

PLAN D'ATTRIBUTION DES FRÉQUENCES
POUR LE
SERVICE MOBILE AÉRONAUTIQUE
ET
ACCORD FINAL

GENÈVE 1948-1949



SECRETARIAT GÉNÉRAL
DE L'UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS
GENÈVE 1949

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
PRÉAMBULE	7
INTRODUCTION	8

PARTIE I

Dispositions générales

SECTION I. — DÉFINITIONS :

1. Règlement des radiocommunications	10
2. Rapport provisoire	10
3. Plan	10
4. Terminologie	10
5. Catégories R et OR du service mobile aéronautique	11
6. Hémisphères occidental et oriental	11
7. Ligne aérienne mondiale principale	11
8. Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales	11
9. Lignes aériennes régionales et nationales	11
10. Zone des lignes aériennes régionales et nationales	11

SECTION II. — PRINCIPES TECHNIQUES ET D'EXPLOITATION :

<i>Art. 1. Détermination de la largeur des voies</i>	<i>12</i>
1. Espacement entre fréquences	12
2. Fréquences à attribuer	13
3. Voies communes aux services R et OR	15
4. Voies adjacentes	16
<i>Art. 2. Données techniques</i>	<i>16</i>
1. Introduction	16
2. Puissance rayonnée	16
3. Largeurs de bande nécessaires	16
4. Niveaux des parasites	17
5. Valeurs adoptées pour les rapports signal/parasites et signal utile/ brouilleur.	17
6. Antennes	17
7. Intensité du champ requis	17
8. Rapport signal utile/brouilleur.	17
9. Caractéristiques de la propagation	17
10. Encombrement et capacité des voies	18
11. Application de ces principes.	18
12. Difficultés d'application des principes techniques.	19

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

	Pages
<i>Art. 3. Courbes indiquant des portées de brouillage</i>	19
1. Définitions des courbes	19
2. Echelle et système de projection adoptés pour les cartes	19
3. Changement d'échelle ou de système de projection	19
4. Conditions adoptées pour le partage des fréquences entre les zones	20
5. Mode d'emploi	20
6. Eléments pour le tracé des courbes	21
 SECTION III. — RECOMMANDATIONS ET RÉSOLUTIONS :	
<i>Art. 1. Dispositions à caractère particulier ou temporaire</i>	25
<i>Recommandation n° 1, au Comité Provisoire des Fréquences, concernant la protection des radiocommunications aux limites des bandes de fréquences du service mobile aéronautique</i>	25
<i>Recommandation n° 2, aux Conférences de radiodiffusion à haute fréquence, concernant la protection des radiocommunications aéronautiques aux limites des bandes de fréquences du service mobile aéronautique</i>	25
<i>Recommandation n° 3, au Comité Provisoire des Fréquences, relative aux assignations de fréquences aux stations du service fixe aéronautique</i>	26
<i>Recommandation n° 4, relative à la préparation de l'assignation des fréquences aux stations du service mobile aéronautique R</i>	26
<i>Art. 2. Dispositions à caractère général ou permanent</i>	27
<i>Résolution n° 5, relative à l'acheminement de la correspondance publique des aéronefs</i>	27
<i>Résolution n° 6, relative à la forme de la liste des fréquences établie par la Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques pour les bandes allouées au service mobile aéronautique R.</i>	28
<i>Recommandation n° 7, concernant la coordination des télécommunications des services aéronautique et maritime pour les besoins du sauvetage en mer</i>	29
<i>Recommandation n° 8, au sujet de la publication par l'U.I.T. de certains documents de service.</i>	34
<i>Recommandation n° 9, relative à l'utilisation par le service fixe aéronautique des fréquences du service mobile aéronautique R</i>	38
<i>Recommandation n° 10, relative à la répétition des assignations de fréquences du service mobile aéronautique R</i>	38
<i>Résolution n° 11, concernant la collaboration entre l'U.I.T. et l'O.A.C.I.</i>	39
<i>Résolution n° 12, concernant la communication à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale de copies des plaintes et rapports relatifs aux brouillages dans les bandes de fréquences du service mobile aéronautique</i>	40
<i>Recommandations n° 13, relative à des procédés techniques susceptibles de faciliter le service mobile aéronautique R sur ondes décimétriques</i>	40
<i>Recommandation n° 14, relative à l'organisation du service mobile aéronautique R</i>	42

PARTIE II

Plan d'attribution des fréquences du service mobile aéronautique R

SECTION I. — DESCRIPTION DES LIMITES DES ZONES ET SUBDIVISIONS DE ZONES :

- | | |
|--|----|
| Art. 1. Description des limites des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales | 43 |
| Art. 2. Description des limites des zones et subdivisions de zones des lignes aériennes régionales et nationales | 46 |

SECTION II. — ATTRIBUTION DES FRÉQUENCES AU SERVICE MOBILE AÉRONAUTIQUE R :

- | | |
|---|----|
| Art. 1. Plan d'attribution des fréquences (par zone et subdivision de zone) | 59 |
| Art. 2. Plan d'attribution des fréquences (par ordre numérique) | 64 |

PARTIE III

Plan d'attribution des fréquences du service mobile aéronautique OR

SECTION I. — DÉTERMINATION DES BESOINS :

- | | |
|--|----|
| 1. Rassemblement des demandes | 73 |
| 2. Minimum de renseignements indispensable | 73 |
| 3. Etude des demandes et façon dont elles ont été traitées | 74 |

SECTION II. — BANDES DE FRÉQUENCES ET VOIES DISPONIBLES :

- | | |
|------------------------------------|----|
| 1. Bandes de fréquences | 76 |
| 2. Fréquences à assigner | 76 |
| 1) Bandes exclusives | 76 |
| 2) Bandes partagées | 76 |
| 3. Choix des fréquences | 77 |
| 1) Bandes exclusives | 77 |
| 2) Bandes partagées | 77 |

SECTION III. — ADAPTATION DES PRINCIPES TECHNIQUES :

- | | |
|---|----|
| 1. Fractionnement des voies | 77 |
| 2. Modification de la classe d'une émission | 77 |
| 3. Attribution de voies adjacentes | 78 |
| 4. Répétition des assignations | 78 |
| 5. Abaissement des normes | 81 |

SECTION IV. — PRÉPARATION DU PLAN D'ATTRIBUTION DES FRÉQUENCES DES BANDES DU SERVICE MOBILE AÉRONAUTIQUE OR :

- | | |
|--|----|
| 1. Eléments du plan | 82 |
| 2. Méthodes d'attribution | 82 |
| 3. Plan d'attribution des fréquences | 85 |
| 4. Voies communes aux services R et OR | 85 |

	Pages
SECTION V. — CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS :	
1. Nouvelle Liste internationale des fréquences	85
2. Futures allocations au service mobile aéronautique OR	85
3. Limitation de la puissance des stations	85
SECTION VI. — PLAN D'ATTRIBUTION DES FRÉQUENCES DES BANDES DU SERVICE MOBILE AÉRONAUTIQUE OR :	
1. Abréviations employées	86
a) Liste alphabétique des abréviations désignant les pays.	86
b) Autres abréviations	86
2. Plan d'attribution	88

PARTIE IV

Déclarations, formule finale et signatures

DÉCLARATIONS	113
FORMULE FINALE ET SIGNATURES	116

PRÉAMBULE

Les délégués des pays suivants, dûment accrédités à cet effet par leurs Administrations respectives, se sont réunis à Genève (Suisse) du 15 mai au 25 septembre 1948, puis du 1^{er} août au 14 octobre 1949 :

ALBANIE (RÉPUBLIQUE POPULAIRE D') ; ARGENTINE (RÉPUBLIQUE) ; AUSTRALIE (FÉDÉRATION) ; AUTRICHE ; BELGIQUE ; BIÉLORUSSIE (RÉPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIÉTIQUE DE) ; BRÉSIL ; BULGARIE (RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE) ; CANADA ; CHILI ; CHÎNE ¹⁾ ; COLOMBIE (RÉPUBLIQUE DE) ; COLONIES PORTUGAISES ; COLONIES, PROTECTORATS, TERRITOIRES D'OUTRE-MER ET TERRITOIRES SOUS MANDAT OU TUTELLE DU ROYAUME-UNI DE LA GRANDE-BRETAGNE ET DE L'IRLANDE DU NORD ; TERRITOIRES D'OUTRE-MER DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET TERRITOIRES ADMINISTRÉS COMME TELS ; CONGO BELGE ET TERRITOIRES DU RUANDA-URUNDI ; CUBA ; DANEMARK ; DOMINICAINE (RÉPUBLIQUE) ; EGYPTE ; ÉQUATEUR ²⁾ ; ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE ; FRANCE ; GRÈCE ; HONDURAS (RÉPUBLIQUE DE) ¹⁾ HONGRIE (RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE) ; INDE ; INDONÉSIE ; IRLANDE ; ISLANDE ; ITALIE ; LUXEMBOURG ; MEXIQUE ; NICARAGUA ; NORVÈGE ; NOUVELLE-ZÉLANDE ; PAKISTAN ; PARAGUAY ; PAYS-BAS, CURAÇAO ET SURINAM ; PHILIPPINES (RÉPUBLIQUE DES) ; POLOGNE (RÉPUBLIQUE DE) ; PORTUGAL ; PROTECTORATS FRANÇAIS DU MAROC ET DE LA TUNISIE ; RÉPUBLIQUE POPULAIRE FÉDÉRATIVE DE YOUGOSLAVIE ; RÉPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIÉTIQUE DE L'UKRAINE ; RÉPUBLIQUE POPULAIRE ROUMAINE ; ROYAUME-UNI DE LA GRANDE-BRETAGNE ET DE L'IRLANDE DU NORD ; SUÈDE ; SUISSE (CONFÉDÉRATION) ; TCHÉCOSLOVAQUIE ; TERRITOIRES DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE ; UNION DE L'AFRIQUE DU SUD ET TERRITOIRE DU SUD-OUEST AFRICAIN SOUS MANDAT ; UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉTIQUES ; URUGUAY (RÉPUBLIQUE ORIENTALE DE L') ; VENEZUELA (ETATS-UNIS DU).

Les délégués dont les signatures figurent à la fin du présent Accord ont adopté les dispositions suivantes :

¹⁾ N'a participé qu'à la 1^{re} session.

²⁾ A envoyé un délégué à la 1^{re} session et un observateur à la 2^{me} session.

INTRODUCTION

HISTORIQUE DE LA CONFÉRENCE INTERNATIONALE ADMINISTRATIVE DES RADIOCOMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES

1. La Conférence internationale des radiocommunications d'Atlantic City (1947), dans une Résolution relative à l'établissement de la nouvelle Liste internationale des fréquences (page 14 de la partie « Recommandations et Résolutions »), a défini les rôles respectifs des organismes chargés de la coordination et de la publication de cette liste.
Une annexe à cette Résolution, fixant les Directives pour le Comité provisoire des fréquences (C.P.F.), a spécifié que les bandes exclusives du service mobile aéronautique pourraient être traitées par une Conférence internationale administrative aéronautique convoquée sous les auspices de l'Union internationale des télécommunications (U.I.T.).
2. Par une résolution prise lors de sa deuxième session (Genève, janvier-février 1948) le Conseil d'administration de l'U.I.T. décida de convoquer, à Genève, une Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques (C.I.A.R.A.) et de la faire précéder d'une commission préparatoire de neuf membres qui siégea à partir du 26 avril 1948.
3. Le mandat de la C.I.A.R.A., aux termes mêmes des documents de la Conférence d'Atlantic City, était d'étudier les attributions de fréquences dans les bandes exclusives du service mobile aéronautique comprises entre 2.850 et 18.030 kc/s et numériquement désignées à la page 28 de la troisième partie du document final de la Conférence d'Atlantic City.
4. La C.I.A.R.A. ouvrit ses travaux le 15 mai 1948 sous la présidence de M. Arthur L. Lebel, chef de la délégation des Etats-Unis d'Amérique, qui avait déjà été élu président de la Commission préparatoire.
5. En ce qui concerne les genres d'exploitation pour lesquels on pourra faire usage des fréquences des bandes R et OR respectivement, la Conférence a admis qu'une interprétation stricte serait donnée aux numéros 256 et 257 du Règlement des radiocommunications d'Atlantic City, 1947 *.
6. Au cours d'une première session, la C.I.A.R.A. put remplir son mandat pour les bandes de fréquences de la catégorie OR. Il n'en fut pas de même en ce qui concerne les bandes de fréquences de la catégorie R. La difficulté principale fut de concilier l'exigüité du spectre des fréquences réservées à la catégorie R avec les demandes présentées par les administrations pour les zones des lignes aériennes régionales et nationales, tout en respectant les exigences des principes techniques adoptés par la Conférence.

* Le texte de ces numéros figure dans les « Définitions », voir Partie I, Section I ci-après.

7. Le 15 septembre 1948, après un travail considérable, la Conférence dut adopter une Résolution tendant à suspendre temporairement ses travaux à la date du 25 septembre 1948.

La C.I.A.R.A. a établi alors un Rapport provisoire qui fut envoyé à toutes les administrations.

8. En constatant son impuissance momentanée, la Conférence invitait d'abord les *administrations* à examiner les résultats obtenus au cours de sa première session, à étudier certains documents pour en déduire les méthodes de travail et les normes numériques susceptibles d'être prises en considération au cours de sa deuxième session et à coordonner les résultats de leurs études avec ceux des autres administrations à l'occasion de conférences régionales.

Elle invitait aussi l'*Organisation de l'Aviation Civile Internationale* (O.A.C.I.) à étudier la partie du projet de plan concernant les lignes internationales de ses Etats-Membres, à tenter de réduire au minimum les besoins des lignes aériennes mondiales principales et à établir un projet de plan d'attribution de fréquence aux services aériens internationaux de ses Etats-Membres.

Les résultats de tous ces travaux devaient parvenir au Secrétaire général de l'Union le 30 juin 1949 au plus tard.

9. La plupart des administrations fournirent les renseignements sous la forme demandée ; de même, les Etats-Membres de l'O.A.C.I. travaillèrent dans le sens qui leur était indiqué et cette Organisation put faire la synthèse de ces travaux et présenter au Secrétariat de l'U.I.T. leurs « besoins calculés » de fréquences pour le service mobile aéronautique R.
10. La deuxième session de la C.I.A.R.A. fut réunie à Genève le 1^{er} août 1949 (Circulaire n° 600 du 30 mars 1949 de la Division des radiocommunications et Notification n° 572 du 1^{er} avril 1949, publiées toutes deux en application de la Résolution n° 58 du Conseil d'administration, 3^{me} session, 1948).
11. La Conférence prit alors pour base de ses travaux la documentation mentionnée au paragraphe 9 ci-dessus, ainsi que les résultats des réunions régionales de l'O.A.C.I. et de la Conférence des radiocommunications pour la Région 2 de l'U.I.T., tenue à Washington en 1949.

Des « besoins calculés » de fréquences pour les lignes régionales et nationales furent soumis par l'O.A.C.I. et par la Conférence de la Région 2, Washington, 1949. Ces besoins, bien que moins nombreux que les demandes présentées à la première session par les administrations, étaient encore trop élevés pour l'étendue du spectre à partager.

12. Au cours des premières semaines de sa deuxième session, la Conférence dut donc revoir sa documentation de base et examiner la possibilité de transférer, dans l'hémisphère oriental *, certaines fréquences d'une zone à une autre zone moins favorisée, au détriment parfois des normes techniques envisagées l'année précédente.
13. Conformément à l'alinéa e) de l'article 6 de l'Annexe à la Résolution relative à l'établissement de la nouvelle Liste internationale de fréquences, le présent document final de la C.I.A.R.A., comprenant les plans établis pour les services mobiles R et OR, sera transmis au C.P.F. pour être incorporé dans le projet de la nouvelle Liste internationale de fréquences.

* Pour le sens donné à l'expression « hémisphère oriental » voir Partie I, Section I, « Définitions », ci-après.

PARTIE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Section I

DÉFINITIONS

1. Les mots « *Règlement des radiocommunications* » désignent le Règlement des radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications, signé à Atlantic-City en 1947 ou toute révision qui y serait éventuellement substituée, après l'entrée en vigueur de cette révision.
2. Les mots « *Rapport provisoire* » désignent un ensemble des documents établis par la 1^{re} session de la Conférence, soit en conclusion de ses travaux, soit en vue de la préparation de la deuxième session, et rassemblés en quatre volumes :
 - Volume I*: Rapport établi au cours de la première session *et Annexe I* - Graphiques de portées minimum et maximum à utiliser comme guide pour l'attribution des fréquences.
 - Volume II*: Rapport final au sujet du plan d'attribution des fréquences du service mobile aéronautique OR.
 - Volume III*: Rapport provisoire au sujet de l'établissement du plan d'attribution des fréquences du service mobile aéronautique R.
 - Volume IV*: Recommandations et Résolutions.
3. Le mot « *Plan* » désigne « *le Plan de Genève* » pour le service mobile aéronautique tel qu'il est exposé dans le présent document.
4. *Terminologie*:
 - a) Il a paru à la Conférence que certaines hésitations pouvaient se produire dans la terminologie à employer pour la répartition des fréquences et que ces hésitations étaient susceptibles de créer des confusions.

En conséquence, la Conférence indique ci-dessous la terminologie qu'elle a employée.

Répartition à des...	En français	En anglais	En espagnol
Services	Allocation (allouer)	Allocation (to allocate)	Distribución (Distribuir)
Zones, Régions,	Attribution (attribuer)	Allotment (to allot)	Distribución (Distribuir)
Stations	Assignation (assigner)	Assignment (to assign)	Asignación (Asignar)

- b) En ce qui concerne *les mots ou expressions techniques*, la Conférence leur a donné les sens définis aux articles 1 et 2 du Règlement des radiocommunications.
5. Les définitions des catégories *R* et *OR* du service aéronautique mobile sont données aux numéros 256 et 257 du Règlement des radiocommunications et reproduites ci-dessous :
- Catégorie R* s'applique aux communications entre tous les aéronefs et les stations aéronautiques principalement chargées d'assurer la sécurité et la régularité de la navigation aérienne le long des routes nationales ou internationales de l'aviation civile.
- Catégorie OR* s'applique aux communications entre tous les aéronefs et les stations aéronautiques autres que celles principalement chargées du service mobile aéronautique le long des routes nationales ou internationales de l'aviation civile.
6. Pour simplifier la rédaction du présent document, la Conférence a été amenée à utiliser les expressions : « *Hémisphère occidental* » et « *Hémisphère oriental* ».
- a) Elle entend par *Hémisphère occidental*, la Région 2 de l'U.I.T. dont les limites sont indiquées au Chapitre III, art. 5, du Règlement des radiocommunications.
- b) Elle entend par *Hémisphère oriental*, l'ensemble des Régions 1 et 3 de l'U.I.T. dont les limites sont indiquées au Chapitre III, art. 5, du Règlement des radiocommunications.
- Les délimitations entre les Hémisphères occidental et oriental (lignes B et C définies aux numéros 105 et 106 du Règlement des radiocommunications) sont reprises pour base de départ des zones et subdivisions de zones définies aux numéros 8 et 10 ci-dessous.
- Une carte indiquant le tracé des Régions 1, 2 et 3 de l'U.I.T. figure à la page 286 du Règlement des radiocommunications.
7. Une *ligne aérienne mondiale principale* est une ligne de grande longueur, comprenant un ou plusieurs tronçons, dont le caractère est essentiellement international, qui s'étend sur plusieurs pays et qui exige des communications à longue distance.
8. Une *zone de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP)* est une zone englobant un certain nombre de lignes aériennes mondiales principales qui suivent généralement un même courant de trafic et qui sont géographiquement assez voisines pour pouvoir être desservies logiquement à l'aide des mêmes familles de fréquences.
9. Sont qualifiées *lignes aériennes régionales et nationales*, toutes les lignes aériennes utilisant le service mobile aéronautique R et n'entrant pas dans la définition des lignes aériennes mondiales principales donnée au numéro 7 ci-dessus.
10. Une *zone des lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN)* est une zone englobant un certain nombre de lignes aériennes définies au numéro précédent.

Section II

PRINCIPES TECHNIQUES ET D'EXPLOITATION APPLIQUÉS POUR
L'ÉTABLISSEMENT DU PLAN D'ATTRIBUTION DES FRÉQUENCES
DES SERVICES MOBILES AÉRONAUTIQUES « R » ET « OR »

ARTICLE 1

DÉTERMINATION DE LA LARGEUR DES VOIES

I. Espacement entre fréquences.

La Conférence a adopté les espacements entre fréquences qu'indique le tableau suivant, et qui permettent l'emploi de systèmes de communication à rendement élevé.

<i>Bandes</i>	<i>Espacements entre fréquences</i>	<i>Bandes</i>	<i>Espacements entre fréquences</i>
2850- 3155 kc/s	7 kc/s	8815- 9040 kc/s	8,5 kc/s
3400- 3500 kc/s	7 kc/s	10005-10100 kc/s	9 kc/s
3900- 3950 kc/s	7 kc/s	11175-11400 kc/s	9,5 kc/s
4650- 4750 kc/s	7 kc/s	13200-13360 kc/s	10 kc/s
5450- 5480 kc/s	7,5 kc/s	15010-15100 kc/s	10 kc/s
5480- 5730 kc/s	7,5 kc/s	17900-18030 kc/s	10 kc/s
6525- 6765 kc/s	7,5 kc/s		

- 1) On suppose que pour les émissions de classe A3 les fréquences de modulation ont pour limite supérieure 3000 c/s et que pour les émissions de classe A1 le rayonnement des bandes latérales ne dépasse pas celui des émissions de classe A3. On suppose de plus que l'on utilise des récepteurs dont la sélectivité est satisfaisante.
- 2) Afin d'éviter les brouillages susceptibles de résulter de l'emploi simultané d'une même voie pour des émissions de classes différentes, l'utilisation pour les diverses classes d'émission (A1, A2, A3, A4 et F1) des voies telles qu'elles résultent du tableau précédent fera l'objet d'arrangements particuliers entre les administrations intéressées, aucune priorité de principe n'étant accordée à une classe d'émission particulière.
- 3) On a reconnu qu'il serait possible, en pratique, de fractionner chacune des voies résultant des espacements ci-dessus en deux voies, ou davantage, convenant pour les émissions de classe A1 et que, dans de nombreuses régions du monde, il est actuellement nécessaire de recourir à l'emploi de la radiotélégraphie à vitesse manuelle.
- 4) Pour satisfaire des besoins particuliers, on pourra grouper des voies adjacentes qui résultent du tableau précédent, sous réserve que les administrations intéressées concluent des arrangements particuliers.
- 5) Les arrangements visés aux alinéas 2), 3) et 4) ci-dessus seront conclus en vertu des dispositions de l'article 40 de la Convention internationale des télécommunications, et de l'article 4 du Règlement des radiocommunications.

2. Fréquences à attribuer

On trouvera ci-dessous la liste des fréquences à attribuer dans les bandes exclusives réservées au service mobile aéronautique, sur la base de la largeur de bande prévue à l'alinéa 1 ci-dessus. En haut et en bas de chaque colonne, un chiffre entre parenthèses indique en pour cent le maximum de déviation admissible vers les limites de la bande des première et dernière fréquences assignables dans celle-ci, en supposant une modulation à double bande latérale et une fréquence maximum de modulation de 3000 c/s.

Bande : 2850-3155 kc/s (0,035%)	3400-3500 kc/s (0,044%)	3900-3950 kc/s * (0,025%)	4650-4750 kc/s (0,032%)
2854	3404,5	3904	4654,5
2861	3411,5	3911	4661,5
2868	3418,5	3918	4668,5
2875	3425,5	3925	4675,5
2882	3432,5	3932	4682,5
2889	3439,5	3939	4689,5
2896	3446,5	3946	4696,5
2903	3453,5		
2910	3460,5		4703,5
2917	3467,5	(0,025%)	4710,5
2924	3474,5		4717,5
2931	3481,5		4724,5
2938	3488,5		4731,5
2945	3495,5		4738,5
2952			4745,5
2959	(0,043%)		
2966			(0,032%)
2973			
2980			
2987			
2994			
3001			
3008			
3015			
3023,5	R + OR		
3032			
3039			
3046			
3053			
3060			
3067			
3074			
3081			
3088	OR		
3095	(18)		
3102			
3109			
3116			
3123			
3130			
3137			
3144			
3151			
(0,032%)			

* Etudiée à la demande des délégations des pays faisant partie de la Région 1 de l'U.I.T.

Bande : 11 175-11 400 kc/s	13 200-13 360 kc/s	15 010-15 100 kc/s	17 900-18 030 kc/s
(0,022%)	(0,019%)	(0,02%)	(0,01955%)
11 180,5	13 205,5	15 016	17 906,5
11 190	13 215,5	15 026	17 916,5
11 199,5	13 225,5	15 036	17 926,5
11 209	13 235,5	15 046	17 936,5
11 218,5	13 245,5	15 056	17 946,5
11 228	13 255,5	15 066	17 956,5
11 237,5		15 076	***17 966,5
11 247	13 264,5	15 086	
11 256,5	13 274,5	*15 092,5	*17 975
11 266	13 284,5	*15 096,5	***17 983,5
*11 273	13 294,5		17 993,5
	13 304,5	(0,02%)	18 003,5
11 280,5	13 314,5		18 013,5
11 290	13 324,5		18 023,5
11 299,5	13 334,5		
11 309	13 344,5		(0,0194%)
11 318,5	13 354,5		
11 328			
11 337,5	(0,0187%)		
11 347			
11 356,5			
11 366			
11 375,5			
11 385			
11 394,5			
(0,022%)			

3. Voies communes aux services R et OR.

1) L'usage des voies communes aux services R et OR et dont les fréquences centrales sont 3023,5 et 5680 kc/s est autorisé dans le monde entier dans les conditions suivantes :

a) dans les stations d'aéronef pour :

- les contrôles d'approche et d'aérodrome,
- les communications avec les stations aéronautiques lorsque les autres fréquences de ces stations sont indisponibles ou inconnues.

b) dans les stations aéronautiques, pour les contrôles d'approche et d'aérodrome sous les réserves suivantes :

- pour le contrôle d'approche, la puissance dans le circuit d'antenne doit être limitée de telle sorte que le champ à 100 km soit de 20 microvolts par mètre et qu'en aucun cas elle ne soit supérieure à 20 watts;
- pour le contrôle d'aérodrome, la puissance dans le circuit d'antenne doit être limitée de telle sorte que le champ à 40 km, soit de 20 microvolts par mètre et qu'en aucun cas elle ne soit supérieure à 20 watts;

dans chaque cas, on étudiera tout spécialement le type d'antenne à utiliser pour éviter les brouillages nuisibles;

* Cette fréquence ne doit être utilisée que pour des émissions de classe A1.

*** Bien que l'espacement entre les fréquences 17966,5 et 17975 kc/s d'une part, 17975 et 17983,5 kc/s d'autre part, soit plus réduit que l'espacement normal adopté dans cette bande au paragraphe 1 ci-dessus, l'emploi des différentes classes d'émission est applicable à la voie centrée sur cette fréquence de la même manière que dans les autres voies.

— la puissance des stations aéronautiques utilisant ces fréquences peut être augmentée par suite d'accords régionaux conclus sous les auspices de l'U.I.T. et/ou de l'O.A.C.I. jusqu'à la valeur nécessaire pour surmonter des difficultés d'exploitation spéciales, telles que celles qui résultent de l'existence d'un degré d'intensité de parasites atmosphériques élevé.

- c) pour établir sur les lieux d'un sinistre les communications nécessaires entre les stations mobiles qui participent à des recherches et à des opérations de sauvetage coordonnées.
- 2) Les modalités spécifiques de l'usage de ces voies pour les fins susdites pourront être établies par des Conférences aéronautiques régionales.
 - 3) Il est reconnu que l'usage de la fréquence 5680 kc/s pour les contrôles d'approche et d'aérodrome n'est pas favorable et devra être abandonnée dès que possible. On ne devra employer cette fréquence qu'en tenant soigneusement compte des caractéristiques de la propagation.
 - 4) Ces voies pourront être utilisées pour des émissions de classe A1 ou A3 conformément à des arrangements particuliers. Elles ne devront subir aucun fractionnement.

4. Voies adjacentes.

Afin d'éliminer les risques de brouillage entre voies adjacentes, la Conférence a fait tous ses efforts pour ne pas attribuer dans son Plan, des voies adjacentes aux mêmes zones, à moins que de telles attributions n'aient fait l'objet de demandes spéciales.

ARTICLE 2

DONNÉES TECHNIQUES

1. Introduction.

Pour établir son plan d'attribution des fréquences, la Conférence a dû recourir à un certain nombre d'hypothèses et choisir une méthode de détermination des portées utiles et des portées de brouillage de chaque fréquence susceptible d'être assignée. Ses travaux ont été facilités par l'adoption de principes techniques et par l'utilisation de nombreux graphiques établis à cet effet et publiés avec leur méthode d'emploi dans une section du Volume I du Rapport provisoire, notamment les Sections II et III et l'Annexe I de ce volume. On trouvera ci-dessous un exposé succinct de ces principes.

2. Puissance rayonnée.

- a) Pour les émissions de classe A1, on suppose que la puissance de crête rayonnée est de 1 kW pour les stations terrestres et 50 W pour les stations d'aéronefs.
- b) Pour les émissions de classe A3, on suppose que pour un taux de modulation de 100%, la puissance de crête rayonnée est de 4 kW pour les stations terrestres et de 200 W pour les stations d'aéronefs.

3. Largeurs de bande nécessaires.

Ces largeurs sont déjà mentionnées à l'article 1 I. 1) ci-dessus.

4. Niveaux des parasites.

- a) On a supposé que le chiffre de $5 \mu\text{v}/\text{m}$ était le niveau de champ de brouillage à bord d'un aéronef.
- b) Le niveau des parasites atmosphériques est défini d'après leur degré d'intensité et, pour chacun d'eux, une série de graphiques a été utilisé. On détermine ainsi l'intensité de champ nécessaire pour assurer un rapport signal utile/parasites de 15 db pendant 90% du temps afin de rendre possible la réception des émissions A3 avec un récepteur dont la bande passante est de 6 kc/s.

5. Valeurs adoptées pour les rapports signal/parasites et signal utile/brouilleur.

- a) Pour une émission de classe A3, on a accepté un rapport signal utile/parasites ou signal utile/signal brouilleur de 15 db.
- b) Pour une émission de classe A1, ces rapports peuvent être de 0 db.

6. Antennes.

- a) L'antenne de réception de l'aéronef est supposée présenter une hauteur effective de un mètre.
- b) L'antenne de réception de la station terrestre est supposée suffisante pour que le bruit de fond du récepteur ne limite en aucun cas la portée maximum.

7. Intensité du champ requis.

- a) Pour les émissions de classe A3 cette intensité est de $28 \mu\text{v}/\text{m}$, soit 15 db au-dessus de $5 \mu\text{v}/\text{m}$. A l'avenir, avec un aéronef bien conditionné ou bien entretenu, il sera possible de réduire le niveau des parasites locaux à une valeur inférieure à $5 \mu\text{v}/\text{m}$. On a donc accepté $20 \mu\text{v}/\text{m}$.
- b) Pour les émissions de classe A1, on a pris $5 \mu\text{v}/\text{m}$ comme intensité du champ nécessaire.

8. Rapport signal utile/brouilleur.

- a) Pour les émissions de classe A3, il a été admis un rapport signal utile/signal brouilleur de 30 db pour la réception à bord de l'aéronef, pour la ramener, dans certains cas particuliers, graduellement jusqu'à 25 db afin d'augmenter les possibilités d'attributions de fréquences. Cette valeur fut finalement réduite à 15 db. (voir 12 ci-après).
- b) Pour les émissions de classe A1, le rapport initial admis était de 20 db, il fut ramené graduellement à 15 db dans certains cas particuliers pour les mêmes raisons que celles déjà mentionnées.

9. Caractéristiques de la propagation.

On a pris pour hypothèse la propagation par ondes d'espace pendant toutes les périodes de temps.

10. Encombrement et capacité des voies.

Les paragraphes précédents ont indiqué les normes utilisées par la Conférence pour déterminer l'ordre de grandeur des fréquences qui seront nécessaires pour toutes les circonstances du trafic aérien et pour connaître combien de fois une fréquence donnée pourrait être répétée dans le monde entier en vue de son utilisation simultanée dans les diverses zones de trafic aérien. Certaines autres hypothèses furent aussi faites en vue d'estimer combien de fréquences seraient nécessaires pour écouler le nombre de communications qui seraient utiles dans les différentes catégories de services aériens.

Pour établir ce nombre de fréquences, il a été tenu compte :

- 1) du nombre maximum des aéronefs avec lesquels on suppose devoir entrer en communication dans une période d'une heure et
- 2) du nombre des aéronefs qui peuvent être desservis par une seule fréquence.

La présente Conférence n'a pas été en mesure de déterminer de façon précise le nombre maximum d'aéronefs qui doit être considéré, étant donné le grand nombre de variables en jeu. Elle a toutefois établi et utilisé une formule empirique dont les coefficients tenaient compte de la longueur de la route, du nombre des vols par semaine et de la vitesse moyenne horaire des aéronefs utilisés sur cette route. Cette formule aboutit à une valeur que la Conférence estime être suffisamment proche de la valeur réelle pour justifier son utilisation pour l'attribution des fréquences.

Dans le cas des Lignes aériennes mondiales principales, la Conférence a déterminé qu'une famille de fréquences peut desservir au maximum 12 aéronefs en vol par heure, mais que si une route ne dispose que d'une seule fréquence, celle-ci peut desservir seulement 10 aéronefs. Etant donné la pénurie de fréquences disponibles, il a été impossible, dans la majorité des cas, d'attribuer assez de fréquences pour satisfaire à ces normes et il faut s'attendre à ce que, lorsque le Plan d'attribution sera en vigueur, il soit très souvent nécessaire de desservir un plus grand nombre d'aéronefs, ce qui entraînera une diminution d'efficacité.

Dans le cas des Lignes aériennes régionales et nationales il s'est avéré impossible d'attribuer une valeur constante aux différents coefficients. On a supposé qu'on pourrait, de façon satisfaisante, fixer le temps utile disponible pour les communications avec les aéronefs à 40 minutes dans chaque heure pour une seule fréquence et à un temps un peu plus long pour une famille de fréquences. Le temps moyen nécessaire à un aéronef pour assurer ses communications avec le sol a été déterminé pour les diverses zones et la charge d'une fréquence en a été déduite en divisant les minutes utilisables dans chaque heure par le nombre de minutes nécessaires à chaque aéronef. Ce chiffre varie de 2 à 6 minutes.

En adoptant les méthodes mentionnées ci-dessus, la Conférence a tenu compte de la nécessité d'organiser, dans les régions où les conditions météorologiques et la densité du trafic aérien l'imposent, la diffusion, à l'aide de fréquences autres que celles utilisées normalement pour les communications entre la terre et les aéronefs, de renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol. Faute de cette précaution, les fréquences affectées aux communications entre la terre et les aéronefs pourraient se trouver surchargées par les demandes de renseignements météorologiques spéciaux émanant des aéronefs en vol.

