pas d'une façon précise quels sont les renseignements complémentaires indispensables.

11. Le délégué des Etats-Unis d'Amérique répond :

a) qu'il n'existe aucune règle d'après laquelle un pays doit soumettre ses besoins au moyen de la formule 2, mais qu'il est essentiel que les renseignements fournis soient de même nature que ceux prévus par la formule 2.

b) que non seulement, la question de la capacité de charge ne s'applique pour le moment qu'aux besoins (R), mais qu'elle n'a aucun rapport avec la forme dans laquelle sont présentés les besoins,

c) que le fait que l'U.R.S.S. a déterminé ses besoins conformément à des normes précises de taux de protection, tout en étant digne de remarque, ne contribue pas à résoudre le problème.

d) que, étant donné que rien ne laisse prévoir que des renseignements complémentaires seront fournis, il semble logique de ne pas s'attendre à en recevoir de nouveaux.

e) qu'il ne semble demeurer aucun doute, en ce qui concerne le genre de renseignements demandés, étant donné que cette question est exposée dans les documents suivants :

(i) le document Aér-No.22
(ii) le document CP-Aér-No.25
(iii) les Actes définitifs des conférences internationales des Télécommunications et des Radiocommunications, Atlantic City 1947.

f) qu'il est indispensable que la Commission 7 parvienne à un accord à ce sujet . Tous les délégués ont été mis à même de connaître la nature des renseignements fondamentaux nécessaires pour les travaux en cours.

Le délégué des Etats-Unis d'Amérique déclare que pour les raisons exposées ci-dessus, il désire présenter une résolution. Celle-ci figure à l'annexe I du présent document.

12. Le délégué de l'Australie appuie cette résolution et fait observer que les paragraphes 1 et 2 constituent des déclarations de fait, tandis que les paragraphes 3 et 4 concernent les données nécessaires à la conférence pour atteindre le but poursuivi.

13. Le délégué de la R.S.S. d'Ukraine déclare que pour l'évaluation de ses besoins (OR), l'U.R.S.S. a observé les principes contenus dans sa proposition (document Aér-No.19), chaque pays utilisant ses fréquences comme il l'entend. Il demande alors au délégué des Etats-Unis d'Amérique quelles seront les bases de répartition des fréquences si les besoins sont évalués d'après les indications de la formule 2.

14. Le délégué des Etats-Unis d'Amérique déclare que la Commission s'occupe des besoins présentés, conformément aux décisions déjà prises, décisions auxquelles la plupart des pays se sont conformés. La remise des renseignements sous une autre forme ne résulte que d'une décision de la minorité ,qui, étant donné les circonstances, ne peuvent recevoir satisfaction qu'en se conformant pour la remise de leurs besoins, à la décision de la majorité. Il est nécessaire d'utiliser au maximum les possibilités de répétition de fréquences. Ceci ne peut être réalisé que moyennant la connaissance de certaines indications techniques essentielles. Tout en reconnaissant que chaque pays a le droit d'utiliser comme il le désire à l'intérieur de ses frontières, les fréquences qui lui sont attribuées, il est entendu qu'il ne doit pas user de ce droit de façon à provoquer des brouillages nuisibles aux services des autres pays. La Commission 7 a déjà exprimé l'opinion que le projet, basé sur la détermination des besoins indiqués dans la formule 2 (ou sur des renseignements du même type) doit être assez souple pour permettre à chaque pays de réglementer ses fréquences à l'intérieur de ses frontières, dans des limites raisonnables.

15. Le délégué de l'U.R.S.S. demande si l'acceptation de la résolution des Etats-Unis d'Amérique entrainerait automatiquement le rejet des besoins de l'U.R.S.S., étant donné que parmi les cinq questions du parag.4 (a) de la résolution, deux au moins ne sont pas comprises dans la remise des besoins soviétiques.

16. Le Président déclare que l'adoption de cette résolution aurait pour conséquence que tout pays qui, dans la remise de ses besoins, n'aurait pas fourni les données minima spécifiées dans les cinq points compris au par. 4 (a) de la résolution, ne recevrait pas satisfaction.

17. Le délégué des Etats-Unis d'Amérique déclare que le Président a interprété comme il convenait la résolution présentée par lui.

18. Le délégué de l'U.R.S.S. demande de nouveau si en cas d'adoption de la résolution, les besoins soviétiques ne seraient pas pris en considération.

19. Le Président déclare au délégué de l'U.R.S.S. qu'étant donné la forme dans laquelle les besoins OR de l'U.R.S.S. ont été présentés à cette conférence, ils ne seraient pas examinés si la résolution est adoptée.

20. Le délégué de l'Australie émet l'avis qu'une décision pourrait être prise au sujet de cette résolution, après examen de la question suivante: "Devons-nous préparer l'établissement de la liste de fréquences qui doit être dressée?" Il fait allusion ensuite aux Actes définitifs des Conférences internationales des Télécommunications et des Radiocommunications d'Atlantic City 1947 dans les termes ci-dessous :

(a) Après avoir cité le "Préambule" qui figure à la page 1 de la Convention internationale des Télécommunications, il fait observer que, bien que tout pays puisse réglementer ses télécommunications selon ses désirs, tous les gouvernements doivent se mettre d'accord au sujet de la manière d'utiliser l'unique spectre de radiocommunication de façon à en obtenir le rendement maximum.

(b) Citant l'article 20 qui figure à la page 20 de la Convention, il fait observer que la liste internationale de fréquences qui doit être dressée pour le service mobile aéronautique (OR) est en cours d'élaboration, dans le but de permettre le meilleur usage des bandes disponibles et d'éviter en même temps les brouillages nuisibles.

(c) Après citation du paragraphe F de la page 14 de la "Résolution concernant la préparation de la nouvelle liste internationale des fréquences", il fait observer que la liste dont la préparation incombe à la Commission, doit être basée sur des principes de technique sains.

(d) Il déclare ensuite que les signatures des délégués et plénipotentiaires de la R.S.S. de Biélorussie, de la R.S.S. d'Ukraine et de l'Union Soviétique, figurent au bas des textes de la Convention et du Règlement des Radiocommunications.

Il conclut en déclarant que les délégués et plénipotentiaires de son gouvernement ont également signé la dite Convention et le dit Règlement et que le gouvernement australien s'efforce dans la mesure du possible de se conformer aux principes et règlements au bas desquels il a apposé sa signature. Jusqu'à présent, l'Australie a fourni tous les renseignements exigés en vertu de ces accords et certaines données supplémentaires qui ont éventuellement été demandées.

21. Le délégué de la France propose deux amendements à la résolution présentée par la délégation des Etats-Unis d'Amérique. Le texte de ces amendements figure à l'annexe I du présent document.

22. Les délégués des Etats-Unis d'Amérique et de l'Australie les appuient.

23. Le délégué de la France déclare que les chiffres proposés dans son amendement sont sujets à révision et qu'il est disposé à les modifier si des motifs raisonnables existent.

24. Le délégué de l'U.R.S.S. fait savoir que sa présentation de besoins se conforme à trois des cinq points que comporte la résolution des Etats-Unis d'Amérique.

En ce qui concerne les deux types de donnée manquants, il signale que :

(a) point iii (heures de fonctionnement). Les heures de fonctionnement des stations de l'U.R.S.S. varient considérablement, à tel point qu'il est impossible de les spécifier exactement.

(b) point iv (puissance fournie à l'antenne)-bien que ce renseignement ne soit pas indiqué, la délégation de l'U.R.S.S. a déjà prévenu la Commission que des rapports de protection de 10 décibels (db) et de 20 db respectivement ont été utilisés pour la télégraphie et pour la téléphonie.

(c) Le brouillage nuisible étant réciproque, c'est pour éliminer autant que possible cette possibilité que la proposition soviétique a été élaborée et, déclare-t-il, elle tient compte de tous ces problèmes. Il conclut en affirmant que la délégation soviétique n'a nullement l'intention de fournir des renseignements supplémentaires quelconques.

25. Le Président fait observer que les chiffres relatifs aux rapports de protection constituent un problème distinct qui est traité par la Commission 4.

26. Le Président déclare qu'aucun effort pour provoquer une décision au sujet de la Résolution américaine, ne sera tenté avant la prochaine réunion de la Commission. Des versions écrites de cette résolution, de même que les amendements retenus seront déposés dans les casiers des membres de la Commission ce jour même avant 17 heures.

27. Le Président lève la séance à 12 heures 50.

Le Rapporteur:
B.R. Rafuse

Le Président:
A. Fry

(21-10-6)

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques.
GENEVE, 1948

Annexe I à Aér-Document No.88-F
7 juin, 1948

Commission 7

Proposition de la délégation des Etats-Unis complétée par les notes I et II de la Délégation française

Etant entendu que :

1. la résolution de la Conférence des Radiocommunications d'Atlantic City a décidé que l'établissement de la nouvelle liste internationale des fréquences doit être basée sur des principes techniques.

2. et que suivant les directives fixées par cette Conférence, il a été décidé que le Bureau de l'Union internationale des Télécommunications établirait la liste des besoins fournis pour les services fixes sur les formes I et celle du service mobile sur les formes II, étant entendu que les renseignements contenus sur ces différentes formes étaient estimés nécessaires par la dite Conférence pour l'établissement d'une liste de fréquences sur des bases techniques.

3. En conséquence la Commission 7 de la Conférence administrative internationale des Radiocommunications estime qu'en ce qui concerne les besoins du service mobile aéronautique OR, bien qu'il soit nécessaire d'avoir tous les renseignements indiqués sur les formes II pour satisfaire ces besoins de la manière indiquée précédemment, il lui est cependant possible de faire les assignations de fréquences dans les bandes mobiles aéronautiques OR sans certains des détails qui sont prévus dans les formes II. Il existe cependant une limite en dessous de laquelle, en ce qui concerne les renseignements désirés, il n'est pas possible de descendre si l'on désire que le principe de l'assignation des fréquences sur une base technique soit sauvegardé.

