



**Documents de la Conférence administrative extraordinaire des radiocommunications chargée
d'élaborer un plan d'allotissement révisé pour le service mobile aéronautique (R) (2e session)
(CAER-66)**

(Genève, 1966)

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

- Le présent fichier PDF contient le Document DT N° 1 - 53.
- Le jeu complet des documents de conférence comprend le Document N° 1 - 239, DT N° 1-53.

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

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

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

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

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

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

COMMISSION 7

NOTE POUR LA COMMISSION DE REDACTION

1. Organisation des travaux de la Commission de rédaction

La Commission de rédaction propose l'organisation suivante :

1.1 Afin de pouvoir entreprendre ses travaux rapidement, la Commission de rédaction estime nécessaire de demander aux Présidents des autres commissions de lui transmettre les textes dès qu'ils ont été approuvés en commission.

1.2 Chaque document est remis au secrétariat de la Commission de rédaction dans la forme où il a été approuvé, en trois exemplaires, dans chacune des langues anglaise, espagnole et française, portant le visa du Président de la Commission correspondante.

1.3 Les textes présentés en première lecture à l'assemblée plénière seront établis à partir de la présentation et de la numérotation actuelles du Règlement des radiocommunications (Genève, 1959).

L'Annexe 1 montre de quelle manière il y a lieu de préciser, dans les textes soumis à la Commission de rédaction, les références et les indications se rapportant aux différents numéros; ces indications seront portées en marge, à gauche du texte, en respectant le mode suivant :

Symbole	Anglais	Espagnol	Français
MOD	Modification	Modificación	Modification
SUP	Suppression	Supresión	Suppression
ADD	Addition	Adición	Addition

Note : Si une modification n'affecte que la rédaction d'un numéro, sans en modifier le fond, on utilise le symbole :

(MOD)

1.4 Les textes sont soumis, pour enregistrement, au Secrétariat de la Commission de rédaction, Salle 2.



2. Présentation à l'assemblée plénière des documents relus par la Commission de rédaction

La Commission de rédaction propose que deux lectures successives soient présentées à l'assemblée plénière. La première lecture serait présentée sous forme de documents bleus, la deuxième sous forme de documents roses.

Le Président de la Commission 7
P. BOUCHIER

Annexe : 1

A N N E X E

PRESENTATION DES TEXTES TRANSMIS
A LA COMMISSION DE REDACTION

Référence ancienne Origine : Commission N°

Titre	(MOD)	
		
87	SUP	
87a	ADD	
		
		
88	MOD	
		
		
90	ADD	
		
		

Genève, 1966

17 mars 1966

Original : anglaisCOMMISSION 5

BESOINS EN FREQUENCES DES BANDES D'ONDES DECAMETRIQUES POUR LES
COMMUNICATIONS DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

Conformément aux décisions prises le 16 mars 1966 par la Commission 5, les besoins prévus en fréquences des bandes d'ondes décimétriques pour les communications du service mobile aéronautique (R) ont été étudiés en se fondant sur le Rapport présenté par l'I.F.R.B. à la C.A.E.R. aéronautique. Ce Rapport, mis à jour par le Document n° II/20, contient l'analyse statistique des vols internationaux et des vols régionaux et nationaux. Le résultat de l'étude effectuée est présenté sous forme de deux tableaux annexés au présent document.

TABLEAU 1

Le Tableau 1 indique les besoins en fréquences des bandes d'ondes décimétriques pour l'exploitation des aéronefs sur les lignes aériennes mondiales principales. La formule, approuvée par la Commission 5 le 16 mars 1966, et appliquée pour calculer le nombre maximal prévu (N) d'aéronefs qui ont besoin d'établir des communications au cours d'une heure quelconque, est la suivante :

$$N = \frac{KL}{7 \times 24 \times V}$$

dans laquelle

$$K = 2,4$$

$$L = \text{longueur totale des vols dans la zone aérienne}$$

$$V = 400 \text{ noeuds.}$$

D'après la valeur de N ainsi calculée, on détermine le nombre de familles de fréquences nécessaires en supposant que, dans les ZLAMP une famille de fréquences des bandes d'ondes décimétriques peut desservir un maximum de 12 aéronefs en l'espace d'une heure.

On trouvera, dans le Tableau 1, l'indication de toutes les zones d'analyse, l'indication de la ZLAMP et, le cas échéant, de toute autre zone, le nombre maximal prévu (N) d'aéronefs qui ont besoin d'établir des communications au cours d'une heure quelconque, le nombre de vols effectués au-dessus de chaque zone aérienne et le nombre de familles de fréquences des bandes d'ondes décimétriques nécessaires. Il n'est pas tenu compte, dans le calcul de N ni dans celui du nombre de familles de fréquences nécessaires, des cas où un aéronef survole, sans y faire escale, toute



l'étendue d'une zone aérienne. Le Tableau 1 a été dressé d'après les renseignements fournis à l'I.F.R.B. aux termes de la Résolution n° 11 de la 1ère session de la conférence ; en conséquence, les besoins en fréquences relatifs aux diffusions VOLMET n'y sont pas inclus.

TABLEAU 2

Le Tableau 2 indique les besoins en fréquences des bandes d'ondes décamétriques pour l'exploitation des aéronefs sur les lignes aériennes régionales et nationales. La formule appliquée pour calculer le nombre prévu d'aéronefs qui ont besoin d'être desservis au moyen d'ondes décamétriques, dans une ZLARN donnée, pendant l'heure de pointe, est la suivante :

$$N = \frac{T_a}{3600}$$

où

T_a est le nombre total annuel d'heures de vol effectuées par les aéronefs équipés d'une installation à ondes décamétriques, pendant lesquelles ceux-ci ont eu besoin d'être desservis au moyen d'ondes décamétriques.

D'après la valeur de N ainsi calculée, on détermine le nombre de familles de fréquences nécessaires en supposant que, dans les ZLARN, une famille de fréquences peut desservir un maximum de 10 aéronefs en l'espace d'une heure.

Le Tableau 2 indique toutes les ZLARN, le nombre maximal prévu (N) d'aéronefs qui ont besoin d'établir des communications au cours d'une heure quelconque dans chacune des ZLARN (voir le Tableau 2 - Résumé par ZLARN - Section VI du Rapport de l'I.F.R.B.), le nombre de familles de fréquences des bandes d'ondes décamétriques nécessaires et le nombre approximatif de familles de fréquences allouées aux ZLARN dans l'Appendice 26 au Règlement des radiocommunications.

En dressant ce tableau, on a dû procéder à certains ajustements de la valeur de N, de façon à tenir compte de l'exploitation des aéronefs lorsque la zone indiquée n'était ni une ZLARN ni une subdivision de zone.

A N N E X E 1TABLEAU 1

Z O N E			N	Nombre de familles de fréquences nécessaires (N/12)	Nombre de cas où la zone aérienne est survolée
Zone d'analyse	ZIAMP	Observations relatives à l'identification de la zone			
A	NAT	LIGNES ARCTIQUES	-		(20)
B		URS	moins de 1		-
C	NAT & NP	(LIGNES ARCTIQUES ET AMERIQUE DU NORD	37	3	(34)
D	EU		140	12	(5)
E	NSA 1		23	2	(13)
F	NSA 2		31	3	(5)
G	ME		23	2	(14)
H	FE 2		24	2	-
I	FE 1		25	2	(14)
J	CWP		61	5	(4)
K	NP	LIGNES MARITIMES	11	1	(51)
L	SP		7	1	(6)
M	CEP		6	1	(13)
N		CAR - PLAN O.A.C.I.	78	7	(1)
O	NAT	LIGNES CENTRALES	141	12	(95)
P	NAT	LIGNES AUSTRALES	-	-	(42)
Q	SA		17	1	(4)
R	NSAM 1		9	1	(1)
S	NSAM 2		9	1	(6)
T		ANTARCTIQUE (EST)	-	-	-
U		ANTARCTIQUE (OUEST)	-	-	-
TOTAL				56	(328)

A N N E X E 2TABLEAU 2

ZIARN	$N = \frac{Ta}{3000}$	Nombre de familles de fréquences nécessaires (N/10)	Nombre approximatif de familles de fréquences alloties aux ZIARN dans l'Appendice 26 au Règlement des radiocom- munications
1	140	14	10
2	1756	176	7
3	657	66	12
4	16	1	4
5	38	4	5
6	365	36	16
7	31	3	13
8	0	-	1
9	120	12	14
10	400	40	9
11	51	5	11
12	242	24	12
13	397	40	17
TOTAL		420	131

Genève, 1966

18 mars 1966

Original : anglaisCOMMISSION 4

DOCUMENT DE TRAVAIL

"PUISSANCE"

Le texte qui suit est soumis comme base de discussion pour aider la Commission 4 à examiner la question de la puissance, en vue de remplacer le paragraphe C de la Section II de la Partie I de l'Appendice 26 (page 15).

Le présent document est fondé sur les parties pertinentes des propositions du Canada figurant aux pages 6, 7 et 8 du Document N° II/4. Il couvre les modifications proposées lors de la 4ème séance de la Commission 4, le 17 mars 1966, et à propos desquelles on est arrivé à un certain accord.

Puissance

Sauf indication contraire figurant à la Partie II du présent Appendice, on suppose que les puissances de crête maximales fournies à la ligne d'alimentation de l'antenne ont les valeurs indiquées dans le tableau ci-dessous, les puissances de crête rayonnées correspondantes étant égales aux deux tiers de ces valeurs.

Classe d'émission	Stations	Puissance de crête maximale
A1 F1	<u>Stations aéronautiques</u> Stations d'aéronef	<u>1,5 kW</u> <u>75 W</u>
A3 <u>A3H</u> (taux de modulation 100 %)	<u>Stations aéronautiques</u> Stations d'aéronef	<u>6 kW</u> <u>300 W</u>
<u>Autres classes</u> <u>d'émission</u>	<u>Stations aéronautiques</u> Stations d'aéronef	<u>6 kW</u> <u>75 W</u>



On admet que la puissance de crête maximale spécifiée dans le tableau ci-dessus pour les stations aéronautiques utilisant les classes d'émission A1, F1, A3 et A3H produira la puissance rayonnée moyenne de 1 kW (émission non modulée) adoptée pour le tracé des courbes indiquant des portées de brouillage.

Les stations aéronautiques desservant les ZLAMP peuvent utiliser une puissance supérieure aux puissances maximales indiquées dans le tableau précédent en vue d'assurer des communications de qualité satisfaisante avec les aéronefs. S'il en est ainsi, l'administration exerçant sa juridiction sur la station aéronautique intéressée s'assurera, dans chaque cas :

- a) qu'une coordination est effectuée avec les administrations intéressées lorsque des brouillages sont possibles;
- b) qu'aucun brouillage nuisible n'est causé aux stations utilisant des fréquences définies conformément aux dispositions pertinentes du Plan d'allotissement;
- c) que, dans les autres ZLAMP ou ZLARN auxquelles la ou les mêmes fréquences sont alloties, les rapports de protection spécifiés pour ces zones seront maintenus;
- d) que les caractéristiques de directivité de l'antenne sont telles que le rayonnement soit réduit au minimum dans les directions où il n'est pas nécessaire et notamment dans celles des autres ZLAMP ou ZLARN auxquelles la ou les mêmes fréquences sont alloties;
- e) que tous les détails concernant chaque assignation sont notifiés à l'I.F.R.B., y compris les caractéristiques de l'antenne d'émission.

Genève, 1966

17 mars 1966

Original : anglaisCOMMISSION 4

DOCUMENT DE TRAVAIL

"PUISSANCE"

Le texte qui suit est soumis comme base de discussion pour aider la Commission 4 à examiner la question de la puissance, en vue de remplacer le paragraphe C de la Section II de la Partie I de l'Appendice 26 (page 15).

Le présent document est fondé sur les parties pertinentes des propositions du Canada figurant aux pages 6, 7 et 8 du Document N° II/4. Il couvre les modifications proposées lors de la 4ème séance de la Commission 4, le 17 mars 1966, et à propos desquelles on est arrivé à un certain accord.

Puissance

Sauf indication contraire figurant à la Partie II du présent Appendice, on suppose que les puissances de crête maximales fournies à la ligne d'alimentation de l'antenne ont les valeurs indiquées dans le tableau ci-dessous, les puissances apparentes rayonnées correspondantes étant égales aux deux tiers de ces valeurs.

Classe d'émission	Stations	Puissance de crête maximale
A1 F1	<u>Stations aéronautiques</u> <u>Stations d'aéronef</u>	<u>1,5 kW</u> <u>75 W</u>
A3 A3H (taux de modulation 100 %)	<u>Stations aéronautiques</u> <u>Stations d'aéronef</u>	<u>6 kW</u> <u>300 W</u>
<u>Autres classes</u> <u>d'émission</u>	<u>Stations aéronautiques</u> <u>Stations d'aéronef</u>	<u>1,5 kW</u>) à multiplier <u>75 W</u>) par un facteur de conversion (Note 1)

Note 1 : Pour le facteur de conversion à appliquer dans le cas de classes d'émission autres que A1, F1, A3 ou A3H, on se référera aux dispositions pertinentes de l'Avis 326 du C.O.I.R. (Genève, 1963).



La puissance de crête maximale spécifiée dans le tableau ci-dessus pour les stations aéronautiques produira la puissance apparente rayonnée de 1 kW (émission non modulée) adoptée pour le tracé des courbes indiquant des portées de brouillage. Les stations aéronautiques desservant les ZLAMP peuvent utiliser une puissance supérieure aux puissances maximales indiquées dans le tableau précédent en vue d'assurer des communications de qualité satisfaisante avec les aéronefs. S'il en est ainsi, l'administration exerçant sa juridiction sur la station aéronautique intéressée s'assurera, dans chaque cas :

- a) qu'une coordination est effectuée avec les administrations intéressées lorsque des brouillages sont possibles;
- b) qu'aucun brouillage nuisible n'est causé aux stations utilisant des fréquences définies conformément aux dispositions pertinentes du Plan d'allotissement;
- c) que, dans les autres ZLAMP ou ZLARN auxquelles la ou les mêmes fréquences sont alloties, les rapports de protection spécifiés pour ces zones seront maintenus;
- d) que les caractéristiques de directivité de l'antenne sont telles que le rayonnement soit réduit au minimum dans les directions où il n'est pas nécessaire et notamment dans celles des autres ZLAMP ou ZLARN auxquelles la ou les mêmes fréquences sont alloties;
- e) que tous les détails concernant chaque assignation sont notifiés à l'I.F.R.B., y compris les caractéristiques de l'antenne d'émission.

CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève, 1966

Document N° DT II/4-F

17 mars 1966

Original : anglais

COMMISSION 4

PROJET

PREMIER RAPPORT DE LA COMMISSION 4 (TECHNIQUE)

Courbes indiquant des portées de brouillage (Appendice 26, pages 9 et suivantes)

Après avoir examiné d'une part les propositions soumises à la Conférence par les administrations, d'autre part le Rapport de la première session, la Commission 4 a adopté à l'unanimité les textes qui figurent en annexe au présent document.

Toutefois, en ce qui concerne le paragraphe 18.1 ("Mode d'emploi"), la Commission a reconnu que le texte ne pourrait être mis au point définitivement qu'après un complément d'étude de la proposition tendant à inclure les cartes relatives aux zones VOLMET (Document N° II/10, page 21).

Le Président

J.T. PENWARDEN

Annexe : 1



A N N E X E

B. Courbes indiquant des portées de brouillage

14. Définition des courbes

14.1 Sur les calques insérés dans une pochette à la fin du présent appendice, des courbes indiquent, pour les différents ordres de grandeur de fréquences, la limite des distances minima acceptables devant séparer deux stations terrestres aéronautiques émettant sur la même fréquence et dont la puissance apparente 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. On admet généralement que cette limite correspond à la frontière de la zone intéressée; la portée de service n'est pas incluse dans les courbes.

14.2 Il existe deux types de calques, à utiliser respectivement avec les planisphères en projection de Mercator et avec les cartes en projection gnomonique pour les zones polaires. Les calques pour projection de Mercator s'étendent sur les régions comprises entre 60° de latitude nord et 60° de latitude sud. Les calques pour projection gnomonique s'étendent sur les régions situées au nord de 30° N et au sud de 30° S. Les calques pour projection gnomonique recouvrent les calques pour projection de Mercator entre les parallèles 30° et 60° N et les parallèles 30° et 60° S. Ces recouvrements ont été choisis afin d'assurer la continuité entre les calques des deux systèmes.

15. Types de cartes utilisés

15.1 Ces calques ne peuvent être utilisés que sur un planisphère ou une carte polaire dont la projection et l'échelle sont identiques à celles indiquées sur chacun des calques. Ils ne doivent donc pas être utilisés sur des cartes qui ne seraient pas conformes à ces définitions. Les planisphères et les cartes polaires que l'on trouvera également à la fin de cet appendice, 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.

16. Changement d'échelle ou de système de projection

16.1 Si l'on désire utiliser d'autres cartes avec une échelle ou une projection 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 ou de projection.

16.2 En dessinant les nouvelles courbes, 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 00°, 20° N pour la courbe 20°, 40° N pour la courbe 40°, etc.

16.3 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.

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

17.1 Les différents calques sont établis dans les conditions de partage des fréquences spécifiées ci-après :

Zones	Bandes comprises entre : (MHz)	Conditions de partage
Entre deux ZLAMP	3 et 6,6 9 et 11,3 13 et 18	propagation de nuit propagation de jour séparation en longitude Note : Il a été admis que les conditions de partage étaient les mêmes pour 6,6 MHz et pour 5,6 MHz
Entre une ZLAMP et une ZLARN	3 et 5,6 6,6 et 11,3 13 et 18	propagation de nuit propagation de jour séparation en longitude
Entre deux ZLARN	3 et 4,7 5,6 et 11,3 13 et 18	propagation de nuit propagation de jour séparation en longitude

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

18. Mode d'emploi

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

18.2 Les projections gnomoniques sont à utiliser pour les zones polaires situées au nord de 60° N et au sud de 60° S; les projections de Mercator sont à utiliser entre 60° N et 60° S.

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

18.4 Pour tout émetteur situé en un point quelconque à l'extérieur de la courbe, le rapport de protection défini au paragraphe 14.1 ci-dessus sera supérieur à 15 db.

18.5 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.

18.6 Projection de Mercator : 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.

18.7 Projection gnomonique : Que ce soit pour la zone polaire, boréale ou australe, le calque doit être placé dans une position telle que la ligne nord-sud (terminée par une flèche) soit parallèle au méridien de la longitude considérée, la flèche étant dirigée vers le pôle.

19. Eléments pour le tracé des courbes*)

*) Note du Président :

Les tableaux, les projections gnomoniques et les courbes de brouillage additionnelles pour les zones polaires (Document N° II/2, pages 25 à 43 inclusivement et pages 75 à 97 inclusivement), sont imprimés séparément sans modification.

Eu égard au volume et à la nature de cette documentation, il est proposé de procéder ainsi afin de gagner du temps, de réduire les dépenses et les travaux nécessaires, et aussi pour réduire le plus possible les risques d'erreurs que pourraient entraîner des travaux de dactylographie et de reproduction répétés.

CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève, 1966

Document N° DT/II-5-F

18 mars 1966

Original : anglais

COMMISSION 4

PROJET
DE DEUXIEME RAPPORT DE LA COMMISSION 4
(TECHNIQUE)

UTILISATION DES FREQUENCES 3023,5 kHz ET 5680 kHz
(Appendice 26, pages 38 et 41)

Après avoir examiné les propositions présentées à la Conférence et le Rapport de la première session, la Commission 4 a adopté à l'unanimité les textes ci-annexés.

Le Président :

J.T. PENWARDEN

Annexe : 1



A N N E X E

Fréquence kHz	Zones d'emploi autorisé	Remarques
3023,5	mondiale	Usage autorisé dans le monde entier, pour les catégories (R) et (OR) dans les conditions suivantes 1) dans les stations d'aéronef pour : a) les contrôles d'approche et d'aérodrome; b) les communications avec les stations aéronautiques lorsque les autres fréquences de ces stations sont indisponibles ou inconnues; 2) dans les stations aéronautiques, pour les contrôles d'approche et d'aérodrome sous les réserves suivantes : a) avec une puissance limitée à une valeur au plus égale à 20 watts dans le circuit d'antenne; b) dans chaque cas, on étudiera tout spécialement le type d'antenne à utiliser pour éviter les brouillages nuisibles; c) la puissance des stations aéronautiques utilisant cette fréquence dans les conditions ci-dessus peut être augmentée jusqu'à la valeur nécessaire pour satisfaire certains besoins d'exploitation, sous réserve de coordination entre les administrations directement intéressées et celles dont les services risquent d'être affectés.

Fréquence kHz	Zones d'emploi autorisé	Remarques
3023,5 (suite)	mondiale (suite)	3) pour établir les communications nécessaires entre les stations mobiles qui participent à des recherches et à des opérations de sauvetage coordonnées, ainsi que les communications entre ces stations et les stations terrestres participantes. 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.

Fréquence kHz	Zones d'emploi autorisé	Remarques
5680	mondiale	Usage autorisé dans le monde entier, pour les catégories (R) et (OR), dans les conditions suivantes : 1) dans les stations d'aéronef : pour : a) les contrôles d'approche et d'aérodrome; b) les communications avec les stations aéronautiques lorsque les autres fréquences de ces stations sont indisponibles ou inconnues. 2) dans les stations aéronautiques, pour les contrôles d'approche et d'aérodrome sous les réserves suivantes : a) avec une puissance limitée à une valeur au plus égale à 20 watts dans le circuit d'antenne; b) dans chaque cas, on étudiera tout spécialement le type d'antenne à utiliser pour éviter les brouillages nuisibles; c) la puissance des stations aéronautiques utilisant cette fréquence dans les conditions ci-dessus peut être augmentée jusqu'à la valeur nécessaire pour satisfaire certains besoins d'exploitation, sous réserve de coordination entre les administrations directement intéressées et celles dont les services risquent d'être affectés.

Fréquence kHz	Zones d'emploi autorisé	Remarques
5680 (suite)	mondiale (suite)	3) pour établir les communications nécessaires entre les stations mobiles qui participent à des recherches et à des opérations de sauvetage coordonnées, ainsi que les communications entre ces stations et les stations terrestres participantes. 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.

CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève, 1966

Document N° DT/II-6-F

18 mars 1966

Original : anglais

COMMISSION 4

PROJET DE
TROISIEME RAPPORT DE LA COMMISSION 4 (TECHNIQUE)

Utilisation des fréquences 2973 kHz et 3495,5 kHz

(Appendice 26, pages 37 et 39)

Après avoir examiné les propositions présentées à la Conférence et le Rapport de la première session, la Commission 4 a décidé à l'unanimité que toutes les conditions spéciales applicables à ces deux fréquences devaient être supprimées de la Colonne 3 (Remarques) et que ces deux fréquences devaient ainsi être laissées libres pour un allotissement sans restriction.

A cet égard, le Président s'est entretenu avec l'observateur de l'O.A.C.I., lequel a confirmé que, dans aucun Plan régional de l'O.A.C.I., il ne pouvait trouver, au sujet de l'utilisation de ces fréquences, quoi que ce soit qui s'opposât à la suppression des dispositions dont il a été question plus haut.

La Commission 4 attire donc l'attention des Commissions 6 (Plan) et 7 (Rédaction) sur les mesures ci-dessus.

Le Président :

J.T. PENWARDEN



CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève, 1966

Document N° DT II/7-F
18 mars 1966
Original : anglais

COMMISSION 5

NOTE DE L'OBSERVATEUR DE L'O.A.C.I.
CONCERNANT LES FREQUENCES POUR LES DIFFUSIONS METEOROLOGIQUES
A L'INTENTION DES AERONEFS EN VOL (VOLMET) DANS L'ASIE DU SUD-EST

En juillet 1965, le représentant de l'O.A.C.I. (Bureau régional Extrême-Orient et Pacifique) a communiqué aux Etats Membres une proposition concernant le remplacement par une autre famille des fréquences actuellement utilisées selon le plan d'émissions VOLMET pour l'Asie du Sud-Est.

Les résultats de cette consultation ainsi que les mesures suggérées sont indiqués dans la lettre ci-jointe qu'il a adressée en janvier dernier aux Etats intéressés. Cette lettre est présentée à titre d'information, à l'occasion des débats de la Commission 5 sur la question des fréquences à prévoir pour les émissions VOLMET.

Annexe : 1



A N N E X E

R10/5.1 0114

Objet : COM/MET - HF RTF SEA VOLMET

Mesures à prendre : voir paragraphe 7

Monsieur,

1. Par ma lettre du 21 juillet 1965, j'ai eu l'honneur de vous proposer que les fréquences SEA VOLMET actuelles (2924, 6529,5 et 10048 kHz) soient remplacées par celles de la famille 3411,5, 5634 et 11337,5 kHz.
2. J'ai reçu des réponses de tous les Etats contractants situés dans la ZLARN 6, et suis heureux de vous annoncer que tous, à l'exception du Japon qui ne m'a pas encore fait part de son accord au sujet de l'emploi de la fréquence 11337,5 kHz, m'ont fait savoir que les fréquences de remplacement sont inutilisées dans les subdivisions de zone qui sont de leur ressort et qu'ils ne voient pas d'objection à ce qu'elles soient employées pour les diffusions VOLMET dans la Région SEA.
3. Avant d'aller plus loin, et soucieux de savoir jusqu'à quel point les fréquences de remplacement sont exemptes de brouillages, j'ai prié un certain nombre de stations SEA de contrôler les émissions faites sur ces trois fréquences et de me communiquer leurs rapports. Les rapports de contrôle que j'ai reçus jusqu'ici montrent que, dans la majeure partie de la région SEA, les fréquences de remplacement assureront un service meilleur que les fréquences actuelles; l'un d'eux ayant cependant indiqué l'existence d'une source de brouillage sur 3411,5 kHz, j'ai transmis la question aux Etats intéressés et je compte que ce brouillage aura été éliminé au moment où seront prises les dispositions pour la mise en service des nouvelles fréquences.
4. On voit ainsi que le temps est venu où il est possible de présenter officiellement une proposition de modification du Plan régional SEA. Cependant, considérant que cette question sera examinée par la seconde session de la C.A.E.R. de l'U.I.T. qui doit s'ouvrir au mois de mars, d'après ce qui est dit dans la Recommandation COSP II Rec 5/3 (voir le Document N° 8329, COSP II, paragraphe 5.10), je suggère que l'on ne fasse rien avant de connaître les conclusions de la C.A.E.R.

5. Les mesures prises jusqu'ici devraient faciliter les débats de la C.A.E.R. ainsi que le choix d'une famille de fréquences de la bande des ondes décimétriques appropriées pour les diffusions VOLMET dans la Région SEA. Je suggère qu'afin d'aider la C.A.E.R. à trouver rapidement une solution, les Etats contractants de l'O.A.C.I. situés dans la ZLARN 6 veuillent bien donner pour instructions à leurs délégués de proposer à cette conférence que la famille de fréquences 3411,5, 5634 et 11337,5 kHz soit allotie pour les émissions VOLMET dans la Région SEA.

6. Je dois à cet égard attirer votre attention sur une particularité de la famille proposée. Peut-être certains délégués à la C.A.E.R. diront-ils que la fréquence 5634 kHz est un peu basse et qu'il vaudrait mieux en prendre une autre dans la bande des 6,6 MHz. S'il doit en être ainsi, je suggère que l'on envisage la fréquence 6582 kHz, actuellement allotie à l'ensemble de la ZLARN 6. Je n'ai pas mentionné cette fréquence dans ma lettre du 21 juillet 1965 pour la raison qu'elle est actuellement utilisée - mais uniquement à titre d'essai - sur le réseau radiotéléphonique provisoire ATS qui se compose des stations de Hong Kong, Manille, Saïgon et Taïpeh. Il y a lieu de s'attendre à ce que, à l'époque où l'on prendra les mesures pratiques en vue d'utiliser de nouvelles fréquences, ce réseau provisoire aura été supprimé. Dans ces conditions, le choix de 6582 kHz au lieu de 5634 kHz semblerait adéquat.

7. En résumé, je suggère que votre Gouvernement donne pour instructions à votre délégation à la seconde session de la C.A.E.R. :

- a) de proposer la famille de fréquences 3411,5, 5634 et 11337,5 kHz pour les émissions VOLMET dans la Région SEA;
- b) au cas où cette conférence préférerait une fréquence située dans la bande des 6,6 MHz, de proposer la fréquence 6582 kHz au lieu de 5634 kHz.