11. Application de ces principes.

En se basant sur les hypothèses exposées plus haut et en utilisant les méthodes données en détail dans l'annexe du Volume I du Rapport provisoire, la Conférence a attribué des fréquences à chaque route, zone ou subdivision de zone, afin de permettre

à tous les aéronefs en vol, l'utilisation de fréquences d'un ordre de grandeur approprié à l'heure du jour, à la saison de l'année et à la phase du cycle solaire, en s'assurant que le nombre de fréquences de chaque ordre suffit pour que tous les aéronefs en vol écoulent rapidement leurs communications normales ou urgentes.

12. Difficultés d'application des principes techniques.

La Conférence s'est trouvée dans l'obligation du fait du nombre réduit des voies disponibles de diminuer les rapports de protection, définis au paragraphe 8, à 15 db pour les émissions de classe A3, afin d'augmenter les possibilités de répétition des fréquences.

Elle maintient néanmoins que les rapports de protection de 25 db pour les émissions de classe A3 et 15 db pour celles de classe A1 sont nécessaires pour assurer un service satisfaisant pour les communications du service mobile aéronautique.

ARTICLE 3

COURBES INDIQUANT DES PORTÉES DE BROUILLAGE

1. Définition des courbes.

Sur les calques insérés dans une pochette à la fin du présent volume, des courbes indiquent pour les différents ordres de grandeur de fréquences, la limite des distances minima acceptables devant séparer deux stations terrestres émettant sur la même fréquence et dont la puissance rayonnée serait de 1 kW (émission non modulée), afin d'assurer, à la limite de portée utile de l'émission désirée d'une des stations terrestres, un rapport signal utile/signal brouilleur de 15 db à bord d'une station d'aéronef.

La portée utile n'est pas indiquée sur les courbes.

2. Echelle et système de projection adoptés pour les cartes.

Ces calques ne peuvent être utilisés que sur un planisphère établi selon une projection de Mercator et dont l'échelle est identique à celle indiquée sur chacun des calques. Ils ne doivent donc pas être utilisés sur des cartes qui ne seraient pas conformes à ces définitions.

Les planisphères, que l'on trouvera également à la fin du présent volume, sur lesquels figurent les limites des ZLAMP et celles des ZLARN, sont établis à l'échelle convenable et les calques peuvent être utilisés sur ceux-ci.

3. Changement d'échelle ou de système de projection.

Si l'on désire utiliser d'autres cartes en projection de Mercator, avec une échelle différente, il est nécessaire de dessiner, à partir des coordonnées figurant dans les tableaux ci-dessous, de nouvelles courbes pour tenir compte du changement d'échelle.

En dessinant les nouvelles courbes il faut se rappeler que le point d'intersection de l'axe vertical de symétrie, c'est-à-dire un méridien, et de l'axe perpendiculaire représentant un parallèle, doit être à la latitude 00° pour la courbe 0°, à celle de la latitude 20°N pour la courbe 20°, 40°N pour 40°, etc.

Les coordonnées géographiques apparaissant dans les tableaux ci-dessous sont données par rapport au méridien 180° pris comme axe de symétrie pour la construction des courbes.

4. Conditions adoptées pour le partage des fréquences entre les zones.

Les différents calques sont établis dans les conditions de partage de fréquences adoptées par la Conférence, soit :

entre deux ZLAMP

propagation de nuit pour les bandes : 3 à 6,6 Mc/s ;
 propagation de jour pour les bandes : 9 à 11,3 Mc/s ;
 séparation en longitude pour les bandes : 13 à 18 Mc/s.

Note : On a admis que les conditions pour 6,6 Mc/s et 5,6 Mc/s étaient les mêmes.

entre une ZLAMP et une ZLARN

propagation de nuit pour les bandes : 3 à 5,6 Mc/s ;
 propagation de jour pour les bandes : 6,6 à 11,3 Mc/s ;
 séparation en longitude pour les bandes : 13 à 18 Mc/s.

entre deux ZLARN :

propagation de nuit pour les bandes : 3 à 4,7 Mc/s ;
 propagation de jour pour les bandes : 5,6 à 11,3 Mc/s ;
 séparation en longitude pour les bandes : 13 à 18 Mc/s.

Des courbes supplémentaires permettent de déterminer les possibilités de répétition pour une utilisation diurne des fréquences comprises dans les bandes 3, 3,5 et 4,7 Mc/s.

Les éléments ayant servi à établir ces courbes se trouvent dans les Tableaux 1, 2, 5 et 6 du document Aér n° 211 établi au cours de la 1^{re} session de la Conférence.

5. Mode d'emploi.

Prendre l'une des cartes annexées au présent volume et choisir le calque correspondant à l'ordre de grandeur de fréquences et aux conditions de partage que l'on désire étudier.

Placer le centre du calque (c'est-à-dire l'intersection de l'axe de symétrie et de l'axe horizontal), sur la ligne délimitant la zone ou sur le lieu géographique de l'émetteur. Noter la latitude de ce point et prendre la courbe correspondante.

Pour tout émetteur situé en un point quelconque à l'extérieur de la courbe, le rapport de protection défini au paragraphe 1 ci-dessus sera supérieur à 15 db.

Pour tout émetteur se trouvant en un point situé à l'intérieur de la courbe, le rapport de protection obtenu sera inférieur à 15 db.

L'orientation des courbes est telle qu'elles sont utilisables pour l'hémisphère nord ; pour l'hémisphère sud, elles devront être inversées. C'est une précaution qu'il convient de prendre lorsqu'il s'agit de suivre les limites des zones et de passer d'un hémisphère à l'autre.

6. Éléments pour le tracé des courbes.

3,0 Mc/s, NUIT

Latitude	00°		20°		40°		50°		60°	
Portée de brouillage sur les axes	N-S 31,5°	E-W 31,5°	N-S 31,5°	E-W 33,6°	N-S 31,5°	E-W 41°	N-S 31,5°	E-W 49°	N-S 31,5°	E-W 64°
Coordonnées pour le tracé courbes	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
	180° 155°W 148,5°W 155°W 180°	31,5°N 20°N 00° 20°S 31,5°S	180° 160°W 150°W 146°W 146°W 150°W 160°W 170°W 180°	51,5°N 47°N 39°N 30°N 20°N 07°N 05°S 10°S 11,5°S	160°W 140°W 138°W 140°W 143°W 150°W 160°W 169°W 180°	70°N 60°N 50°N 40°N 30°N 22°N 14°N 10°N 08,5°N	127°W 125°W 131°W 138°W 150°W 160°W 167°W 180°	70°N 60°N 50°N 40°N 29°N 23°N 20°N 18,5°N	106°W 115°W 128°W 140°W 150°W 160°W 170°W 180°	70°N 60°N 50°N 40°N 35°N 32°N 29°N 28,5°N

3,5 Mc/s, NUIT

Latitude	00°		20°		40°		50°		60°	
Portée de brouillage sur les axes	N-S 36°	E-W 36°	N-S 36°	E-W 38°	N-S 36°	E-W 47°	N-S 36°	E-W 56°	N-S 36°	E-W 73°
Coordonnées pour le tracé des courbes	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
	180° 170°W 159°W 150°W 145°W 144°W 145°W 150°W 160°W 170°W 180°	36°N 35°N 30°N 21°N 10°N 00° 10°S 21°S 30°S 35°S 36°S	180° 170°W 160°W 150°W 144°W 140°W 145°W 150°W 160°W 170°W 180°	56°N 55°N 53°N 47°N 40°N 20°N 10°N 00° 10°S 14°S 16°S	140°W 133°W 131°W 133°W 140°W 150°W 160°W 170°W 180°	70°N 60°N 50°N 40°N 27°N 16°N 08°N 05°N 04°N	118°W 119°W 124°W 132°W 140°W 150°W 160°W 170°W 180°W	70°N 60°N 50°N 40°N 32°N 24°N 17°N 15°N 14°N	93°W 100°W 110°W 120°W 130°W 140°W 150°W 160°W 170°W 180°	70°N 68°N 58°N 50°N 43°N 35°N 30°N 27°N 25°N 24°N

4,7 Mc/s, NUIT

Latitude	00°		20°		40°		50°		60°	
Portée de brouillage sur les axes	N-S 50°	E-W 50°	N-S 50°	E-W 53°	N-S 50°	E-W 65°	N-S 50°	E-W 77°	N-S 50°	E-W 100
Coordonnées pour le tracé des courbes	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
	160°W	47°N	180°	70°N	103°W	70°N	83°W	70°N	50°W	70°N
147°W	40°N	150°W	66°N	110°W	50°N	94°W	60°N	78°W	60°N	
138°W	30°N	130°W	50°N	115°W	40°N	103°W	50°N	98°W	50°N	
133°W	20°N	126°W	40°N	127°W	20°N	114°W	40°N	112°W	40°N	
131°W	10°N	125°W	30°N	140°W	06°N	124°W	30°N	130°W	28°N	
130°W	00°	127°W	20°N	150°W	02°S	134°W	21°N	140°W	19°N	
131°W	10°S	130°W	07°N	160°W	07°S	140°W	16°N	160°W	12°N	
133°W	20°S	140°W	10°S	170°W	09°S	150°W	07°N	170°W	10,5°N	
138°W	30°S	150°W	20°S	180°	10°S	160°W	05°N	180°	10°N	
147°W	40°S	170°W	29°S			180°	00°			
160°W	47°S	180°	30°S							
170°W	48°S									
180°	50°S									

5,6 ET 6,6 Mc/s, NUIT

Latitude	00°		20°		40°		50°		60°	
Portée de brouillage sur les axes	N-S 58°	E-W 58°	N-S 58°	E-W 63°	N-S 58°	E-W 76°	N-S 58°	E-W 92°	N-S 58°	E-W 116°
Coordonnées pour le tracé des courbes	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
	180°	58°N	130°W	70°N	80°W	70°N	48°W	70°N	08°W	70°N
122°W	00°	120°W	60°N	92°W	60°N	73°W	60°N	66°W	60°N	
180°	58°S	118°W	50°N	98°W	50°N	88°W	50°N	88°W	50°N	
		115°W	40°N	104°W	40°N	99°W	40°N	104°W	40°N	
		115°W	30°N	111°W	30°N	110°W	30°N	120°W	25°N	
		117°W	20°N	118°W	20°N	120°W	20°N	125°W	20°N	
		120°W	10°N	127°W	10°N	130°W	10°N	143°W	10°N	
		122°W	00°	134°W	00°	146°W	00°	180°	02°N	
		130°W	10°S	150°W	10°S	180°	08°S			
		138°W	20°S	180°	18°S					
		150°W	30°S							
		180°	38°S							

3,0 ET 3,5 Mc/s, JOUR

Latitude	00°		20°		40°		60°	
Portée de brouillage sur les axes	N-S 6,3°	E-W 6,3°	N-S 6,3°	E-W 6,7°	N-S 6,3°	E-W 8,5°	N-S 6,3°	E-W 12,6°

4,7 Mc/s, JOUR

Latitude	00°		20°		40°		60°	
Portée de brouillage sur les axes	N-S 10,8°	E-W 10,8°	N-S 10,8°	E-W 11,5°	N-S 10,8°	E-W 14°	N-S 10,8°	E-W 21,6°

5,6 Mc/s, JOUR

Latitude	00°		20°		40°		60°	
Portée de brouillage sur les axes	N-S 13,6°	E-W 13,6°	N-S 13,6°	E-W 14,5°	N-S 13,6°	E-W 17,6°	N-S 13,6°	E-W 27,2°

6,6 Mc/s, JOUR.

Latitude	00°		20°		40°		60°	
Portée de brouillage sur les axes	N-S 17,2°	E-W 17,2°	N-S 17,2°	E-W 18,3°	N-S 17,2°	E-W 22,4°	N-S 17,2°	E-W 34,4°

Note: Pour les bandes 3,0-3,5-4,7-5,6 et 6,6 Mc/s, il n'est pas nécessaire d'indiquer des points intermédiaires pour le tracé des courbes qui correspondent approximativement à une circonférence dans les conditions de propagation diurne.

9,0 Mc/s, JOUR

Latitude	00°		20°		40°		50°		60°	
Portée de brouillage sur les axes	N-S 34,3°	E-W 34,3°	N-S 34,3°	E-W 36,5°	N-S 34,3°	E-W 44,8°	N-S 34,3°	E-W 53,5°	N-S 34,3°	E-W 69°
Coordonnées pour le tracé des courbes	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
	180°	34°N	180°	54°N	148°W	70°N	122°W	70°N	100°W	69°N
	170°W	33°N	160°W	50°N	135°W	60°N	122°W	60°N	111°W	60°N
	160°W	28°N	150°W	42°N	133°W	50°N	127°W	50°N	120°W	53°N
	150°W	17°N	145°W	30°N	135°W	40°N	134°W	40°N	130°W	45°N
	146°W	00°	146°W	20°N	140°W	28°N	140°W	34°N	140°W	37°N
	150°W	17°S	147°W	10°N	150°W	17°N	150°W	24°N	150°W	32°N
	160°W	28°S	153°W	00°	160°W	11°N	160°W	20°N	160°W	28,5°N
	170°W	33°S	160°W	08°S	170°W	07°N	170°W	17°N	170°W	26°N
	180°	34°S	170°W	13°S	180°	06°N	180°	16°N	180°	25°N
			180°	14°S						

Section III

RECOMMANDATIONS ET RÉSOLUTIONS

ARTICLE 1

DISPOSITIONS A CARACTÈRE PARTICULIER OU TEMPORAIRE

Recommandation N° 1

au Comité Provisoire des Fréquences concernant la protection des radiocommunications aux limites des bandes de fréquences du service mobile aéronautique

La Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques,

CONSIDÉRANT :

que entre 2850 kc/s et 27 500 kc/s, les bandes de fréquences allouées au service mobile aéronautique ont des limites communes avec les bandes allouées aux services qui sont de la compétence du Comité Provisoire des Fréquences,

RECOMMANDE :

que le Comité Provisoire des Fréquences adopte toutes les mesures utiles pour protéger aux limites communes, les radiocommunications aéronautiques telles que les a prévues la Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques ¹⁾ contre le rayonnement possible des stations des autres services en dehors de la bande que le Comité Provisoire des Fréquences définira pour chacune d'elles.

Recommandation N° 2

aux Conférences de radiodiffusion à hautes fréquences ²⁾ concernant la protection des radiocommunications aéronautiques aux limites des bandes de fréquences du service mobile aéronautique

La Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques,

CONSIDÉRANT :

que entre 2850 kc/s et 27 500 kc/s, les bandes de fréquences allouées au service mobile aéronautique et celles allouées à la radiodiffusion ont des limites communes,

RECOMMANDE :

que les Conférences de radiodiffusion à hautes fréquences adoptent toutes les mesures utiles pour protéger, aux limites communes, les radiocommunications aéronautiques, telles que les a prévues la Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques ¹⁾ contre le rayonnement possible des stations de radiodiffusion en dehors de la bande de 10 kc/s qu'a recommandée pour chacune d'elles la Conférence de radiodiffusion à hautes fréquences d'Atlantic City (1947).

¹⁾ Pour les précautions prises par la Conférence, voir la Partie I, Section II, Article 1, § 1.

²⁾ La présente recommandation a été adressée à la Conférence de radiodiffusion à hautes fréquences tenue à Mexico (1948).

Recommandation N° 3*au Comité Provisoire des Fréquences relative aux assignations de fréquences aux stations du service fixe aéronautique*

La Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques,

CONSIDÉRANT :

qu'il est nécessaire d'éviter la possibilité de brouillages mutuels entre les émissions des stations du service mobile aéronautique R et de celles du service fixe aéronautique, surtout dans les cas fréquents où une station aéronautique est située au même endroit qu'une station fixe aéronautique,

RECOMMANDE :

qu'en assignant à une station du service fixe aéronautique une fréquence appartenant à une bande du service fixe contiguë à une bande du service mobile aéronautique R, le Comité Provisoire des Fréquences prenne soin de réserver dans toute la mesure du possible entre la fréquence choisie et la limite commune un intervalle suffisant (environ 15 kc/s si possible) pour éviter les brouillages mutuels.

Recommandation N° 4*relative à la préparation de l'assignation des fréquences aux stations du service mobile aéronautique R*

La Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques,

CONSIDÉRANT :

1. que l'étape qui doit suivre l'adoption par la Conférence d'un plan d'attribution de fréquences du service mobile aéronautique R sera l'assignation de fréquences aux stations d'après ce plan ;
2. qu'il importe essentiellement, étant donné la nature de l'exploitation aéronautique internationale en cause, de coordonner ces assignations de fréquences entre les pays intéressés, pour chaque zone considérée dans son ensemble, tant pour les ZLAMP que pour les ZLARN ;
3. que les Nations-Unies ont reconnu l'O.A.C.I. comme étant l'organisation internationale spécialisée chargée de coordonner les questions relatives à l'aéronautique civile internationale ;
4. que pour un grand nombre de ZLARN et pour la majorité des ZLAMP, les administrations intéressées estiment qu'il est indiqué de prendre des dispositions (en passant par la voie appropriée) pour que l'O.A.C.I. convoque, s'il est nécessaire, des réunions régionales ou spéciales appropriées, cela pour permettre aux administrations intéressées d'établir leurs plans d'assignations de fréquences mentionnées à l'alinéa 1 ci-dessus et de les communiquer au Comité provisoire des fréquences ;
5. que, toutefois, dans d'autres zones, telle que la ZLARN 1, la situation est différente, étant donné que certains des pays compris dans ces zones ne sont pas membres de l'O.A.C.I.,

¹⁾ Pour les précautions prises par la Conférence, voir la Partie I, Section II, Article 1, § 1.

RECOMMANDE :

- a) que, pour les ZLARN et les ZLAMP qui ne comprennent que des pays membres de l'O.A.C.I., cette organisation prenne les mesures nécessaires pour tenir des réunions régionales ou spéciales, aux fins envisagées à l'alinéa 4 ci-dessus ;
- b) que dans les ZLARN et dans les ZLAMP dans lesquelles les pays intéressés ne sont pas tous membres de l'O.A.C.I., mais où les administrations intéressées estimeront néanmoins qu'il est possible de convoquer des réunions de l'O.A.C.I. qui seraient chargées d'établir les assignations de fréquences à leurs stations respectives, il en soit ainsi fait ;
- c) que dans la ZLARN 1, les assignations de fréquences aux stations soient établies au moyen d'accords régionaux ou d'arrangements particuliers conclus par les pays membres de l'U.I.T. compris dans cette zone ;
- d) que dans les subdivisions de zones comprenant des pays qui ne sont membres ni de l'O.A.C.I. ni de l'U.I.T., les fréquences attribuées à ces subdivisions de zones puissent être assignées aux stations par des accords régionaux ou des arrangements particuliers.
- e) que, si possible, les accords ou arrangements visés aux alinéas a), b), c) et d) ci-dessus soient conclus avant le mois de septembre 1950.

ARTICLE 2

DISPOSITIONS A CARACTÈRE GÉNÉRAL OU PERMANENT

Résolution N° 5

relative à l'acheminement de la correspondance publique des aéronefs

La Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques,

CONSIDÉRANT :

1. que le numéro 255 du Règlement des radiocommunications stipule que :

« Les administrations ne doivent pas autoriser la correspondance publique dans les bandes de fréquences attribuées exclusivement au service mobile aéronautique, à moins qu'il n'en soit disposé autrement par des règlements particuliers aux services aéronautiques, approuvés par une conférence administrative aéronautique à laquelle tous les membres intéressés de l'Union ont été invités. Ces règlements doivent reconnaître une priorité absolue aux communications de sécurité et de contrôle » ;

2. que les stations d'aéronef sont autorisées, sous réserve de respecter les dispositions de l'O.A.C.I. sur le contrôle du trafic aérien, à communiquer avec les stations du service mobile maritime et à leur transmettre la correspondance publique sur des fréquences allouées à ce service (Règlement des radiocommunications, numéros 569 à 572, 668, 761, 771, 779 et 792),

DÉCIDE :

- a) la transmission de la correspondance publique n'est pas autorisée sur les fréquences allouées exclusivement au service mobile aéronautique ;
- b) dans les cas particuliers où il semblera nécessaire de prévoir l'acheminement de la correspondance publique, les administrations autoriseront les stations d'aéronef à utiliser les fréquences du service mobile maritime pour transmettre cette correspondance

aux stations dudit service, sous réserve que cet acheminement n'entravera en aucun cas l'émission ou la réception des messages relatifs à la sécurité ou au contrôle de la circulation aérienne. Ces cas devront faire l'objet d'arrangements particuliers, conformément à l'article 40 de la Convention internationale des télécommunications (1947) ;

- c) lorsque des aéronefs utiliseront les fréquences du service mobile maritime pour l'acheminement de la correspondance publique, ils seront tenus d'être en mesure d'assurer en même temps et sans interruption la veille sur les fréquences utilisées pour les communications du service mobile aéronautique.

Résolution N° 6

relative à la forme de la liste des fréquences

établie par la Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques pour les bandes allouées au service mobile aéronautique R

La Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques

CONSIDÉRANT :

1. qu'il lui incombait de préparer une liste des fréquences des stations du service mobile aéronautique pour être présentée au Comité provisoire des fréquences, qui l'incorporera au projet de la nouvelle Liste internationale des fréquences qu'il élabore et qui sera soumise ultérieurement à l'approbation de la Conférence administrative extraordinaire ;
2. que l'un des objets d'une liste des fréquences est de donner à une administration quelconque les éléments qui lui permettent de choisir une fréquence et de la notifier au Comité international d'enregistrement des fréquences (I.F.R.B.) qui, conformément à ses statuts, l'insérera dans le fichier international de référence des fréquences ;
3. que, dans le cas particulier du service mobile aéronautique R une liste qui contiendrait uniquement, en regard de chaque fréquence, les diverses stations aéronautiques qui l'utilisent ne répondrait pas à cet objet : le renseignement le plus important est en effet, dans ce cas, l'indication de la zone où est autorisé l'usage de chaque fréquence particulière ;
4. que, réserve faite du service mobile aéronautique OR, les formules 2 présentées par les diverses administrations en exécution des décisions de la Conférence internationale administrative des radiocommunications (1947) ne contiennent pas les éléments permettant d'étudier l'attribution des fréquences des bandes du service mobile aéronautique R. Les raisons en sont les suivantes :
 - a) les renseignements que contiennent les formules 2 correspondent à un système non coordonné d'assignation des fréquences, et leur usage conduirait à l'utilisation d'un nombre de fréquences supérieur à celui dont on dispose ;
 - b) ils n'indiquent pas les zones d'exploitation aérienne que desservent les diverses stations aéronautiques ;
 - c) ils ont été préparés d'après des systèmes d'exploitation aéronautique qui, sous de nombreux rapports, sont périmés ;
5. que, par suite du développement dans l'aéronautique, pendant la guerre, de nouvelles méthodes de fabrication et d'exploitation, et étant donné l'intérêt croissant que présente le transport aérien des personnes et du fret, les services civils de transports aériens prennent une ampleur croissante. De plus, leurs méthodes d'exploitation et leur organisation se modifient rapidement ;
6. que c'est le rôle de l'U.I.T. de s'assurer de ce que les fréquences sont réparties de la manière la plus équitable entre les divers secteurs du service des communications aéronautiques ;

7. que le service mobile aéronautique doit, le plus possible, être libre d'adopter la méthode d'utilisation des fréquences qu'il considère comme la mieux adaptée aux besoins de son exploitation,

DÉCIDE :

- a) qu'il n'est pas nécessaire de présenter au Comité provisoire des fréquences le plan des attributions de la Conférence sous la forme de la Liste internationale des fréquences telle qu'elle est prévue à l'Appendice 6 (Liste I) du Règlement des radiocommunications ;
- b) que ces attributions (par zones et subdivisions de zones) pourront apparaître dans la nouvelle Liste internationale des fréquences que doit établir le Comité provisoire des fréquences sous la forme de mentions appropriées incluses dans la colonne 4a de la Liste I. Ces mentions pourront être imprimées en caractères gras ou en italique et serviront à indiquer l'utilisation générale des voies du service mobile aéronautique R. On pourra insérer au-dessous de ces mentions la note suivante : « (C.I.A.R.A.) » ;
- c) que l'insertion de ces mentions ne devra pas empêcher l'inclusion des assignations aux stations dans la nouvelle Liste internationale des fréquences, pourvu que ces assignations aient été notifiées par les administrations dans les délais voulus et conformément aux dispositions de l'article 11 du Règlement des radiocommunications ;
- d) qu'au cas où les assignations aux stations seront conformes aux mentions indiquant l'utilisation générale de chaque voie (c'est-à-dire au plan établi par la Conférence), elles seront incluses dans la colonne ENREGISTREMENT. Lorsqu'au contraire ces assignations ne seront pas conformes à ces mentions, elles seront incluses dans la colonne NOTIFICATION, à moins que des attributions venant en addition de celles définies par la C.I.A.R.A. (pourvu que les normes techniques adoptées par la C.I.A.R.A. soient respectées) ne permettent d'inclure les assignations dans la colonne ENREGISTREMENT. La procédure à appliquer dans les deux cas est définie dans l'article 11 du Règlement des radiocommunications ;
- e) que toutes les notifications faites avant la publication de la nouvelle Liste internationale des fréquences et qui apparaîtront dans sa première édition porteront la même date, c'est-à-dire la date d'approbation de la nouvelle Liste internationale des fréquences. Toute autre notification faite après cette date sera publiée dans les suppléments à cette Liste (voir le numéro 470 du Règlement des radiocommunications) ;
- f) que, toutefois, les assignations conformes au plan d'attributions de la Conférence ne bénéficieront d'aucune priorité les unes par rapport aux autres, quelle que soit la date à laquelle elles auront été notifiées et porteront la même date, c'est-à-dire la date d'approbation de la nouvelle Liste internationale des fréquences ;
- g) que les brouillages ou difficultés éventuels seront traités par arrangements directs entre les administrations intéressées, ainsi qu'il est prévu au numéro 332 du Règlement des radiocommunications.

Recommandation N° 7

concernant la coordination des télécommunications des services aéronautique et maritime pour les besoins du sauvetage en mer

La Conférence administrative internationale des radiocommunications aéronautiques

CONSIDÉRANT QUE :

1. la Commission préparatoire de la Conférence administrative internationale des radiocommunications aéronautiques a recommandé à cette Conférence d'étudier l'assignation de fréquences pour la détresse et pour les opérations de sauvetage. Pour faciliter cette

- étude, elle a adressé à la Conférence pour la Sauvegarde de la vie humaine en mer et dans les airs, qui siégeait à l'époque à Londres, une lettre demandant de lui fournir des indications en la matière. Une copie de cette lettre et une copie de la réponse reçue figurent respectivement aux Appendices 1 et 2 ci-joints;
2. le Règlement des radiocommunications désigne un certain nombre de fréquences que doivent utiliser à la fois les services maritimes et les services aéronautiques pour la sécurité, la détresse, les recherches et les opérations de sauvetage. L'Appendice 3 ci-joint indique la liste des numéros dudit Règlement qui définissent les buts et les limites de l'usage de ces fréquences;
 3. étant donné les renseignements dont elle dispose actuellement, la Conférence estime que, bien qu'il reste encore beaucoup à faire pour assurer sur une échelle aussi étendue que possible l'utilisation la plus efficace des télécommunications pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et dans les airs, elle-même, et l'U.I.T. en général, ont poursuivi l'étude de cette question jusqu'à la limite de leurs attributions;
 4. les problèmes de la sauvegarde de la vie humaine en mer diffèrent essentiellement de ceux que pose la sauvegarde de la vie humaine dans les airs. Dans le cas d'un aéronef, le temps qui s'écoule entre le moment où le danger devient imminent et la catastrophe elle-même est susceptible d'être très court : c'est pourquoi l'aéronef compte tout d'abord sur l'organisation terrestre qui exploite les radiocommunications du service mobile aéronautique pour prendre l'initiative des recherches et des opérations de sauvetage et les diriger. Les aéronefs suivent normalement entre leurs points de départ et d'arrivée le trajet dont la durée est la plus réduite et ils ne suivent pas d'ordinaire les routes que parcourent les navires. De plus, les limitations de poids et de volume restreignent l'efficacité des appareils de radiocommunications des engins de sauvetage des aéronefs, de sorte qu'on ne peut pas compter à coup sûr sur l'emploi de la fréquence de 500 kc/s pour alerter les navires qui entreprendront les recherches. C'est pourquoi la Conférence administrative internationale des radiocommunications (1947), (n° 780 du Règlement des radiocommunications) a prévu pour les engins de sauvetage des aéronefs l'utilisation de la fréquence 8364 kc/s, qui assure une protection supplémentaire en raison de la propagation à longue distance des ondes correspondantes. De cette façon les stations côtières sont en mesure d'intercepter les signaux de détresse et d'aviser les autorités qui participent à la mise en œuvre des moyens de sauvetage (n° 910 du Règlement des radiocommunications);
 5. les considérations qui précèdent ont conduit à la création dans le cadre de l'O.A.C.I. de centres de coordination des recherches et des opérations de sauvetage, qui font appel pour l'assistance en cas de détresse à de nombreux organismes maritimes et aériens, tant privés que publics. L'Appendice 4 ci-joint décrit en détail des cas typiques de détresse suivis de recherches et d'opérations de sauvetage;
 6. les communications de détresse d'un aéronef en vol au-dessus de la mer comprennent trois phases : d'abord la période de détresse, puis les recherches et enfin les opérations de sauvetage. Dans la première phase, l'aéronef utilise les fréquences de travail du service mobile aéronautique et compte essentiellement sur l'organisation chargée d'assurer l'écoute des appels de détresse et de préparer et d'entreprendre les opérations de sauvetage. Dans la deuxième phase, différentes organisations prennent part à la recherche de l'aéronef en détresse ou des survivants. De même, les aéronefs sont susceptibles de participer, et en fait participent fréquemment, à la recherche des navires en détresse et des survivants. Si le service aérien de recherches repère les survivants d'un aéronef ou d'un navire, il indique aux organisations maritimes le lieu exact du sinistre, de façon qu'elles puissent mener à bien les opérations de sauvetage. Dans ces trois phases des opérations aériennes (détresse, recherches et opérations de sauvetage) les équipements et les moyens de com-

munication actuels entre les divers organismes intéressés semblent inadéquats. On peut établir des communications à l'aide de la fréquence de détresse 500 kc/s, mais ce procédé n'est ni satisfaisant, ni approprié pour les raisons suivantes :

- a) l'équipement nécessaire pour émettre sur la fréquence 500 kc/s avec une puissance convenable est trop lourd et trop volumineux pour les aéronefs modernes à grande vitesse ;
- b) la résistance à l'avancement due à l'antenne est excessive ;
- c) si l'aéronef est muni d'une antenne pendante, il court un risque plus grand d'être frappé par la foudre et de prendre feu ;
- d) le rayonnement des antennes fixes d'aéronef fonctionnant sur cette fréquence est minime.

Quant à la fréquence 8364 kc/s, si son usage résoud partiellement le problème des communications à longue distance dans les cas de détresse, elle est par contre inutilisable pour les communications à courte distance au cours des recherches et des opérations de sauvetage et elle ne peut être employée que pour les communications avec les stations du service mobile maritime (n° 571 du Règlement des radiocommunications) ;

7. Il est donc nécessaire que, pour la détresse, les recherches et les opérations de sauvetage, les organismes qui prennent part aux recherches emploient sur les lieux des fréquences de l'ordre de 3 et de 6 Mc/s, et les utilisent pour coordonner leurs efforts et poursuivre des recherches efficaces et complètes. Il n'est nullement nécessaire de maintenir une veille sur ces fréquences, sauf dans le cas d'une participation active à des opérations de sauvetage : ces fréquences ne sont en effet utilisées qu'au cours d'opérations coordonnées et qui doivent manifestement être organisées à l'avance. On peut envisager l'utilisation des fréquences 3023,5 et 5680 kc/s, que la Conférence a désignées pour cet usage sans le considérer comme exclusif ;
8. la Commission préparatoire d'experts chargée d'examiner la coordination de l'aviation, des transports maritimes et des télécommunications en matière de sécurité en mer et dans les airs, qui s'est réunie à Londres en 1948 et qui comprenait notamment des experts de l'U.I.T., a, dans son rapport du 6 février 1948 (voir notamment le paragraphe 21 du rapport, alinéa F, et le paragraphe 5 de l'Annexe) recommandé en matière de détresse, de recherches et d'opérations de sauvetage, la coordination entre l'U.I.T., l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et l'Organisation Consultative Maritime Intergouvernementale ;

RECOMMANDE :

- a) que, conformément à l'article 27 de la Convention internationale des télécommunications (1947) et au rapport de la Commission préparatoire des experts (Londres 1948), le Conseil d'administration de l'U.I.T. propose à l'O.A.C.I. et à l'Organisation Consultative Maritime Intergouvernementale la création d'un groupe de travail restreint composé d'experts des trois Organisations et chargé d'étudier la question et d'élaborer un programme coordonné susceptible d'assurer en cas de détresse le maximum de facilités en matière de télécommunications ;
- b) que, en se conformant aux dispositions du Règlement des radiocommunications dont la liste figure à l'Appendice 3 ci-joint, et en tenant compte des fréquences désignées à cet effet, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale prenne dès maintenant dans son propre cadre les mesures nécessaires pour envisager un programme de coordination pour les cas de détresse, de recherches et d'opérations de sauvetage.

APPENDICE 1

14 mai 1948

Monsieur le Secrétaire général de la Conférence internationale pour la
Sauvegarde de la vie humaine en mer et dans les airs,
a.b.s. du Bureau Central des Postes,
LONDRES

Monsieur le Secrétaire général,

J'ai l'honneur de vous informer que l'Assemblée Plénière de la Commission préparatoire de la Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques, réunie à Genève, m'a chargé d'attirer votre attention sur la proposition suivante, qu'elle a approuvée :

« En ce qui concerne l'allocation de fréquences spéciales pour la détresse et les opérations locales de sauvetage, il est proposé que la Conférence pour la Sauvegarde de la vie humaine en mer et dans les airs, siégeant actuellement à Londres, fasse une recommandation à la Conférence internationale des radiocommunications aéronautiques en ce qui concerne les fréquences répondant à ces buts ».

Je vous serais très reconnaissant de bien vouloir me faire connaître les recommandations formulées par la Conférence à ce sujet dès que vous en aurez la possibilité.

Veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire général, l'assurance de ma haute considération.

Gérald C. GROSS
Secrétaire général adjoint.

APPENDICE 2

59662 Londres 1333/8 252 8 1614 Etat

A la Commission préparatoire de la Conférence internationale administrative
des radiocommunications aéronautiques

Palais Wilson — GENÈVE

La Conférence internationale pour la Sauvegarde de la vie humaine en mer a reçu votre télégramme concernant l'allocation de fréquences spéciales pour les opérations sur les lieux en cas de détresse, pouvant être utilisées en commun par les services aéronautiques et maritimes STOP. La Commission préparatoire d'experts, chargée d'étudier la coordination des activités relatives à la sécurité en mer et dans les airs, qui s'est réunie récemment à Londres, a reconnu que les communications jouaient un rôle important, aussi bien dans les mesures de précaution à prendre que dans les cas effectifs de détresse, et a considéré qu'il serait utile de charger de l'examen de cette question les représentants des trois institutions intéressées soit : l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, l'Organisation Consultative Intergouvernementale de la Navigation Maritime et l'Union internationale des télécommunications, et d'assurer la coordination nécessaire entre ces trois organisations STOP. La Commission a proposé en outre que l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, après examen approfondi de la question, soulève, avec les autres organisations susmentionnées, la question des fréquences autres que 500 kc/s. si elle le juge opportun STOP.