4. La Commission 7 déclare donc que:

a) lors de l'établissement du plan d'assignation de fréquences au service mobile aéronautique OR il ne sera tenu compte que des besoins pour lesquels les renseignements minimum suivants auront été fournis par les pays intéressés:

1) Emplacement approximatif de l'émetteur au sol(Note 1)
2) Type d'émission
3) Horaire de l'exploitation (G.M.T.)
4) Puissance transmise à l'antenne (kW)
5) Ordre de grandeur des fréquences désirées (Mc.)

b) conformément à la décision de la Commission 7 lors de sa seconde séance du 20 Mai, elle ne prendra en considération que les demandes de besoins qui lui auront été soumises avant le 30 Mai 1948 et qui contiendront les informations indiquées au parag. a) ci-dessus. (Note 2).

(21-14-6)

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Annexe 1
(à Aér-Doc.No.88-F)

NOTE I

a) Pour les fréquences inférieures à 6 Mc/s utilisées de jour, indiquer la position de l'émetteur avec une précision de 50 km. dans la bande frontière de chaque pays et de 300 km. en dehors de cette zone.

b) Pour les fréquences supérieures à 6 Mc/s utilisées de jour comme de nuit indiquer la position de l'émetteur avec une précision de 100 km. dans la bande frontière de chaque pays et de 600 km. en dehors de cette zone.

Pour les fréquences inférieures à 6 Mc/s utilisées de nuit fournir les renseignements indiqués ci-dessus au parag. b).

NOTE II

Les demandes des pays qui ont été fournies au 30 Mai; mais sans donner les renseignements indiqués au parag.4 a) seront étudiées comme celles des pays ayant fourni des renseignements complets à cette date si ces derniers parviennent avant le 7 juin 1948.

Annexe I (Aér-Document NO.88-F)

Déclaration de la délégation française faite lors de la demande d'adjonction des notes I et II à la résolution soumise par la délégation des Etats-Unis, au cours de la séance du 4 juin, 1948.

Etant donné que chaque pays peut en réalité disposer de l'emploi de ses fréquences comme il l'entend à l'intérieur de son propre territoire, à condition toutefois de ne pas causer de brouillage aux services des pays voisins, on peut limiter les renseignements nécessaires pour les émissions ayant:

- une portée mondiale
- une portée moindre; mais dont l'emploi a proximité des frontières est tel que leur portée dépasse ces dernières et apporte des perturbations à l'intérieur des pays voisins.

La délégation française demande en conséquence que le paragraphe 4 a) point I soit amendé de manière à ce que l'emplacement de l'émetteur ne soit indiqué qu'avec une précision résultant du principe précédent.

Elle demande d'autre part, en ce qui concerne le paragraphe 4 b) que les demandes des pays qui, tout en ayant indiqué leurs besoins au 30 mai l'ont fait d'une manière non conforme au paragraphe 4 a), soumettront ces renseignements complémentaires avant le 7 juin, soient étudiées en même temps que celles des pays qui les ont fournis au 30 mai.

La délégation française précise que les propositions concrètes qu'elle a déposées sont susceptibles d'être revisées après étude plus approfondie au sein de la Commission 7.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948.

Aér-Document No.89-F.
9 juin, 1948.

Commission 6

R A P P O R T

de la Commission d'Allocation des fréquences dans les bandes R.

(Commission 6)

10e Séance

7 juin 1948

Président : M. G.E. Betts (Australie)

1) La séance est ouverte à 16 h. 45.

Les délégations des pays et organisations suivants sont représentés:

Albanie
Argentine
Australie
Biélorussie (R.S.S.)
Cuba
Danemark
Etats-Unis d'Amérique et Territoires
France
Islande
Inde
Irlande
Nouvelle-Zélande
Pays-Bas
Pologne
Protectorats français du Maroc et de Tunisie
Royaume-Uni
Suisse
Union de l'Afrique du Sud
Yougoslavie
I.A.T.A.
O.A.C.I.
I.F.R.B.

2) Le Président déclare que l'examen des doc. Aér. No.74 et 78 est renvoyé jusqu'à la parution des textes en français et en espagnol.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

3) Le Président déclare que maintenant le Groupe de Travail No.6 B a terminé ses travaux et que le projet de recommandation de ce Groupe figurera en annexe No.1 au doc. Aér.No.83. Cette annexe ne sera cependant pas discutée avant d'avoir été publiée dans les trois langues.

4) Le Président examine ensuite l'état des travaux de la Commission 6 et déclare qu'il désire d'abord que la méthode de travail à adopter soit définie, puis que des groupes de travail chargés d'accomplir les diverses tâches à exécuter soient formés.

5) Le délégué de la France fait remarquer qu'un nombre de principes doivent être définis avant qu'aucun plan ne puisse être établi, et il est d'avis que cette séance devrait être consacrée à l'étude des diverses propositions déjà présentées.

6) Le Président résume les diverses conceptions présentées à la Commission, particulièrement celles contenues dans le rapport final de la Commission préparatoire, la proposition de la Biélorussie et celle de la France.

7) Le délégué de la France déclare que la première question à régler par la Commission est celle de l'utilisation des bandes pour les émissions A1 et A3. Jusqu'alors la Commission No.4 a adopté des rapports de protection pour les émissions A3 seulement. Si une partie des bandes est réservée aux émissions A1, le rapport de protection adopté ne sera plus applicable. Si une répétition des fréquences utilisées pour les émissions A1 se fait sur la base de renseignements relatifs aux émissions A3, il en résultera une diminution des possibilités de répétition d'un certain nombre de voies.

La Conférence devrait par conséquent tenir compte des fréquences existantes dans certaines régions pour les émissions A1 et étudier sur cette base les possibilités de répétition de fréquences dans ces régions. La situation pourra être examinée à nouveau lorsqu'on disposera de moyens de communication de grande capacité.

8) Le Président fait remarquer que rien dans le travail accompli par la Commission No.4 n'empêche l'adoption du plan présenté par le délégué de la France, mais que la Commission doit maintenant déterminer de quelle manière il faut procéder.

9) Le délégué de la France suggère qu'un groupe de travail soit formé afin d'étudier les possibilités d'établir un projet de plan constituant un compromis entre les divers plans proposés. Il se propose de soumettre lors de la prochaine séance de la Commission, une proposition relative à la formation d'un groupe de travail destiné à étudier cette question.

10) Le Président déclare que, tenant compte de ce qu'un temps considérable a été consacré à l'exposé des divers plans, il espère qu'une brève discussion suffira à l'avenir pour chaque plan particulier.

11) La séance est levée à 17 h. 30

Le Rapporteur : J.G. Adam

Le Président : E.G. Betts

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

Aér-Document n° 90 - F

9 juin, 1948

Commission 7

Rapport

de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes OR

(Commission 7)
14e séance
8 juin, 1948

1. Le Président, M. A. Fry (Royaume-Uni) ouvre la séance à 9 h.30.

Les délégués des pays suivants assistent à la séance :

Argentine	Nouvelle-Zélande
Australie	Portugal
Canada	Royaume-Uni
Etats-Unis d'Amérique	Suède
France	Ukraine (R.S.S.)
Honduras (République de)	U.R.S.S.
Inde	

2. Le document Aér.n° 68, rapport de la 9ème séance de la Commission 7 est approuvé sous réserve d'une légère rectification à apporter page 1 à la déclaration du délégué de la France. Il faut lire, en effet : "au service mobile aéronautique "OR", au lieu de : " aux services mobiles aéronautiques ".

3. Le délégué de l'Australie expose ensuite au tableau noir, les grandes lignes du principe général d'attribution des fréquences dans les bandes "OR" qu'il soumet à l'attention des membres de la Commission 7. Cet exposé est fait dans le but de clarifier les explications données à la fin de la séance précédente sur ce même sujet.

Reprenant le principe du carroyage, il souligne que cette méthode permettrait de déterminer, en premier lieu, ou avec une première approximation, combien de fois une même fréquence pourrait être utilisée sur le globe terrestre avec une même puissance d'émission, compte tenu d'un rapport de protection donné, et de constater rapidement la possibilité ou l'impossibilité de donner satisfaction aux demandes de fréquences présentées dans une bande déterminée.

En effet, les données techniques de la Commission 4 pourraient apparaître sous la forme du tableau A ci-dessous, dans lequel les distances de propagation seraient indiquées en fonction des puissances d'émission et des rapports de protection désirables (les chiffres cités sont quelconques).

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Tableau A Bande 3 Mc/s

Rapport de protection	Puissance émission						
	50 w.	100 w.	300 w.	500 w.	1 kW	2½ kW	5 kW
30 décibels					2000		
27 décibels					1700		
25 décibels					1500		

Il serait alors possible de construire différents carroyages sur papier transparent correspondant aux différentes portées et pour chaque puissance.

Envisageons maintenant, par exemple, que dans la bande de fréquence de 3 Megacycles il y ait 1000 demandes sous une puissance uniforme de 1 kW et que la Commission 4 ait déterminé 25 canaux possibles dans cette bande.

L'utilisation des grilles sur une carte appropriée peut permettre de constater qu'avec un rapport de protection de 30 décibels la même fréquence peut être répétée 20 fois dans le monde
30 fois si le rapport de protection envisagé n'est que de 27 db.
40 fois si ce rapport est abaissé à 25 db.
ce qui permettrait de satisfaire 500 demandes dans le premier cas, 750 dans le deuxième et les 1000 demandes dans le troisième.

Il ne faut pas en déduire évidemment que le rapport de protection à admettre doit être calculé d'après le nombre de demandes, mais le délégué de l'Australie estime que ce premier stade opératoire de sa méthode peut éclairer très rapidement les esprits et inviter à une présentation plus raisonnable des demandes quant à leur importance.

En deuxième lieu, les délégués présents sont invités à considérer d'une manière plus précise la distance de répétition d'une même fréquence émise toujours sous une même puissance. Cette distance de répétition (RD) est égale à la portée utile (SR) plus la portée d'interférence(IR).

$$RD = SR + IR$$

D'après les données de la Commission 4, les portées SR et IR pourraient être facilement condensées sur le tableau B analogue au tableau précédent, compte tenu naturellement d'un rapport de protection déterminé.