8. Je vous serais obligé de tout commentaire que vous voudrez bien me transmettre au sujet de ce qui précède.

Veillez agréer, etc.

Le Représentant régional :

(signé)

P.C. ARMOUR

CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève, 1966

Document N° DT II/8-F

21 mars 1966

Original : français

COMMISSION 5

LISTE DES PAYS SITUES DANS LES SOUS-ZLARN *

* Les symboles indiquant les noms des pays sont ceux qui figurent aux pages 85 à 88 incluse du Rapport de la première session.



Sous-ZLARN Sub-RDARA Sub-ZRRN	Pays (Symboles) Countries (Symbols) Países (Símbolos)
1B	BEL D G HOL IRL ISL LUX
1C	AUT BLR(W) D-D DNK FNL HNG NOR POL S TCH UKR(W)
1D	ALB ARS(N) BUL CVA CYP EGY(N) GRC I IRQ(W) ISR JOR LBN LBY(N) MLT ONJ ROU SMR SYR TUN(N) TUR YUG
1E	ALG(N) AND AZR E F GIB I(Sardaigne) MCO MDR MRC(N) POR SUI TUN
2A	BLR FNL URS
2B	URS
2C	BLR UKR URS
3A	URS
3B	URS
3C	MNG URS
4A	ALG AOE CNR LBY MLI(N) MRC MTN NGR TCD TUN
4B	CAF CME COG CPV CTI DAH GAB GHA GMB GNE GNP GUI HVO LBR MLI(S) MTN(S) NGR(S) NIG SEN SRL STP TCD(S) TGO

Sous-ZLARN Sub-RDARA Sub-ZRRN	Pays (Symboles) Countries (Symbols) Países (Símbolos)
5A	ADN ARS EGY IRQ ISR JOR KWT LBN ONJ SYR YEM
5B	AFG IND(W) IRN PAK(W) TUR(E)
5C	ADN(E) ARS(E) GLP IND(W) MLD
5D	EGY(S-E) ETH SDN SMF SOM
6A	BRM IND(N) NPL PAK(W)
6B	CHN HKG IWA J KOR KRE MAC MCS RYU
6C	CAR GIL GUM HWL INS MLA MRA MRL TMP WAK
6D	BRM BRU CBG INS LAO MLA PHL SNG THA VTN
6E	CLN IND(S) MLD
6F	BRM BRU CBG CHN HKG INS J(E) KOR KRE LAO MAC MLA PHL RYU SNG THA VTN
7A	ASC MRN SHN TRC
7B	AGL BDI CGO RRW
7C	KEN SEY TCK UGA ZAN
7D	COM MAU MDG MOZ REU
7E	AFS BAS BCH MWI RHS

Sous-ZLARN Sub-RDARA Sub-ZRRN	Pays Countries Países	(Symboles) (Symbols) (Símbolos)
8A	ICO KER ROD	
9A	AUS INS	
9B	AUS FJI GIL NCL NGU NHB PAP PHX SLM SMA SMO TKL TON WAL	
9C	CHR CKH CKN JAR OCE PLM PTC	
9D	AUS NZL	
9E	AUS	
10A	ALS CAN	
10B	CAN USA(N)	
10C	CAN USA(N)	
10D	CAN GRL USA(N)	
10E	CAN GRL USA(N) SPM	

Sous-ZLARN Sub-RDARA Sub-ZRRN	Pays (Symboles) Countries (Symbols) Países (Símbolos)
11B	CAN(S) MEX(N) USA
11C	CAN(S) MEX(N) USA
11D	BAH CAN(S) CUB(Habana) USA
11E	CAN(S) USA
11F	CAN(S) USA
11G	BAH CUB(Habana) USA
11H	MEX(N) USA
12A	HWA JON MDW
12C	CUB(W) GTM HNB HND(W) MEX SLV(W) SWN USA(S)
12D	ATN BAH CLM(N) CUB DOM GDL HNB HTI IOB JMC MEX(E) MRT PNR(Panama) PNZ PTR SWN TRD USA(South Florida) VEN(N) VIR
12E	CTR GTM HNB HND MEX(E) NCG PNR PNZ SLV SWN
12F	B(N-W) CLM EQA PNR(Panama) PNZ VEN(W)
12G	ATN B CLM(E) GUB IOB TRD VEN
12H	B(N) CLM(E) GUB GUF SUR VEN(S)
12J	ATN BAH BER CLM(N) CTR CUB DOM GDL GTM HNB HND HTI IOB JMC MEX MRT NCG PNR PNZ PTR SLV SWN TRD USA(S) VEN(N) VIR

Sous-ZLARN Sub-RDARA Sub-ZRRN	Pays (Symboles) Countries (Symbols) Países (Símbolos)
13C	B(W) BOL(W) CHL(N) PRU
13D	ARG(N) B(W) BOL CHL(N-E) PRG(N) PRU(S)
13E	BOL(S-W) CHL(N) PRU(S)
13F	CHL
13G	ARG(N) B(S) BOL(S) FLK PRG(W) URG(W)
13H	ARG FLK URG(S-W)
13I	ARG(N-E) B(S-W) BOL(S-E) PRG URG
13J	B BOL(E) CLM(S) PRG(E) PRU(N-E)
13K	B(E)
13L	ARG(N-E) B(S) PRG(E) URG(N-E)

Genève 1966

24 mars 1966

Original : anglais

COMMISSION 5

LIMITES DES ZLAMP

RAPPORT DU GROUPE 5B

1. Le texte suivant a été établi conformément à la décision que la Commission 5 a prise au cours de sa 5ème séance, concernant les limites des ZLAMP. On trouvera en annexe au présent document une carte indiquant les limites proposées pour ces zones. Une autre carte indiquant les zones d'analyse (ZA), établie à la même échelle, sera distribuée aux membres de la Commission 5.
2. Les descriptions des limites qui sont données ci-après concernent les zones auxquelles des fréquences seront attribuées conformément au Plan d'allotissement de fréquences de la Conférence.

Ces zones sont indiquées sur la carte jointe au Document N° DT/II-9, comme modifié. Si l'on devait constater des différences entre des zones telles qu'elles sont indiquées sur la carte et telles qu'elles sont décrites ci-après, ce serait la description écrite qui ferait foi.

L'inscription d'un pays ou d'un territoire dans les descriptions ou cartes de ce plan, les tracés de frontières sur les cartes n'impliquent, de la part de l'U.I.T., aucune prise de position quant au statut politique de ces pays ou territoires, ni aucune reconnaissance officielle de ces frontières.

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.

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

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
CARAIBES

(ZLAMP - CAR)

Du point 20°N 120°W, par les points 35°N 120°W, 35°N 85°W, 43°N 74°W, 40°N 60°W, 00° 48°W, 00° 80°W, jusqu'au point 20°N 120°W.

Note : Une seule des familles de fréquences allouées à cette zone peut être utilisée pour une extension jusqu'au point milieu de la ligne aérienne reliant Mexico à Tahiti.



Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
CENTRE EST PACIFIQUE

(ZLAMP - CEP)

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

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
CENTRE OUEST PACIFIQUE

(ZLAMP - CWP)

Sans modification (voir l'Appendice 26).

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
EUROPE

(ZLAMP - EU)

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

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
EXTREME ORIENT

(ZLAMP - FE)

Du point 24°N 88°E, par les points 35°N 132°E, 37°N 143°E,
35°N 143°E, 10°N 126°E, 07°S 105°E, jusqu'au point 24°N 88°E.

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
MOYEN ORIENT

(ZLAMP - ME)

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

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
NORD ATLANTIQUE - 1

(ZLAMP - NA-1)

Du point 49°N 74°W, par le point 49°N 100°W jusqu'au pôle Nord,
puis par les points 60°N 20°E, 68°N 20°W, jusqu'au point 49°N 74°W.

Note : Une seule des familles de fréquences alloties à la ZLAMP-NA peut
être utilisée dans cette zone; cette famille est appelée NA(1)
dans le Plan.

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
NORD ATLANTIQUE - 2

(ZLAMP - NA-2)

Du point 39°N 78°W, par les points 49°N 74°W, 68°N 20°W, 60°N 20°E, 44°N 02°E, 35°N 26°W, jusqu'au point 39°N 78°W.

Zones de passage des lignes aériennes mondiales principales -
NORD ATLANTIQUE - 3

(ZLAMP - NA-3)

Du point 39°N 78°W, par les points 35°N 26°W, 44°N 02°E, 32°N 08°W, 16°N 26°W, 05°N 55°W, 18°N 66°W, jusqu'au point 39°N 78°W.

Note : Une seule des familles de fréquences allouées à la ZLAMP NA peut être utilisée dans cette zone; cette famille est appelée NA(3) dans le Plan.

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
NORD PACIFIQUE

(ZLAMP - NP)

Du point 50°N 166°E, par les points 75°N 150°W, 75°N 90°W, 55°N 110°W, 46°N 122°W, 50°N 170°W, 33°N 138°E, 52°N 132°E, jusqu'au point 50°N 166°E.

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
NORD-SUD AFRIQUE - 1

(ZLAMP - NSA-1)

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

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
NORD-SUD AFRIQUE - 2

(ZLAMP - NSA-2)

Du point 00° 24°E, par les points 37°N 07°E, 37°N 36°E, 30°N 35°E, 10°N 52°E, 22°S 60°E, 30°S 34°E, 30°S 24°E, jusqu'au point 00° 24°E.

Note : Une seule des familles de fréquences allouées à cette zone peut être utilisée pour une extension passant par les Iles Cocos pour atteindre l'Australie occidentale.

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
SUD ATLANTIQUE

(ZLAMP - SA)

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

Note : Une seule des familles de fréquences alloties à cette zone peut être utilisée pour une extension jusqu'à Buenos Aires.

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
SUD AMERIQUE - 1

(ZLAMP - SAM-1)

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

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
SUD AMERIQUE - 2

(ZLAMP - SAM-2)

Du point 34°S 74°W, par les points 24°S 60°W, 02°N 79°W, 15°N 83°W, 15°N 60°W, 10°N 60°W, 05°S 30°W, 36°S 52°W, jusqu'au point 34°S 74°W.

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
SUD EST ASIE

(ZLAMP - SEA)

Du point 29°N 85°E, par les points 15°N 105°E, 00° 135°E, 00° 168°E, 38°S 150°E, 35°S 116°E, 08°N 75°E, jusqu'au point 29°N 85°E.

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, 00° 120°W, 40°S 120°W, 50°S 170°W, 50°S 145°E, 38°S 145°E, 00° 167°E, 00° 175°W, jusqu'au point 22°N 158°W.

Genève 1966

COMMISSION 5LIMITES DES ZLAMP

RAPPORT DU GROUPE 5B

1. Le texte suivant a été établi conformément à la décision que la Commission 5 a prise au cours de sa 5ème séance, concernant les limites des ZLAMP. On trouvera en annexe au présent document une carte indiquant les limites proposées pour ces zones. Une autre carte indiquant les zones d'analyse (ZA), établie à la même échelle, sera distribuée aux membres de la Commission 5.
2. Les descriptions des limites qui sont données ci-après concernent les zones auxquelles des fréquences seront attribuées conformément au Plan d'allotissement de fréquences de la Conférence.

Ces zones sont indiquées sur la carte ci-jointe. Si l'on devait constater des différences entre des zones telles qu'elles sont indiquées sur la carte et telles qu'elles sont décrites ci-après, ce serait la description écrite qui ferait foi.

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.

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

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
CARAIBES

(ZLAMP - CAR)

Du point 20°N 120°W, par les points 35°N 120°W, 35°N 85°W, 43°N 74°W, 40°N 60°W, 00° 48°W, 00° 80°W, jusqu'au point 20°N 120°W.

Note : Une seule des familles de fréquences allouées à cette zone peut être utilisée pour une extension jusqu'au point milieu de la ligne aérienne reliant Mexico à Tahiti.

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
CENTRE EST PACIFIQUE

(ZLAMP - CEP)

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



Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
CENTRE OUEST PACIFIQUE

(ZLAMP - CWP)

Sans modification (voir l'Appendice 26).

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
EUROPE

(ZLAMP - EU)

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

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
MOYEN ORIENT

(ZLAMP - ME)

Du point 50°N 80°E, par les points 29°N 80°E, 27°N 85°E, 16°N 78°E, 22°N 56°E, 16°N 42°E, 30°N 30°E, 51°N 30°E, 57°N 37°E, jusqu'au point 50°N 80°E.

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
NORD ATLANTIQUE - 1

((ZLAMP - NA-1))

Du point 49°N 74°W, par le point 49°N 100°W jusqu'au pôle Nord, puis par les points 60°N 20°E, 68°N 20°W, jusqu'au point 49°N 74°W.

Note : Une seule des familles de fréquences alloties à la ZLAMP-NA peut être utilisée dans cette zone; cette famille est appelée NA(1) dans le Plan.

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
NORD ATLANTIQUE - 2

(ZLAMP - NA-2)

Du point 39°N 78°W, par les points 49°N 74°W, 68°N 20°W, 60°N 20°E, 44°N 02°E, 35°N 26°W, jusqu'au point 39°N 78°W.

Zones de passage des lignes aériennes mondiales principales -
NORD ATLANTIQUE - 3

(ZLAMP - NA-3)

Du point 39°N 78°W, par les points 35°N 26°W, 44°N 02°E, 32°N 08°W, 16°N 26°W, 05°N 55°W, 18°N 66°W, jusqu'au point 39°N 78°W.

Note : Une seule des familles de fréquences allouées à la ZIAMP NA peut être utilisée dans cette zone; cette famille est appelée NA(3) dans le Plan.

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
NORD PACIFIQUE

(ZIAMP - NP)

Du point 50°N 166°E, par les points 75°N 150°W, 75°N 90°W, 55°N 110°W, 46°N 122°W, 50°N 170°W, 33°N 138°E, 52°N 132°E, jusqu'au point 50°N 166°E.

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
NORD-SUD AFRIQUE - 1

(ZIAMP - NSA-1)

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

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
NORD-SUD AFRIQUE - 2

(ZIAMP - NSA-2)

Du point 00° 24°E, par les points 37°N 07°E, 37°N 36°E, 30°N 35°E, 10°N 52°E, 22°S 60°E, 30°S 34°E, 30°S 24°E, jusqu'au point 00° 24°E.

Note : Une seule des familles de fréquences allouées à cette zone peut être utilisée pour une extension passant par les Iles Cocos pour atteindre l'Australie occidentale.

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
SUD ATLANTIQUE

(ZIAMP - SA)

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

Note : Une seule des familles de fréquences allouées à cette zone peut être utilisée pour une extension jusqu'à Buenos Aires.

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
SUD AMERIQUE - 1

(ZIAMP - SAM-1)

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

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
SUD AMERIQUE - 2

(ZLAMP - SAM-2)

Du point 34°S 74°W, par les points 24°S 60°W, 02°N 79°W, 15°N 83°W, 15°N 60°W, 10°N 60°W, 05°S 30°W, 36°S 52°W, jusqu'au point 34°S 74°W.

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
SUD EST ASIE - 1

(ZLAMP - SEA-1)

Du point 29°N 86°E, par les points 15°N 105°E, 00° 135°E, 00° 168°E, 35°S 150°E, 35°S 116°E, 08°N 75°E, jusqu'au point 29°N 86°E.

Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
SUD EST ASIE - 2

(ZLAMP - SEA-2)

Du point 24°N 88°E, par les points 37°N 143°E, 35°N 143°E, 10°N 126°E, 07°S 105°E, jusqu'au point 24°N 88°E.

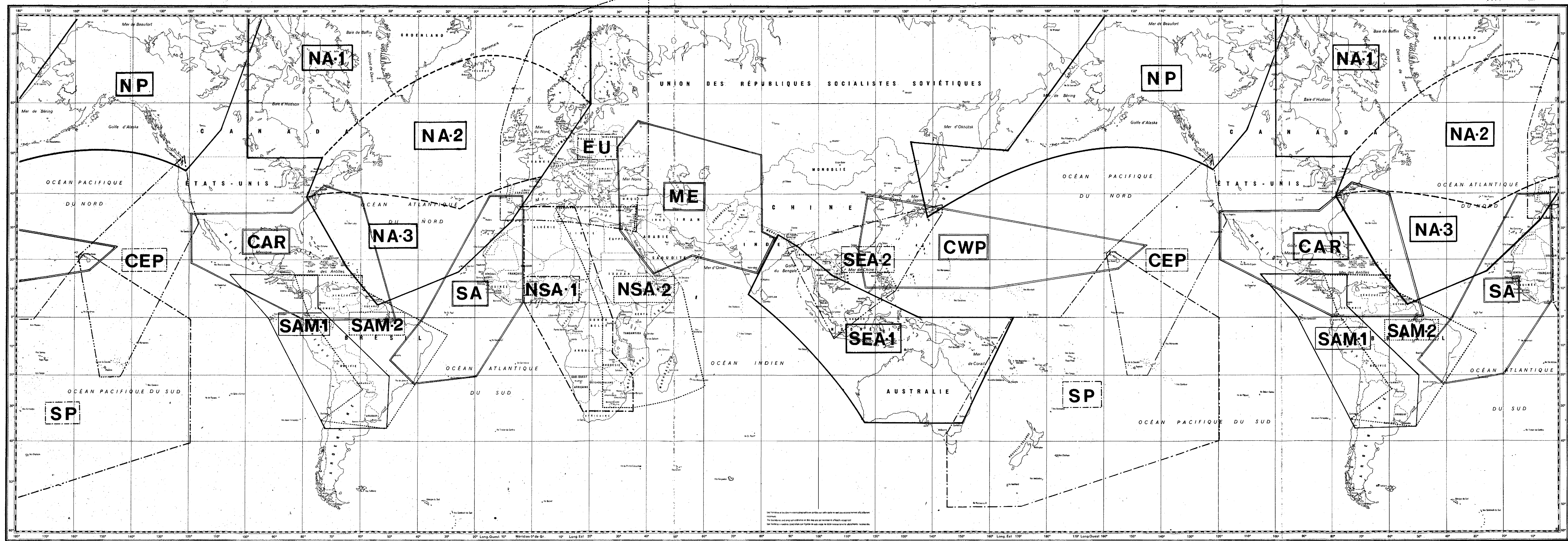
Zone de passage des lignes aériennes mondiales principales -
SUD PACIFIQUE

(ZLAMP - SP)

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

Note : la famille de fréquences alloties à cette zone peut être utilisée pour une extension jusqu'au point milieu de la ligne aérienne reliant Tahiti à Mexico.

Annexe : 1



CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève, 1966

Document N° DT II/10-F

22 mars 1966

Original : anglais

COMMISSION 4

PROJET

DE QUATRIEME RAPPORT DE LA COMMISSION 4

(TECHNIQUE)

Classes d'émission et puissance

(Appendice 26, page 15)

Après avoir examiné les propositions présentées à la Conférence et le Rapport de la première session, la Commission 4 a adopté à l'unanimité les textes ci-annexés.

La Commission 4 rappelle que le texte de l'alinéa 2.3.c) ne peut pas être mis au point définitivement avant qu'une décision ait été prise sur la proposition d'utiliser des zones VOLMET (Document N° II/10 page 23)

Le Président :
J.T. PENWARDEN

Annexe : 1



A N N E X E

MOD

C. Classes d'émission et puissance

ADD 1. Classes d'émission

Il est permis d'utiliser dans le service mobile aéronautique (R) des émissions telles que les suivantes, sous réserve que cette utilisation :

- soit conforme aux dispositions pertinentes contenues dans les paragraphes 4.5 et 6 du Chapitre I ;
- ne cause pas de brouillage nuisible aux autres utilisateurs de la fréquence.

ADD 1.1 Téléphonie - modulation d'amplitude :

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

ADD 1.2 Télégraphie (y compris les systèmes automatiques de transmission de données) :

ADD 1.2.1 Modulation d'amplitude

- sans modulation par une fréquence audible (manipulation par tout ou rien) (A1)
- manipulation par tout ou rien d'une ou de plusieurs fréquences audibles de modulation ou manipulation par tout ou rien de l'émission modulée (A2)
- télégraphie harmonique multivoie, bande latérale unique, onde porteuse réduite (A7A)
- télégraphie harmonique multivoie, bande latérale unique, onde porteuse complète (A7H)
- télégraphie harmonique multivoie, bande latérale unique, onde porteuse supprimée (A7J)

ADD 1.2.2 Modulation de fréquence

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

ADD 1.3 Fac-similé

- modulation de l'onde porteuse principale, soit directement, soit par une sous-porteuse modulée en fréquence (A4)

MOD 2. Puissance

MOD 2.1 Sauf indication contraire figurant à la Partie II du présent Appendice, les puissances de crête maximales fournies à la ligne d'alimentation de l'antenne ont les valeurs indiquées dans le tableau ci-dessous; on admet que les puissances apparentes rayonnées de crête correspondantes sont égales aux deux tiers de ces valeurs.

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

ADD 2.2 On admet que la puissance de crête maximale spécifiée dans le tableau ci-dessus pour les stations aéronautiques produira la puissance apparente rayonnée moyenne de 1 kW (pour les émissions non modulées de classes telles que A1, F1, F2, A3 et A3H) adoptée pour le tracé des courbes indiquant des portées de brouillage.

ADD 2.3 Les stations aéronautiques desservant les ZLAMP peuvent utiliser une puissance supérieure aux puissances maximales indiquées dans le tableau précédent en vue d'assurer des communications de qualité satisfaisante avec les aéronefs. S'il en est ainsi, l'administration exerçant sa juridiction sur la station aéronautique intéressée s'assurera, dans chaque cas :

- a) qu'une coordination est effectuée avec les administrations intéressées lorsque des brouillages nuisibles sont possibles;
- b) qu'aucun brouillage nuisible n'est causé aux stations utilisant des fréquences définies conformément aux dispositions pertinentes du Plan d'allotissement;
- c) que, dans les autres ZLAMP ou ZLARN auxquelles la ou les mêmes fréquences sont alloties, les rapports de protection spécifiés pour ces zones seront maintenus;
- d) que les caractéristiques de directivité de l'antenne sont telles que le rayonnement soit réduit au minimum dans les directions où il n'est pas nécessaire et notamment dans celles des autres ZLAMP ou ZLARN auxquelles la ou les mêmes fréquences sont alloties;
- e) que, conformément aux dispositions du Règlement des radiocommunications, tous les détails concernant chaque assignation sont notifiés à l'I.F.R.B., y compris les caractéristiques de l'antenne d'émission.

ADD

2.4 La puissance des émetteurs d'aéronef peut, en pratique, dépasser les limites fixées au tableau ci-dessus. Dans ce cas, l'utilisation d'une puissance accrue ne doit pas causer de brouillage nuisible aux stations utilisant des fréquences définies conformément aux principes techniques sur lesquels est fondé le Plan d'allotissement.

CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève, 1966

Document N° DT II/11-F

22 mars 1966

Original : anglais

COMMISSION 4

PREMIER RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL 4A

A LA COMMISSION 4

EVALUATION THEORIQUE DES FAMILLES DE FREQUENCES

DE LA BANDE DES ONDES DECAMETRIQUES

POUR LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

On trouvera en appendice au présent document le rapport du Groupe de travail 4A sur ce sujet. Ce rapport est soumis à la Commission 4 pour examen.

Ont participé aux travaux du Groupe les délégués de l'Australie, des Etats-Unis d'Amérique, de la France, de la République Sudafricaine et de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques. M. J.A. Gracie, membre de l'I.F.R.B., a aimablement prêté son concours au Groupe de travail.

Le Groupe de travail a approuvé ce rapport à l'unanimité.

Le Président du Groupe 4A
G.W. HAYDON

Appendice : 1



APPENDICE

EVALUATION THEORIQUE DES FAMILLES DE FREQUENCES
DE LA BANDE DES ONDES DECAMETRIQUES
POUR LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

1. La Commission 4 recommande à l'attention des présidents des Commissions 5 et 6, pour leur information et leur orientation dans l'analyse statistique et l'établissement de plans de fréquences, le Rapport NBS N° 9141, intitulé : "Theoretical Evaluation of Band 7 Frequency Complements for the Aeronautical Mobile (R) Service".
2. Ce rapport, distribué récemment (en anglais seulement) aux chefs de délégation de la présente conférence, contient des critères numériques permettant d'évaluer, sur une base théorique, les avantages relatifs des diverses familles de fréquences pour ce qui est de la mesure dans laquelle elles satisfont aux besoins des zones de lignes aériennes et des lignes aériennes passant par ces zones.
3. Le rapport concerne principalement la solution des problèmes relatifs aux ZLAMP; les échantillons de données correspondaient à une distance comprise entre un minimum de 500 km sur les lignes aériennes mondiales principales et un maximum de 60 % de la distance de vol entre les points extrêmes de chaque tronçon.
- 4.. Au cours des débats de la Commission 4, il est apparu qu'il existait une corrélation entre les familles de fréquences théoriquement les mieux appropriées et celles actuellement utilisées sur le petit nombre de ZLAMP et de lignes aériennes étudiées.
5. Le Rapport N° 9141 semble d'une utilité particulière pour démontrer :
 - a) la fiabilité relative de 3, 4 ou 5 familles de fréquences pour l'exploitation d'un circuit;
 - b) la grande latitude laissée à ceux qui auront à établir des plans de fréquences pour modifier telle ou telle fréquence d'une famille afin d'éviter certains brouillages sans que cette modification compromette la fiabilité de l'ensemble du circuit.
6. La Commission 4 recommande que le Rapport N° 9141 soit considéré comme un instrument de travail destiné à compléter l'expérience pratique sur laquelle repose le plan actuel, plutôt que comme la base sur laquelle le nouveau plan devrait être construit et qu'il soit utilisé de la manière suivante :
 - 6.1 Dans les zones des lignes aériennes mondiales principales (ZLAMP)
 - 6.1.1 Les données contenues dans le rapport doivent être utilisées pour faire une comparaison numérique :
 - a) de la fiabilité des communications en fonction du choix des fréquences pour chaque famille;

b) de la fiabilité des communications en fonction du nombre de fréquences de chaque famille.

6.1.2 Chaque fois que cela sera nécessaire, ceux qui établissent les plans devront tirer profit des grandes possibilités de choix indiquées dans le rapport, en ce qui concerne la sélection des familles de fréquences. Il conviendra de choisir le nombre minimum de fréquences capable d'assurer l'indice de qualité requis.

6.1.3 On pourrait déterminer l'indice de qualité requis en fonction de la fiabilité théorique des familles de fréquences dont l'utilisation est considérée comme satisfaisante dans les ZLAMP existantes. La valeur minimale ainsi obtenue pourrait être prise comme indice de qualité provisoire devant servir de point de départ et que l'on pourrait atteindre ou dépasser lors de l'établissement du plan de fréquences. Au début des travaux d'élaboration, l'indice choisi pourrait être d'environ 28 à 30.

6.1.4 Pour les ZLAMP existantes, les données du rapport sont à appliquer directement, à moins que certains circuits de la zone diffèrent sensiblement de ceux pris comme exemples dans le rapport.

6.1.5 Si une ZLAMP existante est modifiée, on déterminera une valeur approchée de l'indice de qualité pour la ZLAMP révisée, en notant si les stations au sol qui avaient été prises en considération pour l'évaluation de la ZLAMP existante ont été ajoutées à la ZLAMP révisée ou en ont été soustraites. S'il s'agit d'une adjonction, l'indice de qualité pour la famille de fréquences envisagée peut être augmenté ou diminué selon l'indice de qualité associé à la nouvelle station. S'il s'agit d'une suppression, l'effet sera inverse.

6.1.6 Si l'on crée de nouvelles ZLAMP, on déterminera une valeur approchée des indices de qualité pour ces ZLAMP en relevant les indices de qualité de circuits de longueur analogue situés sous les mêmes latitudes, et en adaptant ces indices aux conditions de la nouvelle ZLAMP. La zone polaire arctique et la zone des Caraïbes sont étudiées dans des appendices au rapport.