La Conférence internationale pour la Sauvegarde de la vie humaine en mer et dans les airs estime que, compte tenu du fait que l'allocation des fréquences relève de l'Union internationale des télécommunications, qu'elle-même ne compte pas parmi ses membres de délégués ayant reçu à ce sujet d'instructions techniques de ces trois organisations, le meilleur moyen de procéder est celui qui a été proposé par la Commission préparatoire des experts, et en conséquence, elle recommande son adoption STOP Secrétaire général de la Conférence internationale pour la Sauvegarde de la vie humaine en mer et dans les airs — Londres.

APPENDICE 3

Dispositions du Règlement des radiocommunications définissant l'utilisation en commun de fréquences par les services aéronautique et maritime

Les numéros suivants du Règlement des radiocommunications traitent de l'usage des fréquences disponibles pour les cas de détresse, tant par le service mobile maritime que par le service mobile aéronautique, ou par les deux :

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

239 — 271 — 378/79 — 570 — 571 — 598 — 599 — 761 — 762 — 775 — 779 — 780 — 805 —
861 — 862 — 865 — 871 — 891

DISPOSITIONS RELATIVES A LA FRÉQUENCE 500 kc/s

714 — 718 — 720 — 721 — 722 — 733 — 600 — 601

DISPOSITIONS RELATIVES A LA FRÉQUENCE 2182 kc/s

813 — 814 — 815 — 819 — 826 — 827 *

DISPOSITIONS RELATIVES A LA FRÉQUENCE 8364 kc/s

277 — 600 — 601

DISPOSITIONS RELATIVES A LA FRÉQUENCE 156,80 Mc/s

198 — 830 — 832

APPENDICE 4

Exemple d'opérations de secours exécutées par les services de sauvetage en mer et dans les airs

Les règles ordinaires suivies en matière aéronautique spécifient généralement qu'un aéronef en détresse ou qui se trouve devant un péril imminent, devra essayer tout d'abord d'alerter la station terrestre chargée de l'écoute des émissions de cet aéronef sur la fréquence de route normalement utilisée, par exemple, 6577 kc/s. La station terrestre, dès réception de cet appel, prévient immédiatement le Centre de contrôle du trafic aérien responsable de la transmission de ce message au Service de sauvetage en mer et dans les airs.

La station terrestre suspend immédiatement toutes les communications avec les autres aéronefs sur la fréquence de 6577 kc/s en leur réservant les voies encore disponibles de la famille de fréquences autorisée pour cette route, qui dans l'exemple choisi sont 3395, 8577 et 11369 kc/s, afin de permettre l'utilisation exclusive de 6577 kc/s pour les communications supplémentaires de secours. La station terrestre avise également à ce moment-là, sur les voies air à sol restantes et sur les liaisons entre points fixes disponibles, toutes les autres stations terrestres et d'aéronefs dans la région intéressée, pour que celles-ci puissent prêter toute l'assistance possible.

Dans les régions des océans, tous les moyens de sauvetage à la disposition des services gouvernementaux et civils sont coordonnés sous l'unique direction du Service Central de Sauvetage en mer et dans les airs. Ce service central est relié étroitement par téléphone et par ligne de télétype à toutes les organisations intéressées et avec les réseaux de stations radiogoniométriques ; ces organisations sont invitées à prendre des mesures immédiates par le Centre de recherches en mer et dans les airs, dès que le Centre de contrôle du trafic aérien a signalé un aéronef en détresse.

Le Service de sauvetage en mer et dans les airs dispose, pour les opérations de sauvetage, d'aéronefs multi-moteurs, susceptibles d'effectuer des vols à longue distance au-dessus des mers et parfaitement équipés d'appareils modernes de sauvetage, et, lorsque le service central de Sauvetage en mer et dans les airs leur signale un aéronef en détresse, ils se dirigent immédiatement vers l'endroit où l'aéronef a été signalé comme étant en détresse. Ils sont suivis, le cas échéant, par tous les navires disponibles. Les stations côtières, par l'intermédiaire du système de communication maritime, avisent aussi tous les navires se trouvant dans la région intéressée, de porter secours à l'aéronef dans la mesure du possible.

* ne concernent que la Région 1.

Si l'aéronef en détresse est difficile à repérer, et si les recherches s'amplifient, il est probable qu'un grand nombre d'aéronefs et de navires se trouvent rassemblés dans une région donnée, compliquant ainsi le contrôle des recherches effectuées sur les lieux. Aucune voie d'usage général n'a été autorisée pour ce service de contrôle bien que, dans certaines régions, les autorités militaires aient désigné des voies communes en vue de desservir leurs propres unités devant participer en commun à des opérations de sauvetage sur les lieux. En conséquence, un grand nombre de communications se font entre les unités particulières participant aux recherches d'une part, et leurs bases respectives d'autre part, afin d'obtenir la coordination nécessaire à une organisation efficace des recherches. Une grande partie de ces communications sont établies sur les fréquences attribuées aux routes aériennes traversant la zone des recherches, ce qui occasionne de sérieux désordres dans toutes les autres liaisons normales air-sol-air dans cette région.

Les Services de sauvetage en mer et dans les airs, disponibles, ne sont nullement limités aux aéronefs en détresse ; ils sont aussi largement utilisés dans les opérations de sauvetage des navires. A titre d'exemple de cette aide aux services maritimes, une des recherches aériennes les plus étendues qui ait jamais été organisée a été effectuée, récemment, durant plusieurs semaines, dans la région du Centre du Pacifique : elle avait pour but de retrouver un chaland ayant à son bord un petit groupe d'hommes dans le voisinage de l'île Palmyre, que le remorqueur avait dû abandonner faute de combustible. Le remorqueur après avoir refait son plein de combustible dans l'île Palmyre, avait été dans l'impossibilité de retrouver le chaland. La station de communications aéronautiques de l'île Palmyre, avisée par le remorqueur de ses difficultés, transmit le message au Quartier-général des Garde-côtes des Etats-Unis à Honolulu. Les aéronefs et les navires du Service de sauvetage en mer et dans les airs se mirent alors à la recherche du chaland, mais sans succès. Comme on ne trouva aucune trace du chaland au cours des jours suivants, des aéronefs supplémentaires, militaires et civils, furent mis en action et le domaine des recherches fut élargi. Les aéronefs devant opérer à une grande distance de leurs bases, il s'avéra nécessaire d'établir un Centre temporaire de contrôle des recherches à l'île Palmyre et des installations provisoires supplémentaires pour desservir les aéronefs et ravitailler leurs équipages. Un porte-avions de la marine fut envoyé sur les lieux de recherches et les aéronefs survolèrent de vastes étendues avant de pouvoir enfin retrouver le chaland que les forts courants maritimes, existant dans ces régions, avaient entraîné à une grande distance de sa position primitive.

La liaison entre le Centre temporaire des recherches à l'île Palmyre, et les aéronefs procédant aux recherches, fut assurée par la station de communications aéronautiques de l'île Palmyre, sur les fréquences utilisées par les services des autorités militaires pour leurs opérations de recherches sur les lieux. Les très nombreuses communications entre l'île Palmyre et les bases des unités de recherches à Honolulu furent établies sur les liaisons aéronautiques du service fixe entre ces deux points, permettant ainsi d'effectuer d'autres communications essentielles sur les fréquences attribuées aux routes aériennes.

Recommandation N° 8

au sujet de la publication par l'U.I.T. de certains documents de service

En réponse à une communication du Secrétaire général en date du 26 avril 1948 (dont une copie figure en appendice) demandant l'avis de la Conférence au sujet de la publication de certains documents de service, la Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques,

RECOMMANDE que, pour la publication de la :

A. *Nomenclature des stations aéronautiques et d'aéronef,*

jusqu'à la date de mise en vigueur de la nouvelle Liste internationale des fréquences, le Secrétaire général de l'Union prenne toutes les dispositions qui lui paraîtront convenables concernant l'édition de ce document en tenant compte à la fois des nouveaux renseignements qui lui parviendraient et des commandes que pourraient lui présenter les administrations.

RECOMMANDE que, pour la publication de la :

B. *Carte des stations terrestres ouvertes à la correspondance publique des stations d'aéronef,*

1. cette carte soit publiée conformément au Règlement des radiocommunications et qu'elle indique toutes les stations terrestres ouvertes à la correspondance publique internationale des stations d'aéronef,

2. toute latitude soit laissée au Secrétaire général pour le choix tant du fractionnement de la carte que de l'échelle, du type de projection, etc., compte tenu du fait que cette carte sera utilisée uniquement pour identifier l'emplacement de ces stations terrestres.

Pour la publication de la :

C. *Carte des stations terrestres de radionavigation,*

CONSIDÉRANT que :

1. pour le service aéronautique, la publication d'une telle carte pose un problème particulièrement complexe, car :
 - une telle carte ne présente un intérêt pour les aviateurs que si elle peut être en même temps utilisée pour la navigation, ce qui exige l'emploi de types spéciaux de projection,
 - les stations terrestres de radionavigation aéronautique subissent constamment des modifications leur permettant de satisfaire les besoins sans cesse croissants et variables de l'aviation ;
2. pour satisfaire à ces nécessités, il serait nécessaire de créer un important service cartographique spécialisé, au courant des derniers progrès de la technique de la navigation et disposant de procédés rapides de mise à jour. Une telle entreprise entraînerait pour l'U.I.T. des dépenses considérables ;
3. l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.), institution spécialisée des Nations Unies, a établi, grâce à la collaboration des Etats qui en sont Membres, des types de graphiques et de cartes contenant tous les renseignements relatifs aux stations de radionavigation aéronautique. Elle publie ces documents qui, selon sa procédure, sont constamment tenus à jour, en particulier au moyen des Avis aux Navigateurs Aériens (NOTAM) adressés à toutes les entreprises d'exploitation intéressées ;
4. les « Recommandations des Nations Unies » figurant à l'Annexe 5 (Article IV, paragraphe 1) à la Convention internationale des télécommunications (1947) insistent sur la nécessité de « coordonner les activités des institutions spécialisées et les principes généraux dont elles s'inspirent » ;
5. la publication par l'U.I.T., en plus de celle de la nomenclature des stations de radio-repérage, d'une telle carte ferait pour le service mobile aéronautique double emploi avec les documents publiés par une autre institution spécialisée de l'O.N.U. ; du fait de l'accord visé au paragraphe 4 entre l'U.I.T. et l'O.N.U., un tel double emploi ne peut être envisagé, et on doit, par conséquent, sur ce point, envisager un remaniement du Règlement des radiocommunications ;
6. toutefois, il est à remarquer que les Etats Membres de l'U.I.T. ne sont pas tous Membres de l'O.A.C.I. Si l'U.I.T. ne publie pas une telle carte, les Etats qui ne font pas partie de l'O.A.C.I. devront donc conclure avec cette Organisation des accords particuliers si, estimant insuffisants les renseignements contenus dans la nomenclature des stations de radiorepérage que publie l'U.I.T. (n° 453 du Règlement des radiocommunications), ils désirent se procurer les graphiques et cartes en question ;

RECOMMANDE que :

le Conseil d'administration (troisième session) donne au Secrétaire général les instructions nécessaires pour qu'il ne fasse pas figurer les stations terrestres de radionavigation aéronautique sur la « Carte des stations terrestres de radionavigation » mentionnée au numéro 464 du Règlement des radiocommunications.

APPENDICE

aux recommandations relatives à la publication par l'U.I.T. de certains documents de service

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 administrative
des radiocommunications aéronautiques,

GENÈVE

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.

1^{er} point : Du fait que la communication 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 Secrétariat général sous forme d'un petit atlas en 9 feuilles.

2^e 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 (lesquelles?) et/ou parcours déterminés (lesquels?)]

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

4^e 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.

1^{er} 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.

2^e 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.

- 3^e point : La question préjudicielle (2) étant réglée, on pourra déterminer les régions qui doivent figurer sur ces cartes (répartition du globe terrestre).
- 4^e point : Le choix de l'échelle des cartes.
- 5^e point : La projection.
- 6^e 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 vœux 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

ANNEXE

A la communication du Secrétaire général en date du 26 avril 1948

NATIONS UNIES
CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

UNRESTRICTED E/695
24 février 1948
ORIGINAL : ENGLISH

COORDINATION DES SERVICES CARTOGRAPHIQUES DES INSTITUTIONS SPÉCIALISÉES ET DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

Résolution du 19 février 1948

CONSIDÉRANT :

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

CONSIDÉRANT :

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 ;

CONSIDÉRANT :

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 ;

CONSIDÉRANT :

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

EN CONSÉQUENCE, le Conseil économique et social recommande :

1. Aux Etats Membres, d'encourager l'exécution exacte de levés et de cartes de leur 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 intergouvernementales 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 services cartographiques des gouvernements des Etats Membres intéressés.

Recommandation N° 9

*relative à l'utilisation par le service fixe aéronautique des fréquences
du service mobile aéronautique R*

La Conférence internationale des radiocommunications aéronautiques,

CONSIDÉRANT QUE :

1. la portion du spectre radioélectrique allouée au service mobile aéronautique R ne suffit pas pour satisfaire tous les besoins de ce service,
2. l'utilisation par le service fixe aéronautique des fréquences du service mobile aéronautique R limiterait encore le nombre des fréquences dont pourrait disposer le service mobile aéronautique R,

RECOMMANDE :

que le service fixe aéronautique évite, en règle générale, l'usage des fréquences du service mobile aéronautique R, qu'un tel usage soit limité à des cas exceptionnels et qu'il cesse le plus tôt possible.

Recommandation N° 10

*relative à la répétition des assignations de fréquences
du service mobile aéronautique R*

La Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques,

CONSIDÉRANT QUE :

1. le nombre de fréquences disponibles pour le service mobile aéronautique R est insuffisant pour permettre l'établissement d'un plan d'attributions rigide qui satisfasse d'une façon adéquate tous les besoins de ce service ;

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

2. de temps en temps, des besoins particuliers se manifesteront dont le plan actuel ne prévoit pas la satisfaction ;

RECOMMANDE QUE :

bien que des fréquences aient été attribuées pour être utilisées exclusivement à l'intérieur des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales et des zones des lignes régionales et nationales, toute administration soit néanmoins autorisée à utiliser à titre secondaire ces fréquences aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de la zone ou des zones auxquelles elles sont spécifiquement attribuées, à condition toutefois que :

- a) il n'en résulte aucun brouillage nuisible pour les services qui utilisent ces fréquences dans les zones auxquelles elles sont attribuées en premier lieu, et qui en font l'usage prévu,
- b) les dispositions des articles 3 et 11 du Règlement des radiocommunications soient respectées.

Recommandation N° 11

concernant la collaboration entre l'U.I.T. et l'O.A.C.I.

La Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques,

CONSIDÉRANT :

1. qu'aux termes de l'article 27 de la Convention des télécommunications d'Atlantic City (1947) : « Afin d'aider à la réalisation d'une entière coordination internationale dans le domaine des télécommunications, l'Union collabore avec les organisations internationales ayant des intérêts et des activités connexes » ;
2. qu'il existe, dans le domaine des télécommunications aéronautiques, de nombreuses questions qui présentent un intérêt commun pour l'O.A.C.I. et l'U.I.T. et au sujet desquelles il est hautement souhaitable que les deux organisations, afin d'atteindre plus facilement les buts en vue desquels elles ont été créées, collaborent étroitement dans le cadre général qu'a établi la Charte des Nations Unies ;
3. que, de plus, elle a décidé de reconnaître que l'O.A.C.I. est l'institution spécialisée habilitée à jouer, en ce qui concerne le service mobile aéronautique, le rôle prévu au numéro 390 du Règlement des radiocommunications ;

RECOMMANDE :

- que le Conseil d'administration de l'U.I.T. prenne, d'accord avec l'O.A.C.I., les dispositions nécessaires pour :
- a) que, sous réserve des dispositions du Chapitre 2 du Règlement Général annexé à la Convention internationale des télécommunications (1947), chaque organisation invite automatiquement l'autre à celle de ses Conférences où seront étudiées des questions d'intérêt commun ;
 - b) que chacune des deux organisations inscrive à l'ordre du jour de ses Conférences, après avoir procédé aux consultations préliminaires qui pourraient être nécessaires, toute question soumise par l'autre organisation ;
 - c) que chacune des deux organisations tienne l'autre constamment informée des travaux et programmes projetés qui pourront présenter un intérêt commun et que, sous réserve des mesures qui pourraient être nécessaires pour sauvegarder le caractère confidentiel

de certains documents, ces deux organisations procèdent à un échange complet et rapide de renseignements présentant un intérêt commun ;

- d) que, lorsqu'elles l'estiment désirable, les deux organisations créent des commissions mixtes ou prennent d'autres dispositions communes afin de faciliter leur collaboration sur certaines questions susceptibles de les intéresser.

Résolution N° 12

concernant la communication à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale de copies des plaintes et rapports relatifs aux brouillages dans les bandes de fréquences du service mobile aéronautique

La Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques,

CONSIDÉRANT :

1. que le numéro 390 du Règlement des radiocommunications stipule que :
«Lorsqu'il existe une organisation internationale spécialisée pour un service déterminé, les plaintes et les rapports d'irrégularités et d'infraction relatifs aux brouillages causés par les stations de ce service peuvent être* adressés à cette organisation en même temps qu'à l'administration ou au bureau centralisateur intéressé » ;
2. que, pour le service mobile aéronautique, il pourrait être utile de communiquer à une institution internationale particulièrement familiarisée avec les problèmes de l'aéronautique des copies des plaintes et des rapports d'irrégularité et d'infraction relatifs aux brouillages causés par les stations dudit service ;
3. que les Nations Unies ont reconnu l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale comme institution spécialisée dans le domaine de l'aéronautique ;

DÉCIDE :

de reconnaître, conformément à l'article 27 de la Convention internationale des télécommunications (1947), que l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale est l'institution spécialisée habilitée à jouer, en ce qui concerne le service mobile aéronautique, le rôle prévu au numéro 390 du Règlement des radiocommunications.

Note : *Le sens de cette Résolution a été repris par le Conseil d'administration de l'Union dans la Résolution n° 111 de sa 3^{me} session (Genève, septembre-octobre 1948).*

Recommandation N° 13

relative à des procédés techniques susceptibles de faciliter le service mobile aéronautique R sur ondes décimétriques

La Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques,

CONSIDÉRANT :

1. que le plan élaboré pour l'utilisation des ondes décimétriques par le service mobile aéronautique R n'entrera probablement pas en vigueur avant 1951 ;

* Le texte anglais et le texte espagnol (édition d'Atlantic City) de ce paragraphe du Règlement des radiocommunications disent «doivent être adressés», tandis que le texte français, qui est le texte de référence, dit «peuvent être adressés».

2. que jusqu'à ce moment, et même pendant et après la période de mise en vigueur du Plan, le trafic aérien sera sujet à des changements continuels ;
3. que ces changements devront être pris en considération par les administrations intéressées, mais
4. qu'en cherchant à satisfaire les nouveaux besoins en communications, il convient de ne prendre aucune décision de nature à empêcher ou à compromettre l'utilisation coordonnée des ondes décamétriques R telle qu'elle est prévue dans le Plan adopté par la présente Conférence ;
5. que les familles de hautes fréquences attribuées aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales, aux zones des lignes aériennes régionales et nationales, ainsi qu'aux subdivisions de zones, ont été choisies en tenant compte des conditions de propagation qui permettront le choix de fréquences les plus appropriées aux distances considérées ;
6. qu'il est essentiel de répartir la charge du trafic aussi uniformément que possible entre les fréquences du même ordre ;
7. que des mesures spéciales devraient être prises pour assurer l'utilisation de fréquences d'un ordre de grandeur appropriée ;

RECOMMANDE :

que les administrations prennent, à titre particulier ou en collaboration, les mesures nécessaires en vue :

- a) d'assurer l'utilisation aussi large que possible des ondes métriques afin de diminuer la charge dans les bandes R correspondant aux ondes décamétriques ;
- b) d'assurer l'utilisation aussi large que possible d'antennes ayant une directivité et un rendement approprié, afin de réduire au minimum les risques de brouillage mutuels à l'intérieur d'une zone ou entre plusieurs zones ;
- c) de coordonner l'utilisation des familles de fréquences nécessaires pour un segment de ligne déterminé, conformément aux principes techniques adoptés par la Conférence et en tenant compte des informations les plus récentes relatives aux conditions de propagation afin que soit utilisée, pour les liaisons entre le sol et un aéronef situé à une distance donnée de la station aéronautique qui assure le service sur le segment de ligne considéré, la fréquence la plus appropriée ;
- d) d'améliorer les techniques d'exploitation et les procédures et d'utiliser le matériel le meilleur afin d'obtenir l'efficacité la plus élevée possible pour les communications air-sol sur ondes décamétriques ;
- e) de rassembler sur l'exploitation de leurs systèmes de communications sur ondes décamétriques des données techniques précises ayant une influence sur les normes techniques et d'exploitation adoptées par la Conférence afin de faciliter tout réexamen du présent Plan qui pourrait être effectué à l'avenir ;
- f) de déterminer au moyen d'accords régionaux, la meilleure méthode permettant d'assurer les communications nécessaires sur toute nouvelle ligne aérienne à longue distance, internationale ou régionale, qui n'est pas ou ne peut pas être exploitée au moyen du système des ZLAMP et des ZLARN adopté par la Conférence, de manière à ne compromettre en aucune façon l'utilisation des fréquences prévues dans le Plan d'attribution des fréquences R adopté par la présente Conférence.

Recommandation N° 14*relative à l'organisation du service mobile aéronautique R*

La Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques,

CONSIDÉRANT :

1. que le nombre des voies disponibles pour le service mobile aéronautique R est très limité ;
2. que le nombre des aéronefs actuellement en service est très élevé et que, de plus, il s'accroît sans cesse ;
3. que le caractère limité du spectre des fréquences a pour corollaire naturel la nécessité d'établir un ordre rigoureux dans l'établissement des liaisons, d'obtenir un rendement maximum et d'appliquer des procédures uniformes d'exploitation ;
4. qu'il est essentiel que les fréquences attribuées au service mobile aéronautique R soient mises à la disposition de tous les exploitants de ce service sans distinction et sans que les exploitations auxquelles elles sont affectées ne soient gênées ;
5. qu'il ne sera peut-être pas possible d'établir des communications satisfaisantes si les fréquences sont mises en service suivant des méthodes indépendantes et non coordonnées qui ne permettent pas d'obtenir la répartition la plus efficace et la plus économique du spectre des fréquences radioélectriques ;

RECOMMANDE :

que les diverses administrations prennent, à titre individuel comme à titre collectif, les mesures propres à assurer :

- a) l'utilisation satisfaisante des voies et le bon fonctionnement du service de telle sorte que les fréquences du service mobile aéronautique R soient mises à la disposition de tous les exploitants de ce service, sans distinction et sans que les exploitations auxquelles elles sont affectées ne soient gênées ;
- b) que dans la mesure du possible, le service soit assuré, en un lieu donné, par un seul organisme d'exploitation de communications aéronautiques. Lorsque cela n'est pas possible il faudra assurer et maintenir une étroite coordination entre les organismes d'exploitation. Dans tous les cas, c'est à l'administration autorisant l'exploitation du ou des organismes sus-mentionnés qu'il appartiendra d'établir la discipline et de prendre les mesures nécessaires dans ce sens.

PARTIE II

PLAN D'ATTRIBUTION DES FRÉQUENCES DU SERVICE MOBILE AÉRONAUTIQUE «R»

Section I

DESCRIPTION DES LIMITES DES ZONES ET SUBDIVISIONS DE ZONES

1. Les descriptions des limites qui sont données ci-après concernent les zones auxquelles des fréquences ont été attribuées conformément au Plan d'attribution de fréquences de la Conférence.
2. Ces zones sont également indiquées sur des cartes qui se trouvent à la fin du présent volume.
Si l'on devait constater des différences entre une zone telle qu'elle est indiquée sur la carte et telle qu'elle est décrite ci-après, ce serait la description écrite qui ferait foi.
3. Les frontières des pays figurant dans ces descriptions sont les frontières de septembre 1949.
4. Dans les descriptions des limites des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP), toute ligne reliant deux points et qui n'est pas autrement définie est un arc de grand cercle.

Dans les descriptions des limites des zones des lignes aériennes régionales-et nationales (ZLARN) et des subdivisions de ces zones, toute ligne joignant deux points et qui n'est pas autrement définie est une droite sur une carte en projection de Mercator.

ARTICLE 1

DESCRIPTION DES LIMITES DES ZONES DE PASSAGE DES LIGNES AÉRIENNES MONDIALES PRINCIPALES (ZLAMP)

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales

CENTRE EST PACIFIQUE

(ZLAMP-CEP)

Du point 32°N-117°W par les points 16°N-159°W, 22°N-159°W, 50°N-122°W, 38°N-120°W jusqu'au point 32°N-117°W.

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales

CENTRE OUEST PACIFIQUE

(ZLAMP-CWP)

Du point 17°N-155°W par les points 10°N-160°E, 10°N-117°E, 23°N-114°E, 40°N-117°E, 25°N-155°W, jusqu'au point 17°N-155°W.

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

Du point 33°N-12°W, par les points 32°N-13°E, 29°N-35,5°E, 40°N-34°E, 42°N-30°E ; puis le long des frontières séparant les pays suivants : Bulgarie et Turquie, Grèce et Bulgarie, Grèce et Yougoslavie, Grèce et Albanie ; par les points 40°N-19°E et 45°N-13°E ; puis le long des frontières séparant les pays suivants : Yougoslavie et Italie, Yougoslavie et Autriche, Hongrie et Autriche, Hongrie et Tchécoslovaquie, Union des Républiques Socialistes Soviétiques et Tchécoslovaquie, Pologne et Tchécoslovaquie, Pologne et Allemagne ; puis par les points 55°N-14°E, 60°N-20°E, 60°N-27°E, à l'exclusion de la totalité des territoires de l'U.R.S.S. et de la Pologne, enfin le long de la frontière séparant l'U.R.S.S. de la Finlande et par les points 72°N-30°E, 70°N-00°, 54°N-12°W, jusqu'au point 33°N-12°W.

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales — EXTRÊME-ORIENT - 1
(ZLAMP-FE-1)

Du point 40°S-145°E par les points 10°S-106°E, 05°N-77°E, 15°N-77°E, 24°N-92°E, 11°N-107°E, 18°S-147°E, 23°S-154°E, 40°S-154°E jusqu'au point 40°S-145°E.

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales — EXTRÊME-ORIENT - 2
(ZLAMP-FE-2)

Du point 12°N-124°E, par les points 33°N-133°E, 35°N-132°E, 24°N-88°E, 08°S-105°E, 15°S-130°E, 15°S-158°E, 00°-168°E, 00°-135°E jusqu'au point 12°N-124°E.

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

Du point 05°N-80°E, par les points 17°N-70°E, 28°N-30°E, 37°N-10°W, 60°N-10°W et 60°N-20°E ; puis le long de la ligne délimitant la ZLAMP-EU, jusqu'à 45°N-13°E, de là par les points 40°N-14°E, 37°N-51°E, 24°N-93°E, jusqu'au point 05°N-80°E.

Note : Une seule famille de fréquences pénètre dans la ZLAMP-EU au delà d'une ligne reliant les points suivants : Sollum, Alexandrie, Chypre, Ankara ; cette famille est appelée ME(Ext) dans le Plan.

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales — NORD ATLANTIQUE
(ZLAMP-NA)

Du point 39°N-78°W, par les points 47°N-75°W, 68°N-20°W, 60°N-20°E ; puis la limite de la zone se dirige vers le sud, borde la ZLAMP-EU pour suivre ensuite la frontière nord de la Tchécoslovaquie jusqu'au point 50,5°N-12,5°E ; et enfin par les points 45°N-10°E, 32°N-07°W, 35°N-25°W, 30°N-62°W, 16°N-78°W, 21°N-86°W, jusqu'au point 39°N-78°W.

Note 1 : Une seule famille de fréquences attribuée à cette zone est disponible pour utilisation au sud et à l'ouest d'une ligne allant de 39°N-78°W à 30°N-62°W ; cette famille est appelée NA(Ext) dans le Plan.

Note 2 : Une seule famille de fréquences pénètre dans la ZLAMP-EU au delà d'une ligne reliant les points suivants : Stavanger, Amsterdam, Bruxelles, Paris, Madrid, Lisbonne, Casablanca ; cette famille est appelée NA (Ext) dans le Plan.

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales — NORD PACIFIQUE
(ZLAMP-NP)

Du point 46°N-122°W, par les points 50°N-170°W, 33°N-138°E, 38°N-138°E, 50°N-166°E, 62°N-150°W, 55°N-110°W, jusqu'au point 46°N-122°W.

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales — NORD-SUD AFRIQUE - I
(ZLAMP-NSA-1)

Du point 31°S-35°E, par les points 31°S-24°E, 16°N-26°W, 40°N-12°W, 52°N-06°W, 60°N-10°E, 60°N-20°E; puis le long de la ligne délimitant la ZLAMP-EU jusqu'à 43°N-15°E, et enfin par les points 37°N-14°E, 00°-28°E, 11°S-28°E, 20°S-35°E, jusqu'au point 31°S-35°E.

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales — NORD-SUD AFRIQUE - 2
(ZLAMP-NSA-2)

Du point 30°S-34°E, par les points 22°S-60°E, 10°N-52°E, 30°N-35°E, 40°N-19°E; puis le long de la ligne délimitant la ZLAMP-EU, jusqu'à 60°N-20°E, de là par les points 60°N-10°W, 48°N-05°W, 37°N-07°E, 00°-24°E, 30°S-24°E, jusqu'au point 30°S-34°E.

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales
NORD-SUD AMÉRIQUE - 1
(ZLAMP-NSAM-1)

Du point 36°S-73°W, par les points 36°S-52°W, 26°S-63°W, 05°S-63°W, 05°N-75°W, 27°N-75°W, 35°N-107°W, 40°N-128°W, 20°N-114°W, 00°-93°W, et jusqu'au point 36°S-73°W.

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales
NORD-SUD AMÉRIQUE - 2
(ZLAMP-NSAM-2)

Du point 34°S-74°W, par les points 36°S-52°W, 05°S-30°W, 10°N-60°W, 34°N-60°W, 48°N-75°W, 40°N-77°W, 23°N-86°W, 02°N-79°W, 20°S-50°W, et jusqu'au point 34°S-74°W.

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

Du point 34°S-74°W, par les points 36°S-52°W, 13°N-14°W, 40°N-13°E, 48°N-13°E, 51°N-16°E, puis le long de la ligne délimitant la ZLAMP-EU, enfin par les points 60°N-20°E, 61°N-05°E, 47°N-17°W, 25°N-25°W, 03°S-40°W, jusqu'au point 34°S-74°W.

Note: Une seule famille de fréquences pénètre à l'intérieur de la ZLAMP-EU au delà d'une ligne reliant les points suivants: Alger, Madrid, Lisbonne; cette famille est appelée SA(Ext) dans le Plan.

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

Du point 22°N-158°W, par les points 22°N-156°W, 20°S-145°W, 50°S-170°W, 50°S-145°E, 38°S-145°E, 28°S-152°E, 00°-167°E, 00°-175°W, jusqu'au point 22°N-158°W.

ARTICLE 2

DESCRIPTION DES LIMITES DES ZONES ET SUBDIVISIONS DE ZONES
DES LIGNES AÉRIENNES RÉGIONALES ET NATIONALES (ZLARN)*Zone des lignes aériennes régionales et nationales - 1*

(ZLARN - 1)

Du Pôle Nord, le long du méridien 15°W, par les points 72°N-15°W, 40°N-50°W, 30°N-39°W, 30°N-10°W, 31°N-10°W et 31°N-10°E; se conforme ensuite au tracé suivant : frontière Libye-Tunisie jusqu'à la Méditerranée, côtes de Libye et d'Égypte jusqu'à Alexandrie, puis vers Le Caire; de là vers l'Est, le long du parallèle du Caire jusqu'à l'intersection avec le méridien 40° Est; puis vers le Nord le long de ce méridien jusqu'à la rive sud de la mer Noire, puis le long de la côte turque, vers l'Ouest, jusqu'à l'intersection avec le méridien 30°E; le long de ce méridien jusqu'à la frontière Roumanie-U.R.S.S., puis des frontières de l'U.R.S.S. avec la Roumanie, la Hongrie, la Tchécoslovaquie, la Pologne; côte soviétique de la Baltique jusqu'à la frontière Finlande-U.R.S.S. et, de là, en passant par le point 70°N-32°E et en suivant le méridien, jusqu'au Pôle Nord.

Subdivision de zone 1A.

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point 65°N-26°W, passe par les points situés à 40°N-50°W, 40°N-13°W, 60°N-13°W, 60°N-26°W, jusqu'au point 65°N-26°W.

Subdivision de zone 1B.

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du Pôle nord et suivant le méridien 15°W, passe par les points suivants : 72°N-15°W, 65°N-26°W, 60°N-26°W, 60°N-13°W et 50°N-13°W, puis se dirige vers l'Est en passant par les eaux territoriales entre les îles anglo-normandes et la côte française qu'elle rejoint au méridien 03°W pour longer ensuite la frontière Nord-Est de la France avec la Belgique, le Luxembourg et l'Allemagne; de là le long de la frontière Suisse-Allemagne et Allemagne-Autriche. Elle longe ensuite la ligne de démarcation qui sépare les zones d'occupation orientale et occidentale de l'Allemagne, atteint la frontière Ouest de la Tchécoslovaquie en direction de la Mer Baltique, puis se dirige vers l'Ouest en longeant la côte allemande jusqu'à la frontière entre l'Allemagne et le Danemark; elle longe ensuite cette frontière jusqu'à la Mer du Nord et de là, le long du parallèle 55°N, gagne le point 55°N-04°E pour ensuite rejoindre, le long du méridien 04°E, le Pôle Nord.

Subdivision de zone 1C.

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du Pôle Nord, passe par le point 55°N-04°E, pour longer ensuite le parallèle 55°N en direction de l'Est de la frontière séparant le Danemark et l'Allemagne, jusqu'à la mer Baltique. Elle longe ensuite la côte allemande de la mer Baltique jusqu'à la ligne de démarcation entre les zones d'occupation orientale et occidentale de l'Allemagne; elle longe ensuite cette ligne de démarcation en touchant les frontières occidentales de la Tchécoslovaquie et de l'Autriche, de la Suisse et de l'Autriche, pour se diriger ensuite vers l'Est en longeant les frontières méridionales de l'Autriche et de la Hongrie jusqu'au point d'intersection des frontières de la Tchécoslovaquie, de la Hongrie et de la Roumanie; de là, le long de la frontière de l'U.R.S.S. avec la Tchécoslovaquie et la Pologne jusqu'à la côte de

la mer Baltique. Ensuite elle longe la côte soviétique de la mer Baltique et la suit jusqu'à la frontière finno-soviétique pour enfin rejoindre le Pôle Nord en passant par le point 70°N-32°E.

Subdivision de zone 1D.