Tableau B Bande de 3 Mc/s rapport de protection, 30 db.

Portée	Puissance Emission						
	50 w.	100 w.	300 w.	500 w.	1 kW	2½ kW	5 kW
d'interférence (IR)	400	800	1000	1200	1700	2300	4000
utile (SR)	350	500	700	800	1200	1400	2000

et en traçant ces cercles sur un calque transparent il serait possible en le posant sur une carte du monde appropriée de déterminer avec une plus grande approximation encore les régions pouvant utiliser une même fréquence avec même des puissances différentes en partant d'une station d'émission déterminée.

En résumé, le calque des grilles permettrait de déterminer en première approximation le nombre de répétitions possible d'une même fréquence (sous même puissance) et le calque des cercles de procéder à une application de ce premier principe avec une meilleure précision.

Il est d'ailleurs bien entendu que les deux points ainsi exposés ne le sont que d'une manière extrêmement générale et uniquement pour donner une idée du procédé proposé par le délégué de l'Australie qui convient parfaitement que les grilles peuvent être en réalité constituées par un assemblage de quadrilatères de formes quelconques et le calque des cercles par des courbes fermées de forme elliptique ou autres, car d'une part bien des facteurs doivent intervenir en réalité et d'autre part, la réalisation des calques dépendra naturellement des données techniques transmises par la Commission 4 et de la forme sous laquelle elles seront présentées.

4. Le délégué de l'Inde, tout en signalant que lors de l'utilisation des calques il arrivera que des zones de répétition tomberont hors des masses terrestres, propose une autre utilisation du calque des cercles. En reprenant l'exemple des 25 voies possibles dans la bande de 3 Mc/s et en exprimant que

la première voie serait	x
la deuxième voie	x + 1
la troisième voie	x + 2
et la vingt-cinquième,	x + 24

il estime qu'il serait plus judicieux de chercher à déterminer en partant d'une station déterminée utilisant la fréquence x les stations pouvant utiliser les fréquences x + 1 puis x + 2 puis x + 3 etc...

Il n'utiliserait en conséquence que le schéma du système circulaire et il demande en outre que les éléments portée utile et portée d'interférence à considérer soient ceux qui donneraient le plus de sécurité au système, c'est-à-dire la portée utile la plus réduite et la plus grande portée d'interférence.

Cette nouvelle proposition d'utilisation des cercles ne résolvant pas le problème de la répétition des fréquences, il s'avère nécessaire de procéder à un échange de vues plus approfondi. Cette discussion aura lieu hors de la Commission (sur proposition du délégué de l'Inde) entre les délégués de l'Inde et de l'Australie auxquels se joindra en outre le délégué de la France. Ainsi en décide le Président qui demande en outre si le principe de répartition des fréquences "OR" exposé par le délégué de l'Australie est acceptable d'une manière générale.

5. Le délégué de l'Australie soulignant que l'Europe est la région du monde où les besoins apparaissent comme devant être les plus concentrés, proposerait d'ailleurs la mise en application de ce principe à cette zone en premier lieu.

Le délégué des Etats-Unis d'Amérique reconnaît le bien-fondé de cette proposition, mais il souligne que les autres zones doivent être traités de la même manière d'autant plus que la répétition multiple de certaines fréquences est de nature à affecter tous les pays du monde étant donné leur propagation.

Le Président déclare que toutes les régions recevront naturellement le même traitement et qu'il ne saurait être question d'une priorité dans la proposition australienne qui est d'autre part très compréhensible.

6. Le principe d'attribution des fréquences "OR" présenté par le délégué de l'Australie est d'autre part appuyé par les délégués de la Nouvelle-Zélande, du Portugal et des Etats-Unis d'Amérique.

Le délégué de l'U.R.S.S., par contre, désirerait étudier plus profondément le projet considéré et déclare qu'il lui semble impossible de se prononcer immédiatement sur cette question. Il demande en conséquence que sa réponse soit différée jusqu'à la prochaine séance.

Le délégué des Etats-Unis d'Amérique propose la constitution d'un groupe de travail qui, en étudiant les renseignements techniques, parviendrait avec plus de facilité à déterminer les points de détails du principe australien.

Cette proposition est accueillie favorablement par toute la Commission, d'autant plus que le Président souligne que toute autre méthode préconisée ultérieurement par toute autre délégation, sera considérée avec la même objectivité.

7. En conséquence, sur proposition du Président :

a) le groupe de travail considéré est appelé Groupe de travail n°2 de la Commission 7.
b) Il sera constitué par tous les délégués siégeant à la Commission 7 qui désireront en faire partie.
c) La présidence en est confiée au colonel C.W.Janes de la délégation des Etats-Unis d'Amérique
d) Son mandat de travail, sur proposition du délégué des Etats-Unis d'Amérique est le suivant :
   1. Examen complet de toutes les méthodes d'allocation des fréquences dans les bandes "OR" compte tenu des informations techniques appropriées soumises par la Commission 4 ou provenant de toutes autres sources.
   2. Application, dans ses travaux, du principe essentiel relatif à l'économie des fréquences.
   3. Détermination des moyens matériels (cartes, grilles etc.)à mettre à la disposition de la Commission 7 pour la mise en application de la méthode d'allocation de fréquences reconnu la plus judicieuse.

Il est entendu que ses travaux commenceront le plus rapidement possible et qu'ils seront menés dans les meilleurs délais.

8. La séance est levée à 12 h.45

Le rapporteur : Le Président :

Commandant G. Sarre A. Fry

Conférence Internationale Administrative
des Radiocommunications Aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document N°91-F.
9 Juin, 1948

COMMISSION 4

RAPPORT

DE LA COMMISSION DES PRINCIPES TECHNIQUES ET D'EXPLOITATION

(Commission 4)

18e Séance

8 Juin, 1948.

Président : M.O.J.Selis (Pays-Bas)

Sont représentés les pays suivants :

Albanie
Argentine
Australie
Bielorussie (R.S.S.)
Canada
Chili
Chine
Cuba
Danemark
Etats-Unis d'Amérique
et Territoires
France
Irlande
Nouvelle Zélande
Pakistan
Pays-Bas
Pologne
Roumanie
Royaume-Uni
Suisse
Union de l'Afrique du Sud
U.R.S.S.
Yougoslavie
et
I.A.T.A.

1. Le rapport de la 12 séance (Doc.N°70) est approuvé avec les modifications suivantes :

Ajouter le nom de M.E.Tabio (Cuba) à la liste des présents.

Page 3, alinéa (a), /texte anglais/, remplacer "sensibility" par "sensitivity".

Page 3, alinéa (c), remplacer "de manipulation" par "pour l'émission".

Page 4, la première colonne du tableau devra s'appeler: "réception satisfaisante" au lieu de: "intelligibilité".

La dernière note du tableau est à libeller ainsi: "le rapport 4/1 correspond à 12 db."

2. Il est décidé de renvoyer à la prochaine séance l'examen du rapport de la 13e Séance (doc.N°76).

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

3. Une discussion a lieu au sujet de la proposition soumise par le Délégué des Etats-Unis d'Amérique, concernant les facteurs à considérer pour la répétition des fréquences. Un amendement à cette résolution, soumis par le Délégué de l'Union de l'Afrique du Sud, est approuvé.

4. La Délégation de l'U.R.S.S. fait la déclaration suivante :

"Pour les raisons énoncées dans notre déclaration, faite à la "séance de la Commission 4 en date du 7 Juin 1948 et devant figu-"rer au rapport de ladite, la Délégation de l'U.R.S.S. n'est pas "d'accord avec la résolution adoptée sur proposition de la Déléga-"tion des Etats-Unis d'Amérique et réserve pour l'avenir son "opinion sur la question."

5. La Délégué de la Yougoslavie fait la déclaration suivante :

"Considérant que l'adoption du rapport de protection de 30 db. "pour les émissions A3 et 20 db. pour les émissions A1 aura, "comme effet, la diminution des possibilités de répétition "des fréquences, ce qui en définitive résultera dans un plan "d'attribution des fréquences qui ne pourra en aucun cas satis-"faire les besoins de tous les services et de tous les pays, "la Délégation yougoslave se voit obligée de voter contre la "résolution proposée par les Etats-Unis d'Amérique, en faisant "les réserves nécessaires au sujet des questions soulevées."

6. La résolution, libellée comme ci-dessous, est approuvée par 14 voix contre 7 et 5 abstentions.

En étudiant les possibilités de répétition de fréquences, la Commission 4 a admis, dans ses évaluations, une puissance rayonnée de 1000 watts pour les stations aéronautiques et de 50 watts pour les stations d'aéronef; elle a admis de plus que les liaisons se feront en système simple. La Commission a également examiné les courbes figurant aux documents CP Aér.N°5 et Aér.N°29.

Pour l'emploi des courbes du Doc.CP Aér.N°5, amendé et du Doc. Aér.No 29, pour l'étude des possibilités de répétition de fréquence dans les émissions de tous types, à l'exception du cas particulier mentionné dans le paragraphe suivant, il est recommandé de partir du chiffre de 30 db., qui sera abaissé graduellement jusqu'à 25 db. dans les cas particuliers, où cela permettra d'augmenter le nombre des répétitions.

Ce chiffre sera appliqué aux conditions de réception à bord d'un aéronef, à portée de service maximum et lorsqu'on cherche à recevoir le message d'une station à terre donnée, avec brouillage provenant d'une autre station à terre, émettant sur la même fréquence. Etant donné l'écart de puissance existant entre les stations d'aéronefs et celles au sol, ce chiffre correspondra à un rapport de protection de l'ordre de 12 et 17 db. pour la

station au sol, lorsque celle-ci reçoit le message émis par un aéronef, à travers le brouillage provenant de l'autre station au sol.