6.2 Dans les zones des lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN)

6.2.1 Les renseignements contenus dans le rapport peuvent être utilisés directement pour résoudre les problèmes relatifs au choix des familles de fréquences pour les ZLARN, si les trois critères suivants sont satisfaits simultanément :

- a) la ZLARN doit coïncider géographiquement avec un certain tronçon d'une ligne aérienne mondiale principale pour laquelle des données ont été présentées dans le rapport;
- b) les besoins en communications par l'onde ionosphérique (bandes décimétriques) dans la ZLARN sont négligeables aux distances inférieures à 500 km;

- c) la distance maximale sur laquelle il existe des besoins en communications par ondes décimétriques dans la ZLARN doit être voisine de la distance qui figure dans la colonne 3 de l'Annexe au présent document, le long du tronçon de ligne correspondant dans la ZLAMP.

6.2.2 Si les besoins dans la ZLARN sont différents de ceux spécifiés plus haut (par exemple, si les distances sur lesquelles il existe des besoins en communications sont nettement plus courtes que celles admises pour le tronçon de ligne correspondant) il conviendra de consulter les appendices au rapport pour obtenir des directives supplémentaires concernant l'utilisation des données dans la solution des problèmes relatifs aux ZLARN. La Commission 4 poursuit actuellement l'étude de cette question.

- 7. Pour conclure, la Commission 4 reconnaît qu'une estimation théorique des familles de fréquences ne devrait pas être l'élément essentiel de la planification dans les cas où l'on dispose déjà d'une grande expérience, surtout lorsque les besoins de l'exploitation diffèrent notablement des hypothèses sur lesquelles est fondé le rapport.

Annexe

Tableau des distances maximales de communications
envisagées dans le Rapport NBS N° 9141

ZLAMP	Tronçon de ligne	Distance maximale (km)
CEP	SFO - HNL	3000
CWP	TYO - HNL	4000
	HNL - AWK	3000
	AWK - MNL	3000
EU	LIS - OSL	2000
FE-1	SYD - DRW	2000
	DRW - SIN	3000
	SIN - BKK	1000
	BKK - CCU	1000
FE-2	DRW - MNL	2000
	MNL - HKG	1000
	HKG - BKK	1500
ME	ROM - ANK	1500
	ANK - THR	1500
	THR - KHI	1500
	KHI - CCU	1500
NA	NYC - YQX	1500
	YQX - SNN	3000
NP	SEA - CDB	2000
	CDB - TYO	3000
NSA-1	JNB - LEO	2000
	LEO - ACC	1500
	ACC - DKR	1500
	DKR - ALG	2000
NSA-2	JNB - NBO	2000
	NBO - KRT	1500
	KRT - CAI	1000
	CAI - ROM	1500
NSAM-1	SCL - LIM	1500
	LIM - BLB	1500
	BLB - MEX	1500
NSAM-2	BUE - CCS	4000
SA	MVD - RIO	1500
	RIO - DKR	3000
	DKR - PAR	3000
SP	AKL - PPG	2000
	PPG - HNL	3000

Genève, 1966

24 mars 1966

Original : anglais

COMMISSION 5

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL 5E

Le Groupe de travail 5E s'est réuni le 21 mars 1966 à 15 heures.
Les administrations suivantes étaient représentées :

Australie	(M. BOAL)
Chine	(M. TIEN)
Inde	(M. BOSE)
Japon	(MM. FURUYA et CHIBA)
Nouvelle-Zélande	(M. BUDD)
Singapour	(M. WAN)
Territoires français d'Outre-Mer	(M. CHEF)

Après avoir examiné la Résolution N° 4 de la première session de la Conférence, les Documents N°s II/11, II/18 et II/37 et les propositions faites en séance par les délégués du Japon, de la Nouvelle-Zélande et des Territoires français d'Outre-Mer, le Groupe de travail 5E présente les propositions suivantes :

Subdivision de zone 6A

Inchangée.

Subdivision de zone 6B

Inchangée.

Subdivision de zone 6C

Modifier les limites indiquées pour lire ce qui suit :

"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 et 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° 160°E, 03°30'N 160°E, 03°30'N 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

Inchangée.

Subdivision de zone 6E

Inchangée.

Subdivision de zone 6F

Inchangée.

Subdivision de zone 8A

Inchangée.

Subdivision de zone 9A

Modifier les limites indiquées pour lire ce qui suit :

"La ligne délimitant cette subdivision part du point 10°S 110°E, passe au Pôle Sud, suit le méridien 139° jusqu'à 24°S, passe par les points 24°S 131°E, 10°S 131°E pour rejoindre le point 10°S 110°E."

Subdivision de zone 9B

Modifier les limites indiquées pour lire ce qui suit :

"La ligne délimitant cette subdivision est définie par les points 00° 141°E, 10°S 141°E, 10°S 131°E, 24°S 131°E, 24°S 139°E, 27°S 139°E, 27°S 170°W, 03°30'N 170°W, 03°30'N 160°E, 00° 160°E, 00° 141°E."

Subdivision de zone 9C

Modifier les limites indiquées pour lire ce qui suit :

"La ligne délimitant cette subdivision part du Pôle Sud, suit le méridien 170°W jusqu'à 03°30'N, passe par le point 03°30'N 120°W et rejoint le Pôle Sud en suivant le méridien 120°W."

Subdivision de zone 9D

Modifier les limites indiquées pour lire ce qui suit :

"La ligne délimitant cette subdivision part du Pôle Sud, suit le méridien 139°E jusqu'à 27°S, passe par le point 27°S 170°W et rejoint le Pôle Sud en suivant le méridien 170°W."

Subdivision de zone 9E

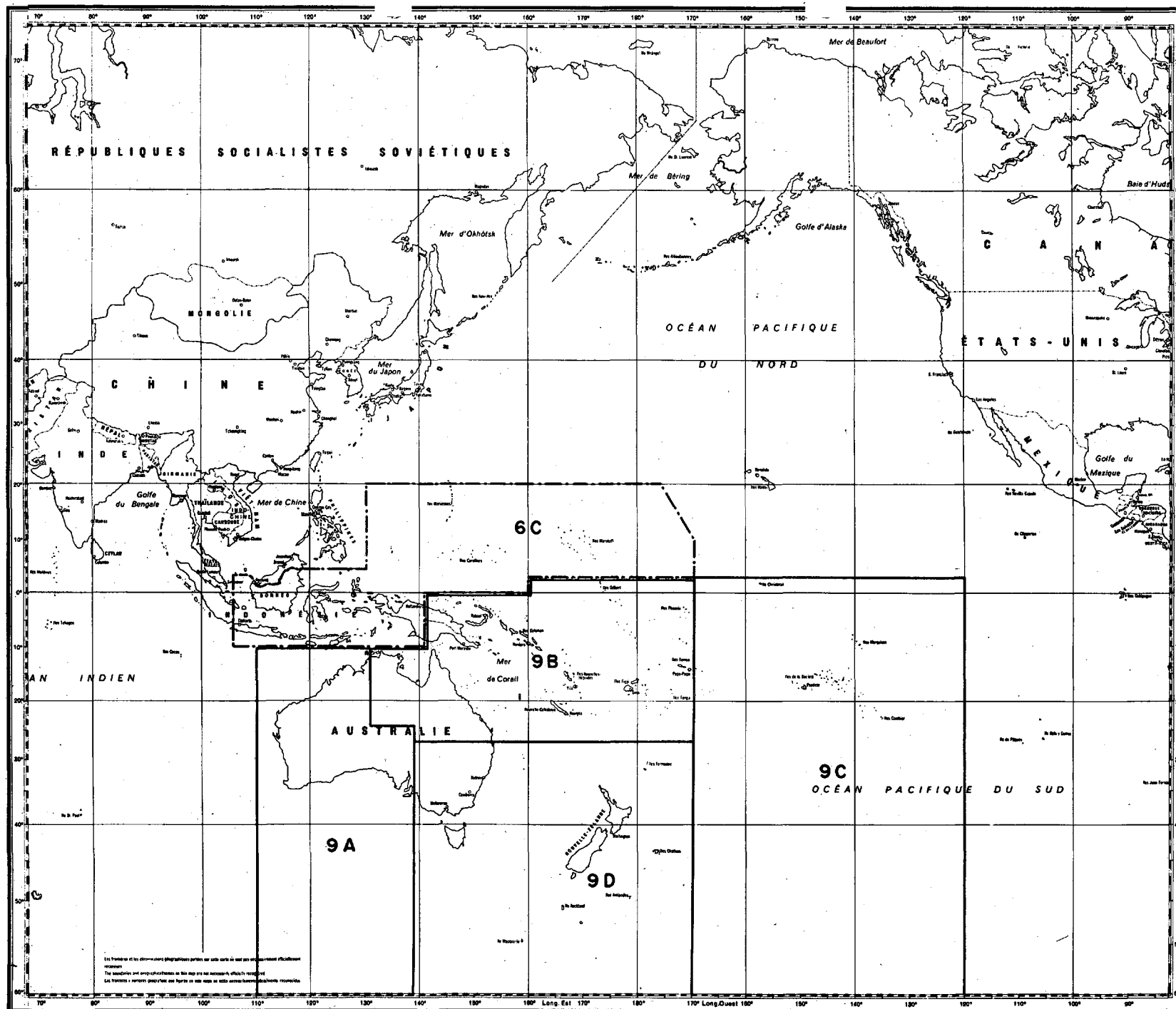
Supprimer la subdivision de zone 9E.

On trouvera, annexée au présent document, une carte indiquant les modifications proposées.

Le Rapporteur :

A. BOAL

Annexe : 1



CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève, 1966

Document N° DT/II/13-F

23 mars 1966

Original : français

COMMISSION 5

PROPOSITIONS D'ALLOTISSEMENT DE FREQUENCES DANS LES ZLAMP

Conformément aux décisions prises lors de la quatrième séance de la Commission 5 (cf. Document N° 74 alinéa 2.8), j'ai l'honneur de vous soumettre ci-contre mes propositions concernant l'expression des besoins en fréquences pour les ZLAMP.

En annexe à ce document, vous trouverez également les déclarations que le Représentant de l'O.A.C.I. et l'Observateur de l'I.A.T.A. ont bien voulu m'adresser.

Le Président :

M. CHEF

Annexes : 3



ANNEXE 1 - ANNEX 1 - ANEXO 1

ZLAMP - MWARA - ZRMP

ZONE - AREA - ZONA			N	Nombre de familles de fréquences nécessaires (N/12) Required number of frequency families (N/12) Número de familias de frecuencias necesarias	Elements de réduction Reduction elements Elementos de reducción	Allotissement Appendice 26 Allotment in Appendix 26 Adjudicación Apéndice 26		Conditions d'utilisation Plan régional O.A.C.I. Operational conditions I.C.A.O. Regional Plan Condiciones de utilización Plan regional O.A.C.I.	Proposition (Nombre de familles) Proposal (Number of families) Proposición (Número de familias)	Remarques Remarks Observaciones
d'Analyse of analysis de análisis	ZLAMP MWARA ZRMP	Observations relatives à l'identification de la zone Remarks on area identification Observaciones de identificación de la zona				Nombre de familles Number of families Número de familias	Nombre de fréquences Number of frequencies Número de frecuencias			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
A	NAT	Lignes Arctiques Arctic Lines Rutas árticas	-	0 3 survols par jour 3 flights a day 3 vuelos por día			néant nil ninguna	2868 5626,5 8913,5 13 324,5	1 famille NAT étendue 1 extended NAT family familia extendida	(famille D) (family D) (familia D)
B		URS	1	0			néant nil ninguna		néant nil ninguna	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
C	NAT & NP	Lignes Arctiques et Amérique du Nord Arctic and North American Lines Rutas árticas y América del Norte	37	3			néant nil ninguna	2868 5626,5 8913,5 13 324,5 Résolute case Resolute box Cuadro Resolute 36 Churchill case Churchill box Cuadro Churchill 144 Winnipeg case Winnipeg box Cuadro Winnipeg 218	1 famille NAT étendue 1 extended NAT family familia ampliada	(famille D) (family D) (familia D)
D	EU	Europe Europa	140	12	N = 24 VHF = 50% VOLMET	2	13	Réseau A 2910 Network A 4689,5 Red A 6582 8871 11 299,5 Réseau B 3467,5 Network B 5551,5 Red B 6567 8930,5 11 299,5	A	N Londres/ Istanbul London/ Istanbul Londres/ Estambul S Londres/ Istanbul (ZLARN 1) London/ Istanbul (RDARA 1) Londres/ Estambul (ZRRN)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
								A1 3453,5 4668,5 5649 8837 13 314,5		(ZLARN 1) (ZLARN 1) (ZLARN 1) (ZLARN 1) (ZLARN 1)
E	NSA1		23	2	combinaison SA VHF 10%	1	5	3411,5 5521,5 8820 13 304,5	1	Réseau 2 et 4
F	NSA2		31	3	N = 15	1	5	2966 5506,5 8956 13 334,5	2	Réseau 3 et 5
G	ME		23	2	N = 12	2	8	3404,5 5604 8845,5 13 334,5 3446,5 6627 10 021 13 334,5	2	Réseau MID/1 (W) Réseau MID/2 (E)
H	FE2		24	2		1	5	2987 5671,5 8930,5 13 324,5 17 966,5	2	Réseau SEA 1 (W)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
I	FEL		25	2	K = 1,5	1	6	2868 5611,5 8837 (ZLARN 6F) 13284,5 17966,5	1	Réseau SEA 2 (E)
J	CWP		61	5	VHF 15% VOLMET	1	5	2987 5671,5 8871 13324,5 17966,5	2	Réseau 1 Réseau 2
K	NP	Lignes Maritimes	11	1		1	5	2987 5521,5 8939 13274,5 17906,5 Point Barrow case 63	1	
L	SP		7	1		1	5	2945 5641,5 8845,5 13344,5 17946,5	1	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
M.	CEP		6	1		2	17	3467,5 5551,5 5604 8879,5 8930,5 13304,5 17926,5	1	2 stations
N	CAR	Plan O.A.C.I.	78	7	N = 20 VHF = 5%	0	0	ZLAMP/ZLARN 2966 NSAM 2 6537 12 D 8837 12 D 13344,5 NSAM 2 17936,5 12 2966 NSAM 2 5566,5 NSAM 2 8871 NSAM 2 13344,5 NSAM 2 2966 NSAM 2 5499 12 D 8837 12 D 13344,5 NSAM 2 2952 12 J 5619 12 J 10021 12 J 13294,5 12 17916,5 NSAM1-2	3 (13 fré- quences)	Réseau C (centre) Réseau E (Est) Réseau S (Sud) Réseau W (Ouest)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
O	NAT	Lignes centrales	141	12	N = 24 K = 2	4	17	2931 5611,5 8947,5	4	Réseau A (Sud)
P	-	Lignes Australes	-	-	(Doc 55 IRL) VHF = 5% VOLMET			13324,5 2987 5671,5 8888 13284,5 2945 5641,5 8862,5 13354,5 2868 5626,5 8913,5 13324,5 17966,5	(voir également zone analyse C)	Réseau B (centre) Réseau C (centre) Réseau D (Nord) avec lignes arctiques
Q	SA		17	1	N = 15	2	10	3432,5 6612 8879,5 13274,5 17946,5	1	Réseau AFI.1 (Ouest) Réseau SAT
R	NSAMT		9	1		1	6	2889 4696,5 6664,5 8820 13314,5 17916,5	1	Réseaux SAM NW et SW

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
S	NSAM2		9	1		2	12	2910 5581,5 8845,5 13344,5 17916,5	1*	Réseaux SAM NE-C et SE
T		Antarctique E	0						0	* compte tenu création ZLAMP CAR
U		Antarctique W	0						0	
									Total 26	

A N N E X E 2

DECLARATION DES OBSERVATEURS DE L'O.A.C.I.

Après avoir examiné le document présenté par le Président de la Commission 5, les observateurs de l'O.A.C.I. sont arrivés aux conclusions suivantes :

D'après les résultats des statistiques, exprimés en nombre de familles de fréquences, il est évident que l'on se trouve très souvent devant des besoins bien supérieurs au nombre des fréquences actuellement utilisées pour l'exploitation des aéronefs sur les lignes internationales ou même à celui des fréquences nécessaires pour satisfaire aux besoins connus ou prévisibles. On peut constater ce fait en comparant les renseignements relatifs au "nombre de familles de fréquences nécessaires" avec les informations sur l'utilisation des fréquences selon les Plans régionaux de l'O.A.C.I. Au cours des réunions régionales de cette Organisation, les fréquences nécessaires aux besoins en matière de communications air/sol ont généralement pu être trouvées sans trop de difficultés. Il s'ensuit que, pour un certain nombre de ZLAMP, il serait évidemment possible d'appliquer des méthodes permettant de réduire le nombre des familles de fréquences nécessaires tiré des statistiques.

Si l'on veut établir des critères de réduction applicables à un certain nombre de cas, leur détermination précise est ardue, car ils diffèrent beaucoup d'une zone à l'autre. On trouvera toutefois, dans le présent document, quelques critères de réduction susceptibles d'application; ils sont fondés sur des hypothèses que nous pensons pouvoir raisonnablement avancer après avoir procédé à une analyse détaillée dans le délai dont nous disposons.

Le nombre de familles de fréquences proposé figurant dans l'avant-dernière colonne du tableau inclus dans le Document N° nous semble pouvoir répondre aux besoins de l'aviation civile internationale pour les communications air/sol évalués d'après les renseignements actuels relatifs à l'exploitation et qui, dans certains cas, couvrent les besoins prévus pour les cinq prochaines années.

A N N E X E 3

DECLARATION DES OBSERVATEURS DE L'I.A.T.A.

Après avoir examiné le document présenté par le Président de la Commission 5 et la déclaration des observateurs de l'O.A.C.I., les observateurs de l'I.A.T.A. présentent les commentaires suivants.

1. L'I.A.T.A. est d'accord avec les observateurs de l'O.A.C.I. pour ce qui est de l'utilisation des fréquences selon les plans régionaux de l'O.A.C.I. De temps en temps, dans certaines réunions régionales de l'O.A.C.I., on a éprouvé le besoin d'ajouter au jeu de fréquences des ZLAMP des familles mises à la disposition de la zone d'allotissement considérée; on n'a jamais eu de difficulté à trouver des fréquences supplémentaires, voire des familles entières, dans le cadre des principes techniques du Plan d'allotissement en vigueur. Il convient cependant d'observer aussi qu'au cours des cinq dernières années, plusieurs réunions régionales de l'O.A.C.I. ont estimé souhaitable de réduire le nombre des assignations de fréquences de ZLAMP à certaines stations (surtout des fréquences d'ordre élevé), afin d'accroître l'efficacité des communications pour les stations où l'on devait garder plus d'une famille de fréquences; ces simplifications étaient justifiées par une réduction de la charge des voies considérées. A cet égard, on doit signaler aussi qu'une partie des propositions visant au remaniement des limites des ZLAMP tendent à une telle simplification des assignations de fréquence actuelles.
2. Pour ce qui est du nombre des vols que l'on peut assurer au moyen d'une famille de fréquences, l'I.A.T.A. estime qu'au stade actuel de développement du service aéronautique mondial, on ne peut pas mettre au point un principe réaliste applicable à toutes les zones, car les conditions d'exploitation des ondes décimétriques varient trop d'une région à l'autre. Les faits suivants pourraient cependant expliquer certaines divergences entre les besoins tels qu'ils sont présentés dans le Document N° DT II/2 et l'utilisation réelle des fréquences dans les ZLAMP.
 - 2.1 Dans une zone comme celle de l'Atlantique Nord, l'occupation des voies par aéronef et par heure s'est considérablement réduite au cours des cinq dernières années, et cela pour les raisons suivantes :
 - a) A mesure que s'est développée l'expérience de l'exploitation des aéronefs modernes, on s'est aperçu que l'on avait moins besoin d'aides directes en vol, ce qui a notablement réduit le nombre et la longueur des messages transmis aux aéronefs par les bureaux de contrôle opérationnel des compagnies aériennes.

- b) Un Accord régional de l'O.A.C.I. a notablement réduit la longueur moyenne des messages relatifs aux rapports courants sur la position des aéronefs.
- c) Des améliorations du service VOLMET ont grandement réduit la nécessité de recourir aux méthodes de transmission sur demande et "company initiated" pour l'obtention de renseignements météorologiques en vol.

2.2 L'influence de l'utilisation des ondes métriques a été fort importante sur un certain nombre de lignes aériennes mondiales principales. Par exemple, lors d'une récente réunion de l'I.A.T.A., on a estimé que pour les vols d'avions à réaction sur diverses lignes internationales allant du Moyen Orient en Asie du Sud-Est (par exemple Beyrouth-Singapour), au moins 85% des contacts air/sol se faisaient sur ondes métriques pendant les phases "en route" du vol. Le pourcentage réel varie d'un tronçon de route à l'autre; il dépend aussi dans une certaine mesure du radio navigant, selon la portée de la couverture des ondes métriques, la nature de cette couverture pour ce qui est du rôle des diverses voies au point de vue des communications, enfin selon les pratiques du radio navigant lui-même. En plus d'une réduction de la charge sur les fréquences des ordres de grandeur les plus faibles, réduction précisément due à l'emploi des ondes métriques, il y a eu également une réduction très nette de la charge relative du trafic sur les fréquences d'ordre élevé. Vu les grandes améliorations des liaisons de télécommunication fixes mises à la disposition des compagnies aériennes, le besoin de communications de routine à grande distance dans le service mobile aéronautique a considérablement diminué. Cet allègement des fréquences d'ordre élevé a permis aux opérateurs de diverses stations au sol de desservir des aéronefs plus nombreux et de manière plus efficace au moyen de fréquences d'un ordre de grandeur intermédiaire, sur lesquelles est actuellement acheminé le plus gros du trafic de communications courant.

Naturellement, les commentaires ci-dessus ne signifient pas que l'on pourra se passer des ondes décamétriques dans un avenir prévisible dans les régions considérées. En fait, la disponibilité d'un service sur ondes décamétriques pour les plus grandes distances reste aujourd'hui aussi importante pour l'exploitation aérienne qu'elle l'a toujours été, même si leur charge relative peut avoir diminué.

3. En conclusion, l'I.A.T.A. estime que la méthode proposée par le Président de la Commission 5 dans le Document N° DT/II-13 en vue de rationaliser les demandes d'allotissement de fréquence aux ZLAMP constitue, en principe une manière réaliste d'aborder la question.

Genève, 1966

24 mars 1966

Original : français

COMMISSION 5

PREMIER RAPPORT
DU GROUPE DE TRAVAIL 5C A LA COMMISSION 5

REVISION DE LA PARTIE II, ARTICLE 2 DE L'APPENDICE 26 AU REGLEMENT
DES RADIOCOMMUNICATIONS, PAGES 19 A 25 (REGION 1 DE L'U.I.T.)
ET CARTE ANNEXEE N° 2

On trouvera ci-joint le premier rapport du Groupe de travail 5C sur ce sujet. Ce rapport est soumis à la Commission 5 pour examen.

Ont participé aux travaux du Groupe les délégués de l'Algérie, de l'Allemagne Fédérale, de l'Arabie Saoudite, de la Bulgarie, du Cameroun, de l'Ethiopie, du Ghana, de la Hongrie, du Nigeria, de la Pologne, de la Roumanie, de la Tchécoslovaquie et de l'U.R.S.S. Un représentant de l'I.F.R.B. a également participé aux travaux.

Le rapport définitif du Groupe sera soumis à la Commission 5 dès qu'il aura été approuvé par le Groupe de travail.

Le Président du Groupe 5C

M. ABDEL WAHAB

Annexe : 1



A N N E X E

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 de la R.A.U. 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° E; 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

Subdivision de zone 1C

Subdivision de zone 1D.

Cette subdivision est délimitée par une ligne partant du point d'intersection des frontières de l'U.R.S.S., 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 la R.A.U. 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'U.R.S.S., et longer cette frontière jusqu'au point d'intersection des frontières de l'U.R.S.S., de la Hongrie et de la Roumanie.

Subdivision de la zone 1EZone 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°N 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 - 4

(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 de la République Démocratique du Congo (le territoire de Kabinda excepté), longe celle de la République du Congo (Brazzaville), de la République Centrafricaine et du Soudan, et de là se dirige vers le Nord le long de la frontière occidentale du Soudan; à partir de là, cette ligne suit la frontière occidentale de la R.A.U., 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 et la frontière occidentale de la R.A.U. 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 la République du Congo (Brazzaville),

de la République Centrafricaine, jusqu'au point d'intersection des frontières séparant la République Démocratique du Congo, le Soudan et la République Centrafricaine.

De là, elle longe la frontière occidentale du Soudan jusqu'au point situé à 12°N 22°E, pour longer ensuite 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 République Arabe Syrienne jusqu'à la côte méditerranéenne et de là, arriver au point où la frontière commune de la Libye et de la R.A.U. 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 la R.A.U. et du Soudan 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 République Arabe Syrienne jusqu'à la côte méditerranéenne et, de là, atteint l'endroit où la frontière commune de la Libye et de la R.A.U. rejoint la côte de l'Afrique du Nord, sans passer par Chypre, puis se dirigeant en direction du Sud, longe la frontière occidentale de la R.A.U. et, de là, atteint vers l'Est le point 24°N 37°E situé sur la frontière commune à la R.A.U. et au Soudan pour continuer, en passant par les points 12°N 44°E, 13°N 52°E, 26°N 52°E, et longer la frontière séparant l'Iran et 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 République Arabe Syrienne 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 26°N 52°E et 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 26°N 52°E, passe par les points 13°N 52°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 26°N 52°E.

Subdivision de zone 5D

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant du point de rencontre des frontières de la R.A.U., de la Lybie et du Soudan suit, en direction du Sud, la frontière occidentale du Soudan 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, 13°N 52°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 la R.A.U. pour revenir à son point de départ.

Zone des lignes aériennes régionales et nationales - 6

(ZLARN - 6)

(Voir groupe de travail 5B - Région 3 - U.I.T.)

Zone des lignes aériennes régionales et nationales - 7

(ZLARN - 7)

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

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 de la République Démocratique du Congo (y compris le territoire de Kabinda), jusqu'au point de rencontre des frontières de l'Ouganda, de la République Démocratique du Congo et du Soudan, puis, de là suit la frontière orientale et méridionale de la République Démocratique du Congo (en y comprenant le Royaume de Burundi et la République Rwandaise) 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, de la République Démocratique du Congo et du Soudan, suit la frontière occidentale de l'Ouganda et de la Tanzanie et longe ensuite la frontière méridionale de la Tanzanie jusqu'à la côte. De là, elle passe par les points 11°S 41°E, 11°S 60°E, 02°S 60°E, 02°S 41°E jusqu'à la côte orientale de l'Afrique, puis se dirige vers le Nord en suivant la frontière orientale et septentrionale du Kenya et de l'Ouganda, et rejoint le point de rencontre des frontières de la République Démocratique du Congo, du Soudan et de l'Ouganda.

Subdivision de zone 7D

Cette subdivision est délimitée par une ligne qui, partant de la frontière séparant la Tanzanie 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 Zambie et la Tanzanie, pour longer ensuite les frontières séparant la République Démocratique du Congo et la Zambie, la République Démocratique du Congo et la Rhodésie, l'Angola et la Rhodésie, et l'Angola et la République Sudafricaine jusqu'à la côte pour rejoindre le point 17°S 10°E.

COMMISSION 5

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL 5D

Conformément au mandat de la Commission 5, le Groupe de travail 5D s'est réuni afin de réviser les limites des ZLARN de la Région 2 de l'U.I.T. Ce Groupe de travail était composé de délégués des pays suivants :

Argentine
Brésil
Colombie
Cuba
Equateur
Etats-Unis
Jamaïque
Mexique
Surinam
Venezuela
et d'un observateur de l'O.A.C.I.

Un fonctionnaire de l'I.F.R.B. a participé aux travaux.

Les modifications apportées aux subdivisions de zone 12A, 12B et 9C ont été décidées en accord avec le Groupe de travail 5E.

Les Avis suivants ont été exprimés par divers délégués :

ZLARN 10 : Les Etats-Unis estiment qu'il n'y a aucune raison d'apporter des modifications dans cette zone. Comme l'a indiqué le délégué du Canada à la Commission 5, il convient de maintenir les limites actuelles des subdivisions de zone 10A, 10B, 10C, 10D et 10E.

ZLARN 11 : Les Etats-Unis proposent que les subdivisions de zone 11B, 11C, 11D, 11E, 11F, 11G, 11H, 11I soient réunies en une seule subdivision de zone 11B dont les coordonnées devraient être les suivantes : 50°N 127°W, 33°N 127°W, 33°N 119°W, 25°N 98°W, 25°N 35°W, 40°N 50°W, 40°N 65°W, 46°N 67°W, et, de là, la ligne délimitant cette subdivision doit suivre la frontière entre les Etats-Unis et le Canada pour revenir à son point de départ 50°N 127°W.