Cette subdivision est délimitée par une ligne partant du point d'intersection des frontières de la Tchécoslovaquie, de la Hongrie et de la Roumanie pour se diriger vers l'Ouest et longer les frontières méridionales de la Hongrie et de l'Autriche jusqu'à la frontière de la Suisse avec l'Italie, puis suivant la frontière de la France et de l'Italie jusqu'à la mer Méditerranée et, de là, passer par les points 43°N-10°E, 41°N-10°E et 41°N-07°E ; de là, suivre le méridien 07°E jusqu'à la côte de l'Afrique du Nord, puis longer la côte de l'Afrique du Nord en passant par Tunis, Tripoli et Benghazi jusqu'à la frontière de la Libye avec l'Egypte. Elle passe ensuite par la côte vers Alexandrie, puis vers Le Caire, puis suit le parallèle du Caire jusqu'à son point d'intersection avec le méridien 40°E, se dirige ensuite vers le Nord en suivant le méridien 40°E jusqu'à la côte méridionale de la mer Noire, de là, se dirige vers l'Ouest le long de la côte turque de la mer Noire pour atteindre le méridien 30°E et le suivre jusqu'à la frontière de la Roumanie avec l'Ukraine, et longer cette frontière jusqu'au point d'intersection des frontières de la Tchécoslovaquie, de la Hongrie et de la Roumanie.

Subdivision de zone 1E.

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point 50°N-13°W, passe par les points 40°N-13°W, 40°N-50°W, 30°N-39°W, 30°N-10°W, 31°N-10°W et 31°N-10°E ; elle longe ensuite la frontière de la Libye avec la Tunisie jusqu'à la Méditerranée et de là, elle longe la côte tunisienne jusqu'à son point d'intersection avec le méridien 10°E, puis jusqu'au point 43°N-10°E. Elle longe ensuite la frontière franco-italienne et la frontière italo-suisse, puis les frontières séparant la Suisse de l'Autriche et de l'Allemagne, la France de l'Allemagne, du Luxembourg et de la Belgique, jusqu'à la côte de la Manche, et de là, partant vers l'Ouest, traverse les eaux territoriales entre les îles de la Manche et la côte française pour atteindre le point 50°N-13°W.

Zone des lignes aériennes régionales et nationales - 2

(ZLARN - 2)

Cette zone est délimitée par une ligne qui, partant du Pôle Nord passe par le point 70°N-32°E, pour longer ensuite la frontière finno-soviétique jusqu'à la côte de la mer Baltique, suivre ensuite les eaux territoriales soviétiques le long de la côte de la mer Baltique jusqu'à la frontière séparant l'U.R.S.S. de la Pologne, puis longer la frontière séparant l'U.R.S.S. des pays suivants : Pologne, Tchécoslovaquie, Hongrie et Roumanie jusqu'au point d'intersection de la côte de la mer Noire avec le méridien 30°E ; elle suit ce méridien jusqu'à la côte turque de la mer Noire, longe cette côte jusqu'à l'intersection des frontières de la Turquie et de l'U.R.S.S., et de là, longe leur frontière commune et la frontière Iran-U.R.S.S. jusqu'à la mer Caspienne, puis la côte iranienne de cette mer. De là, suit la frontière méridionale de l'U.R.S.S. jusqu'au point d'intersection des frontières de la Mongolie, de la Chine et de l'U.R.S.S. à environ 49°N-88°E, pour suivre ensuite le méridien 88°E jusqu'au parallèle 55°N et longer ce parallèle jusqu'à 60°E, et de là, rejoindre le Pôle Nord en suivant le méridien 60°E.

Subdivision de zone 2A.

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du Pôle Nord, suit le méridien 32°E jusqu'au point 70°N-32°E pour suivre ensuite la frontière finno-soviétique jusqu'à la côte de la mer Baltique, puis longer les eaux territoriales soviétiques de la mer Baltique jusqu'au point 55°N-20°E ; de là, passer par Moscou et, par le point 55°N-60°E et rejoindre le Pôle Nord en suivant le méridien 60°E.

Subdivision de zone 2B.

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point 55°N-88°E, passe par les points 55°N-60°E, 47°N-53°E pour suivre ensuite la côte orientale de la mer Caspienne jusqu'à la côte de l'Iran et de là se diriger vers l'Est en suivant la frontière méridionale de l'U.R.S.S. jusqu'au point d'intersection des frontières de la Mongolie, de la Chine et de l'U.R.S.S. à environ 49°N-88°E, et longer ensuite le méridien 88°E jusqu'au point situé à 55°N.

Subdivision de zone 2C.

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point situé à 55°N-60°E, va jusqu'à Moscou et de là jusqu'au point 55°N-20°E, pour se diriger ensuite vers le Sud en suivant la frontière séparant l'U.R.S.S. de la Pologne, puis la frontière entre l'U.R.S.S. et les pays suivants : Pologne, Tchécoslovaquie, Hongrie et Roumanie, jusqu'à la côte de la mer Noire, à son point d'intersection avec le méridien 30°E. Cette ligne suit alors le méridien 30°E jusqu'à la côte turque de la mer Noire et longe ensuite cette côte jusqu'à l'intersection des frontières de la Turquie et de l'U.R.S.S., et de là, longe leur frontière commune et la frontière Iran-U.R.S.S. jusqu'à la mer Caspienne, puis suit la côte méridionale de la mer Caspienne et se dirige ensuite vers le Nord en suivant la côte orientale de cette mer et, passant par le point 47°N-53°E, rejoint le point 55°N-60°E.

Zone des lignes aériennes régionales et nationales - 3

(ZLARN - 3)

Cette zone est délimitée par une ligne qui, partant du Pôle Nord, suit le méridien 60°E jusqu'au point 55°N-60°E pour longer ensuite le parallèle 55°N jusqu'à 88°E et de là suivre ce méridien jusqu'au point d'intersection des frontières de la Mongolie, de la Chine et de l'U.R.S.S. à environ 49°N-88°E, puis longer la frontière séparant la Mongolie de la Chine, et l'U.R.S.S. de la Chine jusqu'à la côte. Elle passe alors entre les eaux territoriales soviétiques et japonaises et, par les points 43°N-147°E, 50°N-164°E et 65°-170°W, rejoint le Pôle Nord en suivant le méridien 170°W.

Subdivision de zone 3A.

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du Pôle Nord, suit le méridien 60°E jusqu'au point 55°N-60°E en suivant le parallèle 55°N jusqu'à son point d'intersection avec le méridien 88°E et de là passant par les points 60°N-88°E et 60°N-110°E, rejoint le Pôle Nord en suivant le méridien 110°E.

Subdivision de zone 3B.

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du Pôle Nord suit le méridien 110°E et passe ensuite par les points 60°N-110°E, 60°N-147°E, 43°N-147°E, 50°N-164°E et 65°N-170°W et rejoint le Pôle Nord en suivant le méridien 170°W.

Subdivision de zone 3C.

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point 60°N-88°E rejoint le point d'intersection des frontières entre la Mongolie, la Chine et l'U.R.S.S., à environ 49°N-88°E, pour suivre la frontière Mongolie-Chine et la frontière U.R.S.S.-Chine jusqu'à la côte. Elle longe ensuite les eaux territoriales séparant l'U.R.S.S. et le Japon et, en passant par les points : 43°N-147°E, 60°N-147°E rejoint le point : 60°N-88°E.

Zone des lignes aériennes régionales et nationales

(ZLARN - 4)

Cette zone est délimitée par une ligne qui, partant du point 30°N-39°W, passe par les points suivants : 10°N-20°W, 05°S-20°W, 05°S-12°E, puis suit la frontière septentrionale du Congo belge (le territoire du Kabinda excepté), longe celle de l'Afrique équatoriale française et du Soudan anglo-égyptien, et de là se dirige vers le nord le long de la frontière occidentale du Soudan anglo-égyptien ; à partir de là, cette ligne suit la frontière occidentale de l'Égypte, continue vers le nord jusqu'à la Méditerranée et emprunte la bordure des côtes méditerranéenne et atlantique de l'Afrique du Nord jusqu'au point situé à 30°N-10°W. De là elle suit le parallèle 30°N en direction de l'ouest, pour rejoindre le point situé à 30°N-39°W, point limite de ladite zone.

Subdivision de zone 4A.

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point 30°N-39°W passe par le point 21°N-31°W, puis par Gao et Zinder. De ce point, elle longe la frontière septentrionale du Nigeria jusqu'à un point situé à l'ouest de Fort-Lamy ; elle longe alors le parallèle de Fort-Lamy jusqu'au point situé à 12°N-22°E. Elle se dirige ensuite vers le nord en suivant la frontière occidentale du Soudan anglo-égyptien et la frontière occidentale de l'Égypte jusqu'à la Méditerranée, pour longer ensuite la côte méditerranéenne et atlantique de l'Afrique du Nord jusqu'au point situé à 30°N-10°W et, de là, suivre le parallèle 30°N jusqu'au point 30°N-39°W, point limite de ladite zone.

Subdivision de zone 4B.

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point 21°N-31°W, passe par les points 10°N-20°W, 05°S-20°W et 05°S-12°E et, de là, longe la frontière méridionale de l'Afrique équatoriale française, jusqu'au point d'intersection des frontières séparant le Congo belge, le Soudan anglo-égyptien et l'Afrique équatoriale française. De là, elle longe la frontière occidentale du Soudan anglo-égyptien jusqu'au point situé à 12°N-22°E, pour longer ensuite le parallèle de Fort-Lamy jusqu'à la frontière du Nigeria. De là, elle se dirige vers l'ouest en suivant cette frontière jusqu'à Zinder. De ce point, elle rejoint son point de départ 21°N-31°W en passant par Gao.

Zone des lignes aériennes régionales et nationales - 5

(ZLARN - 5)

Cette zone est délimitée par une ligne qui part du point 41°N-40°E, et passe par le point 37°N-40°E, pour longer ensuite la frontière séparant la Turquie et la Syrie

jusqu'à la côte méditerranéenne et, de là, arriver au point où la frontière commune de la Libye et de l'Égypte rejoint la côte de l'Afrique du Nord, Chypre restant en dehors de la zone. Elle se dirige ensuite vers le sud, en suivant la frontière occidentale de l'Égypte et du Soudan anglo-égyptien jusqu'à la frontière du Kenya. De là, elle se dirige vers l'est en longeant la frontière nord du Kenya, et, en direction du sud, elle suit la frontière séparant le Kenya de la Somalie pour rejoindre la côte orientale de l'Afrique au point 02°S-41°E. Elle continue en passant par les points 02°S-73°E et 37°N-73°E, et longe en direction de l'est la frontière entre l'Afghanistan et le Pakistan ; de là, en direction de l'ouest, elle suit la frontière méridionale de l'U.R.S.S. jusqu'à la mer Caspienne. Ensuite elle longe la frontière nord de l'Iran et de la Turquie jusqu'à 41°N-40°E.

Subdivision de zone 5A.

Cette subdivision de zone est délimitée par une ligne qui, partant du point 37°N-40°E, suit la frontière séparant la Turquie de la Syrie jusqu'à la côte méditerranéenne et, de là, atteint l'endroit où la frontière commune de la Libye et de l'Égypte rejoint la côte de l'Afrique du Nord, sans passer par Chypre, puis se dirigeant en direction du sud, longe la frontière occidentale de l'Égypte, et, de là, atteint vers l'est le point 24°N-37°E situé sur la frontière commune à l'Égypte et au Soudan anglo-égyptien, pour continuer, en passant par les points 12°N-44°E, 12°N-49°E, 30°N-49°E, et longer la frontière séparant l'Iran de l'Iraq, et la frontière séparant l'Iraq de la Turquie pour rejoindre enfin le point 37°N-40°E.

Subdivision de zone 5B.

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point 41°N-40°E, passe par le point 37°N-40°E, puis, se dirigeant vers l'est, longe la frontière séparant la Turquie de la Syrie et de l'Iraq, et la frontière séparant l'Iraq et l'Iran jusqu'au point 30°N-49°E, et de là, coupe le golfe Persique en son milieu en passant par 24°N-60°E, Bombay et 37°N-73°E, pour longer ensuite, en direction de l'est, la frontière séparant l'Afghanistan du Pakistan et, en direction de l'ouest, la frontière méridionale de l'U.R.S.S. jusqu'à la mer Caspienne. De là, elle suit la frontière nord de l'Iran et de la Turquie jusqu'à 41°N-40°E.

Subdivision de zone 5C.

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point 30°N-49°E, passe par les points 12°N-49°E, 13°N-54°E, 02°S-54°E, 02°S-73°E, Bombay, 24°N-60°E, et, de là, coupe le golfe Persique en son milieu et rejoint le point 30°N-49°E.

Subdivision de zone 5D.

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point de rencontre des frontières de l'Égypte, de la Libye et du Soudan anglo-égyptien, suit, en direction du sud, la frontière occidentale du Soudan anglo-égyptien jusqu'à la frontière du Kenya, longe ensuite la frontière nord du Kenya, pour se diriger vers le sud en suivant la frontière séparant le Kenya de la Somalie jusqu'à la côte orientale de l'Afrique, en un point situé à 02°S-42°E, puis passe par les points 02°S-54°E, 13°N-54°E, 12°N-49°E, 12°N-44°E, et, de là, se dirige vers le nord-ouest, coupant la mer Rouge en son milieu jusqu'au point 24°N-37°E. De là, elle longe la frontière méridionale de l'Égypte pour revenir à son point de départ.

Zone des lignes aériennes régionales et nationales - 6

(ZLARN - 6)

Cette zone est délimitée par une ligne qui, partant approximativement du point 49°N-88°E, longe la frontière séparant la Chine et l'U.R.S.S., l'Afghanistan et le Pakistan, l'Iran et le Pakistan jusqu'au point 23°N-61°E, et, de là, rejoint Bombay, puis longe le méridien 73°E et passe par les points 02°S-73°E, 02°S-92°E, 10°S-92°E, 10°S-141°E, 00°-141°E, 00°-170°W, 10°N-170°W, 50°N-164°E, 43°N-147°E. De là, elle passe, en direction de l'est, entre les eaux territoriales japonaises et soviétiques, elle suit les frontières nord-est et septentrionales de la Chine, pour rejoindre son point de départ, approximativement 49°N-88°E.

Subdivision de zone 6A.

Cette subdivision de zone est délimitée par une ligne qui, partant du point 37°N-75°E, longe la frontière séparant le Pakistan de l'Afghanistan, l'Iran du Pakistan jusqu'au point 23°N-61°E, et, de là, continue jusqu'à Bombay, puis jusqu'au point 24°N-80°E, et, de là, jusqu'à Calcutta. Elle longe ensuite la côte du Pakistan et de la Birmanie jusqu'à la frontière séparant la Birmanie de la Thaïlande puis le long de cette frontière et de celle séparant la Birmanie de l'Indochine française pour remonter vers le nord le long de la frontière séparant la Chine des pays suivants : Birmanie, Boutan, Nepal et Inde pour rejoindre le point 37°N-75°E.

Subdivision de zone 6B.

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant approximativement du point 49°N-88°E, longe la frontière sino-soviétique jusqu'au point 37°N-75°E, et de là, longe la frontière séparant la Chine des pays suivants : Inde, Nepal, Boutan, Inde, Birmanie, Indochine française jusqu'à la côte de la mer de Chine méridionale. De là, elle continue en longeant les eaux territoriales de l'île de Haïnan et passe par les points 20°N-113°E, 20°N-176°W, 50°N-164°E, 43°N-147°E, puis se dirige vers l'est, en passant entre les eaux territoriales japonaises et soviétiques et longe ensuite la frontière séparant la Chine et l'U.R.S.S. et la frontière séparant la Chine et la Mongolie pour rejoindre approximativement le point 49°N-88°E.

Subdivision de zone 6C.

Cette subdivision de zone est délimitée par une ligne qui, partant du point 20°N-130°E, passe par les points 04°N-130°E, 04°N-118°E, et de là, longe la frontière séparant le Bornéo du Nord de l'Indonésie jusqu'à la côte pour passer ensuite par les points 03°N-109°E, 03°N-106°E, 10°S-106°E, 10°S-141°E, 00°-141°E, 00°-170°W, 10°N-170°W, 20°N-176°W et, de ce dernier point, rejoindre le point 20°N-130°E.

Subdivision de zone 6D.

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point de rencontre des frontières de la Chine, de l'Inde et de la Birmanie se dirige vers le sud en longeant la frontière séparant la Birmanie et l'Inde et la Birmanie et le Pakistan et atteint le golfe de Bengale ; de là, elle longe la côte de Birmanie jusqu'à son point le plus méridional, et passe ensuite par les points 02°S-92°E, 10°S-92°E, 10°S-113°E, puis longe le méridien 113°E jusqu'à la frontière séparant le Bornéo du Nord de l'Indonésie, et de là se dirige vers l'est en suivant cette frontière, puis par les points 04°N-118°E, 04°N-130°E, 20°N-130°E, 20°N-113°E. Elle se dirige vers le sud, en contournant l'île de Haïnan et



longe la frontière séparant la Chine et l'Indochine française et ensuite la frontière séparant la Chine de la Birmanie pour revenir à son point de départ au point de rencontre des frontières de la Chine, de l'Inde et de la Birmanie.

Subdivision de zone 6E.

Cette subdivision de zone est délimitée par une ligne qui, partant du point 20°N-73°E, passe par les points 02°S-73°E, 02°S-92°E, 10°N-97°E, et longe ensuite la côte de Birmanie, du Pakistan et de l'Inde et atteint Calcutta pour continuer ensuite jusqu'à 24°N-80°E et 20°N-73°E.

Subdivision de zone 6F.

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point de rencontre des frontières de la Chine, de l'Inde et de la Birmanie, se dirige vers le nord-est jusqu'au méridien 100°E. Elle longe ce méridien jusqu'à la limite septentrionale de la subdivision de zone 6B, se dirige ensuite vers l'est en suivant cette limite jusqu'au 130°E, puis vers le sud, en suivant le méridien 130°E jusqu'à 04°N. De là, elle se dirige d'abord vers l'ouest puis en suivant la limite de la subdivision de zone 6D jusqu'au point de rencontre des frontières de la Chine, de l'Inde et de la Birmanie.

Zone des lignes aériennes régionales et nationales - 7

(ZLARN - 7)

Cette zone est délimitée par une ligne qui, partant du Pôle Sud suit le méridien 20°W et passe ensuite par les points 05°S-20°W et 05°S-12°E, longe ensuite la frontière septentrionale du Congo belge (y compris le territoire du Kabinda), la frontière séparant l'Ouganda et le Soudan anglo-égyptien et la frontière séparant le Kenya des pays suivants : Soudan anglo-égyptien, Abyssinie et Somalie, passe par les points 02°S-42°E, 02°S-60°E ; elle rejoint enfin le Pôle Sud en suivant le méridien 60°E.

Subdivision de zone 7A.

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du Pôle Sud, suit le méridien 20°W et passe ensuite par 05°S-20°W, 05°S-10°E, 40°S-10°E, 40°S-60°E et rejoint le Pôle Sud en suivant le méridien 60°E.

Subdivision de zone 7B.

Cette subdivision de zone est délimitée par une ligne qui, partant du point 05°S-10°E, passe par le point 05°S-12°E pour longer la frontière septentrionale du Congo belge (y compris le territoire du Kabinda) jusqu'au point de rencontre des frontières de l'Ouganda, du Congo belge et du Soudan anglo-égyptien, puis, de là, suit la frontière orientale et méridionale du Congo belge (en y comprenant les territoires du Ruanda-Urundi) et de l'Angola jusqu'à la côte de l'Atlantique Sud, passe par le point 17°S-10°E et rejoint le point 05°S-10°E.

Subdivision de zone 7C.

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point de rencontre des frontières de l'Ouganda, du Congo belge et du Soudan anglo-égyptien, suit la frontière occidentale de l'Ouganda et du Tanganyika et longe ensuite la frontière méridionale du Tanganyika jusqu'à la côte. De là, elle passe par les points 11°S-41°E, 11°S-60°E, 02°S-60°E, 02°S-41°E jusqu'à la côte orientale de l'Afrique, puis se dirige vers le

nord en suivant la frontière orientale et septentrionale du Kenya et rejoint le point de rencontre des frontières du Congo belge, du Soudan anglo-égyptien et de l'Ouganda.

Subdivision de zone 7D.

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant de la frontière séparant le Tanganyika et le Mozambique sur le lac Nyassa, se dirige vers le sud en suivant sur toute sa longueur la frontière occidentale du Mozambique jusqu'à la côte orientale de l'Afrique ; elle passe ensuite par les points : 27°S-33°E, 40°S-33°E, 40°S-60°E, 11°S-60°E, 11°S-41°E pour longer la côte septentrionale du Mozambique jusqu'au lac Nyassa.

Subdivision de zone 7E.

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui passe par les points 17°S-10°E, 40°S-10°E, 40°S-33°E, 27°S-33°E puis longe sur toute sa longueur la frontière occidentale du Mozambique jusqu'au lac Nyassa. De là, suit la frontière séparant la Rhodésie et le Tanganyika, pour longer ensuite les frontières séparant le Congo belge et la Rhodésie, l'Angola et la Rhodésie et l'Angola et l'Union de l'Afrique du Sud jusqu'à la côte pour rejoindre le point 17°S-10°E.

Zone des lignes aériennes régionales et nationales - 8

(ZLARN - 8)

Cette zone est délimitée par une ligne qui, partant du Pôle Sud suit le méridien 60°E et passe ensuite par les points 02°S-60°E, 02°S-92°E, 10°S-92°E, 10°S-110°E pour rejoindre le Pôle Sud en suivant le méridien 110°E.

Subdivision de zone 8A.

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du Pôle Sud, suit le méridien 60°E et passe par les points 02°S-60°E, 02°S-92°E, 10°S-92°E, 10°S-110°E, pour rejoindre le Pôle Sud en suivant le méridien 110°E.

Zone des lignes aériennes régionales et nationales - 9

(ZLARN - 9)

Cette zone est délimitée par une ligne qui, partant du Pôle Sud, suit le méridien 110°E et passe par les points 10°S-110°E, 10°S-141°E, 00°-141°E, 00°-170°W, 10°N-170°W, 05°S-120°W pour rejoindre le Pôle Sud en suivant le méridien 120°W.

Subdivision de Zone 9A.

La ligne délimitant cette subdivision est définie par les points 10°S-110°E, 24°S-110°E, 24°S-141°E, 10°S-141°E, 10°S-110°E.

Subdivision de zone 9B.

La ligne délimitant cette subdivision est définie par les points 00°-141°E, 24°S-141°E, 24°S-170°W, 00°-170°W, 00°-141°E.

Subdivision de zone 9C.

La ligne délimitant cette subdivision part du Pôle Sud, en suivant le méridien 170°W passe par les points 10°N-170°W, 05°S-120°W et rejoint le Pôle Sud en suivant le méridien 120°W.

Subdivision de zone 9D.

La ligne délimitant cette subdivision part du Pôle Sud, suit le méridien 139°E, passe par les points 24°S-139°E, 24°S-170°W et rejoint le Pôle Sud en suivant le méridien 170°W.

Subdivision de zone 9E.

La ligne délimitant cette subdivision part du Pôle Sud, suit le méridien 110°E, passe par les points 24°S-110°E, 24°S-139°E et rejoint le Pôle Sud en suivant le méridien 139°E.

Zone des lignes aériennes régionales et nationales - 10

(ZLARN - 10)

Subdivision de zone 10A.

La ligne délimitant cette subdivision passe par les points 50°N-164°E, 66°N-169°W ; de là, elle passe par le Pôle Nord, puis par les points 57°N-130°W, 57°N-150°W, 50°N-175°W, pour revenir à son point de départ 50°N-164°E.

Subdivision de zone 10B.

La ligne délimitant cette zone part du point 57°N-140°W, passe au Pôle Nord, puis par les points 48°N-91°W, 48°N-127°W, 57°N-139°W, et revient à son point de départ 57°N-140°W.

Subdivision de zone 10C.

La ligne délimitant cette subdivision est définie par les points 57°N-140°W, 60°N-140°W, 60°N-91°W, 48°N-91°W, 48°N-127°W, 57°N-139°W, 57°N-140°W.

Subdivision de zone 10D.

La ligne délimitant cette subdivision part du point 48°N-98°W puis passe par le Pôle Nord et par les points 69°N-45°W, 61°N-70°W, 45°N-72°W, 41°N-81°W, 41°N-88°W, 48°N-91°W, 48°N-98°W.

Subdivision de zone 10E.

La ligne délimitant cette subdivision passe par les points 45°N-74°W, 61°N-72°W, 69°N-47°W, puis par le Pôle Nord et par les points 72°N-15°W, 40°N-50°W, 40°N-65°W, pour revenir à son point de départ 45°N-74°W.

Zone des lignes aériennes régionales et nationales - 11

(ZLARN - 11)

Subdivision de zone 11A.

La ligne délimitant cette subdivision part du point 29°N-180°, puis longe la limite séparant les Régions 2 et 3 de l'U.I.T., jusqu'à 50°N-164°E, et de là par les points

50°N-150°W, 57°N-139°W, 50°N-127°W, 33°N-127°W, 33°N-153°W, 29°N-153°W, pour revenir à son point de départ 29°N-180°.

Subdivision de zone 11B.

La ligne délimitant cette zone est définie par les points 33°N-127°W, 50°N-127°W, 50°N-104°W, 27°N-104°W et 33°N-119°W, pour revenir à son point de départ 33°N-127°W.

Subdivision de zone 11C.

La ligne délimitant cette zone est définie par les points 29°N-106°W, 50,5°N-106°W, 50,5°N-92°W, 47°N-72°W, 45°N-72°W, 40°N-81°W, 40°N-85°W, 30°N-85°W et 25°N-96°W pour revenir à son point de départ 29°N-106°W.

Subdivision de zone 11D.

La ligne délimitant cette subdivision est définie par les points 29°N-90°W, 50°N-90°W, 47°N-64°W, 23°N-78°W et 23°N-83°W, pour revenir à son point de départ 29°N-90°W.

Subdivision de zone 11E.

La ligne délimitant cette subdivision est définie par les points 39°N-125°W, 50°N-125°W, 50°N-93°W, 46°N-93°W, 42°N-86°W, 36°N-86°W et 36°N-121°W, pour revenir à son point de départ 39°N-125°W.

Subdivision de zone 11F.

La ligne délimitant cette subdivision est définie par les points 46°N-94°W, 49°N-94°W, 47°N-65°W, 36°N-74°W, 36°N-88°W, 42°N-88°W, pour revenir à son point de départ 46°N-94°W.

Subdivision de zone 11G.

La ligne délimitant cette subdivision est définie par les points 29°N-95°W, 39°N-95°W, 44°N-66°W, 23°N-77°W, 23°N-83°W, 23°N-91°W, pour revenir à son point de départ 29°N-95°W.

Subdivision de zone 11H.

La ligne délimitant cette subdivision est définie par les points 33°N-127°W, 40°N-127°W, 40°N-89°W, 29°N-89°W, 25°N-98°W, 33°N-119°W, pour revenir à son point de départ 33°N-127°W.

Subdivision de zone 11I.

La ligne délimitant cette subdivision passe par les points 25°N-77°W, 42°N-68°W, 40°N-65°W, 40°N-50°W, puis longe la limite séparant les Régions 1 et 2 de l'U.I.T. jusqu'à 25°N-35°W, pour revenir à son point de départ 25°N-77°W.

Zone des lignes aériennes régionales et nationales - 12

(ZLARN - 12)

Subdivision de zone 12A.

La ligne délimitant cette subdivision part du point situé à 10°N-170°W, puis longe la limite séparant les Régions 2 et 3 de l'U.I.T. jusqu'au point 29°N-180° et passe par les points 29°N-153°W, 10°N-153°W, pour revenir à son point de départ 10°N-170°W.

Subdivision de zone 12B.

La ligne délimitant cette subdivision part du point 10°N-170°W, puis longe la limite séparant les Régions 2 et 3 de l'U.I.T., jusqu'à 29°N-180° et de là par 29°N-153°W, 33°N-153°W, 33°N-120°W, 17°N-115°W, 14°N-93°W, 02°N-86°W, 02°N-93°W, 05°S-93°W, 05°S-120°W, puis enfin longe la limite entre les Régions 2 et 3 de l'U.I.T. et revient à son point de départ 10°N-170°W.

Subdivision de zone 12C.

La ligne délimitant cette subdivision est définie par les points 33°N-120°W, 35°N-120°W, 32°N-104°W, 25°N-91°W, 23°N-83°W, 22°N-83°W, 13°N-90°W, 16°N-116°W pour revenir à son point de départ 33°N-120°W.

Subdivision de zone 12D.

La ligne délimitant cette subdivision passe par les points 20°N-91°W, 26°N-91°W, 26°N-79°W, 27°N-79°W, 27°N-76,5°W, 26°N-73°W, 17°N-58°W, 10°N-58°W et de ce dernier point à Balboa (Zone du Canal) puis à l'île du Cygne et à Belize pour revenir à son point de départ 20°N-91°W.

Subdivision de zone 12E.

La ligne délimitant cette subdivision est définie par les points 15°N-95°W, 23°N-92°W, 23°N-85°W, 19°N-85°W, 09°N-77°W, 02°N-79°W, 02°N-86°W, 14°N-93°W, pour revenir à son point de départ 15°N-95°W.

Subdivision de zone 12F.

La ligne délimitant cette subdivision passe par les points 04°S-93°W, 02°N-93°W, 02°N-79°W, puis à Balboa (Zone du Canal) et par les points 13°N-77°W, 13°N-70°W, 08°N-70°W, 06°N-67°W, 01°N-66°W, 04°S-70°W, puis longe la frontière séparant la Colombie et le Pérou jusqu'au point de rencontre des frontières de la Colombie, du Pérou et de l'Equateur, longe la frontière séparant le Pérou et l'Equateur, de là passe par le point 04°S-81°W pour revenir à son point de départ à 04°S-93°W.

Subdivision de zone 12G.

La ligne délimitant cette subdivision est définie par les points 07°N-73°W, 14°N-73°W, 14°N-58°W, 01°N-58°W, 01°N-68°W, 05°N-69°W, pour revenir à son point de départ 07°N-73°W.

Subdivision de zone 12H.

La ligne délimitant cette subdivision est définie par les points 04°S-70°W, 05°N-70°W, 05°N-61°15'W, 08°45'N-60°W, 08°N-58°W, 08°N-54°W, 00°-44°W, 04°S-44°W, pour revenir à son point de départ 04°S-70°W.

Subdivision de zone 12I.

La ligne délimitant cette subdivision passe par les points 25°N-70°W et 25°N-35°W, puis longe la limite séparant les Régions 1 et 2 de l'U.I.T., jusqu'au point 00°-20°W, puis passe par les points 00°-44°W, 08°N-54°W, 08°N-58°W, 17°N-58°W, pour revenir à son point de départ 25°N-70°W.

Subdivision de zone 12J.

La ligne délimitant cette subdivision est définie par les points 31°N-117°W, 33°N-107°W, 33°N-96°W, 31°N-81°W, 33°N-64°W, 18°N-59°W, 08°N-59°W, 08°N-85°W, 18°N-102°W, pour revenir à son point de départ 31°N-117°W.

Zone des lignes aériennes régionales et nationales - 13

(ZLARN - 13)

Subdivision de zone 13A.

La ligne délimitant cette subdivision de zone passe par les points 05°S-120°W, 05°S-81°W, 19°S-81°W, 19°S-73°W, 25°S-73°W, 25°S-81°W, 57°S-81°W, 57°S-90°W, puis par le Pôle Sud et le méridien 120°W pour revenir à son point de départ 05°S-120°W.

Subdivision de zone 13B.

La ligne délimitant cette subdivision est définie par les points 29°S-111°W, 24°S-111°W, 24°S-104°W, 29°S-104°W, pour revenir à son point de départ 29°S-111°W.

Subdivision de zone 13C.

La ligne délimitant cette subdivision passe par les points 19°S-81°W, 04°S-82°W, 03°S-80°W, puis longe la frontière septentrionale entre le Pérou et l'Equateur, jusqu'au point 00°-75°W, et ensuite la frontière septentrionale entre le Pérou et la Colombie, et celle séparant le Brésil de la Colombie, puis passe par les points 00°-69°W, 11°S-69°W, 11°S-67°W, 19°S-67°W, et se termine au point 19°S-81°W.

Subdivision de zone 13D.

La ligne délimitant cette subdivision est définie par les points 19°S-73°W, 15°S-73°W, 15°S-70°W, 09°S-70°W, 09°S-65°W, 18°S-56°W, 21°S-56°W, 24°S-61°W, 24°S-69°W, 19°S-69°W, pour revenir à son point de départ 19°S-73°W.

Subdivision de zone 13E.

La ligne délimitant cette subdivision passe par les points 57°S-81°W, 25°S-81°W, 25°S-73°W, 16°S-73°W, 16°S-68°W, 22°S-67°W, puis suit la frontière entre le Chili et l'Argentine jusqu'à 52°S-67°W, puis 57°S-67°W, 57°S-40°W, et le long du méridien 40°W jusqu'au Pôle Sud et au point 57°S-90°W, pour revenir à son point de départ 57°S-81°W.

Subdivision de zone 13F.

La ligne délimitant cette subdivision passe par les points 57°S-81°W, 32°S-81°W, 32°S-69°W, puis suit la frontière entre le Chili et l'Argentine et passe par les points 52°S-67°W, 57°S-67°W, 57°S-40°W, jusqu'au Pôle Sud, et au point 57°S-90°W, pour revenir à son point de départ 57°S-81°W.

Subdivision de zone 13G.

La ligne délimitant cette subdivision passe par les points 57°S-90°W, 57°S-70°W, 52°S-70°W, puis suit la frontière entre l'Argentine et le Chili et passe par les points 21°S-68°W, 21°S-62°W, 25°S-56°W, 25°S-53°W, 28°S-53°W, 29°S-56°W, 57°S-56°W, et 57°S-40°W, puis elle passe par le Pôle Sud pour revenir à son point de départ 57°S-90°W.

Subdivision de zone 13H.

La ligne délimitant cette subdivision passe par les points 57°S-90°W, 57°S-70°W, 52°S-70°W, puis suit la frontière entre l'Argentine et le Chili, et passe par les points 32°S-70°W, 34°S-56°W, 57°S-56°W, 57°S-40°W, et par le Pôle Sud pour revenir à son point de départ 57°S-90°W.

Subdivision de zone 13I.

La ligne délimitant cette subdivision est définie par les points 24°S-63°W, 18°S-63°W, 18°S-56°W, 22°S-56°W, 22°S-53°W, 29°S-53°W, 29°S-47°W, 37°S-56°W, 37°S-59°W, 25°S-59°W, pour revenir à son point de départ 24°S-63°W.

Subdivision de zone 13J.

La ligne délimitant cette subdivision passe par les points 01°S-70°W, 01°S-63°W, 03°N-63°W, 03°N-60°W, 01°S-60°W, 01°S-48°W, 03°S-48°W, 03°S-50°W, 16°S-50°W, 16°S-48°W, 20°S-39°W, 32°S-50°W, 20°S-58°W, 10°S-66°43'W, puis elle longe les frontières séparant le Brésil, la Bolivie et le Pérou, et passe par les points 07°33'S-74°W, 04°S-74°W, pour revenir à son point de départ 01°S-70°W.