Si le système recommandé d'espacements entre voies aboutit à créer une ou plusieurs voies utilisables pour les émissions A1 seulement, on appliquera le chiffre de 20 db., à abaisser graduellement jusqu'à 15 db. dans les cas particuliers, où cela permettra d'augmenter le nombre des répétitions. Ce rapport est à appliquer pour les voies ci-dessus. Etant donné l'écart de puissance existant entre les stations d'aéronefs et celles au sol, ce chiffre correspondra à un rapport de protection de 2 et 7 décibels pour la station au sol, lorsque celle-ci reçoit le message émis par un aéronef, à travers le brouillage provenant de l'autre station au sol.

7. La question de protection de voies adjacentes a fait l'objet d'un débat. La Délégation des Etats-Unis d'Amérique a fourni une explication de la Figure 19 du Document CP Aér. N°5. Il a été indiqué que cette figure était basée sur un rapport de protection de 42 db. et qu'il y avait lieu de la rectifier pour la faire correspondre à des rapports de 25 et 30 db. L'explication de la Figure 19, figurant au paragraphe du Document CP Aér. N°5 a été discutée.

8. La Délégation des Etats-Unis d'Amérique s'est chargée de fournir un texte révisé de l'explication de la Fig.19, dans un délai de deux jours. Elle fournira également deux tableaux révisés, si possible, pour lundi prochain.

Le Rapporteur :
D.Mitchell

Le Président :
O.J.Selis

(19-10-6)

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques

GENEVE, 1948

Aér-Document No. 92-F

9 juin, 1948

R A P P O R T

du Groupe ad hoc

chargé par la 3e Assemblée Plénière d'examiner les

document Aér-No. 9 et document Aér-No.49

- - - - - - - - - - -

Président : M. P. J. Greven (O.A.C.I.)

Membres :	M. Acton	Canada
	M. Tabio	Cuba
	M. Svenningsen	Danemark
	M. Falgarone	France
	M. Searle	Nouvelle-Zélande
	M. Petit	I.F.R.B.
	M. Voutaz	U.I.T.
	M. Entwhistle	O.A.C.I.

1 - Le Groupe de travail ad hoc a examiné soigneusement la communication adressée au Président de la Conférence aéronautique par le Secrétaire général, en date du 26 Avril 1948, contenue dans le document-Aér No.9, et le document Aér-No. 49 présenté par la délégation du Canada.

2 - En tenant compte des Actes définitifs de la Conférence internationale des radiocommunications d'Atlantic City, 1947, et de certains autres facteurs, le Groupe de travail propose que la Conférence des radiocommunications aéronautiques fasse les recommandations suivantes au sujet de la communication du Secrétaire général :

2.1 - En ce qui concerne la publication de la nomenclature des stations aéronautiques et d'aéronef, il est recommandé :

a) que la 19ème édition de cette nomenclature soit retardée jusqu'au mois de février 1949 et que l'attention des administrations soit attirée sur la nécessité de fournir au Secrétaire général des données exactes qui seront insérées dans cette édition. Seuls les aéronefs effectuant des vols internationaux doivent figurer à la partie de la nomenclature se rapportant aux stations d'aéronef.

b) que la 20ème édition de cette nomenclature ne soit pas publiée avant que le projet de la nouvelle liste internationale des fréquences contenant le plan d'attribution des fréquences du service aéronautique mobile soit approuvé par la Conférence spéciale administrative des radiocommunications qui doit être convoquée à cet effet.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

D'autre part, cette édition doit faire mention seulement des fréquences destinées aux stations du service aéronautique mobile d'après la nouvelle liste internationale des fréquences, et ceci doit être mentionné sur la couverture.

2.2. En ce qui concerne la publication de la carte des stations terrestres ouvertes à la correspondance publique avec les stations d'aéronef, il est recommandé :

a) que cette carte soit publiée conformément au Règlement des radiocommunications d'Atlantic City, 1947, et qu'elle indique toutes les stations terrestres ouvertes à la correspondance publique internationale avec les aéronefs seulement.

b) que le Secrétaire général ait toute latitude en ce qui concerne les régions, l'échelle, la projection, etc., en tenant compte du fait que cette carte sera utilisée à seule fin d'identifier l'emplacement de ces stations terrestres.

2.3 La publication de la carte des stations terrestres de radionavigation, en ce qui concerne le service aéronautique, pose un problème de caractère variable. Les aides à la radionavigation aéronautique subissent des révisions constantes pour faire face à l'expansion et aux besoins sans cesse variables de l'aviation dans son ensemble. Afin de pourvoir à ces besoins, il est nécessaire de créer un vaste service cartographique étayé par des procédés rapides de révision pouvant devancer les progrès éventuels et les nouvelles installations. Une telle entreprise entraînerait de grosses dépenses qui viendront s'ajouter aux frais déjà supportés par différents pays. Une institution spécialisée sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.) a établi par l'intermédiaire de ses Etats Membres, des modèles de graphiques et de cartes qui contiennent tous les renseignements se rapportant aux stations de radionavigation aéronautique. Ces graphiques et cartes sont soumis à une révision constante selon la procédure adoptée par l'O.A.C.I. au moyen des Avis aux Navigateurs Aériens (NOTAM) destinés à toutes les entreprises d'exploitation intéressées. Cependant, il est nécessaire de faire remarquer ceci : tandis qu'aux termes du Règlement d'Atlantic City, chaque Etat membre de l'U.I.T. reçoit automatiquement les renseignements relatifs à l'emplacement des stations terrestres de radionavigation, tous les Etats membres de l'U.I.T. ne sont pas Etats membres de l'O.A.C.I. Il serait par conséquent nécessaire pour les états qui ne sont pas membres de l'O.A.C.I. de conclure séparément un accord avec l'O.A.C.I. pour obtenir les graphiques et cartes en question.

Par conséquent, le Groupe ad hoc

Considérant :

a) que les "Recommandations des Nations Unies" figurant à l'Annexe 5, Article IV, paragraphe 1, de la Convention internationale des télécommunications, 1947, soulignent la nécessité de coordiner les politiques et les activités des institutions spécialisées.

b) que l'institution spécialisée des Nations Unies (Organisation de l'Aviation Civile Internationale, O.A.C.I.) s'est chargée de la publication de cartes comportant des renseignements complets sur les aides à la radionavigation aéronautique installées sur les routes aériennes mondiales.

c) que la publication d'une telle carte pour le service aéronautique mobile ferait double emploi avec un service déjà assuré par une organisation internationale reconnue.

Recommande :

Que, en ce qui concerne le service aéronautique, la Conférence des radiocommunications aéronautiques recommande au Conseil d'Administration (troisième session) que le Secrétaire général reçoive des instructions afin d'exclure les stations terrestres de radionavigation aéronautique de la "Carte des stations terrestres de radionavigation" mentionnée au Chapitre VIII, article 20, chiffre 464 du Règlement des radiocommunications, Atlantic City, 1947.

Observations :

En formulant cette recommandation, la Conférence administrative internationale des radiocommunications aéronautiques reconnaît qu'au cas où elle serait adoptée, une telle décision comporterait une irrégularité vis-à-vis du Règlement d'Atlantic City, 1947. Toutefois, la Conférence considère que ceci est un cas particulier nécessitant un accord spécial entre les Nations Unies et l' U.I.T.

Le Président :

P. J. Greven

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

Aér-Document n° 93 - F

9 juin, 1948

Rapport de la Commission de Vérification des Pouvoirs

(Commission 2)

3ème séance
8 juin, 1948

1. La séance est ouverte à 14 h.30 par le Président, M. Veres (Portugal)

Les délégations suivantes sont représentées :

Etats-Unis d'Amérique et Territoires
Portugal
Protectorats français du Maroc et de la Tunisie
Royaume-Uni

2. Le Président établit l'ordre du jour suivant :

a) étude des types de pouvoirs nécessaires pour la signature des actes définitifs de la Conférence (décision de la 3ème séance plénière, doc. Aér.n° 80, paragraphe 9)

b) cas non réglés

c) nouveaux pouvoirs

d) amendements aux doc. Aer.n° 41 et n°63 approuvés par la 3ème séance plénière (Doc.Aer.n° 80, paragraphe 10)

3. Après quelques discussions relatives au point 1 de l'ordre du jour, la Commission est d'accord pour soumettre à la prochaine séance plénière l'avis suivant :

La Commission 2 après avoir étudié la question soulevée par la 3ème Assemblée plénière figurant au paragrapho 9 du document Aer.n°80 et rappelée ci-dessous :

"Il est convenu que le Comité 2 considérera la question du type de pouvoir nécessaire pour signer les actes définitifs",

est arrivée à la conclusion que la valeur des pouvoirs des délégués à la présente conférence pour signer l'Acte définitif de celle-ci doit dépendre de l'étendue de l'obligation que comporte pour les gouvernements intéressés la signature de leurs délégués.

A cet effet, la Commission 2 est d'avis que les pouvoirs desdits délégués sont suffisants pour leur permettre de signer l'acte final de la présente Conférence, à condition que l'Assemblée plénière adopte la déclaration suivante:

La signature de l'Acte définitif de la présente Conférence par les délégués participants signifie que ces derniers reconnaissent l'authenticité dudit acte final et que, en tant que délégués, ils sont d'accord sur les conclusions y contenues.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

4. En relation avec le paragraphe 3 ci-dessus, la Commission considéra le texte du télégramme reçu du gouvernement de la Pologne dans lequel celui-ci désire savoir si les actes définitifs seraient signés, et, dans l'affirmative, s'il est nécessaire d'adresser des pouvoirs additionnels à son représentant pour signer ces actes.

La Commission a décidé que le gouvernement polonais sera informé de la validité des pouvoirs remis à son représentant, conformément à l'avis défini au paragraphe précédent.

5. La Commission considérant le point suivant de son ordre du jour (point b) examina les documents se référant à la représentation de l'Inde.

Un télégramme daté du 20/3/48 reçu du gouvernement de l'Inde précise que ce dernier n'enverra aucun représentant à la conférence administrative internationale des radiocommunications aéronautiques. Mais, le délégué de l'Inde au CPF adressa un peu plus tard, une lettre au Secrétariat indiquant qu'il avait été désigné pour représenter son pays à cette conférence.