Les modifications proposées sont indiquées sur la carte annexée.



ZLARN 12 : Les Etats-Unis proposent que la subdivision de zone 12A soit étendue en direction du Sud pour coïncider avec les limites de la région d'information de vol de l'O.A.C.I. jusqu'au point 3° 30' N 170°W. De là, la délimitation devrait longer la limite séparant les Régions 2 et 3 de l'U.I.T. jusqu'au point 29°N 180°W puis passer par les points 29°N 153°W et 3°30'N 153°W pour revenir à son point de départ 3°30'N 170°W.

Subdivision de zone 12B : Aucune objection n'a été élevée au sujet de la légère modification de la limite Sud-Ouest de la subdivision de zone 12B qui doit correspondre à la modification de la subdivision de zone 9C proposée par les Territoires français d'Outre-Mer. Les coordonnées modifiées de la subdivision de zone 12B seraient donc les suivantes :

Subdivision de zone 12B : COORDONNEES

La ligne délimitant cette subdivision s'étend des points 03°30'N 153°W à 33°N 153°W et passe par les points 33°N 120°W, 17°N 115°W, 14°N 93°W, 02°N 86°W, 02°N 93°W, 05°N 93°W, 05°N 120°W, 03°30'N 120°W pour revenir à son point de départ 03°30'N 153°W.

Subdivision de zone 12C : pas de changement

Subdivision de zone 12D : pas de changement

Subdivision de zone 12E : à la demande du délégué de l'Equateur, la ligne délimitant la subdivision de zone 12A a été déplacée vers le Sud-Est afin d'inclure l'Equateur, de la manière suivante :

La ligne délimitant cette subdivision part du point 15°N 95°W et passe par les points 23°N 92°W, 23°N 85°W, 19°N 85°W, 09°N 77°W, 02°N 79°W, puis par le point 01°N 75°W, elle longe la frontière orientale et méridionale de l'Equateur jusqu'au point 04°S 81°W, de là elle passe par les points 02°N 81°W, 02°N 86°W et 14°N 93°W pour revenir à son point de départ au point 15°N 95°W.

Subdivision de zone 12F : pas de changement

Subdivision de zone 12G : pas de changement

Subdivision de zone 12H : la ligne délimitant cette subdivision de zone est modifiée comme suit : 10°S 70°W, 05°N 70°W, 05°N 61°10'W, 08°45'N 60°W, 08°N 58°W, 08°N 49°W, 02°N 47°W, 10°S 47°W, elle revient ensuite à son point de départ 10°S 70°W.

En raison des modifications apportées à la subdivision de zone 12H, deux petits triangles restent en dehors de toute subdivision de zone; ils peuvent être inclus dans l'une ou l'autre des subdivisions 12I ou 13K.

Subdivision de zone 12J : Cette subdivision de zone devrait être supprimée, car les vols qui la traversent doivent être desservis par les fréquences de la ZLAMP CAR, dont la création a déjà été décidée. Le délégué de la Jamaïque a demandé si les fréquences de la subdivision de zone 12J pourraient être incluses dans la ZLAMP CAR. Le Rapporteur a répondu que l'allotissement des fréquences n'entre pas dans le mandat du Groupe de travail;

il faut cependant admettre que, vu la suppression de la subdivision de zone 12J, les fréquences en question pourront être transférées dans la famille de fréquences de la ZLAMP CAR et que la Commission 6 devra tenir compte de ce fait.

Le délégué des Etats-Unis a demandé si les limites de la subdivision de zone 12J sont maintenues sans modification dans la nouvelle ZLAMP CAR. Le Rapporteur ayant répondu par l'affirmative, le délégué des Etats-Unis a déclaré qu'il n'était pas opposé à la suppression de la subdivision de zone 12J.

Le délégué de la Jamaïque a déclaré à son tour qu'il n'était pas opposé à la suppression de la subdivision de zone 12J.

ZLARN 13

Subdivision de zone 13C : pas de changement

Subdivision de zone 13D : pas de changement

Subdivision de zone 13E : pas de changement

Subdivision de zone 13F : pas de changement

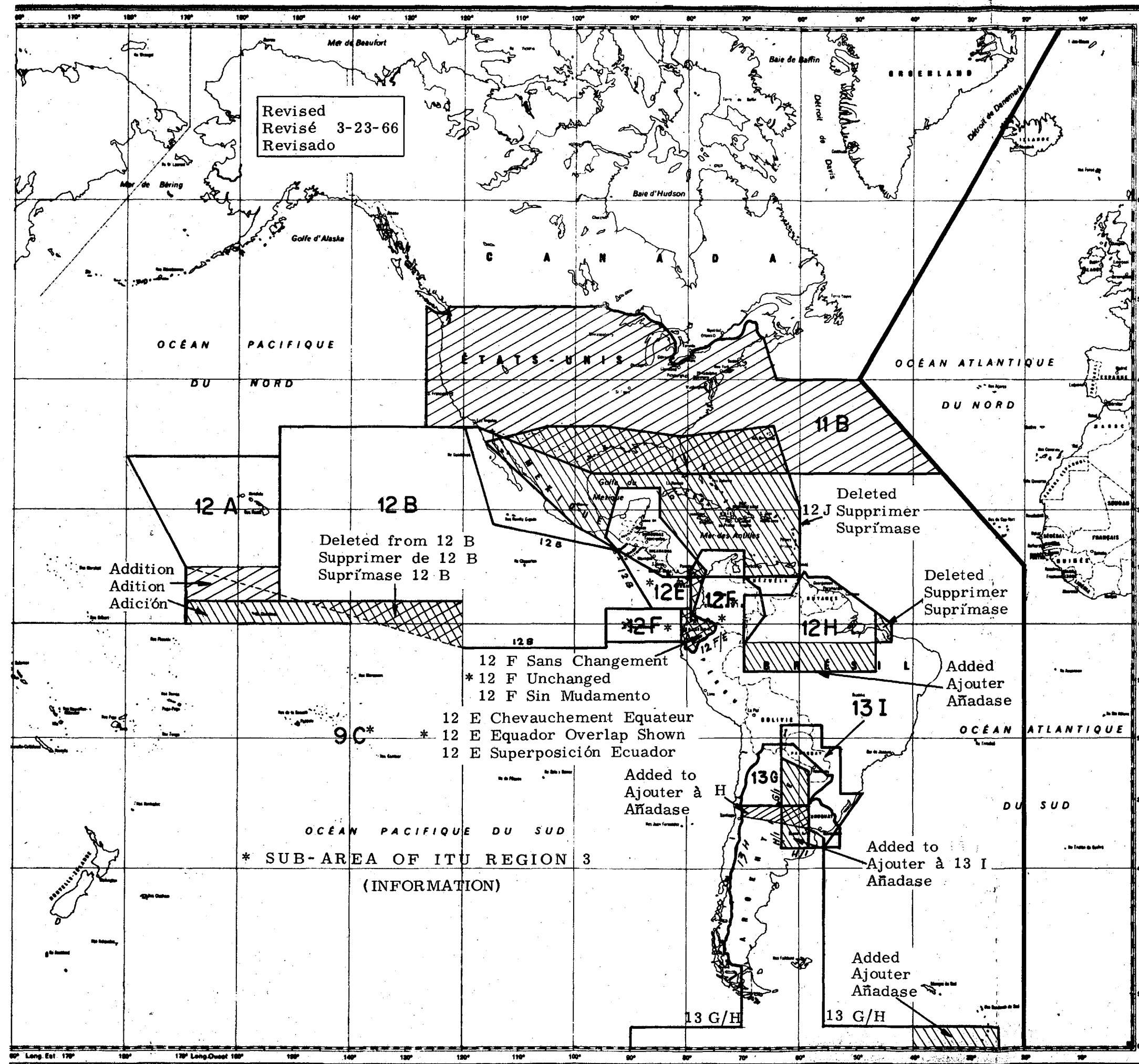
Subdivision de zone 13G : Il convient de modifier cette subdivision de zone comme suit : la ligne délimitant cette subdivision passe par les points 57°S 90°W, 57°S 70°W, et 52°S 70°W, puis suit la frontière entre l'Argentine et le Chili et passe par les points 21°S 68°W, 21°S 62°W, pour atteindre le point de jonction des frontières séparant l'Argentine, le Paraguay et le Brésil; puis elle suit la frontière séparant l'Argentine du Brésil puis de l'Uruguay et passe ensuite par les points 36°S 56°W, 57°S 56°W, 57°S 25°W, et par le Pôle Sud pour revenir à son point de départ 57°S 90°W. Ces modifications sont indiquées sur la carte annexée.

Subdivision de zone 13H : Il convient de modifier cette subdivision de zone comme suit : 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 jusqu'à l'intersection avec le parallèle 31°S; elle longe ensuite la frontière entre l'Argentine et l'Uruguay, continue au Sud de la frontière par les points 35°S 56°W, 57°S 56°W, 57°S 25°W et par le Pôle Sud pour revenir à son point de départ 57°S 90°W.

Subdivision de zone 13I : Il convient de modifier cette subdivision de zone comme suit : la ligne délimitant cette subdivision passe par les points 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 63°W, pour revenir à son point de départ 18°S 63°W. Ces modifications sont indiquées sur la carte annexée

Annexe : 1

L. SIGLER
Rapporteur du
Groupe de travail 5D



CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève, 1966

Document N° DT/II-16-F

24 mars 1966

Original : anglais

COMMISSION 4

PROJET DE
CINQUIEME RAPPORT DE LA COMMISSION 4
(TECHNIQUE)

ESPACEMENT ENTRE FREQUENCES ET FREQUENCES A ALLOTIR

(Appendice 26, pages 6 et 7)

1. Après avoir examiné les propositions soumises à la Conférence par les administrations ainsi que le Rapport de la première session, la Commission 4 a décidé, par 28 voix contre 5 et 5 abstentions, des espacements entre fréquences et des fréquences à allotir que l'on trouvera dans l'Annexe ci-jointe (voir le Document N° II/85).
2. Le délégué des Etats-Unis a réservé pour sa délégation le droit de revenir, lors d'une séance ultérieure, si elle le désire, sur la question des fréquences à allotir dans la bande 5450 - 5480 kHz (Région 2)

Le Président :

J.T. PENWARDEN

Annexe : 1



Ap.26
p. 6

A N N E X E

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

MOD Facteurs dont il convient de tenir compte pour l'établissement du Plan

NOC 1. Espacement entre fréquences

(MOD) Les espacements entre fréquences qu'indique le tableau suivant
permettent l'emploi de systèmes de communication à rendement élevé.

NOC	Bande (kHz)	Espacement (kHz)	Bande (kHz)	Espacement (kHz)
	2850 - 3025	7	8815 - 8965	7
	3400 - 3500	7	10005 - 10100	8
MOD	4650 - 4700	7	11275 - 11400	8
	5450 - 5480 (Rég.2)	7	13260 - 13360	8
	5480 - 5680	7	17900 - 17970	8
	6525 - 6685	7		

NOC a) On suppose que, pour les émissions de classe A3, les fréquences de
modulation ont pour limite supérieure 3000 Hz et que, pour les
autres classes d'émission autorisées, le rayonnement des bandes
latérales ne dépasse pas celui des émissions de classe A3.

(MOD) b) 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 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.

NOC c) On reconnaît qu'il est possible de fractionner chacune des voies
résultant des espacements ci-dessus en deux voies, ou davantage.

NOC d) 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.

(MOD) e) Les arrangements visés aux alinéas b), c) et d) ci-dessus seront
conclus en vertu des dispositions des articles de la Convention
internationale des télécommunications et du Règlement des radio-
communications intitulés "Accords particuliers".

2. Fréquences à allotir

On trouvera dans le tableau ci-dessous la liste des fréquences à allouer (MOD) dans les bandes exclusives réservées au service mobile aéronautique (R), sur la base de la largeur de bande prévue au paragraphe ci-dessus.

		kHz		
	2850 - 3025	4650 - 4700	6525 - 6685	10005 - 10100
	2854	4654	6533	10009
	2861	4661	6540	10017
	2868	4668 7 voies,	6547	10025
	2875	espacement	6554	10033 11 voies,
	2882	4675 7 kHz	6561	10041 espace-
	2889	4682	6567	ment
	2896	4689	6575	10049 8 kHz
	2903	4696	6582	10057
	2910	5450 - 5480	6589	10065
	2917		6596 22 voies,	10073
	2924 24 voies,	Région 2	6603 espacement	10081
	2931 7 kHz		6610 7 kHz	10089
	2938	5456 4 voies,	6617	11275 - 11400
	2945	5463 espacement	6624	
	2952	5470 7 kHz	6631	11279
	2959	5477	6638	11287
	2966	5480 - 5680	6645	11295
	2973		6652	11303
	2980		6659	11311
	2987	5484	6666	11319 15 voies,
	2994	5491	6673	11327 espace-
	3001	5498	6680	ment
	3008	5505	8815 - 8965	11336 8 kHz
	3015	5512		11343
	3023,5 (R)&(OR)	5519	8821	11351
		5526	8828	11359
	3400 - 3500	5533 28 voies,	8835	11367
		5540 espacement	8842	11375
		5547 7 kHz	8849	11383
	3404	5554	8856	11391
	3411	5561	8863	13260 - 13360
	3418	5568	8870	
	3425	5575	8877 21 voies,	13264
	3432 14 voies,	5582	8884 espacement	13272
	3439 espacement	5589	8891 7 kHz	13280
	3446 7 kHz	5596	8898	13288
	3453	5603	8905	13296
	3460	5610	8912	13304 12 voies
	3467	5617	8919	13312 espace-
	3474	5624	8926	ment
	3481	5631	8933	13328 8 kHz
	3488	5638	8940	13336
	3495	5645	8947	13344
		5652	8954	13352
		5659	8961	
		5666		
		5673		
		5680 (R)&(OR)		

Genève, 1966

COMMISSION 7

PROPOSITION DE LA COMMISSION 7 (REDACTION)
CONCERNANT LA PRESENTATION DES ACTES FINALS DE LA CONFERENCE

La Commission 7 constatant l'existence de propositions concernant la présentation de l'Appendice 26 (Doc. II/2 : Etats-Unis; Doc. II/4 : Canada; Doc. II-10 : Royaume-Uni; Doc. II/18 : Inde; Doc. II/25 : Mexique et Doc. II/35 : Argentine) ainsi que l'existence de la Recommandation N° 4 de la 1ère Session de la Conférence, sans vouloir préjuger des décisions de la Séance plénière, mais en vue d'y faciliter les débats, présente ci-dessous quelques suggestions d'ordre général quant à la présentation des Actes finals.

Une décision rapide, par la séance plénière, en cette matière faciliterait hautement la tâche de la Commission 7 en ce sens que dès le début elle pourrait mettre en place adéquate les textes qui lui sont remis par les différentes Commissions.

Les Actes finals pourraient se présenter sous la forme suivante :

- Actes finals proprement dits (voir par exemple les pages 1 et 2 des Actes finals de la C.A.E.R. spatiale Genève 1963);

Signatures;

- Annexe I : Modifications éventuelles à des dispositions du R.R. Genève 1959;
- Annexe II : Appendice 26 - Service OR (voir document ci-joint);
- Annexe III : Appendice 26A - Service R (voir document ci-joint);
- Protocole additionnel éventuel ?

Signatures;

- Résolutions et recommandations éventuelles.

Le Président



APPENDICE 26

SERVICE OR *

		Pages
NOC	Partie I	5
NOC	Dispositions générales	5
NOC	Section I - Définitions	5
NOC	1 Plan d'allotissement des fréquences	5
NOC	2 Signification de la terminologie	5
SUP	3	5
SUP	4	5
SUP	5	5
SUP	6	5
SUP	7	5
(MOD) **	Section II - Principes techniques et d'exploitation	6 à 15
SUP	Partie II	16 à 44
NOC	Partie III	45 à 46
NOC	Partie IV	47 à 76

* les textes maintenus sont ceux de l'Appendice 26 au R.R. Genève 1959 sans aucune modification.

** (MOD) : sans que soit touché au fond, cette section est la section de l'Appendice 26 de laquelle on a retiré les dispositions relatives au Service (R).

APPENDICE 26A

SERVICE (R)*

	Pages
Partie I	5 à 15
Partie II	16 à 44
Cartes et transparents	

* Les textes mentionnés sont ceux de l'Appendice 26 du R.R. Genève 1955
amendés par la C.A.E.R. Aéronautique de Genève 1966.

Genève, 1966

28 mars 1966

Original : français

COMMISSION 5

(COMMISSION STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION)

Président : M. Maurice CHEF (France d'Outre-Mer)

I. J'ai l'honneur de vous soumettre ci-contre, comme premiers éléments de discussion, mes propositions relatives à l'expression des besoins en fréquences pour les ZLARN.

II. J'aimerais, à titre d'introduction liminaire attirer votre attention sur les dispositions réglementaires suivantes :

a) numéro 281 de la Convention (Genève, 1959)

"Les Membres et les Membres associés reconnaissent souhaitable que le nombre de fréquences et l'espace du spectre utilisés soient limités au minimum indispensable pour assurer de manière satisfaisante le fonctionnement des services nécessaires."

b) numéro 694 du Règlement des radiocommunications (Genève, 1959)

"Toutes les stations sont tenues de limiter leur puissance rayonnée au minimum nécessaire pour assurer un service satisfaisant."

Le Président:

Maurice CHEF

Annexes : 2



A N N E X E 1

PROPOSITIONS

- N° 1 Pour les vols régionaux et nationaux une famille de fréquences est composée en principe de trois fréquences dont l'ordre de grandeur s'échelonne entre 2,8 et 9 MHz.
- N° 2 Les allotissements de ces familles doivent s'effectuer par subdivision de ZLARN.
- N° 3 Par contre, les allotissements de fréquences d'un ordre de grandeur égal ou supérieur à 10 MHz seront effectués par ZLARN.
- N° 4 La puissance d'un grand nombre d'émetteurs des stations aéronautiques assurant les communications avec les aéronefs effectuant des vols régionaux ou nationaux devrait pouvoir être réduite. Cette disposition faciliterait certainement les conditions de répétition.
- Nota 1 : Les notifications de fréquences (liste U.I.T.) de nombreux pays font en effet apparaître l'utilisation courante d'émetteurs de 50, 100, 200 ou 300 W.
- Nota 2 : Dans le plan actuel, les répétitions de fréquences sont calculées à partir de courbes donnant les distances minimales acceptables entre deux stations aéronautiques dont la puissance rayonnée (émission non modulée) serait de 1 kW.
- Exemple :
- Actuellement entre 2 ZLARN pour une protection de 15 db, deux stations supposées émettre avec une puissance de 1 kW sur la fréquence 6 MHz, doivent avoir une séparation de 2500 km.
- Si les mêmes stations émettaient avec une puissance de 250 W (réduction 6 db), la distance les séparant pourrait, semble-t-il, être notablement réduite (environ 800 à 1000 km).
- N° 5 Examiner et adopter l'expression des besoins présentés dans la colonne 9 du Tableau formant l'Annexe 2.
-

A N N E X E 2 - A N N E X 2 - A N E X O 2

PROJET DE PRESENTATION DES BESOINS EN FREQUENCES POUR LES ZLARN
DRAFT TABLE OF FREQUENCY REQUIREMENTS OF RDARAs
PROYECTO DE PRESENTACIÓN DE NECESIDADES DE FRECUENCIAS PARA LAS ZRRN

ZLARN RDARA ZRRN	Symbole des Pays et heures de vol Country symbol and hours of flight Símbolo de país y horas de vuelo	Nombre de fréquences App. 26 Number of frequencies App. 26 Número de frecuencias Ap. 26	Recommandations O.A.C.I. I.C.A.O. Recommendations Recomendaciones O.A.C.I.	Total des nombres d'heures de vol Total No. of flight hours Total del número de horas de vuelo	Ta 3000 = N Ta 3000 = N Ta 3000 = N	Nombre de familles N = 10(DT/2) No. of families N = 10(DT/2) Número de familias N = 10(DT/2)	Application modalités Doc. 62 Application provisions Doc. 62 Aplicación modalidades Doc. 62	Proposition Proposal Proposición	Remarques Remarks Observa- ciones
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1		27						1 Freq. 10 1 Freq. 11 1 Freq. 13	(1)
1B	BEL (2709) D (M) G (10952) HOL (0) IRL (0) ISL (4474) LUX (0)	8		18 135	6	1	0	0	(2)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1C	AUT (0)(M) W/BLR * D-D (19418) DNK (18267) FNL (4300) HNG (1096) NOR (4538) POL (50052) S (1154) TCH (42139) W/UKR *	5		140964	47	5	3	1	(3)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1D	ALB - N/ARS * BUL (6100) CVA - CYP (85) + N/EGY * + GRC (41206)+ I (1525) W/IRQ * ISR (0) JOR (0) LBN (M) + N/LBY * MLT - ONJ - ROU (23993) SMR - SYR (730) N/TUN * TUR (65986) + YUG (9300)	9	+ S/Réseau N°3 S/Network S/Rev : 2896 6634,5 10084	148.925	50	5	3	1	(4)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1E	N/ALG * AND - AZR (M) E (O) F(103680) GIB - I (Sardaigne) * MCO - MDR - N/MRC * POR (2382) SUI (M) TUN (3964) add (S) (3891)	9		113917	38	4	2	1	(4)
2		35						6 6 1 1	Freq. 10 Freq. 11 Freq. 13 Freq. 17
2A	FNL (130) BLR } URS } (875000)	8		875130	292	29	7	7	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2B	URS (1.623.000)	10		1.623.000	541	54	10	10	(5)
2C	BLR UKR URS } 2.822.000	9		2.822.000	941	94	14	14	(5)
3		33						4 Freq. 10 3 Freq. 11 1 Freq. 12 1 Freq. 17	
3A	URS (570.000)	13		570.000	190	19	6	6	(5)
3B	URS (620.000)	20		620.000	206	20	6	6	(5)
3C	MNG - URS (800.000)	18		800.000	267	27	7	7	(5)
4		7					0	1 Freq. 11 1 Freq. 17	(1)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
4A	ALG (8275) AOE - CNR - LBY (0) N/MLI (13873) MRC (19) MTN (3284) NGR (647) TCD (0) TUN * Add = BEL (6781)	5		32879	11	1	1	1	
			FIR 6642						

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
4B	CAF (540)	11	FIR 6589,5						
	CME -		FIR 6589,5-8922						
	COG --		FIR 6589,5 8922						
	CPV -								
	CTI (11594)		FIR 6642						
	DAH (0)								
	GAB -								
	GHA (3336)		FIR 6642						
	GMB (0)						1	1	
	GNE -								
	GNP			20808	7	1		+ 1 Freq.6	
	GUI (2182)		FIR 6642						
	HVO -								
	IBR (0)		FIR 6642						
	S/MLI *								
	S/MTN *								
	S/NGR *								
	NIG (M)		FIR 6642						
	SEN (1370)		FIR 6642						
	SRL (1284)		FIR 6642						
	STP (502)								
	S/TCD *								
	TGO -								

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
5		7						1 Freq. 11 1 Freq. 17	(6)
5A	ADN (14216) ARS (34315) EGY (M) IRQ * ISR (M) JOR * KWT (4370) LBN * ONJ * SYR (3380) YEM -	5	FIR 5656,5 FIR 4682,5	56281	19	2	1	1	(7)
5B	AFG - IND * IRN (41000) PAK (30000) TUR (2592)	6		73592	25	3	2	2	
5C	ADN (7169) ARS * GLP - IND * MLD -	5		7169	2	0,2			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
5D	EGY (M)* ETH (7530) SDN - SMF (100) SOM -	6	FIR 5656,5 FIR 4682,5-5656,5 FIR 5656,5 FIR 5656,5-6552	7630	2	0,2			
6		8						2 Freq. 10	(1)
6A	BRM (15723) IND (259406) NPL - PAK (25000)	21		300129	100	10	4	5	(8)
6B	CHN * HKG (M) IWA - J (34768) KOR (3155) KRE - MAC - MCS - RYU -	14		37923	13	1	1	1	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
6C	GIL - CAR - GUM - HWL - INS (174575) MLA * MRA - MRL - TMP - WAK -	16		174575	58	6	3	4	
6D	BRM * - BRU - CBG * INS * LAO - MLA (645) PHL (436400) SNG - THA (13188) VTN (55575)	18		505808	169	17	6	6	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
6E	CLN (153) IND * MLD - INP -	16		153	0,05	0	0		
6F	BRM * - BRU * CBG (1294) CHN (535) HKG (M) INS * J * KOR * KRE (11769) LAO * MAC * MLA * PHL * RYU * SNG * THA * VTN (31928)	12		45526	15	1	1	1	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
7		15							(1)
7A	ASC -- MRN -- SHN -- TRC --	3							
7B	AGL (250) + BDI -- CGO (2784) + RRW -- Add (S) 2800	12	+ FIR 3474,5- 6552 8913,5	5834	2	0,2			
7C	KEN (M) SEY -- TGK -- UGA -- ZAN --	4	FIR 6552				1	1	
7D	COM (2000) MAU -- MDG (9860) MOZ (21817) REU (500)	16	FIR 3439,5-5649-8871 FIR 6552-6582-8879,5 FIR 2854-5649-8871	34177	11	1			5

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
7E	AFS (28376) BAS (2539) BCH (1250) MWI (0) RHS (13782) SWZ (1376) ZMB (5528)	21	FIR 6552-6582-8879,5 FIR 6552-8879,5 FIR 3425,5-6552-6597 FIR 3432,5-6552-6582-8879,5 FIR 3425,5-6552-6597-8879,5	52851	18	2	1	1	
8		0					0		
8A	ICO - KER - ROD -	7					0		(9)
9		17						2 Freq 11	
9A	AUS (81741) INS *	12 + 16 (ex 9E)		81741	27	3	2	2	(5)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
9B	AUS (91893) FJI (8589) + GIL * NCL (9000) + NGU - NHB - + PAP - PHX - SLM - SMA - SMO (M) TKL - TON - WAL (Avec NCL) +	18	+ FIR 3460,5 6634,5 8913,5 11394,5	109482	36	4	3	3	
9C	CHR - CKH - CKN - JAR - OCE (12000) PLM - PTC -	3		12000	4	0,4			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
9D	AUS (124007) NZL (36167)	41		160174	53	5	3	3	
10		0						6 Freq 10 1 Freq 13	
10A	ALS (220540) CAN *	10		220540	74	7	4	4	(5)
10B	CAN (274857) USA *	11		274857	92	9	4	4	(5)
10C	CAN (221425) USA *	15		221425	74	7	4	4	(5)
10D	CAN (403781) GRL * USA *	16		403781	135	13	5	5	(5)
10E	CAN (88450) GRL (6177) USA * SPM (100)	12		94727	32	3	2	2	(5)
11		0							
11A		0							

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11B	BER - MEX * USA (155718)	14 +11(ex11C) +13(ex11D) +10(ex11E) +13(ex11F) +12(ex11G) +11(ex11H)		155718	52	5	3	3	(10)
12		0							
12A	HWA - JON - MDW -	4					6	6	(5)
12C	CUB (974) GTM (M) HNB - HND - MEX (532678) SLV - SWN - USA *	20		533652	178	18			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
12D	ATN (0) BAH * CLM * CUB (23688) DOM - GDL (2000) HNB * HTI - IOB - JMC (0) MEX * MRT (2000) PNR (9360) PNZ * PTR - SWN * TRD - USA (4884) VEN * VIR -	19		41932	14	1	1	1	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
12J	ATN * BAH * BER * CLM * CTR * CUB * DOM * GDL * GTM * HNB * HND * HTI * IOB * JMC * MEX * MRT * NCG * PNR * PTR * SLV * SWN * TRD * USA * VEN * VIR *	9							0	(10)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
12E	CTR (12794) EQA * GTM (M) HNB * HND * MEX * NCG - PNR - PNZ - SLV - SWN -	9		12794	4	0,4			
12F	B * CLM (135283) EQA (M) PNR * PNZ * VEN *	15		135283	45	7	4	4	(5)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
12G	ATN (0) B * CLM * GUB * IOB * TRD - VEN (13502)	12		13502	4	0,4			
12H	B * CLM * GUB (3867) GUF (1000) SUR (0) VEN *	9		4867	1,5	0,2			
13		0							
13B		0							
13C	B * BOL * CHL * PRU (M) *	11		0					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
13D	ARG * B * BOL (28037) CHL * PRG (49275) PRU *	10		77312	26	3	2	6	(5)
13E	BOL * CHL (58590) PRU -	15		58590	20	2	3		
13F	CHL (77990)	12		77990	26	3	2		
13G	ARG (190800) B * BOL * FLK - PRG * URG (M)	16		190800	64	6	4	4	
13H	ARG (121500) FLK * URG (5459)	16		126959	42	4			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
13I	ARG (30300) B * BOL * PRG (118260) URG (17342)	11		165902	55	5	3	4	(11)
13J	B (86747) (B1) BOL * CLM * PRG * PRU *	17		86747	29	3	2		
13K	B (189026) (B2)	19		189026	63	6	3	3	
13L	ARG * B (220401) (B3) PRG (29565) URG (13845)	16		263811	88	9	4	4	

TOTAUX

438

144

139

NOTES EXPLICATIVES

Colonne 2

a) Les symboles employés pour indiquer le nom des pays sont les mêmes que ceux adoptés lors de la 1ère session (voir Rapport 1ère session, Annexe IV au chapitre IV, pages 85 à 88 incluse).