Subdivision de zone 13K.

La ligne délimitant cette subdivision est définie par les points 04°30'N-52°W, 04°30'N-51°W, 00°-48°W, 03°S-38°W, 03°S-32°W, 05°S-32°W, 20°S-39°W, 27°S-45°W, 20°S-50°W, 03°S-50°W, 03°S-52°W, pour revenir à son point de départ 04°30'N-52°W.

Subdivision de zone 13L.

La ligne délimitant cette subdivision est définie par les points 20°S-58°W, 20°S-53°W, 16°S-53°W, 16°S-48°W, 20°S-39°W, 34°30'S-52°40'W, 30°S-58°W, pour revenir à son point de départ 20°S-58°W.

Subdivision de zone 13M.

La ligne délimitant cette subdivision passe par les points 00°-32°W, 00°-20°W, puis par le Pôle Sud et ensuite par les points 57°S-40°W, 57°S-56°W, 37°S-56°W, 20°S-38°W, 40°S-32°W, pour revenir à son point de départ 00°-32°W.

Section II

 ATTRIBUTION DES FRÉQUENCES
 AU SERVICE MOBILE AÉRONAUTIQUE « R »

ARTICLE 1

 PLAN D'ATTRIBUTION DES FRÉQUENCES
 (par zone et subdivision de zone)

- Notes : a) ♦ indique une restriction (dans l'emploi de la fréquence considérée) dont le sens doit être lu dans la colonne 3 des tableaux de l'article 2 ci-après.
- b) La liste suivante ne comprend pas les fréquences communes (dans le monde entier) aux services mobiles aéronautiques « R » et « OR » : 3023,5 kc/s et 5680 kc/s.

Bandes Mc/s	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
Zones	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s
Atlantique-MET	3001 ♦			5559 ♦		8828,5 ♦				
CEP		3432,5 3446,5 3467,5 3481,5		5551,5 5604	6612 6679,5	8879,5 8930,5	10 048 10 084	11 299,5 11 318,5	13 304,5 13 334,5	17 926,5
CWP	2966			5506,5		8862,5			13 354,5	17 906,5
EU	2889 2910	3467,5 3481,5	4654,5 4689,5	5551,5	6552 6582	8871 8930,5		11 299,5		17 906,5
EU-MET	2980 ♦			5574 ♦		8905 ♦				
FE1	2987			5671,5		8879,5 8930,5			13 324,5	17 966,5
FE2	2868			5611,5		8871			13 284,5	17 966,5
ME		3404,5		5604		8845,5				
ME(Ext)		3446,5			6627		10 021		13 334,5	17 926,5
ME-MET	3001 ♦			5559 ♦		8828,5 ♦				
NA	2868 2945 2987			5626,5 5641,5 5671,5		8862,5 8888 8913,5			13 264,5 13 284,5 13 324,5	
NA(Ext)	2931			5611,5		8947,5			13 354,5	17 966,5
NP	2987			5521,5		8939			13 274,5	17 906,5
NSA1		3411,5		5521,5		8820			13 304,5	17 946,5
NSA2	2966			5506,5		8956			13 334,5	17 926,5
NSAM1	2889		4696,5		6664,5	8820			13 314,5	17 916,5
NSAM2	2910 2966	3404,5		5566,5 5581,5	6567	8845,5 8871		11 290 11 337,5	13 344,5	17 916,5
Pacifique-MET	2980 ♦			5574 ♦		8905 ♦				
SA	2875				6612 6679,5	8879,5 8939				
SA(Ext)		3432,5			6597		10 048		13 274,5	17 946,5
SP	2945			5641,5		8845,5			13 344,5	17 946,5

Bandes Mc/s	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
Zones	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s
1	2854 ♦ 2896 ♦ 2917 ♦ 2938 ♦ 2952 ♦ 2959 ♦ 2973 ♦	3425,5 ♦ 3453,5 ♦ 3495,5 ♦	4668,5 ♦ 4675,5 ♦	5499 ♦ 5544 ♦ 5589 ♦ 5649 ♦	6567 ♦ 6634,5 ♦ 6649,5 ♦ 6664,5 ♦	8837 ♦ 8854 ♦ 8961,5 ♦	10 066 ♦ 10 084 ♦	11 356,5 ♦	13 314,5 ♦	
1B	2903 2973 ♦	3418,5 ♦ 3474,5 ♦ 3495,5 ♦		5529	6529,5 ♦	8961,5 ♦				
1C	2973 ♦	3418,5 ♦ 3495,5 ♦			6529,5 ♦	8961,5 ♦				
1D	2973 ♦ 3015 ♦	3418,5 ♦ 3495,5 ♦	4682,5 ♦	5619	6529,5 ♦ 6544,5	8961,5 ♦				
1E	2861 2973 ♦ 3015 ♦	3418,5 ♦ 3495,5 ♦		5484 ♦ 5656,5 ♦	6604,5 ♦	8961,5 ♦				
2	2882 2924 2973 ♦ 2994 ♦ 3008 ♦	3439,5 3460,5 ♦ 3488,5 ♦ 3495,5 ♦	4661,5 ♦ 4696,5	5536,5 5596,5 ♦ 5664 ♦	6589,5 ♦ 6619,5 6642 ♦ 6657 ♦ 6672 ♦	8922 ♦ 8961,5 ♦	10 012 ♦ 10 030 ♦ 10 039 ♦ 10 057 ♦ 10 075 ♦ 10 093 ♦	11 290 ♦ 11 309 ♦ 11 347 ♦ 11 366 ♦ 11 375,5 ♦ 11 394,5 ♦	13 344,5	17 956,5 ♦
2A	2973 ♦	3404,5 ♦ 3495,5 ♦		5514 ♦	6559,5 6574,5 6612 ♦	8961,5 ♦				
2B	2854 ♦ 2868 ♦ 2938 ♦ 2973 ♦ 2980 ♦	3495,5 ♦	4654,5 ♦	5484	6597	8961,5 ♦				
2C	2945 ♦ 2973 ♦ 2987 ♦	3495,5 ♦		5491,5 5514 ♦ 5634	6612 ♦	8961,5 ♦				
3	2875 2973 ♦ 2994 ♦ 3008 ♦ 3015 ♦	3432,5 ♦ 3446,5 ♦ 3460,5 ♦ 3488,5 ♦ 3495,5 ♦	4661,5 ♦ 4682,5	5566,5 5581,5 5596,5 ♦ 5649 ♦ 5664 ♦	6552 6589,5 ♦ 6642 ♦ 6657 ♦ 6672 ♦	8922 ♦ 8961,5 ♦	10 012 ♦ 10 030 ♦ 10 039 ♦ 10 075 ♦	11 328 11 347 ♦ 11 366 ♦	13 264,5	17 956,5 ♦
3A	2861 2973 ♦	3481,5 ♦ 3495,5 ♦	4675,5 ♦		6544,5 6567	8961,5 ♦	10 057 ♦ 10 093 ♦	11 290 ♦ 11 394,5 ♦		17 916,5 ♦
3B	2854 2903 ♦ 2938 2952 ♦ 2959 2973 ♦	3404,5 3495,5 ♦	4689,5 ♦	5484 5529 5619	6529,5 6612 6634,5 6649,5 6679,5	8845,5 8947,5 ♦ 8961,5 ♦				
3C	2896 2903 ♦ 2917 2952 ♦ 2973 ♦	3425,5 ♦ 3453,5 ♦ 3495,5 ♦	4668,5 ♦		6604,5 6627	8913,5 8947,5 ♦ 8961,5 ♦	10 057 ♦ 10 093 ♦	11 280,5		17 916,5 ♦
4	2973 ♦	3495,5 ♦			6537 ♦	8896,5 ♦ 8961,5 ♦		11 385 ♦		17 936,5 ♦
4A	2973 ♦	3495,5 ♦		5664	6574,5	8961,5 ♦				
4B	2924 2973 ♦	3495,5 ♦		5484 5596,5	6559,5 6589,5 6642 6657 6672	8961,5 ♦				

Bandes Mc/s	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
Zones	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s
5	2973 ♦	3495,5 ♦			6537 ♦	8896,5 ♦ 8961,5 ♦		11 385 ♦		17 936,5 ♦
5A	2973 ♦	3495,5 ♦	4682,5 ♦	5529		8961,5 ♦				
5B	2903 ♦ 2973 ♦	3495,5 ♦		5656,5 ♦	6604,5	8961,5 ♦				
5C	2903 ♦ 2973 ♦	3495,5 ♦		5656,5 ♦		8961,5 ♦				
5D	2903 ♦ 2973 ♦	3495,5 ♦		5536,5 5656,5 ♦		8961,5 ♦				
6	2973 ♦	3411,5 3495,5 ♦		5491,5 5634	6582	8961,5 ♦		11 337,5		
6A	2931 ♦ 2945 ♦ 2959 ♦ 2973 ♦	3432,5 ♦ 3474,5 3495,5 ♦		5514 ♦ 5566,5 ♦ 5581,5 ♦	6529,5 ♦ 6544,5 6559,5 ♦ 6567 6634,5 6649,5 6679,5 ♦	8888 ♦ 8939 8961,5 ♦	10 048 ♦			
6B	2889 2910 2973 ♦	3418,5 3467,5 3495,5 ♦		5514 ♦ 5544 5589	6559,5 ♦ 6574,5 6664,5	8956 ♦ 8961,5 ♦				
6C	2882 2924 2973 ♦	3439,5 3495,5 ♦	4668,5 ♦	5536,5 5656,5	6552 6604,5 6619,5 ♦ 6672 ♦	8820 ♦ 8961,5 ♦	10 084 ♦		13 304,5 ♦	
6D	2973 ♦	3425,5 3453,5 3481,5 3495,5 ♦	4668,5 ♦ 4689,5	5529 5596,5 5619	6589,5 6619,5 ♦ 6642 6657 6672 ♦	8820 ♦ 8961,5 ♦	10 048 ♦			
6E	2861 2931 ♦ 2945 ♦ 2973 ♦	3432,5 ♦ 3495,5 ♦		5514 ♦ 5566,5 ♦ 5581,5 ♦ 5649	6529,5 ♦ 6559,5 ♦ 6612 6679,5 ♦	8961,5 ♦	10 048 ♦			
6F	2945 ♦ 2973 ♦	3495,5 ♦			6537 ♦ 6597	8837 8854 8888 ♦ 8961,5 ♦	10 048 ♦ 10 066		13 294,5	
7	2868 2973 ♦ 3008	3495,5 ♦		5499 ♦ 5544 5574 5589	6552 6649,5 ♦	8862,5 8947,5 ♦ 8961,5 ♦		11 318,5 ♦		17 936,5 ♦
7A	2973 ♦	3495,5 ♦				8961,5 ♦				
7B	2973 ♦ 2987	3474,5 3495,5 ♦		5634	6529,5 6597 ♦ 6627 6664,5 6679,5 ♦	8913,5 8961,5 ♦				
7C	2973 ♦	3495,5 ♦			6597 ♦	8961,5 ♦				
7D	2854 2938 2973 ♦ 2994	3439,5 3460,5 3495,5 ♦	4696,5	5484 5649 5664	6567 ♦ 6597 ♦	8871 8922 8961,5 ♦				
7E	2882 2896 2917 2952 2973 ♦	3425,5 3432,5 3453,5 3495,5 ♦	4682,5	5491,5	6567 ♦ 6582 6597 ♦ 6679,5 ♦	8879,5 8930,5 8961,5 ♦	10 039 10 075	11 328		

Bandes Mc/s	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
Zones	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s
8A	2973 ♦	3495,5 ♦		5499 ♦	6649,5 ♦	8947,5 ♦ 8961,5 ♦		11 318,5 ♦		
9	2854 2973 ♦	3404,5 3495,5 ♦		5484 5514 5664	6559,5 6574,5 6627 6679,5	8896,5 8922 8947,5 ♦ 8961,5 ♦		11 356,5 11 375,5		
9A	2959 2973 ♦ 3008 ♦	3488,5 3495,5 ♦	4654,5 ♦	5589	6612 ♦ 6649,5 ♦ 6664,5 ♦	8939 8961,5 ♦				
9B	2861 2973 ♦ 3015	3460,5 3495,5 ♦	4654,5 ♦	5499 ♦ 5544 5626,5	6529,5 6612 ♦ 6634,5 6664,5 ♦	8913,5 8961,5 ♦	10 093 ♦	11 309 11 394,5		
9C	2973 ♦	3495,5 ♦				8961,5 ♦				
9D	2875 2903 2910 2917 2931 2938 2973 ♦ 2994 3008 ♦	3418,5 3432,5 3446,5 3474,5 3481,5 ♦ 3495,5 ♦	4654,5 ♦ 4661,5 4675,5 4682,5 4696,5	5499 ♦ 5529 5596,5 5619 5656,5	6537 6567 6589,5 6612 ♦ 6642 6657 6664,5 ♦ 6672	8888 8961,5 ♦	10 021 10 057 ♦ 10 093 ♦	11 280,5 11 290 11 328		
9E	2889 2896 2952 2966 2973 ♦	3467,5 3495,5 ♦	4654,5 ♦	5551,5	6544,5 6612 ♦ 6649,5 ♦ 6664,5 ♦	8961,5 ♦	10 057 ♦ 10 093 ♦			
10A	2931	3411,5	4668,5	5544	6567	8961,5 ♦		11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
10B	2917 2973 ♦			5461,5 ♦	6597	8896,5 8961,5 ♦		11 328 ♦ 11 375,5	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
10C	2861 ♦ 2952 ♦	3474,5	4689,5	5499 5514	6582 6627	8961,5 ♦	10 057	11 328 ♦ 11 356,5	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
10D	3008	3439,5 3488,5	4661,5	5536,5 5649 5664	6552 6664,5	8961,5 ♦	10 039	11 309 11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
10E	2882	3460,5 ♦	4682,5	5454 ♦	6612 6679,5	8879,5 8961,5 ♦		11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
11B	2903 2938 ♦		4682,5	5634	6537 6619,5 6634,5	8956 8961,5 ♦		11 280,5 11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
11C	2994		4654,5	5589	6529,5	8961,5 ♦	10 012	11 328 ♦ 11 347	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
11D	3015		4668,5	5506,5 5529 5544	6559,5 6574,5	8854 8961,5 ♦		11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
11E		3418,5			6589,5 6672	8961,5 ♦	10 066	11 328 ♦ 11 394,5	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
11F	2854	3453,5		5476,5 ♦ 5491,5	6544,5 6604,5 ♦ 6642	8961,5 ♦	10 093	11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
11G	2896 2924			5596,5 5656,5	6627 6649,5	8961,5 ♦	10 075	11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
11H	2959	3495,5		5469 ♦ 5484	6657	8961,5 ♦	10 030	11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦

Bandes Mc/s	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
Zones	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s
12A		3453,5			6649,5	8961,5 ♦		11 328 ♦		
12C	2875	3411,5 ♦ 3460,5 ♦	4661,5 4675,5	5454 ♦ 5536,5 5649 5664	6544,5 ♦ 6552 6582 6604,5	8922 8961,5 ♦		11 328 ♦ 11 385	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
12D	2861 ♦ 2903 ♦ 2938 ♦ 2973 ♦		4689,5	5461,5 ♦ 5499 5514	6537 6597 6619,5 6634,5	8837 8961,5 ♦		11 328 ♦ 11 366	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
12E	2882 3001			5521,5	6612	8961,5 ♦		11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
12F		3446,5 3467,5		5476,5 ♦ 5589 5634	6529,5 6589,5 6627 6672	8939 8961,5 ♦		11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
12G	2980		4682,5	5491,5 5544	6642 6657	8961,5 ♦	10 057	11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
12H		3481,5		5529	6574,5	8930,5 8961,5 ♦		11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
12J	2952 ♦	3425,5 ♦		5619		8961,5 ♦	10 021	11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
13C	2917	3453,5		5596,5 5656,5	6604,5	8896,5 8961,5 ♦		11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
13D	2994	3495,5		5469 ♦	6619,5	8961,5 ♦	10 066	11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
13E	2924 3015	3439,5	4654,5	5454 ♦ 5664	6627	8913,5 8961,5 ♦	10 039	11 328 ♦ 11 356,5	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
13F	2861 2938 ♦	3446,5	4675,5 4689,5		6559,5	8837 8961,5 ♦		11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
13G	2868 2952 3008 ♦	3425,5 ♦	4668,5	5491,5 5544	6552 6642	8862,5 8961,5 ♦		11 309 11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
13H	2938 ♦ 2980 3008 ♦	3481,5	4682,5	5551,5 5604 5619		8947,5 8961,5 ♦	10 075	11 328 ♦ 11 394,5	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
13I	2987	3411,5 3474,5		5649	6582	8961,5 ♦	10 030	11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
13J	2854 2959	3488,5		5484 5536,5	6544,5 6627 6649,5	8956 ♦ 8961,5 ♦	10 084	11 299,5 11 318,5 ♦ 11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
13K	2896 2945	3460,5	4661,5	5506,5 5596,5	6589,5 6604,5 6634,5	8854 8956 ♦ 8961,5 ♦	10 093	11 318,5 ♦ 11 328 ♦ 11 375,5	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
13L	2882 2931 2973	3418,5		5461,5 ♦ 5656,6 ♦	6529,5	8888 8922 8961,5 ♦	10 012	11 280,5 11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦

ARTICLE 2

PLAN D'ATTRIBUTION DES FRÉQUENCES
(par ordre numérique)

- Notes générales :* 1) Classe des stations : FA
 Classes d'émission : A1, A2, A3, A4 et F1.
 Puissance rayonnée : 4 kW (crête) pour les stations aéronautiques et
 200 W (crête) pour les stations d'aéronefs, à moins d'indications
 contraires.
 Horaire : H 24, à moins d'indications contraires
- 2) Une fréquence attribuée pour une « utilisation diurne » peut être utilisée à titre secondaire pendant la période s'étendant de une heure après le lever du soleil jusqu'à une heure avant son coucher quand cette fréquence se trouve attribuée aux ZLAMP, ZLARN ou subdivisions de ZLARN qui reçoivent une protection complète pendant les 24 heures.
 L'utilisation des fréquences attribuées à titre secondaire ne doit causer aucun brouillage aux mêmes fréquences attribuées à titre prioritaire.
- 3) Une « voie commune » est une voie attribuée en commun à des zones adjacentes sans tenir compte des conditions de brouillage réciproque et son emploi est subordonné à accord entre les administrations intéressées.

PLAN DES FRÉQUENCES « R »

Fréquence kc/s 1	Zones d'emploi autorisé 2	Remarques 3
2854	ZLARN : 1, 2B, 3B, 7D, 9, 11F, 13J.	1 : utilisation à l'Est de 11° Ouest. 2B : utilisation diurne.
2861	ZLARN : 1E, 3A, 6E, 9B, 10C, 12D, 13F.	10C et 12D : protection de 12 db. la nuit.
2868	ZLAMP : FE2, NA. ZLARN : 2B, 7, 13G.	2B : utilisation diurne.
2875	ZLAMP : SA. ZLARN : 3, 9D, 12C.	
2882	ZLARN : 2, 6C, 7E, 10E, 12E, 13L.	
2889	ZLAMP : EU, NSAM1. ZLARN : 6B, 9E.	
2896	ZLARN : 1, 3C, 7E, 9E, 11G, 13K.	1 : utilisation à l'Est de 11° Ouest.
2903	ZLARN : 1B, 3B, 3C, 5B, 5C, 5D, 9D, 11B, 12D.	3B et 3C : voie commune. 5B, 5C et 5D : voie commune. 12D : utilisation à l'Est de 70° Ouest.
2910	ZLAMP : EU, NSAM2. ZLARN : 6B, 9D.	
2917	ZLARN : 1, 3C, 7E, 9D, 10B, 13C.	1 : utilisation à l'Est de 11° Ouest.
2924	ZLARN : 2, 4B, 6C, 11G, 13E.	
2931	ZLAMP : NA(Ext). ZLARN : 6A, 6E, 9D, 10A, 13L.	6A et 6E : voie commune.
2938	ZLARN : 1, 2B, 3B, 7D, 9D, 11B, 12D, 13F, 13H.	1 : utilisation à l'Est de 11° Ouest. 2B : utilisation diurne. 11B et 12D : protection de 12 db. la nuit. 13F et 13H : voie commune.

PLAN DES FRÉQUENCES « R »

Fréquence kc/s 1	Zones d'emploi autorisé 2	Remarques 3
2945	ZLAMP: NA, SP. ZLARN: 2C, 6A, 6E, 6F, 13K.	2C: utilisation diurne. 6A, 6E et 6F: voie commune.
2952	ZLARN: 1, 3B, 3C, 7E, 9E, 10C, 12J, 13G.	1: utilisation à l'Est de 11° Ouest. 3B et 3C: voie commune. 10C et 12J: protection de 12 db. la nuit.
2959	ZLARN: 1, 3B, 6A, 9A, 11H, 13J.	1: utilisation à l'Est de 11° Ouest. 6A: utilisation à l'Est de 80° Est.
2966	ZLAMP: CWP, NSA2, NSAM2. ZLARN: 9E.	
2973	ZLARN: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10B, 12D, 13L.	1: utilisation à l'Est de 11° Ouest. 10B et 12D: protection de 12 db. la nuit. Usage autorisé dans les zones des lignes régionales et nationales 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 ainsi que dans les subdivisions de zones régionales et nationales, dans les cas suivants: 1) dans les stations d'aéronef pour les contrôles d'approche et d'aérodrome. 2) dans les stations aéronautiques, pour les contrôles d'approche et d'aérodrome sous les réserves suivantes: a) pour le contrôle d'approche, la puissance dans le circuit d'antenne doit être limitée de telle sorte que le champ à 100 km soit de 20 microvolts par mètre. En aucun cas cette puissance ne peut être supérieure à 20 watts. b) pour le contrôle d'aérodrome, la puissance dans le circuit d'antenne doit être limitée de telle sorte que le champ à 40 km soit de 20 microvolts par mètre. En aucun cas cette puissance ne peut être supérieure à 20 watts. c) la puissance des stations aéronautiques utilisant cette fréquence peut être augmentée par suite d'accords régionaux conclus sous les auspices de l'UIT et/ou de l'OACI jusqu'à la valeur nécessaire pour surmonter des difficultés d'exploitation spéciales, telles que celles qui résultent de l'existence d'un degré d'intensité de parasites atmosphériques élevé. 3) pour toute autre fonction du service mobile aéronautique R à condition de ne pas créer un brouillage nuisible aux stations utilisant cette fréquence pour les besoins du contrôle d'approche et d'aérodrome. 4) la détermination de l'emploi de cette fréquence suivant les cas mentionnés ci-dessus peut être décidée lors de conférences aéronautiques régionales de l'UIT et/ou de l'OACI.
2980	Diffusion de renseignements météorologiques du Pacifique et de l'Europe. ZLARN: 2B, 12G, 13H.	Usage autorisé pour la diffusion de renseignements météorologiques, solaire, indispensables aux LAMP traversant: a) les zones de l'océan Pacifique; b) la ZLAMP-EU. 2B: utilisation diurne.
2987	ZLAMP: FE1, NA, NP. ZLARN: 2C, 7B, 13I.	2C: utilisation diurne.
2994	ZLARN: 2, 3, 7D, 9D, 11C, 13D.	2 et 3: voie commune.
3001	Diffusion de renseignements météorologiques de l'Atlantique et du Moyen-Orient. ZLARN: 12E.	Usage autorisé pour la diffusion de renseignements météorologiques, solaire, indispensables aux LAMP traversant: a) les zones de l'océan Atlantique; b) la ZLAMP-ME de jour, à l'Est de 25° Est; de nuit à l'Est de 40° Est.
3008	ZLARN: 2, 3, 7, 9A, 9D, 10D, 13G, 13H.	2 et 3: voie commune. 9A et 9D: voie commune. 13G et 13H: voie commune.
3015	ZLARN: 1D, 1E, 3, 9B, 11D, 13E.	1E: utilisation à l'Est de 11° Ouest. 1D et 1E: voie commune. 3: utilisation à l'Est de 80° Est.

PLAN DES FRÉQUENCES « R »

Fréquence kc/s 1	Zones d'emploi autorisé 2	Remarques 3
3023,5	Mondiale	<p>Usage autorisé dans le monde entier, pour les catégories R et OR, dans les conditions suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dans les stations d'aéronef pour : <ol style="list-style-type: none"> a) les contrôles d'approche et d'aérodrome. b) les communications avec les stations aéronautiques lorsque les autres fréquences de ces stations sont indisponibles ou inconnues. 2) dans les stations aéronautiques, pour les contrôles d'approche et d'aérodrome sous les réserves suivantes : <ol style="list-style-type: none"> a) pour le contrôle d'approche, la puissance dans le circuit d'antenne doit être limitée de telle sorte que le champ à 100 km soit de 20 microvolts par mètre. En aucun cas cette puissance ne peut être supérieure à 20 watts. b) pour le contrôle d'aérodrome, la puissance dans le circuit d'antenne doit être limitée de telle sorte que le champ à 40 km soit de 20 microvolts par mètre. En aucun cas cette puissance ne peut être supérieure à 20 watts. c) dans chaque cas, on étudiera tout spécialement le type d'antenne à utiliser pour éviter les brouillages nuisibles. d) la puissance des stations aéronautiques utilisant cette fréquence peut être augmentée par suite d'accords régionaux conclus sous les auspices de l'UIT et/ou de l'OACI jusqu'à la valeur nécessaire pour satisfaire certains besoins d'exploitation. 3) pour établir sur les lieux d'un sinistre les communications nécessaires entre les stations mobiles qui participent à des recherches et à des opérations de sauvetage coordonnées. 4) les modalités spécifiques de l'usage de cette voie pour les fins susdites pourront être établies par des Conférences aéronautiques régionales. 5) cette voie pourra être utilisée pour des émissions de classe A1 ou A3 conformément à des arrangements particuliers. Elle ne devra subir aucun fractionnement.
3404,5	ZLAMP: ME, NSAM2. ZLARN: 2A, 3B, 9.	2A: utilisation diurne.
3411,5	ZLAMP: NSA1. ZLARN: 6, 10A, 12C, 13I.	
3418,5	ZLARN: 1B, 1C, 1D, 1E, 6B, 9D, 11E, 13L.	1B, 1C, 1D et 1E: voie commune. 1B et 1E: utilisation à l'Est de 11° Ouest.
3425,5	ZLARN: 1, 3C, 6D, 7E, 12J, 13G.	1: utilisation à l'Est de 11° Ouest. 3C: utilisation diurne. 12J et 13G: protection de 12 db. la nuit.
3432,5	ZLAMP: CEP, SA(Ext). ZLARN: 3, 6A, 6E, 7E, 9D.	3: utilisation diurne. 6A et 6E: voie commune.
3439,5	ZLARN: 2, 6C, 7D, 10D, 13E.	
3446,5	ZLAMP: CEP, ME (Ext). ZLARN: 3, 9D, 12F, 13F.	3: utilisation diurne.
3453,5	ZLARN: 1, 3C, 6D, 7E, 11F, 12A, 13C.	1: utilisation à l'Est de 11° Ouest. 3C: utilisation diurne.
3460,5	ZLARN: 2, 3, 7D, 9B, 10E, 12C, 13K.	2 et 3: voie commune. 10E et 12C: protection de 12 db. la nuit.
3467,5	ZLAMP: CEP, EU. ZLARN: 6B, 9E, 12F.	
3474,5	ZLARN: 1B, 6A, 7B, 9D, 10C, 13I.	1B: utilisation à l'Est de 11° Ouest.
3481,5	ZLAMP: CEP, EU. ZLARN: 3A, 6D, 9D, 12H, 13H.	3A: utilisation diurne. 9D: utilisation à l'Est de 160° Est.
3488,5	ZLARN: 2, 3, 9A, 10D, 13J.	2 et 3: voie commune.

PLAN DES FRÉQUENCES « R »

Fréquence kc/s 2	Zones d'emploi autorisé 2	Remarques 3
3495,5	ZLARN: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11H, 13D.	<p>Usage autorisé dans les zones des lignes régionales et nationales 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 ainsi que dans les subdivisions de zones régionales et nationales, dans les cas suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dans les stations d'aéronef pour les contrôles d'approche et d'aérodrome. 2) dans les stations aéronautiques, pour les contrôles d'approche et d'aérodrome sous les réserves suivantes : <ol style="list-style-type: none"> a) pour le contrôle d'approche, la puissance dans le circuit d'antenne doit être limitée de telle sorte que le champ à 100 km soit de 20 microvolts par mètre. En aucun cas cette puissance ne peut être supérieure à 20 watts. b) pour le contrôle d'aérodrome, la puissance dans le circuit d'antenne doit être limitée de telle sorte que le champ à 40 km soit de 20 microvolts par mètre. En aucun cas cette puissance ne peut être supérieure à 20 watts. c) la puissance des stations aéronautiques utilisant cette fréquence peut être augmentée par suite d'accords régionaux conclus sous les auspices de l'UIT et/ou de l'OACI jusqu'à la valeur nécessaire pour surmonter des difficultés d'exploitation spéciales, telles que celles qui résultent de l'existence d'un degré d'intensité de parasites atmosphériques élevé. 3) pour toute autre fonction du service mobile aéronautique R à condition de ne pas créer un brouillage nuisible aux stations utilisant cette fréquence pour les besoins du contrôle d'approche et d'aérodrome ; 4) la détermination de l'emploi de cette fréquence suivant les cas mentionnés ci-dessus peut être décidée lors de conférences aéronautiques régionales de l'UIT et/ou de l'OACI.
4654,5	ZLAMP: EU. ZLARN: 2B, 9A, 9B, 9D, 9E, 11C, 13E.	2B: utilisation diurne. 9A, 9B, 9D et 9E: voie commune.
4661,5	ZLARN: 2, 3, 9D, 10D, 12C, 13K.	2 et 3: voie commune.
4668,5	ZLARN: 1, 3C, 6C, 6D, 10A, 11D, 13G.	1: utilisation à l'Est de 11° Ouest. 3C: utilisation diurne. 6C et 6D: voie commune.
4675,5	ZLARN: 1, 3A, 9D, 12C, 13F.	1: utilisation à l'Est de 11° Ouest. 3A: utilisation diurne.
4682,5	ZLARN: 1D, 3, 5A, 7E, 9D, 10E, 11B, 12G, 13H.	1D: utilisation diurne. 5A: utilisation en Egypte avec une puissance rayonnée n'excédant pas 100 W.
4689,5	ZLAMP: EU. ZLARN: 3B, 6D, 10C, 12D, 13F.	3B: utilisation diurne.
4696,5	ZLAMP: NSAM1. ZLARN: 2, 7D, 9D.	
5454	ZLARN: 10E, 12C, 13E.	Voie « R » exclusive à la Région 2 (UIT).
5461,5	ZLARN: 10B, 12D, 13L.	Voie « R » exclusive à la Région 2 (UIT).
5469	ZLARN: 11H, 13D.	Voie « R » exclusive à la Région 2 (UIT).
5476,5	ZLARN: 11F, 12F.	Voie « R » exclusive à la Région 2 (UIT).
5484	ZLARN: 1E, 2B, 3B, 4B, 7D, 9, 11H, 13J.	1E: utilisation à l'Est de 11° Ouest.
5491,5	ZLARN: 2C, 6, 7E, 11F, 12G, 13G.	
5499	ZLARN: 1, 7, 8A, 9B, 9D, 10C, 12D.	1: utilisation à l'Est de 11° Ouest. 7, 8A, 9B et 9D: voie commune.

PLAN DES FRÉQUENCES « R »

Fréquence ke/s 1	Zones d'emploi autorisé 2	Remarques 3
5506,5	ZLAMP: CWP, NSA2. ZLARN: 11D, 13K.	
5514	ZLARN: 2A, 2C, 6A, 6B, 6E, 9, 10C, 12D.	2A et 2C: voie commune. 6A, 6B et 6E: voie commune.
5521,5	ZLAMP: NP, NSA1. ZLARN: 12E.	
5529	ZLARN: 1B, 3B, 5A, 6D, 9D, 11D, 12H.	
5536,5	ZLARN: 2, 5D, 6C, 10D, 12C, 13J.	
5544	ZLARN: 1, 6B, 7, 9B, 10A, 11D, 12G, 13G.	1: utilisation à l'Est de 11° Ouest.
5551,5	ZLAMP: CEP, EU. ZLARN: 9E, 13II.	
5559	Diffusion de renseignements mé- téorologiques de l'Atlantique et du Moyen-Orient.	Usage autorisé pour la diffusion de renseignements météorologiques, sol- air, indispensables aux LAMP traversant: a) les zones de l'océan Atlan- tique; b) la ZLAMP-ME (utilisation diurne uniquement) à l'Est de 25° Est.
5566,5	ZLAMP: NSAM2. ZLARN: 3, 6A, 6E.	6A et 6E: voie commune.
5574	Diffusion de renseignements mé- téorologiques du Pacifique et de l'Europe. ZLARN: 7.	Usage autorisé pour la diffusion de renseignements météorologiques, sol- air, indispensables aux LAMP traversant: a) les zones de l'océan Paci- fique; b) la ZLAMP-EU.
5581,5	ZLAMP: NSAM2. ZLARN: 3, 6A, 6E.	6A et 6E: voie commune.
5589	ZLARN: 1, 6B, 7, 9A, 11C, 12F.	
5596,5	ZLARN: 2, 3, 4B, 6D, 9D, 11G, 13C, 13K.	2 et 3: voie commune.
5604	ZLAMP: CEP, ME. ZLARN: 13II.	
5611,5	ZLAMP: FE2, NA(Ext).	
5619	ZLARN: 1D, 3B, 6D, 9D, 12J, 13II.	
5626,5	ZLAMP: NA. ZLARN: 9B.	
5634	ZLARN: 2C, 6, 7B, 11B, 12F.	
5641,5	ZLAMP: NA, SP.	
5649	ZLARN: 1, 3, 6E, 7D, 10D, 12C, 13I.	1: utilisation à l'Est de 11° Ouest.
5656,5	ZLARN: 1E, 5B, 5C, 5D, 6C, 9D, 11G, 13C, 13L.	1E: utilisation à l'Est de 11° Ouest. 5B, 5C et 5D: voie commune. 13L: puissance réduite près de la limite de 13C.
5664	ZLARN: 2, 3, 4A, 7D, 9, 10D, 12C, 13E.	2 et 3: voie commune.