Ensuite, une nouvelle communication du représentant de l'Inde ne permit pas d'éclaircir cette question. En conséquence, la Commission considéra que les documents examinés ne constituaient pas des pouvoirs suffisants pour permettre au représentant de l'Inde de participer aux votes dans les réunions ou séances de la Conférence aéronautique.

6. Suivant le point c) de l'ordre du jour, la Commission examina et approuva à l'unanimité les pouvoirs du délégué de l'Irlande, M. T.E. O'Dalaigh.

Dans la liste figurant à l'annexe 1 du document Aer n° 41, complétée par la section A de l'annexe 1 du doc. Aer.n° 63, l'Irlande figurera sous le numéro 42 avec un type de pouvoir "c".

7. Passant ensuite au point d) de l'ordre du jour, la Commission prit note des quelques amendements à apporter aux doc.Aer.41 et 63 (rapports des deux séances précédentes) qui ont été approuvés par la 3ème séance plénière et figurant dans le doc. Aer.n° 80 paragraphe 10.

a) Dans le doc.Aer.n° 41, le nom du délégué du Pakistan devra se lire: S.A. SATHAR.
Le délégué du Pakistan mentionna au cours de la 3ème séance plénière que la lettre "d" indiquant le type de pouvoir figurant dans la colonne 5 du doc. Aer 41 en regard de son nom (n°53) devrait être corrigée pour lire "c".

Toutefois, la Commission n'a pas reçu officiellement un document du gouvernement du Pakistan qui permette de justifier cette correction.

b) Le nom du délégué de la Chine (doc.Aer.n°41, annexe 1)sera corrigé pour lire: N.N. CHEN.

c) Le nom du délégué de la Norvège doit se lire N.SOEBERG.

d) La Commission considéra l'amendement se rapportant au titre exact des pays, membres de l'Union, représentés par Mr.LALUNG-BONNAIRE.

A ce sujet, la Commission a été avisée de la réception au Secrétariat de l'U.I.T., d'une lettre adressée par le gouvernement de la France, établissant la dénomination exacte qui doit figurer désormais à l'annexe I (nº 20) de la Convention d'Atlantic City.

L'appellation correcte est:

"Territoires d'Outre-Mer de la République française et territoires administrés comme tels."

Il convient donc de modifier également l'Annexe I du doc.Aér.nº41.

8. La Commission examina et approuva les pouvoirs de M.LAYZELL et accepta que le doc. Aér.nº 41 soit amendé de manière à faire figurer le nom de M. Layzell dans la liste des représentants de l'I.A.T.A.

9. L'ordre du jour étant épuisé, la séance prend fin à 16 h.30.

Les rapporteurs: Le Président :

M. Chef - F. A. Trail V.Veres.

International Administrative
Aeronautical Radio Conference
GENEVA, 1948

Aer-Document No. 94-E

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No. 94-F

Conferencia Administrativa Internacional
de Radiocomunicaciones Aeronauticas
GINEBRA, 1948

Documento Aer-No.94-S

9 June, 1948
9 juin, 1948
9 de Junio de 1948

SCHEDULE OF MEETINGS

	Time :	Room I :	Room II :
Thursday, 10 June, 1948			
	09:30	4	7 (2)
	14:30	6 (c)	7 (2)
Friday, 11 June, 1948			
	09:00	3	
	09:30		7
	10:00	4	
	14:30	Plenary Meeting	
	17:30	1	

- -

HORAIRE DES SEANCES

	Heure :	Salle I :	Salle II :
Jeudi, 10 juin, 1948			
	9 h.30	4	7 (2)
	14 h.30	6 (c)	7 (2)
Vendredi, 11 juin, 1948			
	9 h.	3	
	9 h.30		7
	10 h.	4	
	14 h.30	Assemblée Plénière	
	17 h.30	1	

- -

PROGRAMA DE SESIONES

	Hora :	Sala I :	Sala II :
Jueves, 10 de Junio de 1948			
	9 h.30	4	7 (2)
	14 h.30	6 (c)	7 (2)
Viernes, 11 de Junio de 1948			
	9 h.	3	
	9 h.30		7
	10 h.	4	
	14 h.30	Sesion Plenaria	
	17 h.30	1	

- -

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

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

Aér-Document nº 95 - F

10 juin, 1948

Commission 6

Rapport

de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes R

(Commission 6)

12e séance
9 juin,1948 à 9 h.30

1. Le Président M. E. G. Betts (Australie)ouvre la séance à 9 h.30

Les délégations et organisations suivantes sont représentées :

Albanie	Norvège
Argentine	Nouvelle-Zélande
Australie	Pakistan
Biélérussie (R.S.S.de)	Pays-Bas
Canada	Pologne
Cuba	Protectorats français du Maroc et de la Tunisie
Danemark	Roumanie
Etats-Unis d'Amérique et Territoires	Royaume-Uni
Egypte	Suisse
France	Union de l'Afrique du Sud
Inde	Union des Républiques Socialistes Soviétiques
Indes néerlandaises	Yougoslavie
Irlande	I.A.T.A
Islande	O.A.C.I.
Nicaragua	

2. Le délégué de l'Inde a le plaisir d'annoncer le voyage inaugural d'un service aérien entre Bombay et Londres via Le Caire et Genève. L'appareil fera escale ce soir à l'aérodrome de Cointrin.

3. Le rapport de la 7ème séance (doc.Aer.No 78) est adopté.

Dans le texte français de ce document il faut lire à la page 2 §3, 2ème alinéa, avant-dernière ligne "fréquences communes" au lieu de "fréquences connues".

4. Le rapport de la 8ème séance (doc.Aér.No.74) est adopté sous réserve toutefois:

a) d'une nouvelle rédaction se rapportant à la déclaration de M. Falgarone libellée comme suit:

"Le délégué de la France fait observer que l'utilisation des fréquences - route sur une ligne aérienne comportant des escales régulières intermédiaires, est aussi fonction du nombre d'avions mis en circulation sur chaque segment de la ligne pour effectuer le parcours total . Si en effet, on change d'avion à chaque escale il est alors possible d'utiliser uniquement les fréquences régionales pour chacun des avions assurant le service."

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

b) de l'adjonction du nom de la Yougoslavie parmi les délégations représentées.

5. Les textes français es espagnols des documents Aér.No 79 et No.83 n'étant pas encore parus, l'adoption des rapports de la 9ème séance et du Groupe de travail 6 B est reportée à la prochaine séance.

6. Avant la fin des travaux des Commissions 4 et 5, il est décidé de créer un groupe de travail qui aurait pour base d'étude le § 19 du doc. CP-Aér.No.25.

M. Duncan (Président de la Commission 5) indique que les tableaux de vols amendés paraîtront le 10 juin et que la carte murale des lignes aériennes est mise à jour.

Le Groupe de travail portera le No. 6 C. M. Harvey(Union de l'Afrique du Sud) accepte d'en être le président avec la possibilité, lorsqu'il s'absentera,de désigner son remplaçant.

Les délégations suivantes ont indiqué qu'elles participeraient aux travaux de ce groupe :

Argentine - Australie - Egypte - Etats-Unis d'Amérique - France - Inde - Indes néerlandaises - Irlande - Pays-Bas - Royaume-Uni - Yougoslavie - I.A.T.A. et O.A.C.I.

Sur proposition de M. White(Etats-Unis d'Amérique) il est convenu que d'autres délégations pourraient être invitées à participer aux travaux afin de communiquer, si nécessaire, des renseignements complémentaires.

Le groupe 6-C se réunira ce matin pour établir un plan de travail : il sera chargé d'examiner le paragraphe 19 du document CP.Aér.No 25; toutefois, ce mandat pourra être modifié lors de l'examen du rapport et des recommandations que devra soumettre la sous-commission 6 B.

7. Suivant les termes du § 27 du doc.CP-Aér.No 25, une discussion s'engage à laquelle prennent part les délégués de l'Australie, de Cuba, des Etats-Unis d'Amérique, de la France, de l'Inde et de l'O.A.C.I., afin de déterminer la compétence des délégués en matière de météorologie et d'établir des données précises en ce qui concerne les besoins pour les transmissions de météogrammes destinés aux aéronefs en vol, ainsi que les distances à couvrir.

A ce sujet, le délégué du Canada précise que l'O.M.I. a décliné l'invitation de l'U.I.T.d'être représentée à la Conférence aéronautique, mais qu'à la réunion de l'O.A.C.I. siégeant actuellement à Genève, il existe un certain nombre d'experts météorologistes.

En conclusion, il est décidé de créer un groupe de travail portant le No 6-E. Sur proposition des Etats-Unis d'Amérique, appuyée par le délégué de l'Inde, le mandat de ce groupe est le suivant :

a) Examiner la documentation dont dispose la Conférence, y compris les documents régionaux de l'O.A.C.I., les formules 2, puis résumer ces documents dans la mesure où ils concernent la question des émissions météorologiques destinées aux aéronefs en vol ou se référant aux § 27 et 28 du document CP-Aér.No 25.

b) Recommander, en se basant sur cette étude, une méthode de travail relative à ce problème que la Commission 6 puisse adopter pour la détermination

1) de l'ordre de grandeur des fréquences nécessaires

2) du nombre de fréquences nécessaires dans chaque ordre de grandeur

3) des zones dans lesquelles ces fréquences pourront faire l'objet d'une répétition.

Sur proposition du Président, M. Tabio (Cuba) accepte de présider ce nouveau groupe de travail 6 E.

Les délégations de Cuba, de la France, de la Pologne, de l'I.A.T.A. et de l'O.A.C.I. ont indiqué qu'elles participeraient aux travaux.

Il est convenu que ce groupe pourra inviter à titre consultatif des experts compétents, particulièrement M. Entwhistle de l'O.A.C.I. ou toute autre personne pouvant fournir des renseignements utiles.