Ils n'ont qu'une signification purement géographique.

Il a été ajouté les symboles nouveaux suivants :

MWI	MALAWI
ONJ	Stations du groupe d'observateurs de l'O.N.U. en Jordanie
SWZ	SWAZILAND
ZMB	REPUBLIQUE DE ZAMBIE

b) En regard des symboles désignant un pays il est indiqué :

- 1) soit un nombre entre parenthèses
- c'est celui des heures mentionné par ce pays
- 2) soit la lettre (M)
- elle indique que le pays a fait parvenir des statistiques de vols mondiaux (ZLAMP) et n'a fourni aucune indication sur les vols régionaux
- 3) soit le chiffre (0)
- il indique que le pays a confirmé qu'il n'avait aucune information à fournir sur les vols régionaux ou nationaux
- 4) soit le signe -
- il indique que le pays n'a pas répondu aux questionnaires de l'I.F.R.B. et n'a donné aucune suite aux termes de la Résolution N° 9 de la 1ère session
- 5) soit le signe *
- ce dernier indique que le territoire d'un pays s'étend dans plusieurs sous/ZLARN (par découpage ou par chevauchement)

- dans ce cas, lorsqu'aucune précision n'a été fournie, la totalité des heures de vol notifiées par ce pays n'apparaît que dans l'une des sous/ZLARN dans laquelle est englobée une partie du pays, en principe la plus grande.

Colonne 3

Le nombre mentionné correspond à celui des fréquences allouées dans les différentes ZLARN et subdivisions de ZLARN.

Lorsqu'il existe une fréquence commune à plusieurs ZLARN ou subdivisions de ZLARN, celle-ci a été comptée autant de fois qu'elle apparaît.

Colonne 4

Les recommandations O.A.C.I. mentionnées sont extraites des documents de cette Organisation :

ZLARN 1 = Rapport de la VIème Réunion régionale EUM
(Genève, février 1966)

ZLARN 4, 5 et 7 : Plan régional AFI
Doc. 7474/9, pages COM. 3.2.5 à 3.2.19 incluse

ZLARN 9 = Plan régional PAC
Doc. 7700/9, pages 3.2.5 à 3.2.11 incluse.

Colonne 9

Un chiffre ou un nombre seul indique un nombre de familles.

Un chiffre suivi de "freq" puis de 10, 13, 17 indique une fréquence d'un ordre déterminé.

Colonne 10 : Remarques

- (1) 3 fréquences ZLARN sont utilisées pour des émissions VOLMET.
- (2) Vols régionaux pouvant être desservis sur les fréquences ZLAMP EU (Réseau A).
- (3) Une partie des vols régionaux peut être desservie sur les fréquences ZLAMP EU (Réseau A ou Réseau A1).
- (4) Une partie des vols régionaux peut être desservie sur les fréquences ZLAMP EU (Réseau B).
- (5) Accroissement possible pour des stations à puissance réduite.
- (6) Fréquences communes 4 et 5.
- (7) 2 fréquences de la ZLARN 1 sont utilisées pour des émissions VOLMET.

- (8) Application possible du numéro 207 du Règlement des radiocommunications.
- (9) Une famille souhaitable compte tenu de la position géographique.
- (10) A transférer en partie pour ZLAMP CAR et VOLMET SAM.
- (11) Compte tenu 2ème famille MWARA SA.

Genève, 1966

29 mars 1966

Original : anglais

COMMISSION 4

PROJET

DE SIXIEME RAPPORT DE LA COMMISSION 4 (TECHNIQUE)

Principes techniques et d'exploitation - Arrangements particuliers

(Appendice 26, page 6, paragraphes 1 e) et 3)

Adaptation de la procédure d'allotissement

(Appendice 26, page 9, paragraphes 5 à 8)

1. Après avoir examiné les propositions des administrations ainsi que le Rapport de la première session, la Commission 4 a approuvé à l'unanimité les textes ci-annexés.
2. Au sujet du paragraphe 1 e) (page 6 de l'Appendice 26) pour lequel il convient de se reporter également au Document N° II/91, page 3 (cinquième Rapport de la Commission technique), la Commission 4 signale à la Commission 7 qu'il semble y avoir une divergence de terminologie entre l'expression "arrangements" qui y figure et celle d'"Accords particuliers" qu'on trouve à l'Article 4 du Règlement des radiocommunications et à l'Article 43 de la Convention.

Le Président :

J.T. PENWARDEN

Annexe : 1



App. 26
p. 6

A N N E X E

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

- 3.1 L'usage des voies communes aux services (R) et (OR) et dont les fréquences centrales sont 3023,5 et 5680 kHz est autorisé dans le monde entier comme l'indique la Partie II du présent appendice.

NOC Nonobstant les dispositions du Plan d'allotissement figurant à la Partie II du présent appendice, la fréquence 5680 kHz peut également être utilisée dans les stations aéronautiques pour les communications avec des stations d'aéronef lorsque les autres fréquences des stations aéronautiques sont indisponibles ou inconnues. Cette utilisation sera cependant limitée à des zones et à des conditions telles qu'il ne puisse en résulter aucun brouillage nuisible aux autres communications autorisées du service mobile aéronautique.

- ADD 3.2 Sous réserve que les mesures de coordination voulues aient été prises, les stations utilisant la voie commune aux services (R) et (OR) dont la fréquence centrale est 3023,5 kHz peuvent fonctionner sur une fréquence porteuse égale à 3023 kHz.

- ADD 3.3 Toutes les stations qui utilisent les fréquences 3023,5 kHz et 5680 kHz aux fins de recherche et de sauvetage et qui sont équipées pour la bande latérale unique doivent émettre une porteuse avec un niveau suffisant pour que leur émission puisse être reçue sur un récepteur pour double bande latérale et doivent pouvoir recevoir des émissions à double bande latérale.

- (MOD) 4. L'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.) assure dans une grande partie du monde la coordination internationale des radiocommunications du service mobile aéronautique (R). Il convient donc, le cas échéant, de consulter cette Organisation, en particulier pour utiliser en exploitation les fréquences prévues dans le Plan.

App. 26
p. 9

NOC Adaptation de la procédure d'allotissement

- (MOD) 5. Le Plan d'allotissement contenu dans cet Appendice n'épuise évidemment pas toutes les possibilités de partage. Aussi, afin de faire face à des besoins particuliers d'exploitation auxquels ce Plan ne satisfait pas d'une autre manière, les administrations peuvent assigner des fréquences prises dans les bandes d'ondes décimétriques du service mobile aéronautique (R) dans des zones autres que celles auxquelles elles sont allouées dans ce Plan. Toutefois, l'utilisation des fréquences ainsi assignées ne doit pas diminuer la protection dont bénéficient ces mêmes fréquences, dans les zones où elles sont allouées par le Plan, au-dessous de la valeur déterminée par l'application de la procédure prévue par la Section II B de la Partie I du présent Appendice pour le service (R).
- NOC 6. Lorsqu'il est nécessaire de satisfaire aux exigences de l'exploitation des lignes aériennes internationales, les administrations pourront adapter les procédures d'allotissement pour l'assignation des fréquences du service mobile aéronautique (R) et ces assignations seront ensuite sujettes à l'approbation préalable des administrations intéressées.
- (MOD) 7. On aura recours à la coordination décrite au paragraphe 4 lorsqu'il sera opportun de le faire pour l'utilisation rationnelle des fréquences en question.
- SUP 8. En plus des dispositions aéronautique.

CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève, 1966

Document N° DT/II-20-F
28 mars 1966
Original : français

COMMISSION 5

Deuxième Rapport du Groupe de travail 5C à la Commission 5

REVISION DE LA PARTIE II, ARTICLE 2 DE L'APPENDICE 26
AU REGLEMENT DES RADIOCOMMUNICATIONS, PAGES 19 A 25
(REGION 1 DE L'U.I.T.)

On trouvera ci-joint le complément au premier Rapport du Groupe de travail 5C (Document N° DT/II-14-F) sur ce sujet.

Ce nouveau Rapport est soumis à la Commission 5 pour examen.

Le Président du
Groupe de travail 5C
M. ABDEL WAHAB

Annexe : 1



A N N E X E

ZONE DES LIGNES AERIENNES REGIONALES ET NATIONALES - 1

(ZLARN - 1)

MOD Subdivision de zone 1B

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

MOD 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 la République Fédérale d'Allemagne, jusqu'à la mer Baltique. Elle longe ensuite la côte de la République Fédérale d'Allemagne de la mer Baltique jusqu'à la ligne entre la République Fédérale d'Allemagne et l'Allemagne de l'Est; elle longe ensuite cette ligne en touchant les frontières occidentales de la Tchécoslovaquie et de l'Autriche, de la Suisse et de l'Autriche, pour se diriger ensuite vers l'Est en longeant les frontières méridionales de l'Autriche et de la Hongrie; de là, le long de la frontière entre la Hongrie et la Roumanie, puis le long de la frontière de l'U.R.S.S. avec la Hongrie, la Tchécoslovaquie et la Pologne jusqu'à la côte de la mer Baltique. Ensuite elle longe la côte soviétique de la mer Baltique et la suit jusqu'à la frontière finno-soviétique pour enfin rejoindre le Pôle Nord en passant par le point 70°N 32°E.

MOD 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 la République Fédérale d'Allemagne, la France de la République Fédérale d'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.

REVISION DU 1er RAPPORT

La description des limites de la subdivision de zone 7E est la suivante :

MOD 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 Zambie et la Tanzanie, pour longer ensuite les frontières séparant la République Démocratique du Congo et la Zambie, l'Angola et la Zambie, et l'Angola et le Territoire de l'Afrique du Sud-Ouest jusqu'à la côte pour rejoindre le point 17°S 10°E.

CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève, 1966

Document N° DT/II-21-F

28 mars 1966

Original : anglais

COMMISSION 4

PROJET

A DISCUTER PAR LA COMMISSION 4

"DEFINITIONS"

Après avoir examiné les propositions des Administrations, la Commission 4 a approuvé à l'unanimité les textes ci-joints, dont les Commissions 5 et 6 pourront faire usage comme elles l'entendront.

D'après le Document N° II/22, la question des "Définitions" est du ressort de la Commission 6; toutefois, vu les décisions qu'elle a prises par ailleurs, la Commission 4 estime que ses recommandations au sujet des définitions peuvent être de quelque utilité pour les Commissions 5 et 6.

Le Président :

J.T. PENWARDEN

Annexe : 1



A N N E X E

App. 26

p. 5

NOC

Dispositions générales

NOC

Section I - Définitions

NOC

1. Plan d'allotissement des fréquences

MOD

Plan qui indique les fréquences à utiliser dans une zone, sans préciser les stations auxquelles ces fréquences peuvent être assignées.

NOC

2. Signification de la terminologie employée dans le présent Appendice pour les différentes méthodes de répartition des fréquences:

Répartition des fréquences à des :	En français	En anglais	En espagnol
Services	Attribution (attribuer)	Allocation (to allocate)	Atribución (atribuir)
Zones	Allotissement (allotir)	Allotment (to allot)	Adjucicación (adjudicar)
Stations	Assignation (assigner)	Assignment (to assign)	Asignación (asignar)

NOC

NOC

3. 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.

NOC

4. 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.

NOC

5. Les lignes aériennes régionales et nationales sont toutes les lignes aériennes utilisant le service mobile aéronautique (R) qui n'entrent pas dans la définition des lignes aériennes mondiales principales donnée au paragraphe 4 ci-dessus.

App. 26
p. 5

- NOC 6. Une zone des lignes aériennes régionales et nationales (ZLARN) est une zone englobant un certain nombre de lignes aériennes définies au numéro précédent.
- NOC 7. Famille de fréquences du service mobile aéronautique : Groupe de fréquences choisies dans différentes bandes du service mobile aéronautique pour permettre l'établissement de communications entre les aéronefs en vol et les stations aéronautiques correspondantes quelles que soient les heures et les distances.
- ADD 7A. Zone d'allotissement Volmet. Ces deux termes apparaissent (ex 7, nécessaires, sous réserve des conclusions de la Commission 5 au sujet p.11, des besoins pour ces zones. Doc.II/10)
- ADD 7B. Zone de réception Volmet. Ces deux termes apparaissent nécessaires, (ex 8, sous réserve des conclusions de la Commission 5 au sujet des besoins pour p.11, ces zones. Doc.II/10)



**Documents of the Extraordinary Administrative Radio Conference for the preparation of a revised
allotment plan for the aeronautical mobile (R) service (2nd session) (Geneva, 1966)**

Document DT No. 22

Not available

Pas disponible

No disponible

Genève, 1966

COMMISSION 4

DEUXIEME RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL 4A

A LA COMMISSION 4

(TECHNIQUE)

CHOIX DES FAMILLES DE FREQUENCES POUR LES ZLARN

Le projet de rapport ci-joint est soumis pour examen à la Commission 4.

Outre le Rapport NBS 9141 et ses appendices, le Groupe de travail 4A a étudié des renseignements fournis par l'I.F.R.B. sur le choix des familles de fréquences dans les ZLARN. Bien qu'on dispose de certaines données techniques pour le choix des familles de fréquences en fonction des emplacements géographiques et de la distance à laquelle les communications sont requises, il semble que la manière la plus judicieuse de les appliquer consiste à procéder selon les cas d'espèce en prenant l'avis de l'I.F.R.B.

Ont participé aux travaux du Groupe des délégués de l'Australie, de la République Sudafricaine, de l'U.R.S.S. et des Etats-Unis. L'assistance de M. Gracie, membre de l'I.F.R.B., a été vivement appréciée.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité par le Groupe de travail.

Le Président du Groupe de travail 4A :

George W. HAYDON

Annexe : 1



A N N E X E

PROJET D'ADDENDUM AU DOCUMENT N° II/93

CHOIX DES FAMILLES DE FREQUENCES POUR LES ZLARN

1. Le Document N° II/93 suggère une méthode à suivre pour utiliser le Rapport NBS N° 9141 en vue de choisir les jeux de fréquences pour les ZLAMP et pour les ZLARN lorsque les besoins en communications pour une ZLARN coïncident sensiblement avec ceux d'un tronçon de ligne aérienne mondiale principale considéré dans le Rapport.
2. Il a, de plus, été suggéré que l'on pourrait consulter les Appendices au Rapport dans le cas où le tronçon de ZLARN différerait notablement de tout tronçon de ligne considéré dans le Rapport.
3. Ayant poursuivi l'examen de cette question et ayant pris note de renseignements supplémentaires fournis par l'I.F.R.B., la Commission est parvenue à la conclusion qu'il n'est pas possible, pour le moment, d'arrêter une méthode directement applicable pour le choix des fréquences des ZLARN dont il est question au paragraphe 2.
4. En conséquence, la Commission recommande que les problèmes relatifs à la détermination technique des familles de fréquences soient traités par la Commission 6 ou par ses groupes de travail, qui considéreront séparément chaque cas d'espèce, en consultant l'I.F.R.B.

COMMISSION 4

DOCUMENT DE TRAVAIL

Bande latérale unique

1. Le texte suivant est destiné à aider la Commission à poursuivre l'examen des nouvelles dispositions relatives à l'utilisation des émissions à bande latérale unique, en tant qu'émissions autorisées dans le service mobile aéronautique (R).
2. L'Annexe A reflète la mesure dans laquelle la Commission est parvenue à un accord à l'égard des propositions présentées dans les Documents Nos II/2 et II/4 et contient les suggestions du Groupe de travail 4C, qui ont été approuvées par la Commission 4 le 5 avril.
3. L'Annexe B contient les autres propositions des administrations sur cette question générale. Elles ont été reproduites ci-après à titre de référence. L'amendement au texte concernant la tolérance de fréquence, qui a été approuvé par la Commission 4 le 5 avril, a été inséré à la page 4 ci-après.

Le Président :

J.T. PENWARDEN

Annexes : 2



A N N E X E A

App. 26
page 15

- ADD 3. Dispositions d'ordre technique relatives à l'utilisation d'émissions à bande latérale unique :
- ADD 3.1 Définition des ondes porteuses
- ADD 3.1.1 Onde porteuse complète (A3H) : onde porteuse émise avec un niveau inférieur d'au plus 6 db ou de 6 db à la puissance en crête de modulation.
- ADD 3.1.2 Onde porteuse réduite (A3A) : onde porteuse réduite à un niveau inférieur d'au moins 6 db mais d'au plus 26 db ou de 26 db à la puissance en crête de modulation.
- ADD 3.1.3 Onde porteuse supprimée (A3J) : onde porteuse réduite à un niveau inférieur d'au moins 26 db à la puissance en crête de modulation.
- ADD 3.2 Modes de fonctionnement
- ADD 3.2.1 Un émetteur équipé uniquement pour la bande latérale unique et fonctionnant dans un milieu où sont exploitées des stations à double bande latérale doit pouvoir fonctionner, au moins selon les deux modes suivants :
- ADD 3.2.2 onde porteuse supprimée (A3J),
- ADD 3.2.3 onde porteuse complète (A3H).
- ADD 3.3 Tolérance applicable aux niveaux des émissions à bande latérale unique (BLU) en dehors de la largeur de bande nécessaire.
- ADD 3.3.1 Dans le cas d'une émission à bande latérale unique (classes A3A, A3H et A3J), la puissance moyenne d'une émission quelconque fournie à la ligne d'alimentation de l'antenne d'une station aéronautique ou d'une station d'aéronef, sur une fréquence discrète, sera inférieure à la puissance moyenne (P_m) de l'émetteur de la quantité indiquée dans le tableau ci-dessous.

ADD

3.3.2

TABLEAU

Ecart Δ (kHz) par rapport à la fréquence assignée	Affaiblissement minimum (db) par rapport à P_m
$2 \leq \Delta < 6$	25
$6 \leq \Delta < 10$	35
$10 \leq \Delta$	Station d'aéronef : 40 Station aéronautique : $40 + 10 \log_{10} P_m (W)$

A N N E X E B4. Tolérance de fréquences

4.1 La tolérance de fréquence, telle qu'elle est définie au numéro 88 du Règlement des radiocommunications sera la suivante :

4.2 Stations aéronautiques : 10 Hz

4.3 Stations d'aéronef : 20 Hz

CAN Les rayonnements non essentiels définis au N° 92 du Règlement
II/4 des radiocommunications auront un niveau inférieur d'au moins 40 db à celui
p.8 du rayonnement désiré.

USA Utilisation des voies

II/2
p.12

Les émetteurs des stations aéronautiques et des stations d'aéronef devront pouvoir utiliser, au moins, des fréquences espacées de 1,0 kHz dans les bandes exclusives du service mobile aéronautique (R) entre 2850 et 17 970 kHz; on pourra prévoir une utilisation maximale des voies au moyen d'espacements de 0,1 kHz.

Motifs :

Prévoir des critères minimaux de construction et d'exploitation des stations lorsque l'on emploie des synthétiseurs à quartz.

CAN Les équipements de radiotéléphonie à bande latérale unique fonctionnant dans les bandes attribuées au service mobile aéronautique (R)
II/4 entre 2850 et 17 970 kHz devront permettre l'utilisation de fréquences qui
p.8 soient des multiples entiers de 0,5 kHz. Les équipements dont le fonctionnement est limité aux fréquences multiples de 1 kHz peuvent continuer à être utilisés à condition que, dans les bandes où l'espacement entre fréquences est de 7 kHz, on ne les utilise que dans la moitié supérieure des voies définies par le Plan d'allotissement.

J La fréquence de l'onde porteuse d'une émission à bande latérale
II/105 unique sera exprimée par un nombre entier de kHz.

Fréquences à utiliser

USA Document N° II/126 in extenso.

- USA 1. Les assignations à des stations utilisant des émissions à bande
II/2 latérale unique sont considérées comme conformes au tableau si la largeur
p.13 de bande nécessaire ne s'étend pas au-delà de la limite supérieure de la
largeur de bande prévue dans le tableau pour les émissions à double bande
latérale.
2. Il convient, pour les stations qui utilisent des émissions à
bande latérale unique à une voie (A3A, A3H ou A3J) :
- 2.1 qu'elles fonctionnent dans la moitié supérieure des voies
déterminées par les fréquences centrales figurant dans le tableau;
- 2.2 que, la fréquence de leur onde porteuse coïncide avec une
fréquence centrale figurant dans le tableau; dans ce cas, la
fréquence assignée est supérieure de 1400 Hz à ladite fréquence
centrale;
- 2.3 que si les caractéristiques de l'équipement l'exigent, la
fréquence de leur onde porteuse soit inférieure de 0,5 kHz à la
fréquence centrale figurant dans le tableau quand la fréquence
allotie est exprimée par un nombre de kHz se terminant par "5";
dans ce cas, la fréquence assignée est supérieure de 900 Hz à
ladite fréquence centrale.

CAN Une station utilisant des émissions à bande latérale unique sera
II/4 considérée comme fonctionnant conformément au Plan d'allotissement si la
p.9 largeur de bande nécessaire ne s'étend pas au-delà des limites de la moitié
supérieure ou de la moitié inférieure des voies prévues dans le Plan pour
les émissions à double bande latérale.

Sous réserve des dispositions du paragraphe , une station uti-
lisant des émissions à bande latérale unique peut fonctionner soit dans
la moitié supérieure soit dans la moitié inférieure des voies déterminées
par les fréquences centrales figurant dans le Plan d'allotissement :

- a) si elle fonctionne dans la moitié supérieure, elle doit utiliser
la bande latérale supérieure, la fréquence de l'onde porteuse étant
égale à la fréquence centrale figurant dans le Plan d'allotissement;
- b) si elle fonctionne dans la moitié inférieure, elle doit utiliser
la bande latérale supérieure, la fréquence de l'onde porteuse étant
inférieure de la quantité suivante à la fréquence centrale figurant
dans le Plan d'allotissement :

Bandes	Différence entre la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence) et la fréquence centrale de la voie figurant dans le Plan d'allotissement :
2, 3, 4, 5, 6 et 8 MHz	- 3500 Hz
10, 11, 13 et 16 MHz	- 4000 Hz

La fréquence assignée pour des émissions de radiotéléphonie à bande latérale unique doit être supérieure de 1500 Hz à la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence).

Motifs:

Adjonctions conformes aux décisions de la première session de la C.A.E.R. aéronautique, mais modifiées pour s'adapter au tableau révisé des espacements entre fréquences.

J
II/105 Une station fonctionnant en BLU dans la moitié supérieure d'une voie devra utiliser la bande latérale supérieure, la fréquence de l'onde porteuse coïncidant avec la fréquence centrale de la voie.

Une station fonctionnant en BLU dans la moitié inférieure d'une voie devra utiliser la bande latérale supérieure, la fréquence de l'onde porteuse étant inférieure de la quantité suivante à la fréquence centrale de la voie:

Bande	Différence entre la fréquence de l'onde porteuse et la fréquence centrale de la voie
2, 3, 4, 5, 6 et 8 MHz	3000 Hz
10, 11, 13 et 17 MHz	4000 Hz

CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève, 1966

Document N° DT/II-24-F(Rév.)

2 avril 1966

Original : anglais

COMMISSION 4

DOCUMENT DE TRAVAIL

Bande latérale unique

1. Le texte suivant est destiné à aider la Commission à poursuivre l'examen des nouvelles dispositions relatives à l'utilisation des émissions à bande latérale unique, en tant qu'émissions autorisées dans le service mobile aéronautique (R).
2. L'Annexe A reflète la mesure dans laquelle la Commission est parvenue à un accord à l'égard des propositions présentées dans les documents N°s II/2 et II/4. Il contient également les suggestions du Groupe du travail 4C, qui sont présentées par ailleurs dans le document N°DT/II-27.
3. L'Annexe B contient les autres propositions des administrations sur cette question générale. Elles ont été reproduites ci-après à titre de référence.

Le Président :
J.T. PENWARDEN

Annexes : 2



A N N E X E A

App. 26

page 15

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

ADD 3.1 Définition des ondes porteuses

ADD 3.1.1 Onde porteuse complète (A3H) : onde porteuse émise avec un niveau inférieur d'au plus 6 db à la puissance en crête de modulation.

ADD 3.1.2 Onde porteuse réduite (A3A) : onde porteuse réduite à un niveau inférieur d'au moins 6 db mais d'au plus 26 db à la puissance en crête de modulation.

ADD (ex II/2, p.11-12) 3.1.3 Onde porteuse supprimée (A3J) : onde porteuse réduite à un niveau inférieur d'au moins 26 db à la puissance en crête de modulation.

ADD 3.2 Modes de fonctionnement

ADD 3.2.1 Un émetteur à BLU fonctionnant dans une région où sont exploitées des stations à double bande latérale doit pouvoir fonctionner, au moins selon les deux modes suivants

ADD 3.2.2 onde porteuse supprimée (A3J),

ADD 3.2.3 onde porteuse complète (A3H).

ADD (ex DT/II-27) 3.3 Tolérance applicable aux niveaux des émissions à bande latérale unique (BLU) en dehors de la largeur de bande nécessaire.

ADD (ex DT/II-27) 3.3.1 Dans le cas d'une émission à bande latérale unique (classes A3A, A3H et A3J), la puissance moyenne P_m fournie à la ligne d'alimentation de l'antenne d'une station aéronautique ou d'une station d'aéronef sera inférieure à la puissance moyenne de l'émetteur de la quantité indiquée dans le tableau ci-dessous.

ADD
(ex DT/II-27)

3.3.2

TABIEAU

Ecart Δ (kHz) par rapport à la fréquence assignée	Affaiblissement (db)
$2 \leq \Delta < 6$	25
$6 \leq \Delta < 10$	35
$\Delta > 10$	Station d'aéronef : 40 Station aéronautique : $40 + 10 \log_{10} P_m (W)$

A N N E X E B

USA 9.3.5 Tolérance de fréquence

II/2
p.12

9.3.5.1 L'écart maximum admissible entre la fréquence de l'onde porteuse émise et celle de l'onde porteuse spécifiée sera le suivant :

9.3.5.2 Stations aéronautiques : 10 Hz

9.3.5.3 Stations d'aéronef : 20 Hz

Motifs :

Appliquer les tolérances de fréquence réalisables. Cette proposition est conforme aux dispositions du Rapport 181 de la Xe Assemblée plénière du C.C.I.R.

CAN Les rayonnements non essentiels définis au N° 92 du Règlement
II/4 des radiocommunications auront un niveau inférieur d'au moins 40 db à celui
p.8 du rayonnement désiré.

USA Utilisation des voies

II/2
p.12

Les émetteurs des stations aéronautiques et des stations d'aéronef devront pouvoir utiliser, au moins, des fréquences espacées de 1,0 kHz dans les bandes exclusives du service mobile aéronautique (R) entre 2850 et 17 970 kHz; on pourra prévoir une utilisation maximale des voies au moyen d'espacements de 0,1 kHz.

Motifs :

Prévoir des critères minimaux de construction et d'exploitation des stations lorsque l'on emploie des synthétiseurs à quartz.

CAN Les équipements de radiotéléphonie à bande latérale unique fonctionnant dans les bandes attribuées au service mobile aéronautique (R)
II/4 entre 2850 et 17 970 kHz devront permettre l'utilisation de fréquences qui
p.8 soient des multiples entiers de 0,5 kHz. Les équipements dont le fonctionnement est limité aux fréquences multiples de 1 kHz peuvent continuer à être utilisés à condition que, dans les bandes où l'espacement entre fréquences est de 7 kHz, on ne les utilise que dans la moitié supérieure des voies définies par le Plan d'allotissement.