PLAN DES FRÉQUENCES « R »

Fréquence kc/s 1	Zones d'emploi autorisé 2	Remarques 3
5671,5	ZLAMP: FE1, NA.	
5680	Mondiale.	<p>Usage autorisé dans le monde entier, pour les catégories R et OR, dans les conditions suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dans les stations d'aéronef pour : <ol style="list-style-type: none"> a) les contrôles d'approche et d'aérodrome. b) les communications avec les stations aéronautiques lorsque les autres fréquences de ces stations sont indisponibles ou inconnues. 2) dans les stations aéronautiques, pour les contrôles d'approche et d'aérodrome sous les réserves suivantes : <ol style="list-style-type: none"> a) pour le contrôle d'approche, la puissance dans le circuit d'antenne doit être limitée de telle sorte que le champ à 100 km soit de 20 microvolts par mètre. En aucun cas cette puissance ne peut être supérieure à 20 watts. b) pour le contrôle d'aérodrome, la puissance dans le circuit d'antenne doit être limitée de telle sorte que le champ à 40 km soit de 20 microvolts par mètre. En aucun cas cette puissance ne peut être supérieure à 20 watts. c) dans chaque cas, on étudiera tout spécialement le type d'antenne à utiliser pour éviter les brouillages nuisibles. d) la puissance des stations aéronautiques utilisant cette fréquence peut être augmentée par suite d'accords régionaux conclus sous les auspices de l'UIT et/ou de l'OACI jusqu'à la valeur nécessaire pour satisfaire certains besoins d'exploitation. 3) pour établir sur les lieux d'un sinistre les communications nécessaires entre les stations mobiles qui participent à des recherches et à des opérations de sauvetage coordonnées. 4) les modalités spécifiques de l'usage de cette voie pour les fins susdites pourront être établies par des Conférences aéronautiques régionales. 5) cette voie pourra être utilisée pour des émissions de classe A1 ou A3 conformément à des arrangements particuliers. Elle ne devra subir aucun fractionnement.
6529,5	ZLARN : 1B, 1C, 1D, 3B, 6A, 6E, 7B, 9B, 11C, 12F, 13L.	<p>1B : utilisation à l'Est de 11° Ouest. 1B, 1C et 1D : voie commune. 6A et 6E : voie commune.</p>
6537	ZLARN : 4, 5, 6F, 9D, 11B, 12D.	<p>4 et 5 : voie commune. 6F : utilisation à l'Est de 95° Est.</p>
6544,5	ZLARN : 1D, 3A, 6A, 9E, 11F, 12C, 13J.	12C : utilisation au Sud de 20° Nord.
6552	ZLAMP : EU. ZLARN : 3, 6C, 7, 10D, 12C, 13G.	
6559,5	ZLARN : 2A, 4B, 6A, 6B, 6E, 9, 11D, 13F.	6A, 6B et 6E : voie commune.
6567	ZLAMP : NSAM2. ZLARN : 1, 3A, 6A, 7D, 7E, 9D, 10A.	<p>1 : utilisation à l'Est de 11° Ouest. 7D et 7E : voie commune.</p>
6574,5	ZLARN : 2A, 4A, 6B, 9, 11D, 12H.	
6582	ZLAMP : EU. ZLARN : 6, 7E, 10C, 12C, 13I.	
6589,5	ZLARN : 2, 3, 4B, 6D, 9D, 11E, 12F, 13K.	2 et 3 : voie commune.
6597	ZLAMP : SA (Ext). ZLARN : 2B, 6F, 7B, 7C, 7D, 7E, 10B, 12D.	7B, 7C, 7D et 7E : voie commune.
6604,5	ZLARN : 1E, 3C, 5B, 6C, 11F, 12C, 13C, 13K.	<p>1E : utilisation à l'Est de 11° Ouest. 11F : utilisation au Nord de 40° Nord.</p>

PLAN DES FRÉQUENCES « R »

Fréquence kc/s 1	Zones d'emploi autorisé 2	Remarques 3
6612	ZLAMP: CEP, SA. ZLARN: 2A, 2C, 3B, 6E, 9A, 9B, 9D, 9E, 10E, 12E.	2A et 2C: voie commune. 9A, 9B, 9D et 9E: voie commune.
6619,5	ZLARN: 2, 6C, 6D, 11B, 12D, 13D.	6C et 6D: voie commune.
6627	ZLAMP: ME (Ext). ZLARN: 3C, 7B, 9, 10C, 11G, 12F, 13E, 13J.	
6634,5	ZLARN: 1, 3B, 6A, 9B, 11B, 12D, 13K.	1: utilisation à l'Est de 11° Ouest.
6642	ZLARN: 2, 3, 4B, 6D, 9D, 11F, 12G, 13G.	2 et 3: voie commune.
6649,5	ZLARN: 1, 3B, 6A, 7, 8A, 9A, 9E, 11G, 12A, 13J.	1: utilisation à l'Est de 11° Ouest. 7, 8A, 9A et 9E: voie commune.
6657	ZLARN: 2, 3, 4B, 6D, 9D, 11H, 12G.	2 et 3: voie commune.
6664,5	ZLAMP: NSAM1. ZLARN: 1, 6B, 7B, 9A, 9B, 9D, 9E, 10D.	1: utilisation à l'Est de 11° Ouest. 9A, 9B, 9D et 9E: voie commune.
6672	ZLARN: 2, 3, 4B, 6C, 6D, 9D, 11E, 12F.	2 et 3: voie commune. 6C et 6D: voie commune.
6679,5	ZLAMP: CEP, SA. ZLARN: 3B, 6A, 6E, 7B, 7E, 9, 10E.	6A et 6E: voie commune. 7B et 7E: voie commune.
8820	ZLAMP: NSA1, NSAM1. ZLARN: 6C, 6D.	6C et 6D: voie commune.
8828,5	Diffusion de renseignements météorologiques de l'Atlantique et du Moyen-Orient.	Usage autorisé pour la diffusion de renseignements météorologiques, solaire, indispensables aux LAMP traversant: a) les zones de l'océan Atlantique; b) la ZLAMP-ME (utilisation diurne uniquement) à l'Est de 25° Est. L'utilisation de cette fréquence dans cette région à l'Est de 65° Est est prioritaire et à l'Ouest de 65° Est, secondaire.
8837	ZLARN: 1,6F, 12D, 13F.	1: utilisation à l'Est de 11° Ouest.
8845,5	ZLAMP: ME, NSAM2, SP. ZLARN: 3B.	
8854	ZLARN: 1, 6F, 11D, 13K.	1: utilisation à l'Est de 11° Ouest.
8862,5	ZLAMP: CWP, NA. ZLARN: 7, 13G.	
8871	ZLAMP: EU, FE2, NSAM2. ZLARN: 7D.	
8879,5	ZLAMP: CEP, FE1, SA. ZLARN: 7E, 10E.	
8888	ZLAMP: NA. ZLARN: 6A, 6F, 9D, 13L.	6A et 6F: voie commune.
8896,5	ZLARN: 4, 5, 9, 10B, 13C.	4 et 5: voie commune.
8905	Diffusion de renseignements météorologiques du Pacifique et de l'Europe.	Usage autorisé pour la diffusion de renseignements météorologiques, solaire, indispensables aux LAMP traversant: a) les zones de l'océan Pacifique; b) la ZLAMP-EU.

PLAN DES FRÉQUENCES « R »

Fréquence kc/s 1	Zones d'emploi autorisé 2	Remarques 3
8913,5	ZLAMP: NA. ZLARN: 3C, 7B, 9B, 13E.	
8922	ZLARN: 2, 3, 7D, 9, 12C, 13L.	2 et 3: voie commune.
8930,5	ZLAMP: CEP, EU, FE1. ZLARN: 7E, 12H.	
8939	ZLAMP: NP, SA. ZLARN: 6A, 9A, 12F.	
8947,5	ZLAMP: NA (Ext). ZLARN: 3B, 3C, 7, 8A, 9, 13H.	3B et 3C: voie commune. 7, 8A et 9: voie commune.
8956	ZLAMP: NSA2. ZLARN: 6B, 11B, 13J, 13K.	6B: utilisation à l'Est de 90° Est. 13J et 13K: voie commune. 13K: utilisation limitée à l'absence de brouillage nuisible.
8961,5	Mondiale pour ZLARN et Sous-ZLARN (sauf pour 12B, 12I, 13A, 13B et 13M).	Emission A1 à haute stabilité seulement.
10 012	ZLARN: 2, 3, 11C, 13L.	2 et 3: voie commune.
10 021	ZLAMP: ME (Ext). ZLARN: 9D, 12J.	
10 030	ZLARN: 2, 3, 11H, 13I.	2 et 3: voie commune.
10 039	ZLARN: 2, 3, 7E, 10D, 13E.	2 et 3: voie commune.
10 048	ZLAMP: CEP, SA (Ext). ZLARN: 6A, 6D, 6E, 6F.	6A, 6D, 6E et 6F: voie commune.
10 057	ZLARN: 2, 3A, 3C, 9D, 9E, 10C, 12G.	2, 3A et 3C: voie commune. 9A et 9E: voie commune.
10 066	ZLARN: 1, 6F, 11E, 13D.	1: utilisation à l'Est de 11° Ouest.
10 075	ZLARN: 2, 3, 7E, 11G, 13H.	2 et 3: voie commune.
10 084	ZLAMP: CEP. ZLARN: 1, 6C, 13J.	1: utilisation à l'Est de 11° Ouest. 6C: utilisation à l'Ouest de 140° Est.
10 093	ZLARN: 2, 3A, 3C, 9B, 9D, 9E, 11F, 13K.	2, 3A et 3C: voie commune. 9B, 9D et 9E: voie commune.
11 280,5	ZLARN: 3C, 9D, 11B, 13L.	
11 290	ZLAMP: NSAM2. ZLARN: 2, 3A, 9D.	2 et 3A: voie commune.
11 299,5	ZLAMP: CEP, EU. ZLARN: 13J.	
11 309	ZLARN: 2, 9B, 10D, 13G.	
11 318,5	ZLAMP: CEP. ZLARN: 7, SA, 13J, 13K.	7 et 8A: voie commune. 7: utilisation à l'Est de 20° Est. 13J et 13K: voie commune.
11 328	ZLARN: 3, 7E, 9D, 10, 11, 12, (excepté 12B et 12I), 13 (excepté 13A, 13B, et 13M).	10, 11, 12 et 13: voie commune. 10A, 10B, 10C et 10D: utilisation basée sur l'absence de brouillage nuisible dans la ZLARN 3.
11 337,5	ZLAMP: NSAM2. ZLARN: 6.	

PLAN DES FRÉQUENCES « R »

Fréquence ke/s 1	Zones d'emploi autorisé 2	Remarques 3
11 347	ZLARN: 2, 3, 11C.	2 et 3: voie commune.
11 356,5	ZLARN: 1, 9, 10C, 13E.	1: utilisation à l'Est de 11° Ouest.
11 366	ZLARN: 2, 3, 12D.	2 et 3: voie commune.
11 375,5	ZLARN: 2, 9, 10B, 13K.	
11 385	ZLARN: 4, 5, 12C.	4 et 5: voie commune.
11 394,5	ZLARN: 2, 3A, 9B, 11E, 13H.	2 et 3A: voie commune.
13 264,5	ZLAMP: NA. ZLARN: 3.	
13 274,5	ZLAMP: NP, SA(Ext).	
13 284,5	ZLAMP: FE2, NA.	
13 294,5	ZLARN: 6F, 10, 11, 12C, 12D, 12E, 12F, 12G, 12H, 12J, 13 (excepté 13A, 13B et 13M).	10, 11, 12C, 12D, 12E, 12F, 12G, 12H, 12J et 13: voie commune.
13 304,5	ZLAMP: CEP, NSA1. ZLARN: 6C.	6C: utilisation à l'Ouest de 140° Est.
13 314,5	ZLAMP: NSAM1. ZLARN: 1	1: utilisation à l'Est de 11° Ouest.
13 324,5	ZLAMP: FE1, NA.	
13 334,5	ZLAMP: CEP, ME(Ext), NSA2.	
13 344,5	ZLAMP: NSAM2, SP. ZLARN: 2.	
13 354,5	ZLAMP: CWP, NA(Ext).	
17 906,5	ZLAMP: CWP, EU, NP.	
17 916,5	ZLAMP: NSAM1, NSAM2. ZLARN: 3A, 3C.	3A et 3C: voie commune.
17 926,5	ZLAMP: CEP, ME(Ext), NSA2.	
17 936,5	ZLARN: 4, 5, 7, 10, 11, 12C, 12D, 12E, 12F, 12G, 12H, 12J, 13 (excepté 13A, 13B et 13M).	4, 5 et 7: voie commune. 10, 11, 12C, 12D, 12E, 12F, 12G, 12H, 12J et 13: voie commune.
17 946,5	ZLAMP: NSA1, SA(Ext), SP.	
17 956,5	ZLARN: 2, 3, 10, 11, 12C, 12D, 12E, 12F, 12G, 12H, 12J, 13 (excepté 13A, 13B et 13M).	2 et 3: voie commune. 10, 11, 12C, 12D, 12E, 12F, 12G, 12H, 12J et 13: voie commune.
17 966,5	ZLAMP: FE1, FE2, NA(Ext).	

PARTIE III

PLAN D'ATTRIBUTION DES FRÉQUENCES DU SERVICE MOBILE AÉRONAUTIQUE «OR»

Section I

DÉTERMINATION DES BESOINS

1. Rassemblement des demandes.

Pour que la Conférence puisse disposer de tous les renseignements nécessaires à l'étude des demandes de fréquences dans les bandes du service mobile aéronautique OR, les mesures suivantes ont été adoptées :

- a)* La Conférence a rassemblé toutes les formules 2 concernant le service mobile aéronautique. Celles-ci avaient été, soit établies à Atlantic City, soit remises au Comité provisoire des fréquences (C.P.F.) avant le 10 avril 1948, soit reçues ultérieurement avant le 15 mai 1948, date d'ouverture de la Conférence.
- b)* La Commission préparatoire avait demandé à tous les Membres de l'Union de faire connaître pour le 15 mai 1948 les modifications, additions et suppressions qu'ils estimaient devoir apporter à leurs demandes initiales pour le service mobile aéronautique OR, et de fournir pour le 30 mai 1948 des renseignements supplémentaires.
- c)* Les informations fournies en réponse à la demande visée en *b)* ont été incorporées dans celles indiquées en *a)*.
- d)* La Conférence a séparé dans toute la mesure du possible les demandes concernant le service OR de celles qui avaient trait au service R. En cas de doute sur ce point, elle a demandé aux pays intéressés des renseignements complémentaires à fournir avant le 10 juin 1948.

2. Minimum de renseignements indispensables.

- 1) Les demandes présentées sur les formules 2 ou sur des formules contenant approximativement les mêmes renseignements que celles-ci ont fourni les éléments qui ont permis de déterminer les besoins des différents pays pour le service mobile aéronautique OR.
- 2) Il était souhaitable de disposer de tous les renseignements indiqués sur les formules 2. Cependant, il s'est avéré possible d'attribuer les fréquences des bandes du service mobile aéronautique OR sans connaître certains des détails prévus sur ces formules, à condition toutefois que la quantité de renseignements fournis ne devienne pas inférieure à un certain minimum au-dessous duquel il est impossible d'appliquer les principes techniques.

- 3) En conséquence, seules ont été prises en considération les demandes des pays ayant fourni au minimum les informations suivantes :
- emplacement approximatif de la station d'émission ^{1) 2)}
 - classe d'émission
 - horaire d'exploitation (TMG)
 - puissance fournie à l'antenne (kW)
 - ordre de grandeur des fréquences désirées.
- 4) Lorsque les renseignements fournis étaient suffisants pour que l'on puisse établir le plan d'attribution des fréquences du service mobile aéronautique OR en utilisant les principes techniques admis, les dispositions qui précèdent n'ont pas été strictement appliquées.

3. Etude des demandes et façon dont elles ont été traitées.

- 1) Les demandes reçues après le 30 mai 1948 n'ont pas pu être examinées pendant la durée de la Conférence. Elles ont donc été transmises avec tous les renseignements nécessaires (y compris la date à laquelle elles ont été reçues) à l'I.F.R.B. Elles seront traitées selon les dispositions des paragraphes 16 et 17 de la Résolution de la Conférence internationale administrative des radiocommunications, Atlantic City (1947) relative à l'établissement de la nouvelle Liste internationale des fréquences et conformément aux décisions de la présente Conférence.
- 2) Les demandes des pays présentées conformément aux paragraphes 1 et 2 jusqu'au 30 mai 1948 inclus, mais qui ne contenaient pas les renseignements indiqués au paragraphe 2 (3), ont été néanmoins traitées comme celles des pays qui avaient fourni à cette date toutes les informations voulues, à condition toutefois que tous les renseignements complémentaires requis aient été reçus avant le 10 juin 1948.
- 3) La liste suivante indique la façon dont la Conférence a traité les demandes formulées par les différents pays pour le service mobile aéronautique OR.

A. Pays et territoires, Membres de l'U.I.T., dont les demandes pour le service mobile aéronautique OR ont été étudiées par la Conférence.

Albanie (République populaire d')	Canada (y compris les stations exploitées après accord par le Canada et situées au Labrador)
Arabie Saoudite (Royaume de l')	Chili
Argentine (République)	Chine
Australie (Fédération) (y compris le Territoire sous mandat de la Nouvelle-Guinée)	Colombie (République de)
Biélorussie (République Socialiste Soviétique de)	Colonies portugaises (Açores, Angola, Iles du Cap-Vert, Guinée portugaise, Indes portugaises, Macau, Mozambique, S. Tomé et Príncipe, Timor portugais)
Bolivie	
Brésil	
Bulgarie (République populaire de)	

- ¹⁾ a) Pour les fréquences inférieures ou égales à 6 Mc/s utilisées le jour, l'emplacement de la station d'émission doit être indiqué avec une précision de 50 km dans la zone frontière de chaque pays, et de 300 km en dehors de cette zone.
- b) Pour les fréquences supérieures à 6 Mc/s utilisées le jour et la nuit, l'emplacement de la station d'émission doit être indiqué avec une précision de 100 km dans la zone frontière de chaque pays, et de 600 km en dehors de cette zone.
- c) Pour les fréquences inférieures à 6 Mc/s utilisées la nuit, l'emplacement de la station d'émission doit être indiqué selon les prescriptions de l'alinéa b) précédent.
- ²⁾ La zone frontière d'un pays est définie comme étant la partie de son territoire qui s'étend vers l'intérieur du pays sur une distance de 600 km à partir de la frontière.

- Colonies, Protectorats, Territoires d'Outre-Mer et Territoires sous mandat ou tutelle du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord (Chypre, Gibraltar, Hongkong, Kenya, Malaya, Malte, Somalie britannique)
- Territoire d'Outre-Mer de la République française et territoires administrés comme tels : Afrique équatoriale française, Afrique occidentale française, Cameroun (Territoire sous tutelle de la France), Côte française des Somalis, Indochine, Madagascar et Dépendances, Nouvelle-Calédonie et Dépendances, Nouvelles-Hébrides (Condominium franco-anglais), Etablissements français de l'Océanie, Togo (Territoire sous tutelle de la France)
- Cuba
- Danemark (y compris le Groenland)
- Egypte
- Etats-Unis d'Amérique, y compris les stations exploitées par les Etats-Unis d'Amérique après accords et situées dans les pays ou territoires suivants : Bermudes/USA, Chine/USA, Guantanamo (Cuba)/USA, Groenland/USA, Guyane britannique/USA, Indes occidentales britanniques/USA, Labrador/USA, Maroc/USA, Philippines/USA, Terre-Neuve/USA, Zone du Canal de Panama/USA
- Finlande
- France (y compris l'Algérie et les Départements d'Outre-Mer : Guadeloupe et Dépendances, Guyane française, Martinique, La Réunion)
- Honduras (République de)
- Inde
- Indonésie
- Iran
- Iraq
- Islande
- Italie
- Liban
- Mexique
- Nicaragua
- Norvège
- Nouvelle-Zélande (y compris les stations des Iles Fidji exploitées après accord)
- Pakistan
- Pays-Bas, Cuaraçao et Surinam
- Philippines (République des)
- Pologne (République de)
- Portugal
- Protectorats français du Maroc et de la Tunisie
- République populaire fédérative de Yougoslavie
- République Socialiste Soviétique de l'Ukraine
- Rhodesia du Sud
- Roumanie (République populaire de)
- Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord (y compris les stations exploitées par le Royaume-Uni par suite d'accords et situées dans les pays ou territoires suivants : Ceylan/G, Iraq/G, Libye/G, Zone du Canal de Panama/G.
- Suède
- Suisse (Confédération)
- Syrie
- Tchécoslovaquie
- Territoires des Etats-Unis d'Amérique (Alaska, Hawaï (Iles), (Johnston (Ile), Midway (Iles), Puerto Rico, Wake (Ile))
- Union de l'Afrique du Sud et Territoires du Sud-Ouest africain sous mandat
- Union des Républiques Socialistes Soviétiques
- Uruguay (République orientale de l')

B. Membres de l'U.I.T. exploitant des stations situées dans les territoires occupés et dont les demandes correspondantes ont été étudiées par la Conférence.

- | | |
|---|--|
| France, pour les zones françaises en Allemagne et en Autriche | Etats-Unis d'Amérique, pour les zones des Etats-Unis d'Amérique en Allemagne, dans les Carolines, les Mariannes, les Marshall, Ryukyu, Japon |
| Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, pour la zone anglaise en Allemagne | Union des Républiques Socialistes Soviétiques, pour la zone de l'U.R.S.S. en Allemagne. |

C. Membres de l'U.I.T. dont les demandes sont parvenues après le 10 juin et ont été remises à l'I.F.R.B.

Belgique	Ethiopie	Guatemala
----------	----------	-----------

D. Membres de l'U.I.T. ayant remis des formules 2 pour le service mobile aéronautique, mais qui n'ont pas précisé si celles-ci renfermaient des demandes pour le service OR.

Costa Rica	El Salvador (République de)	Pérou
Equateur	Grèce	Thaïlande.
	Irlande	

E. Pays non Membre de l'U.I.T. ayant remis des formules 2 pour le service mobile aéronautique mais qui n'a pas précisé si celles-ci renfermaient des demandes pour le service OR.

Espagne

Section II

BANDES DE FRÉQUENCES ET VOIES DISPONIBLES

1. Bandes de fréquences.

Les bandes de fréquences disponibles pour le service mobile aéronautique OR forment trois catégories distinctes :

- a) les bandes allouées en exclusivité au service mobile aéronautique OR ;
- b) les bandes allouées en partage spécifiquement au service mobile aéronautique OR et à d'autres services ;
- c) les bandes allouées au service mobile et dont le service mobile aéronautique OR n'est pas spécifiquement exclu.

2. Fréquences à assigner.

1) *Bandes exclusives.*

Pour les bandes allouées en exclusivité au service mobile aéronautique OR, les fréquences assignables sont indiquées à la Partie I.

2) *Bandes partagées.*

- a) Au cours de son étude des bandes que le service mobile aéronautique OR partage avec d'autres services, la Conférence a tenu tout particulièrement compte de la décision prise par le Conseil d'administration (deuxième session) d'adopter les recommandations du C.P.F. relatives aux Conférences régionales (voir note ¹⁾).

¹⁾ COMITÉ PROVISOIRE DES FRÉQUENCES
C.P.F.
GENÈVE, 1948

Document n° 66-F

9 février 1948

RECOMMANDATION DU C.P.F.
AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

« Il est recommandé que :

- A. Le Conseil d'administration attire l'attention de toutes les administrations intéressées sur la nécessité de réunir des Conférences régionales appropriées et propose que les administrations intéressées prennent des mesures pour que :
 - 1) la Conférence européenne de radiodiffusion de Copenhague examine les besoins dans la bande de 255 à 285 kc/s des services européens aéronautique et mobile maritime [voir note ¹⁾, page 23 du Règlement des Radiocommunications] en même temps que ceux de la radio-diffusion ;
 - 2) La Conférence maritime de Copenhague étudie les besoins européens dans la bande de 405 à 415 kc/s ;
 - 3) la Conférence d'Oslo examine tous les services partageant la bande de 1605 à 2850 kc/s et discute également des bandes de 3155 à 3400 kc/s et de 3500 à 3900 kc/s ;
 - 4) pour les parties de la Région 1 qui se trouvent en dehors de la zone européenne, on réunisse des conférences régionales générales afin d'étudier les besoins dans les bandes partagées entre 150 et 3900 kc/s ;
 - 5) les administrations de la Région 3 réunissent une conférence régionale pour examiner les besoins des différents services dans les bandes partagées entre 150 et 3900 kc/s ;
- B. l'I.F.R.B. coordonne les accords régionaux, conformément à ses statuts ;
- C. le C.P.F. fournisse à toutes les conférences de la Région 1 une liste, ordonnée par fréquences, des demandes de fréquences entre 150 et 4000 kc/s présentées sur les formules 1 et 2 pour les services fixe, mobile maritime, mobile aéronautique et autres services mobiles pour les pays de la zone européenne de la Région 1. (Les frais nécessaires pour établir 100 exemplaires de cette liste s'élèveront approximativement à 1400 francs suisses) ;
- D. des listes analogues à la liste prévue à l'alinéa C ci-dessus soient fournies aux autres conférences régionales sur leur demande.

Le Président :
Paul D. MILES

- b) Les voies que la Conférence propose d'attribuer au service mobile aéronautique OR dans les bandes qu'il partage avec d'autres services ont la même largeur que celles des bandes exclusives. Cependant, aucune fréquence de ces bandes n'a été spécifiquement désignée pour ces attributions. Le nombre des voies dont l'attribution est proposée dans ces bandes pour le service mobile aéronautique OR a été déterminée en tenant compte notamment de la largeur des bandes et du nombre des services qui les partagent. (voir Section VI).

3. Choix des fréquences.

1) *Bandes exclusives.*

Tous les besoins, y compris les besoins communs à plusieurs Régions, ont été satisfaits, dans la limite des bandes disponibles, à l'aide des fréquences des bandes allouées en exclusivité dans le monde entier au service mobile aéronautique OR. Dans la Région 1, les besoins excédentaires ont été satisfaits dans la mesure du possible au moyen des fréquences de la bande 3900-3950 kc/s allouée en exclusivité au service mobile aéronautique OR dans cette Région.

2) *Bandes partagées.*

- a) Le reste des besoins a été satisfait dans la mesure la plus large possible à l'aide des fréquences des bandes indiquées aux paragraphes 1 b) et 1 c) de la Section II et envisagées dans cet ordre.
- b) Il a été décidé que toutes les informations relatives aux attributions proposées pour le service mobile aéronautique OR dans les bandes partagées entre 3 et 4 Mc/s, y compris l'indication des normes techniques considérées comme désirables pour ledit service, seraient présentées à l'I.F.R.B. qui les soumettra ultérieurement aux différentes conférences régionales. De plus, les informations relatives aux attributions proposées dans les bandes partagées entre 4 et 27,5 Mc/s seront remises au C.P.F. dans les mêmes conditions.

Section III

ADAPTATION DES PRINCIPES TECHNIQUES

1. Fractionnement des voies.

Pour utiliser de la façon la plus rationnelle les bandes disponibles, il est apparu nécessaire de fractionner en deux moitiés une voie prévue pour une émission de classe A 3 afin de satisfaire deux demandes formulées pour des émissions de classe A 1. Toutefois, les deux moitiés d'une même voie n'ont été attribuées en aucun cas à des administrations différentes.

2. Modification de la classe d'une émission.

En raison de la nécessité, d'une part d'éviter les brouillages nuisibles, d'autre part d'utiliser de la façon la plus efficace les bandes de fréquences disponibles, il a été décidé d'autoriser la modification de la classe d'une émission dans le cas où un tel changement n'exigerait aucun élargissement de la bande nécessaire.

3. Attribution de voies adjacentes.

- 1) Il a été décidé que, dans le plan d'attribution des fréquences, les émissions de classes analogues seraient groupées dans la mesure du possible sur des voies adjacentes : pratiquement, ce principe n'a d'ailleurs pu être appliqué que dans un petit nombre de cas.
- 2) De plus, on a attribué des voies adjacentes à un pays en ayant exprimé le désir, lorsque les conditions géographiques l'ont permis et chaque fois que cela s'est avéré possible.

4. Répétition des assignations.

- 1) La Conférence a comparé la quantité des demandes formulées au nombre des assignations possibles dans les bandes allouées en exclusivité au service mobile aéronautique OR : ce nombre a été calculé en adoptant divers rapports de protection pour évaluer les possibilités de répétition des assignations. Les proportions théoriques des demandes qui peuvent être satisfaites en supposant les stations uniformément réparties à la surface de la terre ont pu ainsi être déterminées. Le tableau suivant contient les résultats de la comparaison.

Bandes de fréquences	Nombre de voies disponibles	Rapports de protection (db)	Nombre de répétitions possibles pendant le jour	Nombre total des assignations possibles pendant le jour	Nombre de répétitions possibles pendant la nuit	Nombre total des assignations possibles pendant la nuit	Total des demandes (formules 2)	Pourcentage des demandes satisfaites	
								Pendant le jour	Pendant la nuit
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
3025-3155	18	20	172	3100	7	125	1005	306	12,5
		25	130	2340	6	108		230	10
		30	77	1385	5	90		137	9
4700-4750	7	20	122	854	7	49	643	132	7,6
		25	98	686	5	35		106	5,5
		30	66	462	2	14		72	2,2
5680-5730	6	20	53	318	4	24	323	99	7,5
		25	40	240	3	18		74	5,6
		30	30	180	2	12		56	3,7
6685-6765	10	20	40	400	4	40	672	60	6
		25	26	260	3	30		39	4,5
		30	22	220	2	20		32	3
8965-9040	8	20	7	56	3	24	275	20	9
		25	6	48	2	16		17	6
		30	4	32	2	16		12	6
11175-11275	10	20	8	80	2	20	258	31	8
		25	4	40	2	20		15	8
		30	3	30	2	20		12	8
13200-13260	6	20	6	36	2	12	225	16	5
		25	4	24	2	12		11	5
		30	3	18	2	12		8	5
15010-15100	8	20	3	24	—	8	138	17	—
		25	3	24	—	8		17	—
		30	3	24	—	8		17	—
17970-18030	5	20	3	15	—	5	215	7	—
		25	3	15	—	5		7	—
		30	3	15	—	5		7	—

- 2) Après avoir étudié les informations contenues dans le tableau précédent et les autres éléments techniques appropriés, et après avoir tenu compte des considérations pratiques permettant de satisfaire le maximum de demandes tout en respectant les normes techniques minimum, on a adopté pour la répétition des assignations dans les différentes bandes les rapports de protection ainsi que les caractéristiques de propagation indiqués ci-dessous.

BANDES DE FRÉQUENCES (Mc/s)	RAPPORT DE PROTECTION (db)	CARACTÉRISTIQUES DE PROPAGATION
3	30	A 30° de la ligne de démarcation entre le jour et la nuit, en été, au minimum de l'activité solaire
4	25	d°
5	20	d°
6	20	d°
9	20	d°
11	20	d°
13	20	Au point où le soleil est au zénith, en été, au minimum de l'activité solaire
15	20	d°
18	20	d°

- a) Il est apparu que, si l'on ne répétait les assignations qu'à des distances permettant l'utilisation simultanée d'une même fréquence pendant la nuit, on ne pourrait répéter la même assignation qu'un nombre de fois très insuffisant pour satisfaire une partie raisonnable des besoins. C'est pourquoi on n'a, ainsi que l'indique le tableau précédent, considéré pour toutes les bandes que les caractéristiques de la propagation de jour. Mais on a établi une distinction entre les caractéristiques de la propagation adoptées pour les fréquences du service mobile aéronautique OR respectivement inférieures et supérieures à 13 Mc/s : on sait, en effet, que pendant la plus grande partie du cycle solaire, les fréquences supérieures à 13 Mc/s ne peuvent être utilisées pour les communications à grande distance que pendant les quelques heures qui précèdent et qui suivent midi.
- b) Bien que, conformément au paragraphe qui précède, les assignations aient été répétées en ne considérant l'utilisation des fréquences que pendant le jour, la Conférence a néanmoins estimé qu'il était possible d'envisager leur usage pendant la nuit : elle a, ce faisant, admis qu'un certain nombre de stations cesseraient d'être exploitées pendant la nuit et que la distance entre les stations qui continueraient à émettre serait suffisante pour que le rapport de protection assuré, tout en devenant considérablement inférieur à la valeur prévue pour l'utilisation pendant le jour, leur permette une exploitation assez satisfaisante.
- 3) Les tableaux suivants font apparaître, pour chacune des bandes, le pourcentage des demandes que l'on a estimé possible de satisfaire en appliquant les normes techniques qui précèdent et supposant que les stations sont uniformément réparties à la surface de la terre.

TABLEAU STATISTIQUE
 INDIQUANT APPROXIMATIVEMENT LES POSSIBILITÉS D'ASSIGNATION DE FRÉQUENCES EN
 FONCTION DU NOMBRE DE VOIES DISPONIBLES DANS CHAQUE BANDE ET DU NOMBRE
 DE RÉPÉTITIONS POSSIBLES DES ASSIGNATIONS DANS LES MASSES CONTINENTALES
 DES DIFFÉRENTES RÉGIONS

RÉGION 1

BANDES	EUROPE					AFRIQUE				
	Nombre de voies disponibles	Nombre de répétitions	Nombre d'assignations possibles	Nombre de demandes	Pourcentage des demandes satisfaites	Nombre de voies disponibles	Nombre de répétitions	Nombre d'assignations possibles	Nombre de demandes	Pourcentage des demandes satisfaites
3025—3155	25*	8	200	385	52%	25*	25	625	90	700%
4700—4750	7	5	35	220	16%	7	22	154	71	217%
5680—5730	6	3	18	162	11%	6	11	66	43	153%
6625—6765	12	3	36	167	21,5%	12	9	108	86	125%
8965—9040	9	2	18	91	20%	9	4	36	52	70%

* Dans la Région 1, la bande 3900-3950 kc/s est également allouée en exclusivité au service mobile aéronautique OR.

RÉGION 2

BANDES	AMÉRIQUE DU NORD					AMÉRIQUE CENTRALE ET DU SUD				
	Nombre de voies disponibles	Nombre de répétitions	Nombre d'assignations possibles	Nombre de demandes	Pourcentage des demandes satisfaites	Nombre de voies disponibles	Nombre de répétitions	Nombre d'assignations possibles	Nombre de demandes	Pourcentage des demandes satisfaites
3025—3155	18	15	270	126	214%	18	17	306	190	161%
4700—4750	7	9	63	130	48%	7	13	91	111	82%
5680—5730	6	5	30	33	99%	6	8	48	81	59%
6625—6765	12	5	60	171	35%	12	6	72	93	77,5%
8965—9040	9	3	27	11	245%	9	3	27	92	30%

RÉGION 3

BANDES	CONTINENT ASIATIQUE					AUSTRALASIE				
	Nombre de voies disponibles	Nombre de répétitions	Nombre d'assignations possibles	Nombre de demandes	Pourcentage des demandes satisfaites	Nombre de voies disponibles	Nombre de répétitions	Nombre d'assignations possibles	Nombre de demandes	Pourcentage des demandes satisfaites
3025—3155	18	15	270	183	147%	18	16	288	180	160%
4700—4750	7	13	91	141	64,5%	7	14	98	93	105%
5680—5730	6	7	42	45	93%	6	8	48	47	102%
6625—6765	12	5	60	132	45,5%	12	7	84	119	70%
8965—9040	9	3	27	49	55%	9	4	36	49	73%

MONDE ENTIER

BANDES	Nombre de voies disponibles	Nombre de répétitions	Nombre d'assignations possibles	Nombre de demandes	Pourcentage des demandes satisfaites
11175—11275	11	8	88	260	35,5%
13200—13260	6	6	36	226	16%
15010—15100	10	3	30	138	21,7%
17970—18030	6	3	18	215	8,4%

5. Abaissement des normes.

- 1) Pour les zones où il s'est révélé nécessaire d'accroître le nombre de répétitions des assignations, la Conférence a décidé de satisfaire à l'aide d'une voie attribuée à une administration plusieurs demandes formulées par cette administration, même dans le cas où il en résultera un abaissement du rapport de protection entre les émissions des stations intéressées. On a estimé en effet que, plutôt que de réduire le rapport de protection entre les émissions de stations exploitées par des administrations différentes, il était préférable de faire contrôler par une même administration les brouillages susceptibles de survenir dans une voie.
- 2) Il a été admis que, dans les zones où le nombre des demandes dépasse de beaucoup la moyenne, par exemple en Europe, les rapports de protection pourraient être réduits par accords entre les administrations intéressées.