8. Il est décidé que la Commission 7 sera tenue au courant des travaux de ce groupe.

M. Fry (Royaume-Uni) président de la Commission 7, indique que M. de Calan (France) président du groupe de travail 7 A déjà chargé d'étudier les formules 2 pour les services OR, pourrait fournir, à ce sujet des indications utiles.

9. Sur proposition de M. Greven (O.A.C.I.), il est décidé que les groupes 6 C et 6 E ne siégeraient pas simultanément.

10. La prochaine réunion de la Comission 6 sera annoncée par affichage sur le tableau.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 12 h.00; il est entendu que la sous-commission 6 C se réunira immédiatement pour établir un plan de travail.

Le Rapporteur : Le Président :

M. Chef E.G. Betts

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques

GENEVE, 1948

Aér-Document No. 96-F

9 juin, 1948

Commission 7

R A P P O R T

de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes "OR"

(Commission 7)
13e séance
7 juin, 1948

1 - Le Président : M. A. Fry (Royaume-Uni) ouvre la séance à 14 h.30.

Les délégués des pays suivants assistent à la séance :

Argentine	Honduras (République de)
Australie	Islande
Canada	Nouvelle-Zélande
Chili	Portugal
Equateur	Royaume-Uni
Etats-Unis d'Amérique	Ukraine (R.S.S.)
France et Territoires d'outre-mer de la République française	U.R.S.S.

2 - Pour la semaine de travail du 7 au 11 juin, la fonction de rapporteur à la Commission 7 sera exercée par le Commandant G. Sarre de la délégation française.

3 - Avec l'accord des membres de la commission et sur proposition du Président, le vice-président : M. J. D. Furze représentera la Commission 7 aux travaux du Groupe de travail 4B de la Commission 4.

4 - Le document Aér-No.64 rapport de la 8e séance de la Commission 7 est approuvé sans aucune observation.

5 - Le Président invite ensuite les membres de la commission à se prononcer sur la proposition que la délégation des U.S.A. a présentée lors de la séance précédente et qui a été amendée par la délégation française en accord avec les délégués des U.S.A. et de l'Australie.

Cette proposition et l'amendement considéré doivent être normalement entre les mains des délégués présents car les textes écrits ont été diffusés dans les diverses langues.

En ce qui concerne son amendement, le délégué de la France précise qu'il y aurait lieu :

1 - de remplacer la date du 7 juin par celle du 10 juin car le 7 juin est ladate même de cette séance au cours de laquelle la proposition est discutée.

2 - de définir également ce qu'il y a lieu d'entendre par bande frontière et il propose que la largeur de cette bande soit par exemple de 600 km. La bande frontière serait donc la portion d'un territoire s'étendant entre la frontière et l'intérieur du pays sur une largeur de 600 km.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Ces deux points sont acceptés et la définition de la bande frontière sera annexée au bas de la note I complétant la proposition des Etats-Unis.

Le délégué de l' U.R.S.S. se basant :

a) sur la résolution relative à l'établissement de la nouvelle liste internationale des fréquences (voir paragraphe 12 - point a) page 18 des recommandations et résolutions adoptées par la Conférence internationale des télécommunications d'Atlantic City) stipulant qu' avant d'entreprendre l'établissement d'une nouvelle liste de fréquences, le C.P.F. fixera, dans le détail, les dispositions techniques, à suivre lors de l'établissement d'une telle liste.

b) sur le fait que les divers renseignements demandés par l'Article 4 du projet de résolution présenté par la délégation des Etats-Unis ne sont pas indispensables pour procéder à la répartition entre tous les pays des disponibilités en fréquences des bandes "OR".

c) sur le fait que la conférence d'Atlantic City et le C.P.F. n'interdisaient pas la possibilité de présenter l'état de ses besoins sur une forme autre que celle des formules I et 2.

Considère que la proposition de la délégation des Etats-Unis tendant à proscrire l'examen des demandes qui ne contiendraient pas tous les renseignements dont il y est fait mention n'est conforme ni à l'esprit, ni à la lettre des dispositions rappelées ci-dessus.

Etant donné, en outre, que le C.P.F. lors de l'étude d'une question analogue a adopté une résolution aux termes de laquelle les pays peuvent soumettre leurs demandes sous une forme différente de celle des formules I et 2, le délégué de l'U.R.S.S. propose :

1 - de rejeter la proposition de la délégation des Etats-Unis concernant la procédure à suivre dans l'examen des demandes de fréquences.

2 - de terminer l'élaboration des principes techniques qu'il convient d'appliquer lors de l'élaboration du nouveau plan d'allocation des fréquences dans les bandes "OR".

3 - de déterminer la procédure à suivre pour satisfaire les demandes et de soumettre une recommandation concernant le plan de répartition des fréquences entre les différents pays en se basant sur les principes techniques déjà approuvés et en utilisant les demandes de fréquences que ces pays ont déjà soumises quelle que soit la forme suivant laquelle elles ont été présentées.

4 - de laisser ensuite à chaque pays le soin de répartir entre ses propres stations les fréquences qui lui ont été attribuées, en tenant compte des règles techniques approuvées par la Conférence.

6 - Tout en enregistrant la déclaration soviétique, le Président estime néanmoins qu'il y a lieu de se prononcer sur la proposition de la délégation des Etats-Unis. Le délégué de l'U.R.S.S. considère que cette invitation n'est pas équitable et confirme son point de vue malgré que le délégué de

la France ait fait observer qu'au point d) du paragraphe 12 déjà cité il est indiqué que le C.P.F. doit prendre comme base de ses travaux les formules I et 2 remises par les différents pays.

Le délégué de l'Argentine déclare que si son pays s'est d'ailleurs conformé aux recommandations d'Atlantic City et qu'il a fourni ses besoins sur formules I et 2, les emplacements des émetteurs n'avaient pas été toutefois indiqués pour le service mobile aéronautique "OR", mais que comprenant la nécessité de donner les renseignements complémentaires, il le fera volontiers. Il s'inquiète toutefois de savoir si la date du 10 juin ne sera pas trop proche en ce qui le concerne et il désirerait que cette date limite soit reculée au 14 juin. La lecture du point e) du paragraphe 12 lui donne tout apaisement à ce sujet et il consent à ce que la date du 10 juin ne soit pas modifiée.

Le délégué de l'U.R.S.S. reprenant la parole désirerait avant tout vote que les délégués présents comprennent bien son point de vue. La situation de l'aviation soviétique, déclare-t-il, est quelque peu différente de celle des autres pays. Il y a actuellement un développement important des différents réseaux aériens relatifs à l'agriculture, aux services sanitaires, postaux, de protection contre les incendies de forêts et autres. Cette situation a amené l'U.R.S.S. à exprimer ses besoins sous une autre forme en tenant compte que la formule 2 ne lui permettait pas de le faire d'une manière aussi judicieuse.

Le délégué de l'Ukraine représentant aussi la Bulgarie appuie la proposition soviétique, dont il demande l'étude avant le vote sur la proposition de la délégation des Etats-Unis. Il estime que si la formule 2 avait été jugée suffisante, il n'y aurait eu nul besoin de réclamer des renseignements supplémentaires, ce qui condamne en quelque sorte cette formule 2.

7 - En tant que chef de la délégation des Etats-Unis et non en sa qualité de président de la conférence aéronautique, M. Lebel demande la mise aux voix de la proposition de sa délégation. Cette proposition est appuyée par le délégué du Chili.

A la requête du délégué de l' U.R.S.S. qui demande si la commission 7 est habilitée à prendre une décision comme celle qu'elle se propose de prononcer, M. Lebel répond qu'en effet, la Commission 7 a le pouvoir de le faire et il fait remarquer, en outre, qu'en se basant sur le paragraphe 12 des recommandations d'Atlantic City le délégué soviétique n'avait fait mention que du point a) de ce paragraphe, à l'exclusion des autres points du même paragraphe concernant : les directives au C.P.F., son mandat, les informations techniques, l'étude des formules I et 2, points qui sont également à considérer.

8 - A la demande du Président le principe du vote est mis aux voix. Le résultat est le suivant :

Pour : 13 voix
Contre : 3 voix
Abstentions : 0.

Un résultat identique est ensuite enregistré pour l'adoption de la proposition amendée de la délégation des Etats-Unis. Cette proposition amendée figure à l'Annexe au rapport de la 12e séance. (Doc.Aér. No. 88).

9 - A la suite du vote considéré, le délégué de l'U.R.S.S. fait la déclaration suivante :

"Conformément à la déclaration faite à la présente réunion, la délégation soviétique proteste contre la soumission aux voix de la question à l'ordre du jour et considère la décision de la commission 7 concernant la procédure relative à l'examen des demandes de fréquences des différents pays comme n'étant pas celle qui aurait dû être prise."

En conséquence, la délégation soviétique déclare qu'elle ne se considère engagée par cette décision en aucune façon.

10 - En outre, le délégué du Canada fait également la déclaration qui suit expliquant les raisons pour lesquelles il s'est prononcé en faveur de la résolution soumise par les Etats-Unis.

Si nous utilisons le genre de renseignements que contient la déclaration de besoins en fréquences soumise par l'U.R.S.S. et si les autres pays ne nous fournissaient que les mêmes renseignements, il nous faudrait admettre, dans les calculs destinés à préparer la nouvelle liste de fréquences que :

a) Toutes les fréquences demandées par un pays sont utilisées sur tout son territoire et le long de ses frontières.

b) Ces fréquences sont utilisées de manière continuelle, de jour comme de nuit.

c) Ces fréquences sont utilisées avec des puissances égales ou supérieures à 5 kW. Dans la plupart des cas, de telles prévisions ne correspondraient manifestement pas à la réalité; l'utilisation de données aussi incomplètes nous conduirait à évaluer bien les portées de brouillage à des taux supérieurs aux chiffres qu'on eût fixés en possession de données complètes, et cela dans une proportion qui atteindrait des milliers de kms.

Se contenter d'indiquer qu'une station radiophonique sera située quelque part à l'intérieur des frontières nationales peut suffire lorsqu'il s'agit d'un pays d'étendue extrêmement réduite, c'est-à-dire lorsqu'un déplacement de la station ne peut avoir d'effet sensible sur des assignations de voies identiques ou adjacentes dans d'autres régions, mais cela serait très dangereux dans le cas de pays aussi vastes que l'U.R.S.S. ou le Canada.