J La fréquence de l'onde porteuse d'une émission à bande latérale
II/105 unique sera exprimée par un nombre entier de kHz.

Fréquences à utiliser

USA Document N° II/126 in extenso.

USA 1. Les assignations à des stations utilisant des émissions à bande
II/2 latérale unique sont considérées comme conformes au tableau si la largeur
p.13 de bande nécessaire ne s'étend pas au-delà de la limite supérieure de la
largeur de bande prévue dans le tableau pour les émissions à double bande
latérale.

2. Il convient, pour les stations qui utilisent des émissions à
bande latérale unique à une voie (A3A, A3H ou A3J) :

2.1 qu'elles fonctionnent dans la moitié supérieure des voies
déterminées par les fréquences centrales figurant dans le tableau;

2.2 que, la fréquence de leur onde porteuse coïncide avec une
fréquence centrale figurant dans le tableau; dans ce cas, la
fréquence assignée est supérieure de 1400 Hz à ladite fréquence
centrale;

2.3 que si les caractéristiques de l'équipement l'exigent, la
fréquence de leur onde porteuse soit inférieure de 0,5 kHz à la
fréquence centrale figurant dans le tableau quand la fréquence
allotie est exprimée par un nombre de kHz se terminant par "5";
dans ce cas, la fréquence assignée est supérieure de 900 Hz à
ladite fréquence centrale.

CAN Une station utilisant des émissions à bande latérale unique sera
II/4 considérée comme fonctionnant conformément au Plan d'allotissement si la
p.9 largeur de bande nécessaire ne s'étend pas au-delà des limites de la moitié
supérieure ou de la moitié inférieure des voies prévues dans le Plan pour
les émissions à double bande latérale.

Sous réserve des dispositions du paragraphe , une station uti-
lisant des émissions à bande latérale unique peut fonctionner soit dans
la moitié supérieure soit dans la moitié inférieure des voies déterminées
par les fréquences centrales figurant dans le Plan d'allotissement :

- a) si elle fonctionne dans la moitié supérieure, elle doit utiliser
la bande latérale supérieure, la fréquence de l'onde porteuse étant
égale à la fréquence centrale figurant dans le Plan d'allotissement;
- b) si elle fonctionne dans la moitié inférieure, elle doit utiliser
la bande latérale supérieure, la fréquence de l'onde porteuse étant
inférieure de la quantité suivante à la fréquence centrale figurant
dans le Plan d'allotissement :

Bandes	Différence entre la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence) et la fréquence centrale de la voie figurant dans le Plan d'allotissement :
2, 3, 4, 5, 6 et 8 MHz	- 3500 Hz
10, 11, 13 et 16 MHz	- 4000 Hz

La fréquence assignée pour des émissions de radiotéléphonie à bande latérale unique doit être supérieure de 1500 Hz à la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence).

Motifs:

Adjonctions conformes aux décisions de la première session de la C.A.E.R. aéronautique, mais modifiées pour s'adapter au tableau révisé des espacements entre fréquences.

J
II/105 Une station fonctionnant en BLU dans la moitié supérieure d'une voie devra utiliser la bande latérale supérieure, la fréquence de l'onde porteuse coïncidant avec la fréquence centrale de la voie.

Une station fonctionnant en BLU dans la moitié inférieure d'une voie devra utiliser la bande latérale supérieure, la fréquence de l'onde porteuse étant inférieure de la quantité suivante à la fréquence centrale de la voie:

Bande	Différence entre la fréquence de l'onde porteuse et la fréquence centrale de la voie
2, 3, 4, 5, 6 et 8 MHz	3000 Hz
10, 11, 13 et 17 MHz	4000 Hz

COMMISSION 4

DOCUMENT DE TRAVAIL

Bande latérale unique

Le texte suivant est destiné à aider la Commission à poursuivre l'examen des nouvelles dispositions relatives à l'utilisation des émissions à bande latérale unique, en tant qu'émissions autorisées dans le service mobile aéronautique (R).

Ce texte a été établi de manière à refléter la mesure dans laquelle la Commission est parvenue à un accord à l'égard des propositions présentées dans les Documents N°s II/2 et II/4.

App. 26page 15

- ADD 3. Dispositions d'ordre technique relatives à l'utilisation d'émissions à bande latérale unique :
- ADD 3.1 Tolérance applicable aux niveaux des émissions à bande latérale unique (BLU) en dehors de la largeur de bande nécessaire.
- ADD 3.1.1 La puissance moyenne des stations aéronautiques ou d'aéronef utilisant des émissions à BLU (A3A, A3H ou A3J) sera inférieure à la puissance moyenne de sortie de l'émetteur des quantités suivantes :
- ADD 3.1.2 Sur toute fréquence distante de la fréquence assignée, d'une quantité supérieure à 50 % mais inférieure ou égale à 150 % de la largeur de bande occupée : au moins 25 db.
- ADD 3.1.3 Sur toute fréquence distante de la fréquence assignée d'une quantité supérieure à 150 % mais inférieure ou égale à 250 % de la largeur de bande occupée : au moins 35 db.
- ADD 3.1.4 Sur toute fréquence distante de la fréquence assignée d'une quantité supérieure à 250 % de la largeur de bande occupée :
a) stations d'aéronef : 40 db; b) stations aéronautiques :
 $43 + 10 \log_{10}$ (puissance moyenne de ~~scrtie~~ sortie exprimée en watts) db.



- ADD 3.2 Modes de fonctionnement
- ADD 3.2.1 Un émetteur à BLU fonctionnant dans une région où sont exploitées des stations à double bande latérale doit pouvoir fonctionner, au moins selon les deux modes suivants :
- ADD 3.2.2 onde porteuse supprimée (A3J),
- ADD 3.2.3 onde porteuse complète (A3H).
- ADD 3.3 Définition des ondes porteuses
- ADD 3.3.1 Onde porteuse complète (A3H) : onde porteuse émise avec un niveau inférieur d'au plus 6 db à la puissance en crête de modulation.
- ADD 3.3.2 Onde porteuse réduite (A3A) : onde porteuse émise avec un niveau inférieur d'au moins 6 db mais d'au plus 26 db à la puissance en crête de modulation.
- ADD 3.3.3 Onde porteuse supprimée (A3J) : onde porteuse émise avec un niveau inférieur d'au moins 26 db à la puissance en crête de modulation.

COMMISSION 4

PREMIER RAPPORT DU GROUPE DU TRAVAIL 4B A LA COMMISSION 4

(TECHNIQUE ET EXPLOITATION)

1. Le Groupe de travail 4B, chargé d'établir à l'intention de la Commission 4 un projet de résolution relatif à l'introduction et aux possibilités d'application de la technique de la bande latérale unique dans les bandes d'ondes décimétriques attribuées au service mobile aéronautique (R), n'est pas parvenu à une décision unanime.
2. Aux travaux du Groupe ont pris part les délégués de l'Argentine*), de l'Australie, du Brésil, du Canada, de la Colombie*), de Cuba, des Etats-Unis, du Mexique, du Royaume-Uni, du Venezuela ainsi que M. Gracie, membre de l'I.F.R.B. et les observateurs de I.A.T.A. et de l'O.A.C.I.
3. Le Groupe a tenu quatre séances au cours desquelles a été établi le texte ci-annexé. Il faut souligner que, à l'exception de légers amendements, ce texte est en substance le même que celui qui avait été distribué aux membres du Groupe, à titre de compromis, lors de sa première séance, du moins en ce qui concerne les considérants, à savoir les paragraphes sous "considérant" et "reconnaissant". D'autre part, les paragraphes 1 et 4 du dispositif ont été adoptés sans trop de difficulté.
4. Les points litigieux, c'est-à-dire la seule partie de l'Annexe qui n'ait pas recueilli l'accord général du Groupe, sont les paragraphes 2 et 3 du dispositif. Un certain nombre de délégations souhaitent que la Conférence fixe une date à partir de laquelle les appareils nouveaux conçus pour les transmissions à bande latérale unique devront être capables de fonctionner d'une manière compatible avec ceux pour double bande latérale. D'autres délégations n'ont pu se résoudre à accepter la ou les dates proposées, doutant qu'il soit sage de choisir une date quelconque à cette Conférence. A leur avis, cette date ne saurait être fixée qu'au moment où l'O.A.C.I. aura établi les spécifications techniques nécessaires et après que le matériel satisfaisant aux exigences prescrites aura été jugé et déclaré acceptable. D'autre part, au cours de la dernière séance du Groupe de travail 4B, une délégation a proposé que les modalités d'application des paragraphes 2 et 3 du dispositif soient différentes pour les ZLAMP et pour les ZLARN. La Commission devra examiner cette proposition ainsi que la question des dates et prendre elle-même une décision à ce sujet.

*) Participation qu'à une seule réunion



5. Les délégations qui soutiennent le texte du projet de résolution estiment que, sous sa forme actuelle, il favorisera la généralisation de l'emploi de la bande latérale unique par voie d'évolution et à titre facultatif et permettra que l'on continue à installer et à employer des appareils à double bande latérale, sans que cela implique la fixation d'une date à laquelle les transmissions à double bande latérale devraient cesser.

S.M. MYERS
Président
du Groupe de travail 4B

Annexe : 1

A N N E X EPROJET DE RESOLUTION N° ...

RELATIVE A L'INTRODUCTION DE LA TECHNIQUE DE LA BANDE LATÉRALE UNIQUE
DANS LES BANDES D'ONDES DÉCAMÉTRIQUES ATTRIBUÉES
AU SERVICE MOBILE AÉRONAUTIQUE (R)

La seconde session de la C.A.E.R. aéronautique (Genève, 1966),

considérant

- a) qu'il convient d'éviter l'encombrement dans les bandes d'ondes décimétriques attribuées au service mobile aéronautique (R);
- b) que, dans leur grande majorité, les stations du service mobile aéronautique (R) en ondes décimétriques ne sont actuellement capables de fonctionner que selon la technique de la double bande latérale;
- c) qu'en raison de la prépondérance des équipements pour transmission à double bande latérale, le plan d'allotissement adopté par la Conférence a été fondé sur l'hypothèse que les stations actuelles ne sont capables de fonctionner que selon la technique de la double bande latérale;
- d) que les récents progrès de la technique permettront peut-être d'éviter l'encombrement des bandes d'ondes décimétriques attribuées au service mobile aéronautique (R), par l'utilisation des ondes métriques et des télécommunications spatiales;

reconnaissant

- a) que, malgré les récents progrès de la technique grâce auxquels il sera possible d'aménager le service mobile aéronautique (R) dans des bandes autres que celles des ondes décimétriques, il y a bien des régions du monde dans lesquelles l'emploi des ondes décimétriques pour les radio-communications reste nécessaire pour l'avenir prévisible; il y a même certaines régions dans lesquelles cette nécessité risque de s'accroître;
- b) que, dans de nombreux services, la radiotéléphonie à bande latérale unique présente sur la radiotéléphonie à double bande latérale des avantages bien connus pour ce qui est de l'économie du spectre ainsi que de la sécurité des communications, notamment en cas de conditions atmosphériques et de propagation défavorables;

- c) que, pour des questions d'ordre économique, technique et d'exploitation, il est actuellement impossible d'arrêter une date pour laquelle l'emploi de la radiotéléphonie à double bande latérale devra être abandonné au profit de la radiotéléphonie à bande latérale unique;
- d) que des appareils pour bande latérale unique convenablement conçus devraient fonctionner de manière compatible avec ceux pour double bande latérale, ce qui **rendrait** possible l'introduction progressive de la **technique** de la bande latérale unique;
- e) que l'on obtiendra une économie notable des fréquences du spectre que lorsque la proportion des utilisateurs des systèmes à bande latérale unique sera suffisamment grande pour permettre une subdivision des voies actuelles;
- f) que l'introduction de la technique de la bande latérale unique est souhaitable en vue d'améliorer la qualité générale des radiocommunications;

décide

1. que les administrations devront remplacer progressivement leurs transmissions de radiotéléphonie sur ondes **décamétriques** à double bande latérale par des transmissions à bande latérale unique;
2. que les administrations devront faire en sorte que tous les appareils de radiotéléphonie à ondes **décamétriques** d'un type ou d'un modèle nouveau destinés à être installés dans le **service** mobile aéronautique (R), puissent fonctionner en bande latérale unique avec onde porteuse supprimée, tout en étant utilisables de manière compatible avec des systèmes à double bande latérale; cette disposition est applicable dans la mesure du possible aux appareils qui seront installés après le 1er janvier 1970, et de toute manière à ceux qui le seront après le 1er janvier 1972;
3. que, nonobstant les dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, les administrations auront la faculté de continuer à installer et à exploiter après la date spécifiées des modèles et des types d'appareils installés et exploités avant cette date;
4. qu'il y a lieu d'inviter l'Organisation de l'aviation civile internationale à arrêter d'urgence, dans le cadre des décisions de la présente conférence, les normes techniques des appareils à bande latérale unique destinés à être utilisés dans le service international, et à informer le C.C.I.R. de toutes les questions techniques ou d'exploitation au sujet desquelles elle aurait besoin du concours de ce Comité.

4 avril 1966

Original : anglais

Genève, 1966

COMMISSION 6

DOCUMENT DE TRAVAIL

PREMIERES PROPOSITIONS D'ALLOTISSEMENT DES FREQUENCES

1. On trouvera ci-joint un premier projet d'allotissement des fréquences, présenté à la Commission 6 en vue d'y être discuté. Les limites des zones sont conformes à ce qui est indiqué dans les Documents N°s 95, 116 et 121.
2. L'ossature du plan révisé a été établie sur les bases suivantes : donner satisfaction aux besoins pour les ZLAMP, tels qu'ils sont exposés dans le Document N° 128; conserver autant que possible les fréquences allouées dans le plan actuel; appliquer les nouvelles valeurs d'espacement figurant dans le Document N° 91.
3. Dans toute la mesure du possible, on a tenu compte ensuite des besoins des zones VOLMET et des ZLARN, présentés dans le Document N° 128.
4. De manière générale, les familles de fréquences pour les ZLARN ont été constituées comme suit : une fréquence de la bande des 3 MHz, une fréquence de la bande des 5 ou des 6 MHz et une fréquence de la bande des 8 MHz.
5. Vu le petit nombre de fréquences disponibles dans la bande des 8 MHz, on a dû les remplacer par des fréquences des bandes des 6 MHz ou des 10/11 MHz; dans certains cas, on a dû procéder à un partage de fréquences de la bande des 8 MHz entre des subdivisions de ZLARN adjacentes.
6. Le projet de plan ne tient pas compte, tant que la question n'a pas été discutée en Commission, des besoins de la ZLAMP EU pour une famille de fréquences exploitées en classe A1.
7. L'intention n'est nullement d'imposer le présent projet de plan aux délégués. Il s'agit bien plutôt d'une base de départ qui devrait permettre d'arriver à un plan satisfaisant.

E.B. POWELL
Président

Annexes : 2



A N N E X E A - A N N E X A - A N E X O A

FAMILLES DE FREQUENCES

FAMILIES OF FREQUENCIES

FAMILIAS DE FRECUENCIAS

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
CAR	2966 2966 2966 2959			5568 5484 5617	6540	8840 8868 8840	10017		13344 13296	17933
CEP		3467		5603		8931			13304	17925
CWP	2966 2882		4675	5505	6568	8861		11327	13352	17909 17941
EU	2910	3467	4689	5554	6582 6568	8868 8931		11303 11303		
FE	2868 2987			5610 5624		8840 8868			13288 13328	17965 17965
ME		3404 3446		5603	6624	8847	10017		13336 13336	17925 17925
NA1	2868			5624		8910			13328	17965
NA2	2931 2987 2945 2868			5610 5673 5638 5624		8945 8889 8861 8910			13328 13288 13352 13328	17965
NA3	2931			5610		8945			13328	

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
NP	2987			5519		8938			13272	17909
NSA1		3411		5519		8819			13304	17949
NSA2	2966			5505		8959			13336	17925
SA	2875	3432			6610 6680	8882	10049		13272 13272	17949 17949
SAM1			4696		6666	8819			13312	17917
SAM2	2910			5582		8847			13344	17917
SEA	2987			5673		8931			13328	17965
SP	2945			5638		8847			13344	17949

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
AFT-MET	2854	3488			6575 6617		10073	11279		
AT-MET	3001			5561		8826			13264	
EU-MET	2980 2889			5575 5533		8903		11295		
ME-MET	3001 3015			5561	6596	8826		11347		
SEA-MET		3488			6575		10073			
PAC-MET	2980			5575		8903		11391		

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
1							10065	11359	13312	
1B										
1C	2917				6533	8959				
1D	2896				6631		10081			
1E	2861		4668		6547					
2							10009 10033 10041 10057 10073 10089	11287 11311 11351 11367 11375 11391	13344	17957
2A	2973 2875 2966 2896 2917	3404 3495	4661 4696	5512 5568	6561 6575 6610	8840 8854 8917				
2B	2854 2868 2938 2980 2924 2994 2875	3460 3488 3425	4654	5484 5498 5645 5638 5540	6645 6673 6638 6568	8854 8917				

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
2C	2945 2987 2952 2959 2903 3015 2882 3008 2938	3418 3474 3439 3411 3425		5491 5631 5596 5666 5589 5617 5582 5652	6617 6659 6652 6666 6680 6603					
3							10025 10065 10081 10049	11319 11327 11343	13264	17917
3A	2861 2875 2910	3481 3432 3446	4675	5659	6547 6582 6589 6554	8854 8917				
3B	2854 2903 2938 2952 2959 2973		4689	5484 5526 5673	6533 6610	8854 8896 8910 8945				

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
3C	2896 2917 2994 3008 3015	3425 3453	4668 4696 4661	5568 5533	6624 6631		8854 8896 8910 8945			
4								11383		17933
4A	2854				6638	8896				
4B	2924				6589 6638	8924				
5								11383		17933
5A		3453		5526	6540	8959				
5B-5C	2903		4682	5659	6554	8910 8896				
5D										
6							10049	11336		
6A	2931 2945 2959			5512 5568 5582		8889 8938 8924				
6B	2889			5547		8952				
6C	2882 2924 2910	3439		5659	6554 6603 6617	8819 8840 8854 8945				

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
6D		3425 3453 3481 3495	4668 4689	5526 5596 5617	6589 6617 6659	8819 8826 8875 8882 8959 8903				
6E	2861 2903			5652	6533	8833 8861				
6F	2945				6540		10009			
7										
7A-7B- 7C-7D	2868			5498		8861		11319	13264	
7E	2917	3425		5491	6596		10041			
8A										
9								11359 11375		
9A	2959 3008		4654	5589		8938 8952				
9B-9C	2861 2973	3460		5498 5547	6533	8910 8917 8896				
9D	2875 2903 2917		4661 4682 4696			8833 8889 8924				
9E										
10							10041 10057	11311 11336 11359 11375	13280	

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
10A	2931	3460 3411 3425	4682 4668	5547	6568	8959 8917 8924		11351		
10B	2917 2973	3404 3418		5461 5526 5491	6596	8896 8952 8875 8882				
10C	2861 2952	3474	4689	5498 5512	6638 6533 6582 6624 6673	8959				
10D	3008	3418 3439 3467 3488	4661	5540 5652 5645 5666	6610 6554 6659 6666 6680					
10E	2882 2924			5454	6631	8833 8854				
11										
11B	2903 2938 2994		4682	5631	6617	8854 8917 8959				
12										
12A-12C	2875	3453 3411 3460	4661 4675	5454 5533 5652 5666	6547 6603 6554 6652	8924	10025 10049 10073			
12D	2861			5461		8833				

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
12E-12F	2882 2973	3446 3467		5477 5589 5631	6533	8875 8938	10033 10065			
12G										
12H										
13										
13C										
13D-13E	2994 2924 2917 3015	3495 3439	4654	5454 5469 5666	6617 6624	8910 8917 8945 8952 8896	10041			
13F										
13G-13H	2868 2952 3008	3425	4668	5491 5547	6554	8861 8903 8931 8938				
13I-13J	2987 2854	3411 3474		5540 5652	6582 6638 6652	8833 8882	10081			
13K	2896 2945	3460	4661	5505 5596		8854 8959	10089			
13L	2882 2931 2973	3418		5461 5659	6533 6561	8889 8924	10009 10057			

A N N E X E B - A N N E X B - A N E X O B

Fréquence	Zones d'emploi autorisé	Remarques
Frequency	Authorized area of use	Remarks
Frecuencia	Zonas de uso autorizado	Observaciones
kHz kc/s	MWARA = ZLAMP ZRMP RDARA = ZLARN ZRRN	

1	2	3
2854	AFI-MET RDARA: 2B, 3B, 4A, 13I, 13J	
2861	RDARA: 1E, 3A, 6E, 9B, 9C, 10C, 12D	
2868	MWARA: FE, NA1, NA2 RDARA: 2B, 7, 13G, 13H	
2875	MWARA: SA RDARA: 2A, 2B, 9D, 12A, 12C	
2882	MWARA: CWP RDARA: 2C, 6C, 10E, 12E, 12F, 13L	
2889	EU-MET RDARA: 6B	
2896	RDARA: 1D, 2A, 3C, 13K	
2903	RDARA: 2C, 3B, 5B, 6E, 9D, 11B	
2910	MWARA: EU, SAM2 RDARA: 3A, 6C	

1	2	3
2917	RDARA: 1C, 2A, 3C, 7E, 9D, 10B, 13D, 13E	
2924	RDARA: 2A, 4B, 6C, 10E, 13D, 13E	
2931	MWARA: NA2, NA3 RDARA: 6A, 10A, 13L	
2938	RDARA: 2B, 2C, 3B, 11B	
2945	MWARA: NA2, SP RDARA: 2C, 6A, 6F, 13K	
2952	RDARA: 2C, 3B, 10C, 13G, 13H	
2959	MWARA: CAR RDARA: 2C, 3B, 6A, 9A	
2966	MWARA: CAR, CWP, NSA2 RDARA: 2A	
2973	RDARA: 2A, 3B, 9B, 9C, 10B, 12E, 12F, 13L	
2980	EU-MET, PAC-MET RDARA: 2B	
2987	MWARA: FE, NA2, NP, SEA RDARA: 2C, 13I, 13J	

1	2	3
2994	RDARA: 2A, 3C, 11B, 13D, 13E	
3001	AT-MET, ME-MET	
3008	RDARA: 2C, 3C, 9A, 10D, 13G, 13H	
3015	ME-MET RDARA: 2C, 3C, 13D, 13E	
3023,5	World-wide	
3404	MWARA: ME RDARA: 2A, 10B	
3411	MWARA: NSAI RDARA: 2C, 10A, 12A, 12C, 13I, 13J	
3418	RDARA: 2C, 10D, 13L	
3425	RDARA: 2B, 2C, 3C, 6D, 7E, 10A, 13G, 13H	
3432	MWARA: *SA RDARA: 3A	
3439	RDARA: 2C, 6C, 10D, 13D, 13E	

1	2	3
3446	MWARA: ME RDARA: 3A, 12E, 12F	
3453	RDARA: 3C, 5A, 6D, 12A, 12C	
3460	RDARA: 2A, 9B, 9C, 10A, 12A, 12C, 13K	
3467	MWARA: CEP, EU RDARA: 12E, 12F	
3474	RDARA: 2C, 10C, 13I, 13J	
3481	RDARA: 3A, 6D	
3488	AFI-MET, SEA-MET RDARA: 2A, 10D	
3495	RDARA: 2A, 6D, 13D, 13E	
4654	RDARA: 2B, 9A, 13B, 13E	
4661	RDARA: 2A, 3C, 9D, 10D, 12A, 12C, 13K	
4668	RDARA: 1E, 3C, 6D, 10A	

1	2	3
4675	MWARA: CWP RDARA: 3A, 12A, 12C	
4682	RDARA: 5B, 5C, 9D, 10A, 11B	
4689	MWARA: EU RDARA: 3B, 6D, 10C	
4696	MWARA: SAMI RDARA: 2A, 3C, 9D	
5454	RDARA: 10E, 12A, 12C, 13D, 13E	ITU Region 2
5461	RDARA: 10B, 12A, 12C, 13L	ITU Region 2
5469	RDARA: 13D, 13E	ITU Region 2
5477	RDARA: 12E, 12F	ITU Region 2
5484	MWARA: CAR RDARA: 2B, 3B	
5491	RDARA: 2C, 7E, 10B, 13G, 13H	
5498	RDARA: 2B, 7, 9B, 9C, 10C	

1	2	3
5505	MWARA: CWP, NSA2 RDARA: 13K	
5512	RDARA: 2A, 6A, 10C	
5519	MWARA: NP, NSA1	
5526	RDARA: 3B, 5A, 6D, 10B	
5533	EU-MET RDARA: 3C, 12A, 12C	
5540	RDARA: 2B, 10D, 13I, 13J	
5547	RDARA: 6B, 9B, 9C, 10A, 13G, 13H	
5554	MWARA: EU	
5561	AT-MET, ME-MET	
5568	MWARA: CAR RDARA: 2A, 3C, 6A	
5575	EU-MET, PAC-MET	
5582	MWARA: SAM2 RDARA: 2C, 6A	

1	2	3
5589	RDARA: 2C, 9A, 12E, 12F	
5596	RDARA: 2C, 6D, 13K	
5603	MWARA: CEP, ME	
5610	MWARA: FE, NA2, NA3	
5617	MWARA: CAR RDARA: 2C, 6D	
5624	MWARA: FE, NA1, NA2	
5631	RDARA: 2C, 11B, 12E, 12F	
5638	MWARA: NA2, SP RDARA: 2B	
5645	RDARA: 2B, 10D	
5652	RDARA: 2C, 6E, 10D, 12A, 12C, 13I, 13J	
5659	RDARA: 3A, 5B, 6C, 13L	
5666	RDARA: 2C, 10D, 12A, 12C, 13D, 13E	

1	2	3
5673	MWARA: NA2, SEA RDARA: 3B	
5680	World-wide	
6533	RDARA: 1C, 3B, 6E, 9B, 9C, 10C, 12E, 12F, 13L	
6540	MWARA: CAR RDARA: 5A, 6F	
6547	RDARA: 1E, 3A, 12A, 12C	
6554	RDARA: 3A, 5B, 5C, 6C, 10D, 12A, 12C, 13G, 13H	
6561	RDARA: 2A, 13L	
6568	MWARA: CWP RDARA: 2B, 10A,	
6575	API-MET, SEA-MET RDARA: 2A	
6582	MWARA: EU RDARA: 3A, 10C, 13I, 13J	

1	2	3
6589	RDARA: 3A, 4B, 6D	
6596	ME-MET RDARA: 7E, 10B	
6603	RDARA: 2C, 6C, 12A, 12C	
6610	MWARA: SA RDARA: 2A, 10D	
6617	AFI-MET RDARA: 2C, 6C, 11B, 13D, 13E	
6624	MWARA: ME RDARA: 3C, 10C, 13D, 13E	
6631	RDARA: 1D, 3C, 10E	
6638	RDARA: 2B, 4A, 4B, 10C, 13I, 13J	
6645	PAC-MET RDARA: 2B	
6652	RDARA: 2C, 12A, 12C, 13I, 13J	
6659	RDARA: 2C, 6D, 10D	

1	2	3
6666	MWARA: SAM1 RDARA: 2C, 10D	
6673	RDARA: 2B, 10C	
6680	MWARA: SA RDARA: 2C, 10D	
8819	MWARA: NSAI, SAM1 RDARA: 6C, 6D	
8826	AT-MET, ME-MET RDARA: 6D	
8833	RDARA: 6E, 9D, 10E, 12A, 12C, 13I, 13J	
8840	MWARA: CAR, FE RDARA: 6C	
8847	MWARA: ME, SAM2, SP	
8854	RDARA: 6C, 10E, 11B, 13K	
8861	MWARA: CWP, NA2 RDARA: 6E, 13G, 13H	

1	2	3
8868	MWARA: CAR, EU, FE	
8875	RDARA: 6D, 10B, 12E, 12F	
8882	MWARA: SA RDARA: 6D, 10B, 13I, 13J	
8889	MWARA: NA2 RDARA: 6A, 9D, 13L	
8896	RDARA: 3B, 3C, 4A, 5B, 5C, 9B, 9C, 10B, 13D, 13E	
8903	EU-MET, PAC-MET RDARA: 6D, 13G, 13H	
8910	MWARA: NA1, NA2 RDARA: 5B, 9B, 9C, 13D, 13E	
8917	RDARA: 9B, 9C, 10A, 11B, 13D, 13E	
8924	RDARA: 4B, 6A, 9D, 10A, 12A, 12C, 13L	
8931	MWARA: CEP, EU, SEA RDARA: 13G, 13H	
8938	MWARA: NP RDARA: 6A, 9A, 12E, 12F, 13G, 13H	

1	2	3
8945	MWARA: NA2, NA3 RDARA: 6C, 10C, 13D, 13E	
8952	RDARA: 6B, 9A, 10B, 13D, 13E	
8959	MWARA: NSA2 RDARA: 1C, 5A, 6D, 10A, 11B, 13K	
10009	RDARA: 2, 6F, 13L	
10017	MWARA: CAR, ME	
10025	RDARA: 3, 12A, 12C	
10033	RDARA: 2, 12E, 12F	
10041	RDARA: 2, 7E, 10, 13D, 13E	
10049	MWARA: SA RDARA: 3, 6A, 12A, 12C	
10057	RDARA: 2, 10, 13L	
10065	RDARA: 1, 3, 12E, 12F	

1	2	3
10073	AFI-MET, SEA-MET RDARA: 2, 12A, 12C	
10081	RDARA: 1D, 3, 13I, 13J	
10089	RDARA: 2, 13K	
11279	AFI-MET	
11287	RDARA: 2	
11295	EU-MET	
11303	MWARA: EU	
11311	RDARA: 2, 10	
11319	RDARA: 3, 7	
11327	MWARA: CWP RDARA: 3	
11336	RDARA: 6A, 10	

1	2	3
11343	ME-MET RDARA: 3	
11351	RDARA: 2, 10A	
11359	RDARA: 1, 9, 10	
11367	RDARA: 2	
11375	RDARA: 2, 9, 10	
11383	RDARA: 4, 5	
11391	PAC-MET RDARA: 2	
13264	AT-MET RDARA: 3, 7	
13272	MWARA: NP, SA	
13280	RDARA: 10	
13288	MWARA: FE, NA2	

1	2	3
13296	MWARA: CAR	
13304	MWARA: CEP, NSA1	
13312	MWARA: SAM1 RDARA: 1	
13320		
13328	MWARA: FE, NA1, NA2, NA3, SEA	
13336	MWARA: ME, NSA2	
13344	MWARA: SAM2, SP RDARA: 2	
13352	MWARA: CWP, NA2	
17909	MWARA: CWP, NP	
17917	MWARA: SAM1, SAM2 RDARA: 3	
17925	MWARA: CEP, ME, NSA2	

1	2	3
17933	MWARA: CAR RDARA: 4, 5	
17941	MWARA: CWP	
17949	MWARA: NSAI, SA, SP	
17957	RDARA: 2	
17965	MWARA: FE, NA1, NA2, SEA	

CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève, 1966

Document N° DT/II-27-F

2 avril 1966

Original : anglais

COMMISSION 4

PREMIER RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL 4C A LA COMMISSION 4

1. Le Groupe de travail 4C, constitué en vue de proposer un texte plus clair pour le paragraphe 3.1 du Document N° DT/II-24, a approuvé à l'unanimité le texte ci-annexé.
2. Ont participé aux travaux du Groupe 4C des délégués du Canada, des Etats-Unis, de l'Italie, du Portugal et du Royaume-Uni ainsi qu'un observateur de l'I.A.T.A.