3) *Usage non simultané d'une fréquence commune.*

Certaines assignations de fréquences ont été répétées bien qu'elles soient, sans aucun doute, de nature à entraîner des brouillages entre stations relevant d'administrations différentes : on a admis, ce faisant, que toutes les stations en question n'émettraient que par intermittences. En pareil cas, toutes les stations intéressées ont des droits égaux pour l'utilisation de la fréquence commune, et aucune station ni aucun groupe de stations ne bénéficie d'aucune priorité sur les autres.

4) *Assignations secondaires.*

a) Des fréquences ont été assignées à certaines stations sous la forme d'assignations dites « secondaires ». En pareil cas, une station qui dispose d'une fréquence sous la forme d'une assignation dite « primaire » est protégée par les dispositions suivantes contre les brouillages nuisibles qu'est susceptible de provoquer une station qui dispose de la même fréquence sous la forme d'une assignation secondaire :

- la puissance émise par la station qui dispose d'une assignation secondaire doit être inférieure à celle de la station qui dispose de la même fréquence sous la forme d'une assignation primaire.
- une distance au moins égale à la moitié de la distance de répétition requise pour assurer un rapport de protection de 20 décibels doit séparer les stations intéressées.
- les assignations secondaires ne figureront dans le fichier de référence international des fréquences que dans la colonne « Notifications », et l'usage des fréquences correspondantes sera conforme aux dispositions prévues au Règlement des radiocommunications.

Section IV

PRÉPARATION DU PLAN D'ATTRIBUTION DES FRÉQUENCES
DES BANDES DU SERVICE MOBILE AÉRONAUTIQUE « OR »1. **Éléments du plan.**

En définitive, la Conférence a eu à sa disposition :

- la liste précise de toutes les demandes présentées,
- la liste des voies disponibles dans chacune des bandes du service mobile aéronautique OR,
- les principes techniques et autres nécessaires à l'élaboration du plan d'attribution des fréquences.

2. **Méthodes d'attribution.**

1) Afin d'obtenir le plan le plus satisfaisant et de tenir compte des conditions particulières à chaque Région, l'attribution des fréquences aux pays appartenant aux diverses Régions a été étudiée par des représentants des pays situés dans la Région intéressée. Dans les bandes de fréquences inférieures à 6 Mc/s et dans la bande des 6 Mc/s, les fréquences ont été attribuées dans chaque Région séparément, mais avec une coordination dans les zones limitrophes. Dans les bandes de fréquences supérieures à celle des 6 Mc/s, les attributions ont été étudiées par des représentants de toutes les Régions opérant simultanément.

- 2) Certains pays possédant des territoires d'outre-mer ont manifesté le désir d'obtenir pour ces territoires toutes ou partie des fréquences attribuées à leur métropole : satisfaction leur a été donnée, sous réserve que l'on puisse obtenir le maximum d'économie dans l'attribution des fréquences et tenir compte de toutes les possibilités de la répétition géographique des assignations. Les demandes formulées par des territoires d'outre-mer ont néanmoins été traitées de la même façon que celles des autres pays de la même zone, et sans que les pays qui demandaient les mêmes fréquences pour leur métropole et pour leurs territoires d'outre-mer bénéficient d'une priorité quelconque.
- 3) Les points particuliers à la zone européenne de la Région 1 et aux zones sud et centrales de la Région 2 sont indiqués respectivement dans les paragraphes 4), 5) et 6) qui suivent.
- 4) *Zone européenne de la Région 1.*

a) Dans les bandes :

3025 à 3155 kc/s
4700 à 4750 kc/s
5680 à 5730 kc/s

les fréquences ont été attribuées dans la zone européenne au moyen d'une répartition préalable de toutes les fréquences de chaque bande (à l'exception d'une ou deux fréquences dites « fréquences d'appoint ») à l'intérieur de chacune des deux parties de la zone délimitée par les frontières occidentales de la Pologne, de la Roumanie, de la Tchécoslovaquie et de la Yougoslavie. Dans cette répartition préalable, on a tenu compte des possibilités de répétition des assignations. Avant d'adopter les attributions finales, on a vérifié si les attributions consenties aux pays limités par la ligne de partage précédemment définie étaient acceptables du point de vue des brouillages. Dans le cas contraire, la mise en jeu de la ou des 2 fréquences d'appoint a laissé toute latitude pour modifier les attributions inacceptables.

b) Dans les bandes :

6685 à 6765 kc/s
8965 à 9040 kc/s

ce procédé n'a pas pu être appliqué en raison des portées de brouillage qui deviennent excessives et couvrent pratiquement la zone européenne tout entière. On a donc établi le plan d'attribution des fréquences en considérant la totalité des demandes formulées par les divers pays de la Région 1 et en cherchant à utiliser le nombre réduit des voies disponibles dans chacune des bandes de manière à satisfaire au mieux les besoins des différents pays tout en limitant au minimum les risques de brouillage.

5) *Zone sud de la Région 2 (Amérique du Sud).*

- a) Les pays et territoires suivants de l'Amérique du Sud ont fourni les renseignements nécessaires à l'étude de leurs demandes :

Argentine	Chili	Guyane britannique
Bolivie	Colombie	Surinam
Brésil	Guyane française	Uruguay

- b) Considérant que les pays qui ne figurent pas dans la liste précédente sont susceptibles d'avoir néanmoins des besoins pour le service mobile aéronautique OR, la Conférence a décidé de laisser à leur disposition les fréquences suivantes dans les bandes des 3, 4 et 5 Mc/s :

3067 kc/s	4703,5 kc/s	5688 kc/s
3081	4710,5	5695,5
3095	4731,5	
3116	4745,5	
3130		
3137		

Il s'agit des pays suivants :

- l'Equateur et le Pérou qui, tout en ayant remis des formules 2 pour le service mobile aéronautique, n'ont pas indiqué nettement si celles-ci contenaient des demandes pour le service OR.
 - le Paraguay et le Venezuela, qui n'ont pas remis de formules 2.
- c) Il a été également décidé que, dans l'Amérique du Sud tout entière, la fréquence 3151 kc/s serait utilisée uniquement pour les communications entre le sol et les stations des aéronefs de tourisme.

6) *Zone centrale de la Région 2 (Amérique centrale et Caraïbes).*

- a) Les pays et territoires suivants de cette zone ont fourni les renseignements nécessaires à l'étude de leurs demandes :

Cuba
 Curaçao
 Départements français d'outre-mer (Guadeloupe et Martinique)
 Honduras
 Mexique
 Nicaragua
 Territoire des Etats-Unis d'Amérique (Porto-Rico)
 Etats-Unis d'Amérique, pour les stations qu'ils exploitent, après accord, aux Bermudes, dans les Indes occidentales britanniques, la zone du Canal de Panama, et à Guantanamo (Cuba)

- b) Considérant que les pays qui ne figurent pas dans la liste précédente sont susceptibles d'avoir néanmoins des besoins pour le service mobile aéronautique OR, la Conférence a décidé de laisser à leur disposition les fréquences suivantes de la bande des 3 Mc/s :

3032 3046 3053 3074 3130 et 3151 kc/s

Il s'agit des pays suivants :

- le Guatemala, dont les demandes ont été reçues après le 10 juin 1948 [voir Section I, paragraphe 3 (3) C]
- Costa-Rica et El Salvador qui, tout en ayant remis des formules 2 pour le service mobile aéronautique, n'ont pas indiqué nettement si celles-ci contenaient des demandes pour le service mobile aéronautique OR [voir Section I, paragraphe 3 (3) D]
- la République Dominicaine, Haïti et Panama, qui n'ont pas remis de formule 2.

3. Plan d'attribution des fréquences.

La Section VI contient le plan d'attribution des fréquences des bandes OR qu'a établi la Conférence à partir des éléments qui précèdent.

4. Voies communes aux services R et OR.

L'usage des voies communes aux services R et OR et dont les fréquences centrales sont 3023,5 et 5680 kc/s est autorisé dans le monde entier dans les conditions définies au paragraphe 3 de la Section II de la Partie I.

Section V

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

1. Nouvelle Liste internationale des fréquences.

La Conférence n'a pas pu, dans le temps limité qui lui était imparti, achever le détail de toutes les opérations matérielles nécessaires pour l'inclusion des fréquences assignées aux stations du service mobile aéronautique OR dans la nouvelle Liste internationale des fréquences. Elle a pris les mesures nécessaires pour permettre, après la fin de la conférence, d'établir dans tous ses détails une liste définitive des fréquences à partir du plan d'attributions figurant à la Section VI, pour transmission au C.P.F.

2. Futures allocations au service mobile aéronautique OR.

1) Bien que les demandes de certains pays n'aient pas été prises en considération (voir Section I), le plan établi ne satisfait qu'un nombre restreint de demandes présentées pour le service mobile aéronautique OR dans les bandes allouées à ce service.

La Conférence considère, de plus, que la Conférence internationale administrative des radiocommunications (1947) ne disposait, lorsqu'elle a défini les bandes allouées au service mobile aéronautique OR, que d'informations très incomplètes sur les besoins de ce service et n'a ainsi pas tenu compte de la totalité de ceux-ci.

Elle rappelle, d'autre part, que le but essentiel des communications du service mobile aéronautique OR consiste à assurer la sécurité des aéronefs en vol.

2) La Conférence a accepté en conséquence de recommander que la prochaine Conférence internationale administrative des radiocommunications étudie le présent plan avec le plus grand soin, ainsi que tous les autres éléments nécessaires, de façon à décider des modifications qu'elle apportera à l'Article 5 du Règlement des radiocommunications.

3. Limitation de la puissance des stations.

La Conférence recommande que les administrations étudient la possibilité de réduire pendant la nuit la puissance rayonnée par les stations aéronautiques et envisagent la possibilité de conclure un arrangement à ce sujet lors de la prochaine Conférence internationale administrative des radiocommunications (voir l'article 11 et le paragraphe 2 de l'article 13 de la Convention internationale des télécommunications, 1947).

Section VI

PLAN D'ATTRIBUTION DES FRÉQUENCES DES BANDES
DU SERVICE MOBILE AÉRONAUTIQUE «OR»

1. Abréviations employées.

Les abréviations suivantes ont été employées dans le Plan :

a) Liste alphabétique des abréviations désignant les pays

AEF	Afrique équatoriale française	Fiji/NZel	Fidji (Iles) (Stations néo-zélandaises)
AfrS	Afrique du Sud (Union de l')	Finl	Finlande
Alas	Alaska	G	Grande-Bretagne
Alba	Albanie	Gibr	Gibraltar
Algé	Algérie	Grön	Groenland
Ango	Angola	Grön/USA	Groenland (Stations USA)
AOF	Afrique occidentale française	Guad	Guadeloupe et Dépendances
AraS	Arabie saoudite (Royaume de l')	GuBr/USA	Guyane britannique (Stations USA)
AraS/G	Arabie saoudite (Royaume de l') (Stations anglaises)	GuFr	Guyane française
Arge	Argentine	GuiP	Guinée portugaise
Aust	Australie	Hawa	Hawaï (Iles)
Autr/F	Autriche (Stations françaises)	Holl	Pays-Bas
Azor	Açores	Hond	Honduras (République de)
B	Brésil	I	Italie
Berm/USA	Bermudes (Stations USA)	Inde	Inde
Boli	Bolivie	IndN	Indonésie
Bulg	Bulgarie	Indo	Indochine
Came	Cameroun (sous tutelle de la France)	IndP	Indes portugaises
Can	Canada	IOBr/USA	Indes occidentales britanniques (Stations USA)
CapV	Cap-Vert (Iles du)	Iran	Iran
Ceyl	Ceylan	Iraq	Iraq
Chil	Chili	Iraq/G	Iraq (Stations anglaises)
Chin	Chine	Isla	Islande
Chin/USA	Chine (Stations USA)	J/USA	Japon (Stations USA)
Chyp	Chypre	JCaro/USA	Carolines (Stations USA)
Colo	Colombie	JMari/USA	Mariannes (Stations USA)
Cuba	Cuba	JMars/USA	Marshall (Stations USA)
Cuba/USA	Cuba (Stations USA)	John	Johnston (Ile)
Cura	Curaçao	Keny	Kenya
D/F	Allemagne (Stations françaises)	Kong	Hongkong
D/G	Allemagne (Stations anglaises)	Labr/USA	Labrador (Stations USA)
D/USA	Allemagne (Stations USA)	Liba	Liban
Dnk	Danemark	Liby/G	Libye (Stations anglaises)
Egyp	Egypte	Maca	Macau
Egyp/G	Soudan anglo-égyptien, (3 ^e région de l'Egypte) (Stations anglaises)	Mada	Madagascar et Dépendances
Egypt-Suez/G	Zone du Canal de Suez (Stations anglaises)	Mala	Malaya
F	France	Malt	Malte
		MarF	Maroc (à l'exclusion de la zone espagnole)

MarF/USA	Maroc (à l'exclusion de la zone espagnole) (Stations USA)	SomF	Côte française des Somalis
Mart	Martinique	STPr	S. Tomé et Príncipe
Mexi	Mexique	Suis	Suisse
Midw	Midway (Ile)	Suri	Surinam
Moza	Mozambique	Syri	Syrie
NCal	Nouvelle-Calédonie	Tche	Tchécoslovaquie
NHeb	Nouvelles-Hébrides (Condominium franco-anglais)	TerN/USA	Terre-Neuve (Stations USA)
Nica	Nicaragua	TimP	Timor portugais
Nor	Norvège	Togo	Togo (Territoire sous tutelle de la France)
NZel	Nouvelle-Zélande	Tuni	Tunisie
Ocea	Etablissements français de l'Océanie	URSS	Union des Républiques Socialistes Soviétiques
Pak	Pakistan	URSS-AM	Union des Républiques Socialistes Soviétiques — Asie centrale
PanZ	Panama (Zone du Canal de)	URSS-C	Union des Républiques Socialistes Soviétiques — Caucasic
Papu	Papua (Territoires de)	URSS-E	Union des Républiques Socialistes Soviétiques — Europe
Phil	Philippines	URSS-SEO	Union des Républiques Socialistes Soviétiques — Sibérie et Extrême-Orient
Phil/USA	Philippines (Stations USA)	Urug	Uruguay
Polo	Pologne	USA	Etats-Unis d'Amérique
Port	Portugal	Wake	Wake (Ile)
Reun	Réunion	Youg	Yougoslavie
RhoS	Rhodesia du Sud		
Rico	Puerto Rico		
Roum	Roumanie		
RSSB	R.S.S. de Biélorussie		
RSSU	R.S.S. de l'Ukraine		
S	Suède		
SomB	Somalie britannique		

b) *Autres abréviations*

N = Nord E = Est S = Sud W = Ouest

Exemple : « N-46°N » signifie « au Nord de 46° Nord ».
« 55°W-64°W et N-7°S » signifie « entre 55° Ouest et 64° Ouest et au Nord de 7° Sud ».

W = Watts kW = kilowatts

Exemple : « Cuba (500 W) » signifie : « Cuba puissance limitée à 500 watts antenne ».

2. Plan des fréquences OR — OR Frequency Plan — Plan de frecuencias OR.

REGION 1

BANDE — BAND — BANDA 3025-3155 kc/s

3032	3039	3046	3053	3060	3067
AEF Algé AOF Egyp F Iraq Mada MarF Nor Polo SomF (350 W) Tuni URSS-E URSS-SEO (1 kW)	AEF Algé AOF AraS Egyp F Mada MarF Nor RSSB SomF Tuni URSS-AM (500 W) URSS-C Young	AEF Algé AOF Came F Isla Mada Port SomF Tche URSS-E URSS-SEO (1 kW)	AEF Alba AOF Azor Came Dnk F Mada Port RSSU Togo URSS-SEO (1 kW)	AEF AOF Azor D/USA Mada Port Syri URSS-AM URSS-E URSS-SEO (1 kW)	D/USA Port Roum S Syri URSS-AM (1 kW) URSS-E
3074	3081	3088	3095	3102	3109
Ango Azor Bulg CapV Egyp-Suez/G F G Gibr GuiP Moza Port S STPr Tuni URSS-AM (1 kW) URSS-E	AraS/G Azor Chyp D/G Egyp/G Egyp-Suez/G Finl G Iraq/G Keny Liby/G Malt Port Roum SomB URSS-E URSS-SEO (1 kW)	AfrS D/G Egyp G Port RSSU URSS-AM (1 kW) URSS-E	AraS/G (2,5 kW) Chyp Egyp/G Egyp-Suez/G F G Gibr Iraq/G Keny Liby/G Malt Polo RhoS SomB Suis URSS-AM (1 kW) URSS-C URSS-SEO (1 kW)	AfrS Egyp G Gibr Malt RSSB *URSS-C	AfrS Egyp G I MarF/USA S *URSS-E
3116	3123	3130	3137	3144	3151
AfrS Algé Egyp-Suez/G G Tche Tuni URSS-AM (1 kW) URSS-C *URSS-E URSS-SEO (1 kW)	Egyp G (N) Holl I MarF/USA RSSU URSS-E URSS-SEO (N-46° N & W-170° E)	Egyp G (N) Holl URSS-E URSS-SEO (1 kW)	Bulg Egyp Holl URSS-AM (1 kW) URSS-C URSS-E URSS-SEO (1 kW)	AEF Algé AOF Came D/USA Egyp Mada MarF RSSU Tuni URSS-C URSS-E URSS-SEO (1 kW) Young	AEF Algé AOF Bulg Came D/F Egyp Mada MarF Tuni URSS-E URSS-SEO (1 kW)

* Cette fréquence sera aussi utilisée dans la zone d'occupation de l'U.R.S.S. en Allemagne. — This frequency will also be used in the U.S.S.R. occupation zone of Germany. — Esta frecuencia será usada también en la zona ocupada en Alemania por la U.R.S.S.

3032	3039	3046	3053	3060	3067
Alas Arge B (42° W-51° W & N-9° S) Colo Grön/USA Hawa Labr/USA TerN/USA USA ■ Grön	Alas Arge (S-43° S) B Berm/USA Grön/USA Guad Hawa Labr/USA Mart Nica TerN/USA USA ■ Grön	Arge Cana Colo (S-5° N) Hawa Mexi	Alas Arge B (55° W-64° W & N-7° S) Cana (E-98° W) Cuba Hawa USA (W-98° W)	B Cana Chil (N-41° S) (300 W) Chil (S-41° S) Guad Hawa Mart Mexi	Alas Arge (S-34° S) B (12°-21° S & 46°-53° W) Berm/USA Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA Hawa IOBr/USA Labr/USA PanZ Rico TerN/USA USA
3074	3081	3088	3095	3102	3109
Alas Arge B (E-42° & N-10° S) Berm/USA Colo (N-4° N) Grön/USA Labr/USA TerN/USA USA	Arge (S-43° S) B (10° S-18° S & E-43° W) Cana Cuba GuFr Hawa	Alas B ¹⁾ Berm/USA Chil (N-31° S) (300 W) Chil (S-31° S) Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA Hawa Labr/USA PanZ Rico TerN/USA USA	Arge (S-28° S) B (42° W-57° W & N-9° S) Cana Hawa Mexi	Alas B Berm/USA Chil (N-36° S) (300 W) Chil (S-36° S) Grön/USA Guad Hond Labr/USA Mart TerN/USA USA	Alas B (40°-50° W & 9°-17° S) B (S-17° S) (350 W) Berm/USA Chil Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA Hawa IOBr/USA Labr/USA PanZ/USA Rico TerN/USA USA
3116	3123	3130	3137	3144	3151
B (E-46° W & 18°-24° S) (S-24° S, 350 W) Cana Chil Mexi	Alas Arge (S-35° S) B (E-43° W & 10°-18° S) Berm/USA Boli Grön/USA GuBr/USA Hawa Labr/USA TerN/USA USA	Cana Chil (S-41° S) (N-41° S, 300 W) Cuba Cura Hawa Suri Urug	Alas B (E-46° W & 18°-24° S) (S-24° S, 350 W) Berm/USA Chil Grön/USA Hawa Labr/USA TerN/USA USA	Alas Arge B (E-42° W & N-10° S) Berm/USA Grön/USA GuBr/USA Hawa IOBr/USA Labr/USA PanZ/USA Rico/USA TerN/USA USA	Arge } ²⁾ B } Boli } Cana Chil } ²⁾ Colo } Mexi Urug } ²⁾

■ Sur une base secondaire. — On a secondary basis. — Sobre una base secundaria.

¹⁾ Usage nocturne limité entre 7° et 16° sud et à l'ouest de 56° ouest. — With night use limited to 7° to 16° S and W of 56° W. — Uso nocturno limitado entre 7° S y 16° S y al W de 56° W.

²⁾ Stations d'aéronefs seulement. — Aircraft only. — Sólo aeronaves.

REGION 3

BANDE — BAND — BANDA 3025-3155 kc/s

3082	3039	3046	3053	3060	3067
Aust (500 W) Chin Region 5 (3 kW) Inde (350 W) Indo (350 W) JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw NCal (1 kW) NHeb (1 kW) NZel (1 kW) Ocea (1 kW) Phil-Porto Princessa (300 W) Wake	Aust S (500 W) Chin Region 8 (3 kW) Inde (350 W) IndN (500 W) Indo (250 W) NCal (250 W) NHeb (250 W) NZel (1 kW) Ocea (250 W) Phil-Aparri (200 W)	Aust S (500 W) Chin Region 5 (500 W) Fiji/NZel (1 kW) IndN (500 W) Indo (250 W) Iran (250 W) NCal (250 W) NHeb (250 W) NZel (1 kW) Ocea (250 W) Pak (250 W) Phil-Mindoro (200 W) US Pacific except.: Philip- pines & Japon (1 kW)	Aust (500 W) Chin Region 6 (3 kW) Fiji/NZel (1 kW) Inde (350 W) IndN (500 W) Iran (250 W) JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw NZel (1 kW) Phil-Zamboanga (300 W) Saigon (250 W) Wake	Aust (500 W) Hanoi (500 W) IndN (500 W) John Midw Phil-Baler (200 W)	Aust (500 W) IndN (500 W) Indo (350 W) Iran (350 W) J/USA (1 kW) JCaro/USA JMari/USA JMars/USA (1 kW) John Manila/USA (1 kW) Midw Ryukyu/USA (1 kW) Wake
3074	3081	3088	3095	3102	3109
Aust (5 kW) Ceyl (2,5 kW) Chin Region 7 (3 kW) JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Kong (2,5 kW) Mala (2,5 kW) Manila/USA Midw Pak E (500 W) Karachi (500 W) Wake	Aust (5 kW) Ceyl (2,5 kW) Chin Region 2 (3 kW) Fiji/NZel (1 kW) Kong (2,5 kW) Mala (2,5 kW) NZel (1 kW) Phil-Labo (200 W)	Aust (1 kW) J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Phil/USA Wake	Aust (5 kW) Ceyl (2,5 kW) Chin Region 2 (3 kW) Fiji/NZel (1 kW) Kong (2,5 kW) Mala (2,5 kW) NZel (1 kW) Pak E (250 W) Phil-Cebu (200 W)	Aust (500 W) Ceyl (2,5 kW) Chin Region 7 (3 kW) J/USA (1 kW) JCaro/USA (1 kW) JMari/USA (1 kW) JMars/USA (1 kW) John (1 kW) Kong (2,5 kW) Mala (2,5 kW) Midw (1 kW) Pak (250 W) Phil/USA (1 kW) Wake (1 kW)	Aust S (500 W) Chin Region 3 (3 kW) Chin/USA (1 kW) IndN (1 kW) J/USA (1 kW) JCaro/USA (1 kW) JMari/USA (1 kW) JMars/USA (1 kW) John (1 kW) Midw (1 kW) Pak W (250 W) Phil/USA (1 kW) Wake (1 kW)
3116	3123	3130	3137	3144	3151
Aust (500 W) Ceyl (2,5 kW) Kong (2,5 kW) Mala (2,5 kW) Phil-Cagayan (400 W) Misamis (400 W)	Aust S (500 W) Chin Region 1 (3 kW) Chin/USA (1 kW) Fiji/NZel (1 kW) IndN (500 W) J/USA (1 kW) JCaro/USA (1 kW) JMari/USA (1 kW) JMars/USA (1 kW) John (1 kW) Midw (1 kW) NZel (1 kW) Pak (350 W) Phil/USA (1 kW) Wake (1 kW)	Aust S (500 W) Chin Region 4 (3 kW) IndN (500 W) NCal (1 kW) NHeb (1 kW) NZel (1 kW) Ocea (1 kW) Pak-Karachi (1,5 kW) Phil-Cebu (300 W)	Aust S (5 kW) Chin Region 6 (3 kW) IndP (100 W) JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Phil-Cebu (400 W) Phil/USA (1 kW) TimP (100 W) Wake	Aust (500 W) Chin/USA (1 kW) J/USA (1 kW) JCaro/USA (1 kW) JMari/USA (1 kW) JMars/USA (1 kW) John (1 kW) Midw (1 kW) Phil/USA (1 kW) Wake (1 kW)	Aust (500 W) Chin Region 4 (3 kW) IndN (500 W) Phil-Cagayan (400 W) Misamis (400 W)

REGION 1

BANDE — BAND — BANDA 4700-4750 kc/s

4703,5	4710,5	4717,5	4724,5	4731,5
AfrS AraS/G Chyp Egyp/G Egyp-Suez/G G Gibr Iraq/G Keny Liby/G Malt Polo SomB URSS-C URSS-SEO	AfrS AraS/G Chyp D/G Egyp/G Egyp-Suez/G G Iraq/G Keny Liby/G Malt MarF/USA SomB URSS-AM URSS-E Youg	AEF-Ft. Lamy (1kW) Alba Ango Azor Came-Douala (750 W) CapV GuiP Holl Moza Port RSSU SomF STPr Tuni URSS-AM URSS-E URSS-SEO ■ Algé (300 W) F-S (300 W) I Mada (300 W)	AEF-Ft. Lamy (1kW) Ango Azor Came-Douala (750 W) CapV D/USA Egyp GuiP I Moza Port SomF STPr URSS-C URSS-E URSS-SEO ■ Algé (100 W) F (Côte Occ.) (100 W) Mada (100 W)	AEF AfrS Algé AOF Bulg F Liba Mada MarF S SomF Tche Tuni URSS-C URSS-E
		4738,5	4745,5	
		AEF AfrS AOF Autr/F Azor Bulg D/F Egyp F Mada Nor Port RSSB URSS-AM URSS-C	AEF Algé AOF Came Egyp Mada MarF Polo Reun SomF Suis Togo Tuni *URSS-SEO ■ I-S Port (400 W)	

■ Sur une base secondaire. — On a secondary basis. — Sobre una base secundaria.

* Cette fréquence sera aussi utilisée dans la zone d'occupation de l'U.R.S.S. en Allemagne. — This frequency will also be used in the U.S.S.R. occupation zone of Germany. — Esta frecuencia será usada también en la zona ocupada en Alemania por la U.R.S.S.

4703,5	4710,5	4717,5	4724,5	4731,5
B (E-57° W) Cana Chil (N-33° S) (300 W) Chil (S-33° S) Hawa Mexi	Alas B (E-46° W & 3° S-13° S) (300 W) Berm/USA Chil (S-41° S) Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA IOBr/USA Labr/USA PanZ Rico TerN/USA USA	Arge Berm/USA Colo Grön/USA Hawa Labr/USA TerN/USA USA	Alas (1 kW) Arge Berm/USA Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA IOBr/USA PanZ Rico TerN/USA USA	Alas Berm/USA Cuba (750 W) Grön/USA Guad GuFr Hawa Labr/USA Mart Nica (300 W) TerN/USA Urug USA except. E-98° W & S-36° N <div style="text-align: center;">■</div> Grön

4738,5	4745,5
Arge (S-45° S) B Cana Guad (300 W) Hawa Mart (300 W) Mexi	Berm/USA Chil Grön/USA Hawa Hond (300 W) TerN/USA Urug (100 W) USA except. Florida Florida (300 W) <div style="text-align: center;">■</div> Grön

■ Sur une base secondaire. — On a secondary basis. — Sobre una base secundaria.

REGION 3

BANDE — BAND — BANDA 4700-4750 kc/s

4703,5	4710,5	4717,5	4724,5	4731,5
Aust S (500 W) Ceyl (2,5 kW) Chin Region 2 (1 kW) Fiji/NZel (1 kW) IndP (100 W) JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Kong (2,5 kW) Maca (100 W) Mala (2,5 kW) Midw NZel (1 kW) Pak (E & N-W) (400 W) Phil S (400 W) TimP (100 W) Wake	Aust (500 W) Chin/USA (5 kW) Fiji/NZel (1 kW) Inde (350 W) IndN (500 W) Indo (1 kW) J/USA (5 kW) JCaro/USA (5 kW) JMari/USA (5 kW) JMars/USA (5 kW) John (5 kW) Midw (5 kW) NZel (1 kW) Phil/USA (5 kW) Wake (5 kW)	Aust (5 kW) Ceyl (2,5 kW) JMari/USA JMars/USA John Kong (2,5 kW) Mala (2,5 kW) Midw Pak E (400 W) Karachi (1,5 kW) Phil-Cebu (300 W) Wake	Aust S except. Brisbane (500 W) Chin/USA (3 kW) Indo (1 kW) IndP (100 W) Java W (1 kW) J/USA (3 kW) JCaro/USA (3 kW) JMari/USA (3 kW) JMars/USA (3 kW) John (3 kW) Midw (3 kW) NCal (1 kW) NHeb (1 kW) Ocea (1 kW) Pak (400 W) Phil/USA (3 kW) TimP (100 W) Wake (3 kW)	Aust S (500 W) Chin (3 kW) Inde except. Sadhiya (350 W) IndN (1 kW) JMari/USA JMars/USA John Midw NCal (500 W) NHeb (500 W) Ocea (500 W) Wake
		4738,5	4745,5	
		Aust Chin Regions 4, 5 & 6 (3 kW) Fiji/NZel Inde (S-30° N & W-90° E) (350 W) J/USA (1 kW) JCaro/USA (1 kW) JMari/USA (1 kW) JMars/USA John Mala (2,5 kW) Midw NZel Wake	Aust (5 kW) Fiji/NZel (1 kW) Inde (350 W) Indo (500 W) Iran (500 W) JMari/USA JMars/USA John Midw NZel (1 kW) Phil N (400 W) Wake	

REGION 1

BANDE — BAND — BANDA 5680-5730 kc/s

5688	5695,5	5703	5710,5	5718	5725,5
Alba Ango Azor CapV D/G Egyp G GuiP Moza Port RSSB STPr URSS-AM (500W) URSS-C (500 W) URSS-E (500 W) URSS-SEO (500 W)	AEF (S-5° N) (750 W) AfrS AOF (W-0°) (750 W) AraS/G (W-55° E) (500 W) Came-Douala (750 W) Chyp Egyp/G Egyp-Suez/G G Gibr Iraq Keny Liby/G Mada (N-20° S) (750 W) Malt SomB Tche URSS-E URSS-SEO (1kW)	AEF AOF Azor Came Egyp Holl Mada Port RSSB SomF Togo URSS-E URSS-SEO (1kW) Youg ■ Algé-Oran (300W) MarF (300 W)	AEF AfrS Algé AOF Came F Iraq Mada MarF Nor Polo Reun SomF Syri Togo Tuni URSS-AM (50 W)	AEF AfrS Algé AOF Autr/F Bulg Came D/F Egyp F Mada MarF Reun SomF Togo Tuni URSS-AM URSS-C URSS-E URSS-SEO (50 W)	AEF (S-12° N) (750 W) AfrS AOF (750 W) Came (750 W) Egyp I Isla Mada (N-20° S) (750 W) RSSU S URSS-C (1 kW) *URSS-E ■ Algé (300 W) MarF (300 W) Port (400 W)

■ Sur une base secondaire. — On a secondary basis. — Sobre una base secundaria.

* Cette fréquence sera aussi utilisée dans la zone d'occupation de l'U.R.S.S. en Allemagne. — This frequency will also be used in the U.S.S.R. occupation zone of Germany. — Esta frecuencia será usada también en la zona ocupada en Alemania por la U.R.S.S.

REGION 2

BANDE — BAND — BANDA 5680-5730 kc/s

5688	5695,5	5703	5710,5	5718	5725,5
Arge (S-36° S) Cana Cura (500 W) Mexi Suri (500 W)	Alas (1 kW) Arge (S-41° S) Berm/USA Boli Grön/USA Labr/USA TerN/USA USA	Arge Cana Colo Mexi	Alas B (E-55° W) Chil Colo Grön/USA Guad (300 W) Labr/USA Mart (300 W) TerN/USA USA	B Cana Cuba (400 W) Chil (N-41° S) (300 W) Chil (S-41° S)	Alas B except. N-8° S & W-47° W(350W) Berm/USA Chil Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA IOBr/USA Labr/USA PanZ Rico TerN/USA Urug (100 W) USA

REGION 3

BANDE — BAND — BANDA 5680-5730 kc/s

5688	5695,5	5703	5710,5	5718	5725,5
Aust (500 W) Chin Regions (4, 5 & 6) (1 kW) Inde (S-30° N) (350 W) IndN (Java & Sumatra) (1 kW) JMari/USA (1 kW) NCal (500 W) NHeb (500 W) Ocea (500 W) Phil S (400 W) Wake (1 kW)	Aust (5 kW) Ceyl (2,5 kW) Fiji/NZel (1 kW) Kong (2,5 kW) Mala (2,5 kW) NZel (1 kW) Pak (500 W)	Aust S (500 W) Fiji/NZel (1 kW) Inde (350 W) IndN (500 W) Iran (500 W) Maca (100 W) NZel (1 kW) Phil (Cebu) (400 W) Phil N (400 W)	Aust S (500 W) Chin (3 kW) IndP (100 W) Mala (2,5 kW) Phil S (400 W) TimP (100 W)	Aust (5 kW) Chin/USA (1 kW) Fiji/NZel (1 kW) Indo (500 W) J/USA (1 kW) JCaro/USA (1 kW) JMari/USA (1 kW) JMars/USA (1 kW) John (1 kW) Midw (1 kW) NZel (1 kW) Pak-Karachi Phil/USA (1 kW) Wake (1 kW)	Aust (1 kW) Chin/USA (1 kW) Inde (350 W) Indo (500 W) J/USA (1 kW) JCaro/USA (1 kW) JMari/USA (1 kW) JMars/USA (1 kW) John (1 kW) Midw (1 kW) NCal (500 W) NHeb (500 W) Ocea (500 W) Phil/USA (1 kW) Wake (1 kW)

REGION 1

BANDE — BAND — BANDA 6685-6765 kc/s

6685 (A1)	6687,5 (A1)	6693	6700,5	6708	6715,5
Ango AraS/G (S-20° N) CapV GuiP Moza Nor Port STPr Suis *URSS-AM URSS-C URSS-SEO	Alba AfrS Azor Egyp Finl G Young	AraS/G Bulg Chyp Egyp/G Egyp-Suez/G G Gibr Iraq/G Keny Liby/G Malt SomB URSS-SEO	AraS/G (2,5 kW) Chyp D/G Egyp/G Egyp-Suez/G G Gibr Iraq/G Keny Liby/G Malt SomB URSS-SEO (1 kW)	AfrS Chyp Egyp/G Egyp-Suez/G G Iraq/G Keny Liby/G Malt SomB URSS-E URSS-SEO (1kW) Youg	AEF Algé AOF Autr/F Came D/F F Mada MarF Reun SomF Togo Tuni URSS
6723	6730,5	6738	6745,5	6753	6760,5
AfrS Egyp (1 kW) Holl MarF/USA URSS-C (1 kW) URSS-E ■ I (100 W)	Ango Azor CapV Dnk (300 W) D/USA GuiP Isla Moza Port Roum STPr Svri (300 W) URSS-AM (500 W)	Egyp (1 kW) G MarF Tche URSS-C (1 kW)	AEF Algé AOF Came Egyp F Finl Mada MarF Reun SomF Togo Tuni URSS-E URSS-SEO	AEF Algé AOF Came Egyp (500 W) F Mada MarF Reun SomF Togo Tuni URSS-E	AEF Algé AOF AraS/G (S-20° N) Came F Isla Mada MarF Reun RSSB RSSU Togo Tuni URSS-AM (1 kW) URSS-C

■ Sur une base secondaire. — On a secondary basis. — Sobre una base secundaria.