Enfin, quelle que soit l'étendue d'un pays, les heures normales d'utilisation d'une fréquence et sa puissance d'émission doivent être connues si l'on veut obtenir à l'échelle mondiale un maximum de répétitions de fréquences avec un minimum de brouillage.

11 - Cette déclaration clôturant la discussion au sujet de la proposition des Etats-Unis, le Président invite la commission à revenir au Doc. CP-Aér No. 25 et à examiner les points soulevés :

1 - par les paragraphes 48 à 51 inclus.
2 - par les paragraphes 52 et 53.

Pour l'instant, il apparaît comme inutile de s'attarder à l'étude des paragraphes 48 à 51 inclus. Par contre, les paragraphes 52 et 53 peuvent être abordés.

En les examinant, il apparaît qu'ils ont été rédigés d'une manière très générale car la Commission Préparatoire ne possédait guère de données.

Le délégué de l'Australie déclare que le plan de partage suggéré à la Commission Préparatoire par les Etats-Unis était un carroyage dans lequel les fréquences étaient réparties suivant un rapport de protection déterminé.

A son avis, en partant d'un rapport de protection, d'une puissance d'émission et d'une fréquence données, on pourrait déterminer la grandeur des carrés de la grille considérée et en appliquant celle-ci sur une carte du monde, déterminer la nombre de fois qu'il serait possible de répéter cette fréquence, de jour ou de nuit.

D'autre part, il propose de tenir compte des portées de brouillage, en soulignant qu'il serait possible de tracer autour de l'emplacement d'un émetteur le cercle de portée utile et le cercle de la portée d'interférence. En veillant à ce que les cercles de portée d'interférence ne se coupent pas, on aurait ainsi la possibilité de répétition d'une même fréquence dans le monde entier avec une meilleure approximation.

Les données techniques de la Commission 4 (rapports de protection, courbes de propagation, etc.) fourniraient les éléments nécessaires à cette méthode, dont le principe seul est présenté pour l'instant.

Le délégué des Etats-Unis approuve la suggestion australienne tout en remarquant que la mise en application d'une telle méthode demande une étude plus approfondie car certains facteurs tels que l'exploitation des services continus, différence des horaires suivant les régions sont à considérer, étant de nature à modifier la forme même des grilles. Dans ce but, il propose la création d'un groupe de travail technique pour étudier ces points de détails.

Le Président considère que chaque délégué doit avoir auparavant très bien compris le principe du système exposé par le délégué de l'Australie. Il remet donc la suite de la discussion à la prochaine réunion et lève la séance à 17 h.25.

Le Rapporteur : Le Président :

Commandant G. Sarre M. A. Fry

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No. 97-F

10 juin, 1948

Commission 4

R A P P O R T

de la Commission des principes techniques et d'exploitation

(Commission 4)

19ème séance
9 juin,1948

Président : M. O. J. Selis (Pays-Bas)

1 - Les délégations des pays et organisations suivantes sont représentées :

Argentine
Australie
Biélorussie (R.S.S.)
Canada
Chine
Cuba
Egypte
Etats-Unis d'Amérique
et Territoires
France
Islande
Inde
Irlande
Indes néerlandaises
Nouvelle Zélande
Pays-Bas
Pologne
Protectorats français du
Maroc et de Tunisie
Royaume-Uni
Suède
Suisse
Union de l'Afrique du Sud
Union des Républiques
Socialistes Soviétiques
Yougoslavie
O.A.C.I.
I.A.T.A.

2 - Le Président ouvre la séance à 14 h.30 et se reporte au texte revisé de l'Annexe B du document Aér-No. 35. Il est décidé d'adopter ce nouveau texte.

3 - Le document Aér-No. 86 fait ensuite l'objet d'un examen, en vue de son adoption. Il est décidé d'y apporter en premier lieu les amendements suivants :

3.1 - Paragraphe 6 - Après "plan", ajouter, "pour l'émission du type A3".

3.2 - Paragraph 13, insérer :

	A3	A1
Etats-Unis	25-30	20
Inde	25-30 (de préférence 30)	20
Chine	20-25	15-20

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

3.3 - Paragraphe 13, modifier les chiffres concernant Cuba de la façon suivante :

	A3	A1
Cuba	30-25	30-25

3.4 - Paragraphe 13, modifier les chiffres concernant l' I.A.T.A. de la façon suivante :

	A3	A1
I.A.T.A.	30	20

3.5 - Paragraphe 13, insérer le paragraphe 13 a)

L'I.A.T.A. considère que les chiffres cités plus haut devraient être acceptés avec la réserve suivante : si les résultats obtenus en tenant compte des graphiques ainsi établis varient sensiblement de ceux qui sont reconnus pratiquement exacts, les chiffres devront être revisés afin que les résultats obtenus se rapprochent davantage des résultats pratiques.

4 - Le document Aér-No. 86 est alors adopté avec les amendements mentionnés au paragraphe 3 ci-dessus.

5 - Le Président du Groupe de Travail 4B est invité à fournir un rapport sur les travaux de ce groupe. Il déclare que jusqu'à présent leur évolution a été lente et qu'il espère que le groupe pourra se réunir de nouveau ce jour même à 16 h.

6 - Le Président recommande à la Commission d'adopter le doc-Aér-No. 76, à condition toutefois de modifier quelque peu la rédaction du paragraphe 1 de l'Annexe B qui diffère de celle qui avait été arrêtée lors d'une précédente séance. Dans ces conditions, le document est adopté, et il est décidé, à la suite d'une discussion, de changer la numérotation des paragraphes et de modifier ainsi la rédaction du paragraphe 1 de l'Annexe B.

"Considérant qu'il est indispensable de mettre au point une méthode pour déterminer l'ordre de grandeur des fréquences à affecter aux services particuliers des routes aériennes, la Commission recommande":

(1) - de modifier les graphiques de portée maximum annexés au document CP Aér-No.3 afin qu'ils indiquent les portées réelles envisagées, correspondant à un niveau de bruit hypothétique, à bord d'un aéronef ne dépassant pas 5 microvolts par mètre, sans toutefois perdre de vue qu'avec du matériel approprié, il devrait être possible de limiter le niveau du bruit local au point d'atteindre une valeur de 15 db pour le rapport signal sur bruit, pour l'émission de type A3, avec une intensité de champ dans le voisinage de l'aéronef, de :

a) 5 microvolts par mètre pour l'émission manuelle en télégraphie (A1).
b) 20 microvolts par mètre pour les communications à grand rendement, y compris l'émission en téléphonie (A3).

(2) - de conserver les courbes de 10 microvolts par mètre qui ont déjà été tracées.

(3) - de modifier un des graphiques de portée maximum pour lui faire donner les portées réelles envisagées dans le cas d'une puissance de rayonnement de 10 kW.

(4) - de tracer de nouvelles courbes en tenant compte des unités usuelles comme par exemple, le kilomètre pour mesurer les distances, et en adoptant une échelle plus appropriée; et de faire figurer ces courbes dans les actes définitifs de la Conférence, avec l'introduction citée au sous-paragraphe 4, ci-dessus.

(5) - d'inviter la Conférence à s'inspirer lorsqu'elle procédera à l'assignation des fréquences, des paragraphes 1 à 21 de l'introduction au document CP Aér-No.5, modifiés selon les décisions de la Commission 4, ainsi que les graphiques rectifiés correspondants pour l'allocation des fréquences.

7 - Un long débat s'engage autour d'une question soulevée par le délégué de la Chine, qui a remarqué une différence entre les résultats obtenus dans la pratique, et ceux qui découlent d'une utilisation des graphiques de portée maximum et de la Figure 18.

8 - A la suite de ces débats, le Président déclare que si, à l'avenir, un délégué peut citer un cas précis, ou toutes choses égales d'ailleurs, les calculs faits à l'aide des graphiques ne concordent pas avec les résultats de l'expérience, il devra porter ce cas à la connaissance de la Commission, qui le fera examiner par un petit groupe de travail.

9 - Des débats s'ensuivent pour savoir s'il est souhaitable de fixer la valeur du rapport de protection à appliquer aux liaisons exploitées selon le système des bandes entrelacées (crossband).

Un doute subsiste au sujet de l'opportunité et de la nécessité de fixer un chiffre particulier pour les bandes entrelacées (crossband), étant donné les décisions prises au sein de la Commission 6, de faire reposer les demandes de fréquences sur l'exploitation en Simplex, de façon à ce que les deux types d'exploitation puissent être satisfaits.

10 - Les normes fixées par la Commission 4 constituant des bases de travail pour les Commissions 6 et 7, il est décidé que le Président de la Commission 4 devra se mettre en rapport avec les Présidents de ces Commissions afin de savoir s'ils jugent nécessaire que la Commission 4 poursuive ses travaux dans ce sens.

11 - M. Falgarone (France) attire l'attention de la Commission sur la nécessité qu'il y aurait de soumettre les rapports techniques à un spécialiste qui s'assurerait que le texte français est exact.

12 - Le Président examinera cette question avec le secrétariat.

13 - Le Président informe l'assemblée qu'il reste encore deux questions à étudier avant de clore les travaux de la commission : le rapport du groupe de travail 4B et la question de la correspondance publique.

14 - Afin de permettre au Groupe de travail 4B de poursuivre ses travaux, la séance est levée à 16 h.15.

Le Rapporteur : Le Président :

L. M. Layzell O. J. Selis

Conférence Internationale Administrative
des Radiocommunications Aéronautiques.
GENEVE, 1948.

Aer-Document No.98-F
10 juin, 1948.

COMMISSION 6

RAPPORT
DE LA COMMISSION D'ALLOCATION DES FREQUENCES DANS LES BANDES R.

(Commission 6)

IIe Séance

8 juin, 1948.