H.G. ARTHUR
Président

Annexe : 1



A N N E X E

Les paragraphes 3.1.1. à 3.1.4 du Document N° DT/II-24 sont à remplacer par ce qui suit :

3.1.1 Dans le cas d'une émission à bande latérale unique (classes A3A, A3H et A3J, la puissance moyenne P_m fournie à la ligne d'alimentation de l'antenne d'une station aéronautique ou d'une station d'aéronef sera inférieure à la puissance moyenne de l'émetteur de la quantité indiquée dans le Tableau ci-dessous.

3.1.2

TABLEAU

Ecart Δ (kHz) par rapport à la fréquence assignée	Affaiblissement (db)
$2 \leq \Delta \leq 6$	25
$6 \leq \Delta < 10$	35
$\Delta \geq 10$	Station d'aéronef : 40 Station aéronautique : $40 + 10 \log_{10} P_m(W)$

CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève, 1966

Document N° DT/II-28-F

4 avril 1966

Original : anglais

COMMISSION 4

PROJET

SEPTIEME RAPPORT DE LA COMMISSION 4

(TECHNIQUE)

PROJET DE RECOMMANDATION RELATIVE A UNE ETUDE DE L'UTILISATION
DES TECHNIQUES DES TELECOMMUNICATIONS SPATIALES PAR
LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

Après avoir étudié une proposition présentée par les Etats-Unis d'Amérique en exécution de la Résolution N° 5 de la première session (page 57 du Rapport de la première session), la Commission 4 a approuvé à l'unanimité le texte ci-annexé.

Le Président :

J.T. PENWARDEN

Annexe : 1



A N N E X E

PROJET DE RECOMMANDATION N° ...

RELATIVE A UNE ETUDE DE L'UTILISATION DES TECHNIQUES
DES TELECOMMUNICATIONS SPATIALES PAR LE
SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

La seconde session de la C.A.E.R. aéronautique (Genève, 1966),
considérant

- ex II/120
p. 1
- a) les efforts suivis déployés dans le service mobile aéronautique (R) en vue d'améliorer les communications air-sol-air en proportion avec l'accroissement du nombre, des dimensions et de la vitesse des aéronefs;
 - b) les efforts déployés par l'Union pour réduire l'encombrement des bandes de fréquences comprises entre 4 et 27,5 MHz;
 - c) la nécessité d'utiliser avec économie les fréquences du spectre radioélectrique;

notant

- a) que l'application des techniques des télécommunications spatiales aux besoins de l'aviation civile internationale en matière de communications offre la possibilité d'améliorer substantiellement les communications du service mobile aéronautique (R), tout en réduisant l'encombrement des bandes comprises entre 4 et 27,5 MHz;
- b) que des essais ont prouvé qu'il est possible d'établir des communications entre des aéronefs et des stations aéronautiques en utilisant comme relais un satellite stationnaire;
- c) que la technologie des télécommunications spatiales progresse rapidement;
- d) que les possibilités techniques laissent supposer que, dans un proche avenir, on pourra disposer de moyens de télécommunications spatiales qui devraient permettre d'aménager bon nombre des besoins du service mobile aéronautique (R) en matière de communications sur les lignes aériennes mondiales principales, sauf toutefois sur les lignes polaires;

- ex II/2
p.55 e) qu'avant que les administrations soient disposées à entreprendre un programme visant à l'application des méthodes des télécommunications spatiales, il convient de procéder à une étude technique approfondie de ces méthodes et d'exposer les mesures à prendre;
- ex II/2
p.55 f) que la mesure dans laquelle les administrations peuvent entreprendre un tel programme est étroitement liée aux conséquences économiques de son application;
- ex II/120
p.2 g) que l'Organisation de l'aviation civile internationale est l'institution internationale intéressée au premier chef par l'établissement de normes et pratiques recommandées, régissant les systèmes et techniques de télécommunications utilisés au profit de l'aviation civile internationale, et que cette organisation a inscrit la question des techniques des télécommunications spatiales à l'ordre du jour de la réunion de la division Communications/Exploitation qu'elle doit tenir en octobre 1966;

recommande aux administrations

- ex II/120
p.2 1. de tenir compte des possibilités de donner satisfaction aux besoins du service mobile aéronautique (R) en matière de communications sur les lignes aériennes mondiales principales en recourant aux techniques des télécommunications spatiales, compte tenu des facteurs économiques et d'exploitation en jeu;
2. de poursuivre l'étude de ces questions en se fondant sur les facteurs exposés dans l'Annexe à la présente Recommandation.

ANNEXE

au projet de Recommandation N°....

(Note : La liste des facteurs ci-dessous n'a pas la prétention d'être exhaustive. Elle n'a pas non plus pour objet de restreindre l'examen de tout autre aspect de l'utilisation des techniques des télécommunications spatiales par le service mobile aéronautique (R).)

- ex II/2 1. Caractéristiques techniques du système de réception et d'émission des
p. 61-63 satellites et des aéronefs :
- a) Puissance requise à la réception (porteuse) dans le sens aéronef-satellite;
 - b) Puissance requise à la réception (porteuse) dans le sens satellite-aéronef;
 - c) Puissance apparente rayonnée de la station de satellite (par voie);
 - d) Puissance apparente rayonnée de la station d'aéronef (par voie);
 - e) Type de transmission à utiliser;
 - f) Largeur de bande de chaque voie;
 - g) Disposition des voies;
 - h) Conditions de polarisation;
 - i) Nécessité d'utiliser pour le satellite une antenne sans effet directif; réflexions sur la mer (ou sur le sol);
 - j) Espacement requis entre les fréquences d'émission et de réception du satellite;
 - k) Caractéristiques du satellite permettant aux aéronefs d'utiliser indépendamment chaque voie (accès multiple ou aléatoire);
 - l) Divers.

2. Nombre et emplacement des satellites :

- a) Service à assurer : listes, établies à la tabulatrice, des lignes aériennes et du nombre de vols sur chacune d'elles;
- b) Groupes de lignes aériennes susceptibles d'être desservies à l'aide d'un satellite commun;
- c) Nombre de satellites nécessaires pour chaque groupe de lignes aériennes;
- d) Emplacement de chacun des satellites;
- e) Nombre de voies dont chaque satellite doit pouvoir disposer;
- f) Divers.

3. Performances techniques requises pour les stations aéronautiques (R)

- a) Caractéristiques appropriées des antennes d'émission et de réception : gain, largeur du faisceau, emplacement, etc.;
- b) Puissance apparente rayonnée minimale;
- c) Mise au point et exploitation de stations aéronautiques terminales du service (R) à prix modique;
- d) Divers.

4. Mode d'exploitation et emplacement des stations aéronautiques (R) :

- a) Mode d'exploitation : lorsque la station de satellite dispose de multiples fréquences, est-il nécessaire ou non de continuer à appliquer la méthode actuelle consistant à assurer la séparation des lignes aériennes en utilisant des fréquences distinctes, c'est-à-dire :
 - i) de mettre à la disposition de toutes les stations aéronautiques (R) toutes les fréquences du service (R) utilisées par le satellite;
 - ii) de répartir la charge du trafic entre les fréquences disponibles, l'utilisation de chacune d'elles étant limitée à une région géographique déterminée, ou encore
 - iii) de prévoir quelque autre arrangement ?
- b) Le cas échéant, établissement de listes (par ordre de fréquences) mentionnant les stations aéronautiques (R) qui doivent utiliser une fréquence déterminée du satellite;
- c) Divers.

5. Dispositions permettant l'acheminement du trafic entre points fixes du service aéronautique parmi les stations terriennes terminales :
 - a) Caractéristiques techniques relatives aux performances de l'équipement de la station terrienne;
 - b) Caractéristiques techniques relatives aux performances de l'équipement de la station spatiale;
 - c) Caractéristiques du satellite permettant aux stations terriennes terminales d'avoir indépendamment accès aux relais établis au moyen de ce satellite (accès multiple ou aléatoire);
 - d) Bandes de fréquences à utiliser;
 - e) Espacement requis entre les fréquences d'émission et de réception du satellite;
 - f) Mise au point et exploitation de stations terriennes terminales à prix modique;
 - g) Organismes qui devraient construire, posséder ou exploiter des satellites et des stations terriennes terminales; mesure dans laquelle il convient d'assurer des communications entre stations fixes dans le service aéronautique;
 - h) Divers.
6. Estimation du coût d'un système à satellites modèle comprenant un ou plusieurs satellites, des aéronefs et une ou plusieurs stations terriennes terminales.
7. Questions d'exploitation, y compris l'étude :
 - a) D'un ou de plusieurs modèles, compte tenu du milieu dans lequel se déroulent les opérations;
 - b) d'une période de temps déterminée;
 - c) du déroulement de la mise en oeuvre des systèmes à satellites.

CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève, 1966

Document N° DT/II-29-F

5 avril 1966

Original : anglais

COMMISSION 2

PROJET DE RAPPORT DE
LA COMMISSION DE VERIFICATION DES POUVOIRS

L'annexe au présent document contient un projet de rapport de la Commission de vérification des pouvoirs destiné à être examiné par cette Commission au cours de sa séance du mardi 12 avril 1966. Ce projet est fondé sur les résultats des travaux du Groupe de travail. Certaines questions devant néanmoins être tranchées par la Commission, il est probable que le projet en question sera modifié avant que le rapport puisse être approuvé et adopté par la Commission. Le titre et l'en-tête appropriés seront indiqués lorsque le rapport aura été adopté et avant qu'il soit présenté à la séance plénière.

Annexe : 1



A N N E X ERAPPORT DE LA COMMISSION 2

(VERIFICATION DES POUVOIRS)

1. Travaux de la Commission

La Commission 2 a tenu sa première séance le 23 mars 1966. Elle a désigné M. Loevinger (Etats-Unis) comme rapporteur. Elle a décidé à l'unanimité de confier l'examen et la vérification détaillée des pouvoirs à un Groupe de travail composé du président, du rapporteur et des délégués suivants :

M. BOUCHIER (Belgique)

M. FURUYA (Japon)

M. HERNANDEZ (Mexique)

M. PETTI (Italie)

Le Groupe de travail s'est réuni les 27 mars et 4 avril pour examiner la validité des pouvoirs des délégations qui les avaient déposés au Secrétariat. Le Groupe de travail a de plus pris contact avec les délégations qui n'avaient pas déposé leurs pouvoirs ou dont les pouvoirs avaient soulevé des doutes et a demandé des éclaircissements au sujet des pouvoirs déposés par certaines délégations. Le Groupe de travail a présenté un rapport sur le résultat de ses travaux à la Commission lors de la séance tenue par celle-ci le 12 avril 1966. La Commission a examiné le rapport en question ainsi que les renseignements supplémentaires fournis par le Président et par le Secrétariat. Se fondant sur ce rapport et sur les informations reçues et après avoir examiné en détail tous les pouvoirs déposés à la date du présent rapport, la Commission a conclu comme suit.

2. Délégations accréditées

2.1 Les pouvoirs des délégations des administrations suivantes ont été déposés. Après examen, ils ont été reconnus en ordre. Les délégations intéressées sont autorisées à participer à la Conférence, à exercer leur droit de vote et à signer les Actes finals :

Algérie (République Démocratique et Populaire)	Jamaïque
Arabie Saoudite (Royaume de l')	Japon
Australie (Commonwealth de l')	Koweït (Etat de)
Belgique	Luxembourg
Brésil	Malaisie
Bulgarie (République Populaire de)	Norvège
Canada	Nouvelle-Zélande
Chine	Pays-Bas (Royaume des)
Colombie (République de)	Pologne (République Populaire de)
Cuba	Portugal
Danemark	Provinces portugaises d'Outre-Mer
Ensemble des Territoires représentés par l'Office français des postes et télécommunications d'Outre-Mer	République Fédérale d'Allemagne
Espagne	Roumanie (République Socialiste de)
Etats-Unis d'Amérique	Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord
Ethiopie	Singapour
France	Sudafricaine (République) et Territoire de l'Afrique du Sud-Ouest
Ghana	Suisse (Confédération)
Inde (République de l')	Tchécoslovaque (République Socialiste)
Indonésie (République d')	Territoires d'Outre-Mer (Royaume-Uni)
Irlande	Thaïlande
Italie	Union des Républiques Socialistes Soviétiques
	Venezuela (République de)

2.2 Les pouvoirs déposés par l'Administration indiquée ci-dessous ont été examinés et reconnus en ordre. La délégation intéressée est autorisée à participer à la Conférence et à exercer son droit de vote, mais elle n'est pas habilitée à signer les Actes finals :

Territoires des Etats-Unis d'Amérique

3. Délégations provisoirement accréditées

Des pouvoirs provisoires pour les délégations des Administrations suivantes ont été déposés. Les délégations intéressées ont été provisoirement accréditées, aux termes du Chapitre 5 du Règlement général annexé à la Convention internationale des télécommunications (Genève, 1959) :

Equateur
Hongroise (République Populaire)
Mexique
Pakistan

4. Délégations ayant présenté des pouvoirs qui ont fait l'objet de certaines objections

Des pouvoirs ont été déposés pour les délégations des administrations indiquées ci-dessous, mais la Commission s'est trouvée dans l'impossibilité de trancher certaines questions ou certains points douteux à cet égard. Elle est en conséquence dans l'incapacité de reconnaître si ces pouvoirs sont en ordre :

Argentine (République)
Tunisie

5. Délégations présentes à la Conférence sans avoir déposé leurs pouvoirs

Les délégations des Administrations suivantes sont présentes à la Conférence, mais leurs pouvoirs respectifs ne sont pas encore parvenus au Secrétariat :

Cameroun (République Fédérale du)
Congo (République du) (Brazzaville)
Monaco
Yougoslavie (République Socialiste Fédérative de)

6. Suite de la vérification des pouvoirs

Il est recommandé que toute question restée en suspens, ou soulevée après l'établissement du présent Rapport, au sujet de la vérification des pouvoirs à la Conférence, soit soumise au Président de la Commission de vérification des pouvoirs qui sera autorisé et habilité à trancher ces questions avec l'assistance des membres de la Commission ou du Groupe de travail intéressé qu'il pourra convoquer à ce sujet. Le Président de la Commission de vérification des pouvoirs fera rapport à la séance plénière sur les décisions qu'il aura prises, pour approbation éventuelle.

7. Recommandation au Secrétaire général

Il est recommandé que la Conférence invite le Secrétaire général de l'U.I.T. à attirer l'attention des administrations auxquelles il adressera à l'avenir une invitation à participer à une conférence de l'U.I.T., sur les dispositions de la Convention relatives aux pouvoirs aux conférences, et à joindre à ces invitations une copie du texte intégral des dispositions en question.

Le rapporteur :
Lee LOEVINGER

Le Président :
S. C. BOSE

CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève, 1966

Document N° DT/II-30-F

6 avril 1966

Original : espagnol

GROUPE DE TRAVAIL 5D

LIMITES DE LA ZLARN 13 ET DE SES SUBDIVISIONS

Le Groupe 5D s'est réuni de nouveau pour modifier les limites des subdivisions de la ZLARN 13, avec la participation des délégués de l'Argentine et du Brésil. Un représentant de l'I.F.R.B. et un observateur de l'O.A.C.I. étaient présents.

Le résultat des travaux du Groupe figure en annexe au présent document.

Le Président :

L. SIGLER

Annexe : 1



A N N E X ELIMITES DE LA ZLARN 13 ET DE SES SUBDIVISIONSZone 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 - 93°W, 04°S - 82°W, 19°S - 81°W, 57°S - 81°W, 57°S - 90°W, puis par le Pôle Sud, pour revenir à son point de départ.

Subdivision de zone 13B

Pas de changement.

Subdivision de zone 13C

La ligne délimitant cette subdivision de zone passe par les points 15°50'S - 47°50'W, 20°30'S - 55°W, 22°35'S - 54°30'W, puis longe la frontière du Brésil avec le Paraguay, la Bolivie, le Pérou, la Colombie, le Venezuela, la Guyane Britannique, le Surinam et la Guyane Française, et passe par les points 05°N - 50°W, 05°N - 48°30'W, pour revenir à son point de départ.

Subdivision de zone 13D

La ligne délimitant cette subdivision de zone 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, la Colombie et le Brésil jusqu'au point 11°S - 69°30'W; elle longe ensuite la frontière entre la Bolivie et le Brésil, puis par le point 20°10'S - 58°W, elle suit la frontière entre le Paraguay et le Brésil jusqu'au point 25°50'S - 54°30'W; de là, elle longe la frontière entre le Paraguay et l'Argentine jusqu'au point 22°30'S - 62°30'W, puis la frontière entre la Bolivie et l'Argentine, passe par le point 23°S - 67°W, longe la frontière entre la Bolivie et le Chili, passe par le point 17°30'S - 69°30'W, longe la frontière entre le Pérou et le Chili pour revenir à son point de départ.

Subdivision de zone 13E

La ligne délimitant cette subdivision de zone passe par les points 32°S - 81°W, 19°S - 81°W, puis longe la frontière entre le Chili, le Pérou, la Bolivie et l'Argentine jusqu'au parallèle 32°S, pour revenir à son point de départ.

Subdivision de zone 13F

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

Subdivision de zone 13G

La ligne délimitant cette subdivision de zone passe par le point 36°S - 55°W, puis par le croisement du parallèle 32°S avec la frontière entre l'Argentine et le Chili, se dirige vers le Nord en suivant la frontière entre l'Argentine et la Bolivie, le Paraguay, le Brésil et l'Uruguay, pour revenir à son point de départ.

Subdivision de zone 13H

La ligne délimitant cette subdivision de zone passe par les points 57°S - 90°W, 57°S - 70°W et 52°S - 70°W, puis longe la frontière entre le Chili et l'Argentine jusqu'à son croisement avec le parallèle 32°S, passe par les points 36°S - 55°W, 57°S - 55°W, 57°S - 25°W et par le Pôle Sud pour revenir à son point de départ.

Subdivision de zone 13I

La ligne délimitant cette subdivision de zone passe par les points 40°S - 50°W et 36°S - 55°W, longe la frontière entre l'Uruguay, l'Argentine et le Brésil et passe par le point 35°S - 45°W pour revenir à son point de départ.

Subdivision de zone 13J

La ligne délimitant cette subdivision de zone passe par les points 15°50'S - 47°50'W, 20°S - 44°W, 22°55'S - 43°10'W, 29°S - 40°W, 35°S - 45°W, puis longe la frontière entre le Brésil, l'Uruguay, l'Argentine et le Paraguay jusqu'au point 22°35'S - 55°40'W et passe par le point 20°30'S - 54°30'W pour revenir à son point de départ.

Subdivision de zone 13K

La ligne délimitant cette subdivision de zone passe par les points 15°50'S - 47°50'W, 20°S - 44°W, 22°55'S - 43°10'W, 29°S - 40°W, 20°S - 32°W, 00° - 32°W, et 05°N - 48°30'W pour revenir à son point de départ.

Subdivision de zone 13L

La ligne délimitant cette subdivision de zone passe par les points 00° - 32°W, 00° - 20°W, le Pôle Sud, 57°S - 55°W, 36°S - 55°W, 40°S - 50°W et 20°S - 32°W pour revenir à son point de départ.

CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève, 1966

Document N° DT/II-31-F

6 avril 1966

Original : anglais

COMMISSION 4

PROJET

HUITIEME RAPPORT DE LA COMMISSION 4

(TECHNIQUE)

PROJET DE RESOLUTION RELATIVE A L'UTILISATION DES FREQUENCES

3023,5 kHz ET 5680 kHz COMMUNES AUX SERVICES MOBILES

AERONAUTIQUES (R) ET (OR)

En exécution du mandat qui a été confié à la Commission 4 lors de la 2ème séance plénière, je présente à l'examen de cette Commission le projet de Résolution ci-dessous.

Le Président :

J.T. PENWARDEN

Annexe : 1



A N N E X E

PROJET DE RESOLUTION

RELATIVE A L'UTILISATION DES FREQUENCES

3023,5 kHz ET 5680 kHz COMMUNES

AUX SERVICES MOBILES AERONAUTIQUES (R) ET (OR)

La Conférence aéronautique,

ayant noté

que les conditions d'utilisation des fréquences 3023,5 kHz et 5680 kHz stipulées dans l'Appendice 26 au Règlement des Radiocommunications (Genève, 1959) telles qu'elles sont énoncées dans les dispositions 2a) et 2b) figurant dans la colonne 3 du Plan d'allotissement des fréquences paraissent présenter certaines anomalies et ayant pris des mesures pour supprimer ces anomalies;

considérant

1. que la coordination des opérations de recherche et de sauvetage sur les lieux d'un sinistre serait améliorée si, pour ces opérations, l'utilisation des fréquences 3023,5 kHz et 5680 kHz était étendue aux communications entre stations mobiles et stations terrestres y participant;
2. qu'il serait de l'intérêt général du service mobile aéronautique que les mêmes dispositions relatives à l'utilisation des fréquences 3023,5 kHz et 5680 kHz puissent s'appliquer aux opérations du service mobile aéronautique (R) et du service mobile aéronautique (OR);

décide

d'inviter les administrations à appliquer au service mobile aéronautique (OR) les dispositions régissant l'utilisation des fréquences 3023,5 kHz et 5680 kHz qui sont stipulées aux pages et de l'Appendice 26A.

CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève, 1966

Document N° DT/II-32-F

7 avril 1966

Original : anglais

COMMISSION 6

ARGENTINE ET BRESIL

Pour donner suite à une demande de la Commission 6 (3ème séance, 7 avril 1966), le remaniement ci-joint des allotissements de fréquence à la ZLARN 13 (voir la page 10 du Document N° DT/II-26) est présenté à son examen. Ce remaniement est fondé sur les subdivisions de zone définies dans le Document N° DT/II-30.

Annexe : 1



ANNEXE - ANNEX - ANEXO

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
13C	2882 2931			5461	6533	8889	10009			
13D	2994 2924	3495 3418		5454 5469	6617 6561	8931 8910 8917	10041			
13E	2917		4654			8945				
13F	3015	3439		5666	6624	8952 8896				
13G	2868 2952 3008		4668	5491	6554	8861 8903	10057			
13H	2861 2889	3425		5547 5477 5498		8938		11287 11319	13264 13264	17957 17957
13I	2973			5659		8924				
13J	2987 2854	3411 3474		5540 5652	6582 6638 6652	8833 8882	10081			
13K	2896 2945	3460	4661	5502 5596		8854 8959	10089			

CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève, 1966

Document N° DT/II-33-F

7 avril 1966

Original : anglais

SEANCE PLENIERE

PROJET

NEUVIEME RAPPORT DE LA COMMISSION 4

(TECHNIQUE)

Dispositions d'ordre technique relatives à l'utilisation

d'émissions à bande latérale unique

Fréquences assignées

A la suite d'une étude extrêmement approfondie tant des propositions présentées par diverses administrations à la Conférence que du Rapport de la première Session, la Commission 4 a adopté à l'unanimité les textes ci-joints en vue de leur inclusion dans l'Appendice révisé concernant le service mobile aéronautique (R).

Le Président :

J.T. PENWARDEN

Annexe : 1



A N N E X E

App. 26
page 15

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

ADD 3.1 Définition des ondes porteuses

3.1.1 Onde porteuse complète (A3H) : onde porteuse émise avec un niveau de 0 à -6 db par rapport à la puissance de crête de modulation.

3.1.2 Onde porteuse réduite (A3A) : onde porteuse réduite à un niveau inférieur à -6 db , mais jusqu'à -26 db par rapport à la puissance de crête de modulation.

3.1.3 Onde porteuse supprimée (A3J) : onde porteuse dont le niveau est inférieur à -26 db par rapport à la puissance de crête de modulation.

ADD 3.2 Modes de fonctionnement

3.2.1 Un émetteur équipé uniquement pour la bande latérale unique et fonctionnant dans un milieu où sont exploitées des stations à double bande latérale doit pouvoir fonctionner au moins selon les deux modes suivants :

3.2.2 onde porteuse supprimée (A3J),

3.2.3 onde porteuse complète (A3H).

ADD 3.3 Tolérance applicable aux niveaux des émissions à bande latérale unique (BLU) en dehors de la largeur de bande nécessaire.

3.3.1 Dans le cas d'une émission à bande latérale unique (classes A3A, A3H et A3J), la puissance moyenne de tout rayonnement fournie à la ligne d'alimentation de l'antenne d'une station aéronautique ou d'une station d'aéronef, sur une fréquence particulière quelconque, sera inférieure à la puissance moyenne (P_m) de l'émetteur de la quantité indiquée dans le tableau ci-dessous.