* Cette fréquence sera aussi utilisée dans la zone d'occupation de l'U.R.S.S. en Allemagne. — This frequency will also be used in the U.S.S.R. occupation zone of Germany. — Esta frecuencia será usada también en la zona ocupada en Alemania por la U.R.S.S.

REGION 2

BANDE — BAND — BANDA 6685-6765 kc/s

6685 (A1)	6687,5 (A1)	6693	6700,5	6708	6715,5
B Cana Mexi	Alas B Nica (300 W) USA	Arge Cana Guad GuFr Mart Mexi	Arge Berm/USA Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA Hawa IOBr/USA Labr/USA PanZ Rico TerN/USA USA ■ Grön	B Cana Cuba	B Cana Mexi
6723	6730,5	6738	6745,5	6753	6760,5
Alas Arge Berm/USA Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA IOBr/USA Labr/USA PanZ Rico TerN/USA USA	Alas Arge Berm/USA Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA IOBr/USA Labr/USA PanZ Rico TerN/USA USA	Alas Berm/USA Chil Colo (100 W) Hawa Hond Urug (100 W) USA	Boli Cana Chil (S-33° S) (100 W) Cuba Guad (100 W) GuFr (100 W) Mart (100 W)	B Cana Chil (S-41° S) (300 W) Mexi	Alas Arge Berm/USA Cura Hawa USA

■ Sur une base secondaire. — On a secondary basis. — Sobre una base secundaria.

REGION 3

BANDE — BAND — BANDA 6685-6765 kc/s

6685 (A1)	6687,5 (A1)	6693	6700,5	6708	6715,5
Aust (500 W) Ceyl Indo (500 W) Kong Mala	Aust S (500 W) Chin/USA (3 kW) Fiji/NZel (1 kW) Inde (350 W) J/USA (3 kW) JCaro/USA (3 kW) JMari/USA (3 kW) JMars/USA (3 kW) John (3 kW) Midw (3 kW) NCal (500 W) NHeb (500 W) Ocea (500 W) Phil/USA (3 kW) Wake (3 kW)	Aust (5 kW) Ceyl Fiji/NZel (1 kW) Inde (N-25° N & E-75° E) Kong Mala NZel (1 kW)	Aust (5 kW) Ceyl (2,5 kW) Kong (2,5 kW) Mala (2,5 kW) Pak (400 W) Phil S (400 W)	Aust S (500 W) Ceyl (250 W) Fiji/NZel (1 kW) IndN (1 kW) Maca (100 W) NZel (1 kW) Pak (1 kW)	Aust (500 W) except. Darwin Chin Regions 4, 5 & 6 (1 kW) Fiji/NZel (1 kW) IndN-Java IndP (100 W) NZel (1 kW) Phil S (400 W) TimP (100 W)
6723	6730,5	6738	6745,5	6753	6760,5
Aust except. Pt. Moresby (1 kW) Chin/USA (3 kW) Fiji/NZel (1 kW) Inde (500 W) J/USA (3 kW) JCaro/USA (3 kW) JMari/USA (3 kW) JMars/USA (3 kW) John (3 kW) Mala (2,5 kW) Midw (3 kW) NZel (1 kW) Phil/USA (3 kW) Wake (3 kW)	Aust (5 kW) except. Pt. Moresby Chin/USA (3 kW) Inde (S-30° N) J/USA (3 kW) JCaro/USA (3 kW) JMari/USA (3 kW) JMars/USA (3 kW) John (3 kW) Mala (2,5 kW) Midw (3 kW) Papu Pt. Moresby (500 W) Phil/USA (3 kW) Wake (3 kW)	Aust (1 kW) Ceyl (2,5 kW) Chin (3 kW) Mala (2,5 kW) NCal (1 kW) NHeb (1 kW) Ocea (1 kW) Pak-Karachi (400 W)	Aust (5 kW) except. Darwin Fiji/NZel (1 kW) Inde (500 W) Indo (500 W) Iran (500 W) NZel (1 kW) Phil (400 W)	Aust (500 W) except. Brisbane & Pt. Moresby Chin/USA (1 kW) Inde (500 W) except. Sadhiya Indo (1 kW) Java (500 W) J/USA (1 kW) JCaro/USA (1 kW) JMari/USA (1 kW) JMars/USA (1 kW) John (1 kW) Midw (1 kW) NCal (1 kW) NHeb (1 kW) NZel (500 W) Ocea (1 kW) Phil-Cebu (400 W) Wake (1 kW)	Aust (500 W) except. Darwin Chin Regions 4, 5 & 6 (1 kW) IndP (100 W) J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Mala (1 kW) Midw TimP (100 W) Wake

REGION 1

BANDE — BAND — BANDA 8965-9040 kc/s

8967	8975,5	8984	8992,5	9001
AfrS AraS/G Chyp D/G Egyp/G Egyp-Suez/G G Gibr Iraq/G Keny Liby/G Malt SomB	AfrS Azor MarF/USA (1 kW) URSS	AEF Algé AOF Came F Liba Mada MarF Reun SomF Togo Tuni URSS-AM	Ango Azor CapV GuiP Moza Polo (500 W) Port STPr URSS-E URSS-SEO (50 W)	AEF Came Egyp Holl Mada Nor Reun RSSB ■ Algé-Oran (100 W) AOF (300 W) MarF (300 W) Tuni (100 W)
9009,5	9018	9026,5	9035	
AEF (500 W) Bulg Came (500 W) G Mada (500 W) Reun (500 W) URSS-SEO Youg ■ AOF	AEF Algé AOF Came F Mada MarF Reun RSSU SomF Togo Tuni	AEF-Brazzaville (400 W) AOF-Dakar (400 W) D/USA Egyp Mada (400 W) Reun (400 W) Tche URSS-AM URSS-C ■ MarF-Rabat (300 W)	Dnk I MarF/USA Polo	

■ Sur une base secondaire. — On a secondary basis. — Sobre una base secundaria.

REGION 2

BANDE — BÂND — BANDA 8965-9040 kc/s

8967	8975,5	8984	8992,5	9001
B Cana Hawa Mexi	Arge Cura Suri USA (1 kW)	Alas Arge Berm/USA Grön Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA Hawa IOBr/USA PanZ Rico USA	Cana Chil Guad GuFr Mart Mexi	Alas B Cuba (300 W) USA
9009,5	9018	9026,5	9035	
B Cana Mexi	Alas Boli Chil (S-41° S) (300 W) Cuba Hawa	Alas Arge Berm/USA Grön/USA (750 W) Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA IOBr/USA Labr/USA (1 kW) PanZ Rico TerN/USA (1 kW) USA ■ Grön	Alas Chil Colo (300 W) Labr/USA TerN/USA Urug (100 W) USA	

■ Sur une base secondaire. — On a secondary basis. — Sobre una base secundaria.

REGION 3

BANDE — BAND — BANDA 8965-9040 kc/s

8967	8975,5	8984	8992,5	9001
Aust Ceyl Fiji/NZel Kong Mala Midw NZel	Aust Ceyl Indo	Aust (500 W) Indo JMars/USA Wake	Fiji/NZel Inde Phil NZel	Chin/USA Inde J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Phil Wake
9009,5	9018	9026,5	9035	
Fiji/NZel IndN Iran NZel	Aust-Darwin (500 W) Chin John (1 kW) Mala NCal NHeb Ocea Pak W	Aust (500 W) Chin/USA IndP J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Kong Mala Midw Phil/USA Wake	ChinN Chin/USA J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Pak Phil/USA TimP Wake	

REGION 1

BANDE — BAND — BANDA 11 175-11 275 kc/s

11 180,5	11 190	11 199,5	11 209	11 218,5	11 228
Ango Azor CapV Egyp GuiP Moza Nor Polo Port (250 W) STPr	AEF Algé AOF Came Mada MarF Reun SomF URSS	AraS/G Chyp D/G Egyp/G Egyp-Suez/G G Gibr Iraq/G Keny Liby/G Malt SomB	AEF Algé AOF Came F Mada MarF Reun SomF Togo Tuni URSS-SEO	AEF Algé AOF Autr/F Came D/F F Mada MarF Reun SomF Togo Tuni	D/USA MarF/USA Egyp (300 W)

11 237,5	11 247	11 256,5	11 266	11 273 (A1)
AfrS URSS Algé (500 W) AOF (500 W) MarF (500 W) Tuni (500 W)	Chyp (500 W) Dnk G Gibr Liby/G Malt Suez/G URSS-AM URSS-SEO	Holl RSSU URSS-AM URSS-C URSS-E URSS-SEO	Azor D/USA MarF/USA Port URSS-E (500 W)	Bulg Roum URSS-AM URSS-C URSS-E AEF (500 W) Algé (500 W) AOF (500 W) Mada (500 W) MarF (500 W) Reun (500 W)

■ Sur une base secondaire. — On a secondary basis. — Sobre una base secundaria.



REGION 2

BANDE — BAND — BANDA 11 175-11 275 kc/s

11 180,5	11 190	11 199,5	11 209	11 218,5	11 228
Alas Arge Colo Cura USA	Chil Labr/USA (1 kW) Mexi TerN/USA (1 kW)	B Berm/USA Hawa USA	Arge Cana Cuba	Alas Arge Berm/USA Grön/USA Guad GuFr Hawa Labr/USA Mart TerN/USA USA Grön <input checked="" type="checkbox"/>	Alas Berm/USA Chil Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA Hawa IOBr/USA Labr/USA PanZ Rico TerN/USA USA
11 237,5	11 247	11 256,5	11 266	11 273 (A1)	
Arge Berm/USA (1 kW) Labr/USA (1 kW) Mexi TerN/USA (1 kW)	B Cana (350 W) Mexi (400 W)	B USA	Alas Arge Berm/USA Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA IOBr/USA Labr/USA PanZ Rico TerN/USA USA	B Cana Mexi (400 W)	

Sur une base secondaire. — On a secondary basis. — Sobre una base secundaria.

REGION 3

BANDE — BAND — BANDA 11 175-11 275 kc/s

11 180,5	11 190	11 199,5	11 209	11 218,5	11 228
Chin/USA Inde J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Phil/USA Wake	IndN	Aust Ceyl Kong Mala Midw	Aust Indo	Indo Midw NCal NHeb Ocea	Chin/USA J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Pak Phil/USA Wake
11 237,5	11 247	11 256,5	11 266	11 273 (A1)	
Aust (500 W) Phil	Aust Ceyl Kong Mala	IndN	Chin/USA Inde J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Phil/USA Wake	Phil	

REGION 1

BANDE — BAND — BANDA 13 200-13 260 kc/s

13 205,5	13 215,5	13 225,5	13 235,5	13 245,5	13 255,5
AraS/G Chyp D/G Egyp/G Egyp-Suez/G G Gibr Iraq/G Keny Liby/G Malt SomB	D/USA Egyp MarF/USA ■ AEF- Brazzaville & Bangui (1 kW) AOF-Dakar (1 kW) Came-Douala (1 kW) Mada (1 kW) Reun (1 kW)	AEF Algé AOF Came Mada MarF Reun SomF Togo Tuni URSS	(300 W) AEF Algé AOF Autr/F Came D/F F Mada MarF Reun SomF Togo Tuni URSS-AM (100 W)	AEF-Bangui (750 W) AEF-Brazzaville (750 W) AOF-Dakar (750 W) Came-Douala (750 W) Mada (750 W) Polo Reun (750 W) URSS	Ango Azor CapV GuP Holl Moza Nor Port Roum STPr

■ Sur une base secondaire. — On a secondary basis. — Sobre una base secundaria.

REGION 2

BANDE — BAND — BANDA 13 200-13 260 kc/s

13 205,5	13 215,5	13 225,5	13 235,5	13 245,5	13 255,5
Alas Arge Cura (300 W) Hawa (1 kW) Mexi	Alas Arge (300 W) Berm/USA Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA Hawa IOBr/USA Labr/USA PanZ Rico TerN/USA USA	B Cana (350 W) Cuba (350 W)	Alas Arge (300 W) Berm/USA (300 W) Grön/USA (300 W) Guad Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA GuFr IOBr/USA Labr/USA (400 W) Mart PanZ Rico TerN/USA (400 W) USA	B Berm/USA (1 kW) Labr/USA (1 kW) TerN/USA (1 kW) USA	Arge Cana Hawa Mexi

REGION 3

BANDE — BAND — BANDA 13 200-13 260 kc/s

13 205,5	13 215,5	13 225,5	13 235,5	13 245,5	13 255,5
Aust Ceyl John (1 kW) Kong Mala Midw (1 kW)	Chin/USA J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Pak Wake	Aust (500 W) Indo (100 W)	Chin/USA Indo J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw NCal NHeb Ocea Phil/USA Wake	Chin/USA J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Phil Wake	Inde IndN Midw John

REGION 1

BANDE — BAND — BANDA 15 010-15 100 kc/s

15 016	15 026	15 036	15 046	15 056
D/USA MarF/USA	Ango Azor CapV GuiP Moza STPr URSS	AEF AOF Came Mada Reun URSS ■ Algé (200 W) MarF (200 W)	G	AfrS MarF/USA Nor
15 066	15 076	15 086	15 092,5 (A1)	15 096,5 (A1)
AEF Algé AOF Came F Mada MarF Reun SomF Togo Tuni URSS-AM (50 W) URSS-SEO	AEF Algé AOF Autr/F Came D/F F Mada MarF Reun SomF Togo Tuni	Dnk Polo (500 W) URSS	G URSS-SEO	Holl

■ Sur une base secondaire. — On a secondary basis. — Sobre una base secundaria.

15 016	15 026	15 036	15 046	15 056
Alas Arge (S-30° S) (300 W) Berm/USA Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA Hawa IOBr/USA Labr/USA PanZ Rico TerN/USA USA	Chil Mexi (N-19° N) (400 W)	B Grön/USA Labr/USA Mexi (N-19° N) (300 W) TerN/USA	Alas (1 kW) Arge Cuba (300 W)	Alas Arge (300 W) Berm/USA USA
15 066	15 076	15 086	15 092,5 (A1)	15 096,5 (A1)
Berm/USA Chil (300 W) Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA IOBr/USA PanZ Rico USA	Alas Arge (300 W) USA	B (S-5° S & E-55° W) (300 W) Hawa (1 kW) Mexi	B Mexi (N-19° N) (300 W)	Alas Arge (300 W) Cura USA

REGION 3

BANDE — BAND — BANDA 15 010-15 100 kc/s

15 016	15 026	15 036	15 046	15 056
Chin/USA J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Phil/USA Wake	IndP Maca TimP	—	Aust Pak	Chin/USA Inde J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Phil/USA Wake
15 066	15 076	15 086	15 092,5 (A1)	15 096,5 (A1)
Aust Indo ¹⁾ (50 W)	Chin/USA Inde J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw NCal NHeb Ocea Phil/USA Wake	Aust (50 W)	Phil (300 W)	IndN

¹⁾ Stations d'aéronefs seulement. — Aircraft only. — Sólo aeronaves.

REGION 1

BANDE — BAND — BANDA 17 970-18 030 kc/s

17 975 (A1)	17 983,5	17 993,5	18 003,5	18 013,5	18 023,5
Ango Azor CapV D/USA GuiP I MarF/USA Moza STPr URSS (50 W)	AraS/G Chyp D/G Egyp/G Egyp-Suez/G G Gibr Iraq/G Keny Liby/G Malt SomB	AEF Algé AOF Autr/F Came D/F F Holl Mada MarF Reun SomF Togo Tuni	Polo URSS	AEF Algé AOF Came D/USA F Mada MarF MarF/USA Reun SomF Togo Tuni	URSS

REGION 2

BANDE — BAND — BANDA 17 970-18 030 kc/s

17 975 (A1)	17 983,5	17 993,5	18 003,5	18 013,5	18 023,5
Alas Arge (300 W) Berm/USA Grön/USA Hawa (1 kW) Labr/USA TerN/USA USA	Alas B	Alas Arge Guad GuFr Mart	Arge Mexi	Alas Berm/USA Chil (300 W) Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA Hawa IOBr/USA Labr/USA PanZ Rico TerN/USA USA	B Berm/USA (1 kW) Grön/USA (1 kW) Labr/USA (1 kW) TerN/USA (1 kW) USA (1 kW)

REGION 3

BANDE — BAND — BANDA 17 970-18 030 kc/s

17 975 (A1)	17 983,5	17 993,5	18 003,5	18 013,5	18 023,5
IndP Maca TimP	Aust Ceyl Kong Mala Pak	Chin/USA Indo J/USA JCaro/USA JMari/USA John Midw NCal NHeb Ocea Phil/USA Wake	Aust (400 W)	Chin/USA J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Phil/USA Wake	IndN

REGION 1

BANDE — BAND — BANDA 3900-3950 kc/s

3904	3911	3918	3925	3932
AEF AfrS Algé AOF Came D/G Egyp Isla Mada MarF Tuni URSS-AM URSS-E URSS-SEO (1 kW) Youg	AEF AOF Egyp F G Mada MarF RSSB (500 W) URSS-E URSS-SEO Youg	AfrS Alba Algé Egyp F G MarF RSSU (500 W) URSS-AM URSS-E URSS-SEO	Azor D/G Egyp F G Malt Port URSS-E URSS-SEO	AEF AfrS Algé AOF Autr/F Came G Mada MarF SomF Tuni *URSS-E URSS-SEO <div style="text-align: center;"> ■ Roum (W-25° E) (100 W) </div>
		3939	3946	
		G Polo *URSS-C URSS-SEO	AfrS Algé F MarF Nor Polo URSS-E URSS-SEO	

■ Sur une base secondaire. — On a secondary basis. — Sobre una base secundaria.

* Cette fréquence sera aussi utilisée dans la zone d'occupation de l'U.R.S.S. en Allemagne. — This frequency will also be used in the U.S.S.R. occupation zone of Germany. — Esta frecuencia será usada también en la zona ocupada en Alemania por la U.R.S.S.

REGION 1

BANDE — BAND — BANDA 3155-3200, 3200-3230 & 3800-3900 kc/s

A	B	C	D	E	F	G
G Malt	G Malt	Holl	Ango CapV F GuiP Moza Nor Port STPr	AEF Algé AOF Came F Holl Mada MarF Reun SomF Togo Tuni	AEF Algé AOF D/F F Mada MarF SomF Tuni	AEF Algé AOF D/USA F Mada MarF SomF Tuni

REGION 2

BANDE — BAND — BANDA 2505-2850, 3155-3200 & 3200-3230 kc/s

<p>Pour des accords régionaux.</p> <p>For regional agreements.</p> <p>Por acuerdos regionales.</p>
--

REGION 3

BANDE — BAND — BANDA 3155-3200, 3200-3230 & 3900-3930 kc/s

3155-3200				
A	B	C	D	E
Aust (5 kW) Indo (1 kW) NCal (1 kW) NHeb (1 kW) Ocea (1 kW) Phil N (300 W)	Aust (500 W) Ceyl (2,5 kW) Kong (2,5 kW) Mala (2,5 kW) Phil S (300 W)	Aust S (500 W) IndP (100 W) Maca (100 W) Phil S (300 W) TimP (100 W)	Aust (500 W) Indo (1 kW) NCal (1 kW) NHeb (1 kW) Ocea (1 kW) Phil N (300 W)	Aust (500 W) Ceyl (2,5 kW) Kong (2,5 kW) Mala (2,5 kW) Phil S (300 W)
3200-3230		3900-3950		
A	A	B	C	
Aust (500 W) Phil N (300 W)	Aust Phil S (300 W)	Aust Phil S (300 W)	Aust Phil N (300 W)	

REGION 1

BANDE — BAND — BANDA 4750-4850 kc/s

A	B	C	D	E
Egyp-Suez/G G Malt Roum-Bucarest (500 W)	G I MarF	Algé Egyp-Suez/G G Yong	Egyp F MarF	Algé F MarF S Tuni

REGION 2

BANDE — BAND — BANDA 4438-4650 kc/s

A	B	C	D	E
Arge (S-45° S) B Cana Mexi	Alas Arge Berm/USA Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA Hawa IOBr/USA PanZ Rico TerN/USA USA	Alas Arge B (N-10° S & E-50° W) Colo USA	B except. S Rio Grande Cana Chil Cuba (E-Santa Clara) (500 W) Mexi	B Cana Chil (S-35° S) Mexi

F	G
Alas Arge Berm/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA Hawa IOBr/USA PanZ Rico TerN/USA USA	Alas Arge B (N-15° S) Guad Hawa Mart Nica USA

REGION 1

BANDE — BAND — BANDA 5430-5480 kc/s

A	B	C
Azor Egyp Holl Port Youg	AEF Algé AOF Came F Mada MarF Reun Roum (100 W) SomF Togo Tuni	G I (S-40° N) (100 W) Suis
■ Algé (100 W) F (S & W) (100W) MarF (100W) Tuni (100 W)		

■ Sur une base secondaire. — On a secondary basis. — Sobre una base secundaria.

REGION 3

BANDE — BAND — BANDA 5430-5480 kc/s

A	B	C
Aust Ceyl Fiji/NZel Kong Mala NZel Pak Phil S	Inde (500 W) IndN (500 W) Indo (500 W) Maca (100 W) NCal (500 W) NHeb (500 W) Ocea (500 W) Phil (200 W) TimP (100 W)	Aust (500 W) Chin (1 kW) IndP (100 W) J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Phil/USA Wake

REGION 1

BANDE — BAND — BANDA 23 200-23 350 kc/s

A	B	C	D	E
AEF Algé AOF F Mada MarF SomF Tuni	Holl	D/USA MarF/USA	Algé F	D/USA MarF/USA

REGION 2

BANDE — BAND — BANDA 23 200-23 350 kc/s

A	B	C	D	E	F
Arge	Alas Cura Hawa Suri	Alas Berm/USA Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA Hawa IOBr/USA Labr/USA PanZ Rico TerN/USA USA	Alas Hawa	Alas Berm/USA Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA Hawa IOBr/USA Labr/USA PanZ Rico TerN/USA USA	Hawa

REGION 3

BANDE — BAND — BANDA 23 200-23 350 kc/s

A	B	C	D	E	F
Indo	IndN John Midw	Chin/USA J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Phil/USA Wake	Chin/USA J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Phil/USA Wake	Chin/USA J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Phil/USA Wake	Chin/USA J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Phil/USA Wake

PARTIE IV

DÉCLARATIONS

Canada

I

L'Administration du Canada,

CONSIDÉRANT,

- a) que le Plan d'attribution des fréquences établi par la Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques pour le service mobile aéronautique R répond aux besoins essentiels minima des zones de passage des lignes aériennes mondiales principales,
- b) que le Plan n'accorde pas un nombre suffisant de fréquences aux services nationaux du Canada, dans les subdivisions de zones 10B, 10C, 10D et 10E,
- c) que les attributions à ces zones de voies adjacentes limitent l'utilisation de certaines fréquences,
- d) que certaines possibilités supplémentaires de partage sont possibles en retour, en accord avec les règles de partage et les principes techniques adoptés par la Conférence,
- e) qu'il existe certaines possibilités de partage supplémentaires, en utilisant soit une puissance plus faible, soit des zones moins étendues que celles prévues par le Plan, et que ces possibilités permettraient néanmoins d'obtenir les rapports de protection adoptés par la Conférence,
- f) que de nouvelles possibilités de partage se feront peut-être jour au cours des discussions entre les administrations intéressées, pour l'application du Plan,
- g) que certaines des possibilités dites ci-dessus ne dépendent pas de l'Administration du Canada,

SE RÉSERVE LE DROIT,

au cas où les besoins en fréquences du Service mobile aéronautique R du Canada ne seraient pas, de l'avis de l'Administration des télécommunications du Canada, entièrement satisfaits par les Conférences chargées de l'application du Plan,

de prendre les mesures nécessaires pour utiliser certaines fréquences supplémentaires si cela s'avérait indispensable pour assurer de manière raisonnable et satisfaisante, la sécurité de la vie humaine dans les airs.

II

Le plan d'attribution des fréquences dans les bandes du service mobile aéronautique OR énumère certaines fréquences destinées à Terre-Neuve (stations des E.U.A.) et au Labrador

(stations des E.U.A.). Le Gouvernement canadien déclare réserver tous ses droits à l'égard de toute utilisation qui pourrait être faite de ces fréquences dans la Province de Terre-Neuve, laquelle englobe le Labrador.

Egypte

Le Gouvernement Royal de l'Égypte désire attirer l'attention sur les demandes de fréquences soumises à la Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques par le Royaume-Uni pour des stations se trouvant en Égypte, dans la zone du Canal de Suez et sur l'intention qu'a l'Égypte de soumettre, lors de la Conférence administrative extraordinaire des radiocommunications, une réserve formelle à cet égard, en ce qui concerne son droit souverain de réglementer les télécommunications en Égypte.

Etats-Unis d'Amérique

La délégation des Etats-Unis d'Amérique accepte le Plan d'attribution des fréquences dans les bandes du service mobile aéronautique R préparé par la présente Conférence. Elle a étudié avec soin la déclaration formulée par la Délégation canadienne au sujet de ce plan et elle estime que cette déclaration contient une première appréciation utile de l'importance du travail à effectuer lors de la mise en application du plan, particulièrement en ce qui concerne l'assignation des fréquences aux différentes stations. La délégation des Etats-Unis d'Amérique est pleinement convaincue qu'au cours de cette période de mise en œuvre du plan, d'importants progrès pourront être réalisés dans le sens d'une extension des possibilités de partage des fréquences. Il s'agit là, cependant, d'une tâche à laquelle il conviendra de procéder après la clôture de la Conférence, dont la mission expire avec l'adoption d'un plan d'attribution de base raisonnablement satisfaisant.

La délégation des Etats-Unis d'Amérique accepte également le Plan d'attribution des fréquences dans les bandes du service mobile aéronautique OR, mais à cette double condition : qu'il soit bien entendu, d'une part, que les Gouvernements de la Région 2 poursuivront leurs négociations au sujet des questions intéressant exclusivement cette Région et, d'autre part, que le plan pourra être revu à tout moment préalablement à son acceptation définitive par la Conférence administrative extraordinaire.

Inde

Le Plan qui vient d'être élaboré pour le service mobile aéronautique R ne donne pas entière satisfaction à l'Administration de l'Inde. Celle-ci reconnaît toutefois que, pour l'instant, il convient de mettre un terme aux travaux de la Conférence. Elle est d'ailleurs persuadée que des améliorations pourront être apportées à ce plan au cours de la Conférence administrative extraordinaire des radiocommunications. Aussi la délégation de l'Inde tient-elle à préciser, en signant l'Accord final que sa signature n'exclut en aucune manière l'introduction de telles améliorations dans le Plan.

Pakistan

Bien qu'ayant souscrit aux principes techniques adoptés par la Conférence comme base pour l'élaboration du plan d'attribution des fréquences au service mobile aéronautique R, la délégation du Pakistan reconnaît le bien-fondé des considérations contenues dans la déclara-

ration formulée au nom de l'Administration du Canada. En conséquence, le Gouvernement du Pakistan se réserve le droit, au cas où l'on ne pourvoirait pas entièrement, au cours des réunions qui seront convoquées en vue de la mise en œuvre du plan, aux besoins en fréquences du service mobile aéronautique R du Pakistan, d'utiliser toutes fréquences supplémentaires qui paraîtront nécessaires à l'Administration du Pakistan pour assurer un service raisonnablement satisfaisant dans l'intérêt de la sécurité de la vie humaine dans les airs.

Suisse

En signant l'Accord final de la Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques, la Délégation suisse déclare que les 5 fréquences demandées dans les bandes de fréquences OR représentaient le minimum indispensable pour ses services. Le plan d'attribution OR ne prévoit pour la Suisse que deux assignations et une assignation à titre secondaire. Ces assignations étant insuffisantes pour assurer l'exploitation des services OR, la Délégation suisse réserve pour son administration le droit de demander à la Conférence administrative extraordinaire les assignations supplémentaires indispensables.

République Orientale de l'Uruguay

La République Orientale de l'Uruguay ne peut se considérer liée par le plan d'attribution des fréquences OR, attendu qu'il n'a pas été tenu compte des besoins minimum de ce service, et qu'en conséquence, elle se réserve le droit de soulever à nouveau la question à la Conférence administrative extraordinaire qui sera convoquée prochainement pour approuver définitivement la nouvelle Liste internationale des fréquences.

Etats-Unis du Vénézuéla

La Délégation des Etats-Unis du Vénézuéla estime qu'étant donné l'espace du spectre affecté au service mobile aéronautique R, le plan d'attribution des fréquences R, tel qu'il a été élaboré techniquement, c'est-à-dire sur la base de données objectives, est entièrement satisfaisant.

Elle ne croit pas qu'il aurait été impossible d'obtenir un meilleur résultat ; néanmoins, elle n'ignore pas qu'il existe de nouvelles possibilités d'utilisations des fréquences déjà attribuées, si l'on veut éviter des brouillages nuisibles et assurer une sécurité maximum aux aéronefs des services nationaux R ; d'ailleurs, la plus grande partie des délégations présentes à la Conférence ont semblé s'en rendre compte.

En conséquence, elle juge désirable qu'au cours des négociations qui auront lieu entre les administrations comprises dans la zone dont elle fait partie, ces possibilités soient examinées de façon approfondie, afin qu'après un examen technique, on aboutisse à une utilisation meilleure des fréquences et à une satisfaction plus complète des besoins nationaux.

En ce qui concerne le plan d'attribution des fréquences au service mobile aéronautique OR, l'Administration des Etats-Unis du Vénézuéla estime que les fréquences qui lui ont été

attribuées ne satisfont pas ses besoins, et elle espère que les pays intéressés prendront en commun les dispositions nécessaires en vue de présenter à la prochaine Conférence administrative extraordinaire des propositions tendant à modifier le plan d'attribution de fréquences du service mobile aéronautique OR, afin d'obtenir une meilleure utilisation de l'espace du spectre disponible.

En acceptant le présent « Plan et Accord final », les délégués à la Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques déclarent qu'ils n'entendent lier leurs administrations respectives que dans les limites de compétence de la conférence sus-nommée.

En foi de quoi les délégués à la Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques, Genève (1949) ont signé au nom de leurs administrations respectives, le présent Plan et son Accord final, dont l'exemplaire unique restera dans les archives du Secrétariat général de l'Union internationale des télécommunications, et dont une copie certifiée conforme sera remise à chacun des pays Membres de l'Union:

Fait à Genève, le 14 octobre 1949.

Pour la République Argentine :

EGIDIO H. LURASCHI
ARNALDO N. V. HANSEN
ALBERTO PINEDA

Pour la Fédération Australienne :

D. J. ANDERSON
E. G. BETTS

Pour l'Autriche :

Ing. H. PANGRATZ

Pour la Belgique :

V. SEYDEL

Pour le Brésil :

HELIO COSTA
EZEQUIEL MARTINS DA SILVA

Pour le Canada :

CHARLES J. ACTON

Pour le Chili :

A. SCHWERTER

Pour la République de Colombie :

SANTIAGO QUIJANO C.

Pour les Colonies portugaises :

A. SOUTO CRUZ

Pour les Colonies, Protectorats, Territoires d'Outre-mer et Territoires sous mandat ou tutelle du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord :

G. D. DEUCHARS

Pour les Territoires d'Outre-mer de la République française et territoires administrés comme tels :

J. LALUNG-BONNAIRE

Pour le Congo Belge et les Territoires du Ruanda-Urundi :

L. LAMBIN

Pour Cuba :

E. TABIO

Pour le Danemark :

K. SVENNINGSEN
B. NIELSEN

Pour la République Dominicaine :

TULIO FRANCO FRANCO

Pour l'Égypte :

JOHN BOCTOR
Col. H. M. TEWFIK

Pour les États-Unis d'Amérique :

ARTHUR L. LEBEL
EDWIN L. WHITE
EDMOND V. SHORES

Pour la France :

R. MOUCHEZ
G. SARRÉ
P. DE LA LANDE DE CALAN

Pour la République de Honduras :

BASILIO DE TELEPNEF

Pour l'Inde :

S. S. MOORTHY RAO

Pour l'Indonésie :

A. DE HAAS
J. LEUNIS

Pour l'Irlande :

T. E. O'DALAIGH

Pour l'Islande :

G. BRIEM
EINAR PALSSON

Pour l'Italie :

A. DE VINCENTI

Pour le Luxembourg :

J. STURM

Pour le Mexique :

L. BARAJAS G.

Pour le Nicaragua :

Dr. B. LIFSCHITZ, Consul

Pour la Norvège :

N. J. SÖBERG
ODD SANDVEI

Pour la Nouvelle-Zélande :

G. SEARLE
F. R. W. ANDREWS

Pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord :

H. A. ROWLAND

Pour le Pakistan :

S. A. KHAN

Pour la Suède :

THOMAS OVERGAARD
GORAN KRUSE

Pour le Paraguay :

E. ALFARO H.

Pour la Confédération Suisse :

C. GILLIOZ
P. SENN

Pour les Pays-Bas, Curaçao et Surinam :

OTTO SELIS

Pour les Territoires des Etats-Unis d'Amérique :

ARTHUR L. LEBEL
EDWIN L. WHITE
EDMOND V. SHORES

Pour la République des Philippines :

ARCENIO F. ALVENDIA

Pour l'Union de l'Afrique du Sud et Territoire du Sud-Ouest Africain sous mandat :

G. A. HARVEY

Pour le Portugal :

A. SOUTO CRUZ

Pour la République Orientale de l'Uruguay :

Colonel (R) HECTOR J. BLANCO

Pour les Protectorats français du Maroc et de la Tunisie :

M. CHEF

Pour les Etats-Unis de Vénézuéla :

JOSÉ A. LÓPEZ
A. FUENMAYOR