Président : M.Betts (Australie)

Vice-Président : M.Tabio (Cuba)

1. Sont représentés les pays suivants :

Albanie	Nicaragua
Argentine	Norvège
Australie	Nouvelle-Zélande
Bielorussie (S.S.R.de)	Pakistan
Canada	Pays-Bas
Chine	Pologne
Colombie	Protectorats français du Maroc et de la Tunisie
Cuba	Royaume-Uni
Danemark	Suisse
Egypte	Yougoslavie
Etats-Unis d'Amérique et Territoires	
France	et
Inde	
Irlande	O.A.C.I.
	I.A.T.A.
	I.F.R.B.

2. Le Président ouvre la séance à 9h.40.

3. L'avenir du développement des transports aériens fait l'objet d'un exposé du Délégué de l'I.A.T.A. qui insiste sur le fait qu'il ne doit exister dans les plans élaborés actuellement aucune disposition pouvant nuire au développement de la technique des communications.

4. Se rangeant à l'avis de l'orateur précédent, le Délégué de la France présente la proposition suivante :

"La Commission décide la création d'un groupe de travail No6x, chargé :

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

4.1. "De confronter les propositions de la Commission Préparatoire, de la Biélorussie et de l'U.R.S.S., de la France et de l'O.A.C.I. avec d'autres propositions relatives à un système d'allocation de fréquences pour les routes aériennes mondiales principales.

4.2. "De dégager de cette confrontation les principes d'exploitation propres à chacun des types d'émission A_1, A_2, A_3, A_4.

4.3. "De soumettre à la Commission un projet d'ensemble pour l'organisation des bandes réservées aux services "R" du réseau des routes aériennes mondiales principales. Ce projet devra se conformer aux divers principes d'exploitation, exposés au paragraphe 4.2.

5. "Avant de constituer ce groupe, la Commission 6 devra prendre des décisions quant à :

5.1. "La manière de répartir les bandes "R" entre les routes aériennes mondiales principales d'une part et les routes régionales et nationales d'autre part.

5.2. "L'adoption simultanée de divers types d'émissions, tels que A_1, A_3, etc., conformément aux désirs des divers pays.

5.3. "La possibilité d'utiliser pour les émissions A_1, le système des bandes croisées (crossband) concurremment avec le système simplex."

Le Délégué de la Yougoslavie appuie cette proposition.

6. Le Délégué des Etats-Unis d'Amérique estime qu'un nouveau groupe de travail, du genre de celui qui fait l'objet de la proposition française, serait inutile puisque tous les plans ont été examinés complétement.

7. Le Délégué de la France se déclare prêt à retirer la partie de sa proposition visant à la formation d'une nouvelle sous-commission 6_X, si la question fait l'objet d'un examen en séance de la Commission au complet.

8. Le Délégué de l'I.A.T.A. déclare que les espacements A_3 permettraient l'exploitation sur A_3, en simplex; ou bien sur A_1, en bandes croisées (Crossband) dans la voie adjacente, ce qui répondrait aux besoins formulés par les exploitants et appuyés par des renseignements statistiques qu'il énumère. C'est la raison pour laquelle l'I.A.T.A. préconise l'usage de moyens de liaison de haute capacité. La définition suivante de l'exploitation en bandes croisées sur voies adjacentes a été donnée par l'I.A.T.A. comme suite à une demande :

> "Un système de liaisons doubles sur deux fréquences, dont l'une est "utilisée pour l'aller et l'autre pour le retour. Ces deux fréquences "sont comprises dans la gamme B.F.O. du récepteur et déchiffrables sans "modifier la mise au point de celui-ci."

Le Délégué du Royaume-Uni déclare que la définition est quelque peu différente et demande de remplacer "gamme B.F.O." par "gamme des fréquences audibles" du récepteur.

Le Délégué de l'I.A.T.A. accepte cette modification.

9. La Délégation des Etats-Unis d'Amérique fait une proposition appuyée par le Délégué de l'Union de l'Afrique du Sud et à laquelle des amendements sont proposés par les Délégués de la Nouvelle-Zélande, du Royaume-Uni, du Canada et de la Colombie. Ces amendements sont acceptés par l'auteur de la proposition et par le Délégué Sud-Africain.

Voici la rédaction définitive de la proposition :

"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 masure 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 appliquant 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 entreprises de navigation aérienne."

10. Le Délégué de la France soumet alors la proposition concrète ci-dessous, constituant le texte amendé de sa proposition antérieure :

"Il est recommandé que le Comité 6 prenne des décisions quant à :

10.1. "La manière de répartir les bandes "R" entre les routes aériennes mondiales principales d'une part, et d'autre part, les routes régionales et nationales.

10.2. "L'adoption simultanée de divers types d'émissions, tels que A_1, A_3, etc., conformément aux voeux des divers pays.

10.3. "La possibilité d'utiliser pour les émissions A_1 le système des bandes croisées, concurrement avec le système simplex.

10.4. "De comparer la proposition de la Commission Préparatoire avec celle de la Délégation Soviétique, figurant au Document [illegible], celle de la France, celle de l'O.A.C.I. et toutes autres propositions concernant un système d'allocation de fréquences pour les routes aériennes mondiales principales.

10.5. "De dégager de cette confrontation les principes d'exploitation propres à chacun des types d'émission A1, A_2, A_3, A_4, etc.

10.6. "De préparer un projet d'organisation d'ensemble des bandes attribuées aux services "R" pour le réseau des routes aériennes mondiales principales. Ce projet devra se conformer aux divers principes d'exploitation exposés au paragraphe précédent."

Cette proposition est appuyée par le Délégué de la Yougoslavie.

11. Après des débats prolongés, la Commission décide de soumettre à un vote distinct chacune des deux propositions.

La proposition française est soumise au vote qui donne le résultat suivant:

Pour - 11

Contre- 15

Abstentions - 5

La proposition est donc rejetée.

12. Avant la mise aux voix de la proposition des Etats-Unis d'Amérique, les Délégués de la Yougoslavie et de la Chine demandent des précisions au sujet des principes fondamentaux auxquels aucune modification ne pourra plus être apportée. Le Délégué des Etats-Unis d'Amérique énumère les principes concernant A_2 et Simplex. Le Délégué de la Chine demande si l'octroi d'un traitement équitable à toutes les catégories de services aériens doit être considéré comme principe fondamental. Il obtient une réponse affirmative.

13. La proposition des Etats-Unis d'Amérique est soumise au vote qui donne le résultat suivant :

Pour - 18

Contre - 11

Abstentions 0

La motion est donc adoptée.

14. Préalablement au vote sur la proposition des Etats-Unis d'Amérique, une déclaration écrite du Délégué du Nicaragua, remise au Président de la séance, autorisait la Délégué de la Colombie à voter à sa place.

15. La séance est levée à 12h.45.

Le Rapporteur : Le Président :

G.A.Harvey E.G.Betts

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques

GENEVE, 1948

Aér-Document No. 99-F

10 juin, 1948

Commission 7

R A P P O R T

de la Commission d'allocation des fréquences dans les bandes OR

(Commission 7)
15e séance
9 juin,1948

1 - Le Président, M. A. Fry (Royaume-Uni) ouvre la séance à 09 h. 30.

Le délégué des pays suivants assistent à la séance :

Argentine	Honduras (République de)
Australie	Royaume-Uni
Canada	Suède
Etats-Unis d'Amérique	Ukraine (R.S.S.)
France	U.R.S.S.

2 - La Commission approuve à l'unanimité le document Aér-No.73, procès-verbal de la 10ème séance. Une légère correction grammaticale est toutefois à effectuer, à la demande du délégué du Canada, dans le texte du point b) du paragraphe 8 (Document en langue anglaise) lire: "ratio" au lieu de "ration". Cette correction n'affecte pas le texte français.

3 - Lors de sa 14e. séance, la Commission 7 a décidé la création d'un Groupe de Travail No. 2, chargé d' examiner les méthodes propres à procéder à l'allocation des fréquences dans les bandes "OR". Le Président déclare qu'il y aurait intéret à ce que ce groupe se mette dès maintenant au travail et il propose de lever immédiatement la séance pour lui permettre de se réunir dans la salle II. Cette proposition recevant l'approbation générale, la séance est levée à 09 h.40.

Le Rapporteur :

Commandant G. Sarre

Le Président :

M. A. Fry

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE

Aer-Document No 100 - E
Aér-Document No 100 - F
Aer-Documento No 100 - S

10 June 1948
10 juin 1948
10 de junio de 1948

Agenda for the Fourth Plenary Meeting

1. Approval of minutes of the 3rd Plenary Meeting (Aer-Document No.80)
2. Resolution submitted by the Soviet delegation at the 2nd Plenary Meeting (Aer-Document No.21)
3. Report of Committee 2 (Aer-Document No.93).
4. Report of Committee 4, if available.
5. Report of the Ad Hoc Working Group set up by the 3rd Plenary Meeting (Aer-Document No.80) to study the matter contained in Aer-Document Nos 9 & 49.

Ordre du jour de la 4e Assemblée plénière

1. Approbation du procès-verbal de la 3e assemblée plénière(doc.Aér.n° 80)
2. Résolution soumise par la délégation de l'U.R.S.S. à la deuxième assemblée plénière (doc.Aér.n° 21)
3. Rapport de la Commission 2 (doc.Aér.n° 93)
4. Rapport de la Commission 4, si disponible.
5. Rapport du Groupe ad hoc chargé par la 3e. assemblée plénière de l'étude des documents Aér.n° 9 et 49.

Orden del Dia de la Cuarta Sesion Plenaria

1. Aprobacion del acta de la tercera sesion plenaria (Doc. Aer. 80)
2. Resolucion presentada por la Delegacion Sovietica en la segunda sesion plenaria (Doc.Aer.21)
3. Informe de la Comision 2. (Doc.Aer.93).
4. Informe de la Comision 4, si se dispone de el.
5. Informe del Grupo de trabajo ad hoc establecido por la tercera sesion plenaria (Doc.Aer 80) para examinar los asuntos a que se contraen los documentos Aer.9 y 49.

ARCHIVES U.I.T. GENÈVE