3.3.2

TABLEAU

Ecart (kHz) par rapport à la fréquence assignée	Affaiblissement minimum (db) par rapport à P_m
$2 \leq \Delta < 6$	25
$6 \leq \Delta < 10$	35
$10 \leq \Delta$	Station d'aéronef : 40 Station aéronautique : $40 + 10 \log 10 P_m (W)$

ADD 3.4 Tolérance de fréquence

- 3.4.1 La tolérance de fréquence, telle qu'elle est définie au numéro 88 du Règlement des radiocommunications (Genève, 1959) pour l'utilisation des émissions de classe A3J sera la suivante :
- 3.4.2 Stations aéronautiques : 10 Hz
- 3.4.3 Stations d'aéronef : 20 Hz

ADD 3.5 Utilisation des voies

- 3.5.1 Une station utilisant des émissions à bande latérale unique sera considérée comme fonctionnant conformément au Plan d'allotissement si la largeur de bande nécessaire ne s'étend pas au-delà des limites de la moitié supérieure ou de la moitié inférieure des voies prévues dans le Plan pour les émissions à double bande latérale.
- 3.5.2 Sous réserve des dispositions du paragraphe [1 b) page 3 du Document N° 91/ une station utilisant des émissions à bande latérale unique peut fonctionner soit dans la moitié supérieure, soit dans la moitié inférieure des voies déterminées par les fréquences centrales figurant dans le Plan d'allotissement :

- a) si elle fonctionne dans la moitié supérieure, elle doit utiliser la bande latérale supérieure, la fréquence de l'onde porteuse étant égale à la fréquence centrale figurant dans le Plan d'allotissement;
- b) les équipements ne pouvant fonctionner que sur des multiples entiers de 1 kHz ne seront utilisés que dans la moitié supérieure des voies figurant dans le Plan d'allotissement, lorsqu'ils fonctionnent dans les bandes ayant une largeur de 7 kHz;
- c) si elle fonctionne dans la moitié inférieure, elle doit utiliser la bande latérale supérieure, la fréquence de l'onde porteuse étant inférieure de la quantité suivante à la fréquence centrale figurant dans le Plan d'allotissement :

Bandes	Différence entre la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence) et la fréquence centrale de la voie figurant dans le Plan d'allotissement :
2, 3, 4, 5, 6 et 8 MHz	- 3500 Hz
10, 11, 13 et 17 MHz	- 4000 Hz

ADD 4. Fréquences assignées

- 4.1 La fréquence assignée pour des émissions de radiotéléphonie à bande latérale unique doit être supérieure de 1500 Hz à la fréquence de l'onde porteuse (fréquence de référence).
- 4.2 Les stations qui utilisent des émissions à double bande latérale (A3) doivent fonctionner sur des fréquences dont les valeurs figurent dans le Tableau.

Genève, 1966

12 avril 1966

Original : espagnol

COMMISSION 4

CUBA

INTRODUCTION DE LA TECHNIQUE DE LA BANDE LATÉRALE UNIQUE
DANS LES BANDES D'ONDES DÉCAMÉTRIQUES ATTRIBUÉES
AU SERVICE MOBILE AÉRONAUTIQUE (R)

Les opinions exprimées par différents délégués au sein de la Commission 4, au sujet de l'introduction de la technique de la bande latérale unique, ont mis en lumière certaines appréhensions concernant la méthode à suivre pour introduire cette technique.

Parmi les opinions relevées, citons les suivantes :

1. la mise en application à bref délai de la technique de la bande latérale unique pourrait être prématurée, étant donné l'importance et la mise en vigueur de nouvelles techniques, telles que celle des ondes métriques et, à l'avenir, celle des télécommunications spatiales;
2. il n'est nullement prouvé qu'il soit nécessaire d'augmenter le nombre des voies disponibles pour le service mobile aéronautique (R) dans les bandes d'ondes décamétriques;
3. il est nécessaire d'établir des normes techniques qui serviront de base aux constructeurs d'appareils pour bande latérale unique, afin que ces appareils fonctionnent de manière compatible avec double bande latérale
4. il convient d'évaluer les avantages de la technique de la bande latérale unique avant de passer à son introduction progressive dans le service mobile aéronautique (R);
5. il convient d'examiner les conséquences techniques, économiques et d'exploitation qu'entraînerait cette introduction;
6. en de nombreuses régions, le service mobile aéronautique (R) continuera à utiliser, pendant une période assez longue, des équipements similaires à ceux qui sont actuellement employés;
7. il convient de fournir certaines données aux constructeurs pour pouvoir s'assurer que l'on disposera d'appareils adaptés aux émissions à bande latérale unique avec porteuse supprimée et aux émissions à bande double latérale, surtout sur les lignes aériennes internationales;
8. la construction de nouveaux appareils ne doit signifier ni l'abandon ni la disparition du marché des appareils actuels de communication, ainsi que de leurs accessoires ou de leurs pièces de rechange.



On a cependant reconnu qu'il était nécessaire de prévoir les caractéristiques et les spécifications techniques permettant de concevoir et de réaliser les équipements en question, leur évaluation et leur installation éventuelle pour une date déterminée.

Compte tenu de ces diverses opinions, la délégation de Cuba présente à la Commission 4 (technique et exploitation) le projet de résolution qui figure en annexe au présent document.

Annexe : 1

A N N E X E

PROJET DE RESOLUTION N° ...

RELATIVE A L'INTRODUCTION DE LA TECHNIQUE DE LA BANDE LATÉRALE UNIQUE

DANS LES BANDES D'ONDES DECAMÉTRIQUES ATTRIBUEES

AU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

La seconde session de la C.A.E.R. aéronautique (Genève, 1966),

considérant

- a) qu'il convient d'éviter l'encombrement dans les bandes d'ondes décamétriques attribuées au service mobile aéronautique (R);
- b) que, dans leur grande majorité, les stations du service mobile aéronautique (R) en ondes décamétriques fonctionnent presque exclusivement selon la technique de la double bande latérale;
- c) qu'en raison de la prépondérance des équipements pour transmission à double bande latérale, le plan d'allotissement adopté par la Conférence a été fondé sur l'hypothèse de l'utilisation future de la technique de la double bande latérale;
- d) que les récents progrès de la technique permettent de prévoir que l'un des moyens d'éviter l'encombrement des bandes d'ondes décamétriques attribuées au service mobile aéronautique (R) consiste en une plus large utilisation des ondes métriques ainsi que dans l'emploi des télécommunications spatiales;

reconnaissant

- a) que, malgré les récents progrès de la technique grâce auxquels il sera possible d'aménager le service mobile aéronautique (R) dans des bandes autres que celles des ondes décamétriques, il y a bien des régions du monde dans lesquelles l'emploi des ondes décamétriques pour les radio-communications reste nécessaire pour l'avenir prévisible; il y a même certaines régions dans lesquelles cette nécessité risque de s'accroître;
- b) que, dans de nombreux services, la radiotéléphonie à bande latérale unique présente sur la radiotéléphonie à double bande latérale des avantages bien connus pour ce qui est de l'économie du spectre ainsi que de la sécurité des communications, notamment en cas de conditions atmosphériques et de propagation défavorables;
- c) que, pour des questions d'ordre économique, technique et d'exploitation, il est actuellement impossible d'arrêter une date pour laquelle l'emploi de la radiotéléphonie à double bande latérale devra être abandonné au profit de la radiotéléphonie à bande latérale unique;

d) que des appareils pour bande latérale unique convenablement conçus devraient fonctionner de manière compatible avec ceux pour double bande latérale, ce qui rendrait possible l'introduction progressive de la technique de la bande latérale unique;

e) que l'on n'obtiendra une économie notable des fréquences du spectre que lorsque la proportion des utilisateurs des systèmes à bande latérale unique sera suffisamment grande pour permettre une subdivision des voies actuelles;

f) qu'il convient de disposer d'appareils compatibles pour bande latérale unique et double bande latérale, pour permettre l'introduction progressive de la technique de la bande latérale unique;

décide

1. que les administrations s'efforceront, compte tenu des conditions économiques, techniques et d'exploitation, d'utiliser, le plus tôt possible des appareils compatibles pour bande latérale unique et double bande latérale de manière à permettre l'introduction progressive de la technique de la bande latérale unique;

2. que, nonobstant les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus, les administrations auront la faculté de continuer à installer et à exploiter des appareils ayant des caractéristiques similaires à celles des appareils qu'elles utilisent actuellement;

3. qu'il y a lieu d'inviter l'Organisation de l'aviation civile internationale à arrêter d'urgence, dans le cadre des décisions de la présente conférence, les normes techniques des appareils à bande latérale unique destinés à être utilisés dans le service international, et à informer le C.C.I.R. de toutes les questions techniques ou d'exploitation au sujet desquelles elle aurait besoin du concours de ce Comité;

4. qu'à partir du 1er janvier 1972, les administrations devront faire en sorte que tous les appareils de radiotéléphonie d'un type ou d'un modèle nouveau destinés au service mobile aéronautique (R) pour les lignes aériennes internationales, puissent fonctionner de façon compatible en bande latérale unique avec porteuse supprimée et en double bande latérale.

Le Chef de la Délégation de Cuba :

J. VALLADARES-TIMONEDA

CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève, 1966

Addendum au
Document N°DT/II-35-F
19 avril 1966
Original : anglais

COMMISSION 6 ET GROUPE DE
TRAVAIL 6C, 6D, 6E

PROJET DE PLAN D'ALLOTISSEMENT REVISE
POUR LA ZLARN - 13

Le projet de plan révisé ci-joint, relatif à la ZLARN - 13, a été établi à la demande du Président du Groupe de travail 6E. Il groupe les renseignements pertinents contenus dans les Documents N°s DT/II-26, DT/II-32 et DT/II-35. Les renseignements contenus dans ces documents sont annulés et remplacés par ceux qui figurent dans l'annexe ci-jointe.

Le Président de la Commission 6
E.B. POWELL

Annexe : 1



ANNEXE - ANNEX - ANEXO

PROJECT - DRAFT - PROYECTO

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
Zones Areas Zonas	KHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
13									13 264	17 957
13 C	2854 2987			5540 5652	6652	8833		11 295		
13D	2868 2924	3495 3411		5454 5469	6617 6638	8931 8910 8917	10 041			
13E	2917		4654			8945				
13F	3015	3439		5666	6624	8952 8896				
13G	2994 2952 3008 2980		4668	5491	6554 6645	8861 8903 8...	10 081			
13H	2861 2889	3425		5547 5477 5498		8938 8840 ¹⁾		11 287 11 319	13 320	
13I	2966			5659		8924				
13J	2882 2931 2973	3418		5461	6582 6533 6561	8... 8889	10 009 10 057			
13K	2896 2945	3460	4661	5505 5596	6631	8854 8859	10 089			

- 1) Utilisation au Sud de 40° Sud
To be used South of 40° South
Para ser usado al Sur de 40° Sur

CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève, 1966

Document N° DT/II-35-F

14 avril 1966

Original : anglais

COMMISSION 6 ET GROUPES
DE TRAVAIL 6C, 6D, 6E

PROPOSITIONS DE MODIFICATIONS AU PROJET
DE PLAN D'ALLOTISSEMENT REVISE

(Documents N°^{os} DT/II-26 et DT/II-32)

1. L'attention est attirée sur les documents ci-après, qui contiennent les propositions pertinentes :

Document N° II/135 URS
" " II/142 CUB
" " II/143 ARG, B
" " II/153 ETH

Document N° II/154 BUL
" " II/161 VEN
" " II/162 D, G, NOR
" " II/170 INS, J, THA

Document N° II/172 ROU

2. Par ailleurs, le Président a été saisi de propositions émanant des délégations énumérées ci-dessous; ces propositions sont reproduites dans les Annexes suivantes :

Annexes A AFS
B ALG
C ARG
D AUS, NZL, UK Terr. O.M.
E B
F CAN

G HNG, POL, TCH
H MLA, SNG
I MEX
J PAK
K URS
L VEN

E.B. POWELL
Président de la Commission 6

Annexes : 12 (A - L)



A N N E X E AAFS

ZLARN 7 ET SUBDIVISION DE ZONE 7E

Il serait souhaitable : a) de pouvoir allotir une fréquence de la bande des 9 MHz (la fréquence 8875 kHz est proposée) à la subdivision de ZLARN-7E, et b) de pouvoir transférer à la ZLARN 7 la fréquence 10 041 kHz allotie actuellement à la subdivision de ZLARN-7E (voir le Document N° DT/II-26), cela pour les motifs suivants :

- a) l'étude des distances à couvrir dans la subdivision de ZLARN-7E, compte tenu des appendices au Document NBS 9141, indique que la bande des 10 MHz serait la plupart du temps trop élevée, sauf peut-être au moment du maximum d'activité solaire de décembre. La bande des 9 MHz est comprise nettement à l'intérieur des limites de la MUF et tombe presque exactement sur la fréquence optimum de travail.
- b) Il serait ainsi possible de faire face aux conditions particulières qui règnent dans la ZLARN 7 au moment du maximum d'activité solaire de décembre.

A N N E X E B

ALG

Objet :

Allotissement d'une fréquence dans la bande des 10 MHz à la
sous-ZLARN 4 A

Motifs :

L'allotissement d'une fréquence dans la bande des 10 MHz est
nécessaire en raison des difficultés rencontrées à établir des communications
fiables avec les aéronefs survolant les zones sahariennes.

A N N E X E C

ARG

Demande d'additions ou de modifications pour les subdivisions de zone 13 G et 13 H (s'ajoutant aux demandes présentées dans le Document N° DT/II-30).

1. Ajouter une famille de fréquences pour 13 G, conformément au Document N° II/143 approuvé par la Commission 5 à sa séance du 13 avril. Cette famille de fréquences devrait être la suivante : 3, 6,5 et 9 MHz.
2. Compléter une famille de fréquences de la subdivision de zone 13 H (sud de l'Argentine et secteur antarctique) par deux fréquences de l'ordre de 9 et 13 MHz, allouées en exclusivité à cette subdivision de zone, de manière à constituer la famille de fréquences suivante: 3, 5,4, 9, 11 et 13 MHz.

Les deux autres familles de fréquences demeureront inchangées, soit : 3,4, 5,5, 9 MHz et 3, 5,5, 11 MHz.

Motifs:

La longueur de la FIR sud dépasse 3.000 km (60%); on y dessert les vols dans la zone sud continentale et le secteur antarctique, étant donné qu'aucune ZLAMP n'a été créée pour ce secteur.

La fréquence de 13 MHz ainsi allouée à 13 H peut être utilisée également par 13 F (Chili) qui a la même longueur, mais elle doit être indépendante de la fréquence allouée à la zone 13.

Bandes MHz	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13	17
13 G	2,8	-	4,6	-	-	8,8	-	-	13,2	17,9
	2,9	-	-	5,5	-	8,9	-	-	"	"
	3,0	-	-	-	6,5	-	10	-	"	"
	3,0	-	-	-	6,6	8,9	-	-	"	"
13 H	-	3,4	-	5,5	-	8,9	-	-	"	"
	2,8	-	-	5,5	-	-	-	11,2	"	"
	2,8	-	-	5,5	-	8,8	-	11,3	13,3	"

A N N E X E DAUSNZLUK Terr. O.M.

Modifications que la Nouvelle-Zélande, l'Australie et les Territoires d'Outre-Mer du Royaume-Uni jugent nécessaire d'apporter aux propositions d'allotissements de fréquences figurant dans le Document N° DT/II-26, et propositions d'allotissements de fréquences supplémentaires nécessaires pour maintenir en fonctionnement les installations existantes de radiocommunications assurant le service régional et les services nationaux dans la ZLARN-9.

Zone	Fréquence allotie dans le Doc. N° DT/II-26 (kHz)	Fréquence préférée (kHz)	Observations
9	11 359 11 375 -	11 311 11 375 391 17 ...	- Sans changement L'allotissement de la fréquence 11 391 kHz dépend du transfert de PAC-MET sur une autre fréquence - éventuel- lement 11 287 kHz Pour les vols long- courrier au-dessus des étendues maritimes pendant les périodes de grande activité solaire
9A	2959 3008 - 4654 5589 - 8938 8952 -	3404 3418 3432 6680 6610 6638 8938 8924 8833	 Sans changement
9B	2861 2973 3460 - - - 5498	2861 2973 3460 3008 3411 3488 5498	Sans changement Sans changement Sans changement Partagée avec 9D Sans changement, par- tagée avec 9D

Zone	Fréquence allouée dans le Doc. N° DT/II-26 (kHz)	Fréquence préférée (kHz)	Observations
9B suite	5547	5526	Partagée avec 9D
	6533	6533	Sans changement
	-	6582	
	-	6666	
	-	5666	
	-	6631	
	8896	8896	Sans changement
	8910	8910	Sans changement
	8917	8917	Sans changement
	-	8959	
	-	8889	
9D	2875	2959	
	2903	3008	Partagée avec 9B
	2917	2917	Sans changement
	-	3467	
	-	3481	A utiliser à l'est de 160° E
	4661	4661	Sans changement
	4682	5526	Partagée avec 9B
	4696	6561	
	-	5498	Partagée avec 9B
	8833	8931	
	8889	8952	
	8924	8882	
	-	8861	

A N N E X E E

B

Objet : Besoins en fréquences des subdivisions de zone 13C, 13J et 13K

Référence : Documents N° DT/II-26 et DT/II-32

Me référant aux documents cités en référence, je sou mets ci-joint un tableau de fréquences qui indique ce que nous considérons comme acceptable, en ce qui concerne le territoire brésilien et les caractéristiques d'exploitation.

On voit que les modifications suivantes ont été apportées :

Subdivision de ZLARN 13C (précédemment 13J) = B1

La fréquence 8882 kHz doit être remplacée par la fréquence 6652 kHz, cela en raison d'une protection insuffisante vis-à-vis de l'allotissement à la ZLAMP-SA. Pour tenir compte de l'étendue géographique de cette subdivision de zone et pour compléter la famille de fréquences, on a fait figurer la fréquence 11 295 kHz.

Subdivision de ZLARN 13J (précédemment 13L) = B3

Voir le tableau.

Subdivision de ZLARN 13K (précédemment 13K) = B2

Dans cette subdivision, on a fait figurer la fréquence 6631 kHz car jusqu'à présent aucune fréquence de cette bande n'avait été allotie, et d'autre part l'utilisation de fréquences ayant cet ordre de grandeur, dans cette subdivision de zone, a permis de tirer parti d'excellentes conditions de propagation permettant de réaliser une exploitation efficace. On a constaté que cette fréquence peut être répétée, attendu qu'elle a été allotie aux subdivisions de ZLARN 1D, 3C et 1OE, ce qui permet d'obtenir la protection nécessaire prévue par l'Appendice 26.

Subdivision de ZLARN 13I

Cette subdivision est indiquée principalement à titre de suggestion. En effet, elle a été créée compte tenu des modifications indiquées dans le Document N° DT/II-30, et les fréquences correspondantes sont d'ores et déjà utilisées sur le territoire de l'Uruguay.

BANDES	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
ZONES	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz
13									13 264	17 957
13C	2854 2987			5540 5652	6652	8833		11 295		
13J	2882 2931 2973	3418		5659 5461	6533 6561	8924 8889	10 009 10 057			
13K	2896 2945	3460	4661	5505 5596	6631	8854 8959	10 089			
13I (URG)		3474			6582		10 081			

A N N E X E F

CAN

Compte tenu des besoins en fréquences indiqués dans les Documents N°s II/128 et DT/II-26, il serait nécessaire de prévoir les fréquences supplémentaires ci-après pour les ZLARN-10B, 10C, 10D et 10E :

10B - 2875, 2896, 3432, 4675, 4696, 5469 kHz (5617 - pendant les heures de jour seulement);

10D - 3446, 3481, 5477, 5554, 5603 kHz;

10E - 2980, 3460, 3495, 4696, 5519 kHz.

Conformément aux principes énoncés dans le Document N° II/128, nous considérons que ces fréquences peuvent être allouées aux zones susmentionnées sans que leur usage soit restreint dans les autres ZLARN. En ce qui concerne les autres besoins pour les services régionaux et nationaux du Canada, ils seront satisfaits en adaptant la procédure d'allocation, c'est-à-dire en opérant des partages supplémentaires moyennant l'utilisation de stations de faible puissance dans la ZLARN.

A N N E X E GHNG
POL
TCH

La délégation de la République Populaire de Pologne a proposé d'allotir deux familles de fréquences pour la subdivision de zone 1C (Voir le Document N° II/128, page 11).

Après une étude plus approfondie de la question et après un échange de vue avec des délégations des autres pays situés dans la même sous-zone, la délégation de la République Populaire de Pologne, tenant compte de la pénurie de fréquences et ayant à l'esprit la collaboration nécessaire de toutes les délégations lors de la solution des problèmes difficiles de ce genre, renonce à sa demande initiale sous condition que la famille de fréquences proposée dans le Document N° DT/II-26 pour la ZLARN 1C sera complétée pour qu'elle convienne du point de vue de la propagation des ondes décamétriques dans toutes les conditions.

Pour atteindre ce but, nous proposons de compléter la famille de fréquences en question d'une fréquence supplémentaire d'ordre de 4,7 MHz ou bien d'ordre de 5,6 MHz.

Les délégations de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchécoslovaque s'associent à la Proposition ci-dessus.

A N N E X E HMLA
SNG

1. On trouvera ci-dessous, au paragraphe 4, la reproduction des allotissements proposés initialement dans le Document N° DT/II-26 pour les ZLAMP FE et SEA.

2. On observe que, pour certaines fréquences, les voies adjacentes sont également alloties à des ZLARN situées dans la même zone ou dans des zones voisines, de sorte que l'on a été obligé de tenir compte des possibilités de brouillage dans les voies adjacentes.

3. Il est proposé que le Groupe de travail de la Commission 6 chargé d'étudier plus en détail les besoins en fréquences des ZLARN tienne compte également de ce facteur et qu'il modifie les fréquences des ZLARN, dans la mesure du possible, conformément aux indications contenues dans la colonne "Observations" ci-dessous; cela permettrait de réduire à un minimum, ou d'éliminer, les possibilités de brouillage dans les voies adjacentes.

4.	<u>Fréquences ZLAMP</u> <u>alloties à FE</u>	<u>Observations</u>
	kHz	(brouillages pouvant être causés par)
	2868	2861 de 6 E
	5610	5617 de 6 D
	8840	8840 de 6 C et 8833 de 9 D et 6 E
	13288	-
	17965	-
	2987	-
	5624	5617 de 6 D
	8868	8875 de 6 D et 8861 de 6 E
	13328	-
	17965	-
	<u>Fréquences MWARA</u> <u>alloties à SEA</u>	
	kHz	
	2987	-
	5673	-
	8931	8924 de 6 A et 9 D; 8938 de 6 A et 9 A
	13328	-
	17965	-

A N E X E I

MEX

Conformément au Document N° II/128 (page 14) il y a lieu d'allotir à la ZLARN 12 une fréquence de la bande des 11 MHz. Cette indication ne figure pas dans le Document N° DT/II-26.

A N N E X E J

PAK

Pour résoudre les difficultés résultant du fait qu'il n'existe pas de fréquence commune entre les ZLAMP-ME et SEA et que le Pakistan occidental est situé dans la ZLAMP-ME tandis que le Pakistan oriental est situé dans les ZLAMP-SEA et FE, nous proposons, avec l'appui du groupe de travail chargé par la Commission 6 de vérifier les fréquences allouées dans les ZLAMP-ME, SEA, FE et CEP :

i) que deux fréquences au moins - l'une dans la bande des 10 MHz et l'autre dans la bande des 13 MHz - soient allouées en exclusivité à la subdivision de ZLARN-6A.

Motif :

Assurer la continuité des communications avec les aéronefs en vol entre le Pakistan oriental et le Pakistan occidental, et la coordination entre les stations aéronautiques directement intéressées par ces vols.

ii) qu'une fréquence supplémentaire dans la bande des 3 MHz soit allouée aux subdivisions de ZLARN-5B et 5C.

Motif :

La fréquence 2903 kHz est commune à trois subdivisions de ZLARN adjacentes, à savoir 5B, 5C et 6E.

A N N E X E KURS

Zone et subdivision de zone	Nombre de familles de fréquences selon le Doc. N° II/128	Nombre de fréquences dans une famille	Nombre total de fréquences	3,0	3,5	4,7	5,6	6,6	9,0	10,0	11,3	13,3	18,0
2			14							6	6	1	1
2A	4 3	4 3	16) 9) 25	5	4	2	4	5	5				
2B	4 6	4 3	16) 18) 34	7	5	4	7	6	5				
2C	14	3	42	9	8	4	9	7	5				
3			9							4	3	1	1
3A	2 4	4 3	8) 12) 20	3	3		2	6	4				
3B	1 2 3	5 4 3	5) 8) 9) 22	6	2	2	4	3	5				
3C	1 2 4	5 4 3	5) 8) 12) 25	5	4	4	4	3	5				

A N N E X E L

VEN

Référence : Document N° II/161 présenté par le Venezuela à la date du 12 avril 1966.

J'ai l'honneur de me référer au document cité en référence et d'appeler l'attention de M. le Président sur les points suivants, qui sont d'une grande importance pour mon pays :

1. A la page 15 du Document N° II/128, première ligne, on a groupé les subdivisions de zone 12E, 12F, 12G et 12H, en recommandant d'allotir à ces subdivisions quatre (4) familles de fréquences.
2. Le Document N° DT/II-26, présenté par le Président de la Commission 6 et appuyé par le Venezuela, indique les fréquences dont l'utilisation est proposée pour ces quatre subdivisions de zone.
3. Le Venezuela estime qu'il serait extrêmement dangereux d'exploiter le service mobile aéronautique (R) sur des fréquences qui, selon le Document N° DT/II-26 se trouveraient partagées entre quatre subdivisions de zone.
4. A l'heure actuelle, la subdivision de zone 12G dispose de fréquences qui lui sont alloties à titre exclusif, sans partage. C'est la raison pour laquelle nos besoins en matière de contrôle de la circulation aérienne peuvent être satisfaits sans problèmes de brouillages; ce contrôle s'exerce dans les conditions indiquées ci-après :

2980 kHz fréquence utilisée en commun, de nuit, dans les secteurs EST et OUEST du pays;

4682,5 kHz fréquence utilisée dans les deux secteurs, selon les conditions de propagation;

5491,5 kHz fréquence utilisée pour les vols en direction du secteur OUEST du pays;

5544 kHz fréquence utilisée pour les vols en direction du secteur EST du pays;

6642 kHz fréquence utilisée en commun pour les deux secteurs;

6657 kHz fréquence utilisée en commun pour les deux secteurs.

5. Afin que, dans le nouveau Plan d'allotissement, le Venezuela puisse continuer à disposer de fréquences lui permettant d'assigner des voies au contrôle de la circulation aérienne, sans brouillages nuisibles, grâce à l'utilisation de fréquences exclusives, et

6. Compte tenu du fait que le Venezuela ne ménage aucun effort pour remplacer sur son territoire l'utilisation des ondes décamétriques par celles des ondes métriques, mais que l'Administration vénézuélienne est encore loin d'avoir atteint le but qu'elle s'est fixé, ce qui l'oblige à poursuivre l'exploitation du service mobile aéronautique (R) dans les bandes d'ondes décamétriques, il est demandé à M. le Président de la Commission 6 de vouloir bien réexaminer la situation qui est imposée à notre pays du fait de la proposition contenue dans le Document N° DT/II-26. Il est également demandé que, compte tenu de tous les facteurs de sécurité exposés ci-dessus, l'on propose d'allotir à la subdivision de zone 12 G, à titre exclusif, des fréquences des bandes d'ondes décamétriques ayant les ordres de grandeur suivants :

une fréquence de la bande des	3	MHz	
deux " " " "	5	"	situées dans la partie supérieure de la bande,
une " " " "	6	"	situées dans la partie supérieure de la bande.

7. La présente demande diffère de la demande initiale que nous avons présentée par notre note d'étude contenue dans le Document N° II/161; par cette légère modification, nous entendons faciliter la solution rapide du problème posé, solution qui devra être trouvée au sein des divers groupes de travail créés ce jour par la Commission 6.

Genève, 1966

COMMISSION 4

Référence DT/II-34, page 4

Décide :

1. que les administrations, compte tenu des conditions économiques, techniques et d'exploitation, devront remplacer progressivement et le plus tôt possible, dans leurs services radiotéléphoniques à ondes décamétriques, l'exploitation à double bande latérale par l'exploitation à bande latérale unique, en utilisant si nécessaire des appareils pour bande latérale unique pouvant fonctionner de manière compatible avec des systèmes pour double bande latérale;
2. que, nonobstant ce qui précède, les administrations pourront continuer à installer et à exploiter des appareils ayant des caractéristiques similaires à celles des appareils qu'elles utilisent actuellement;
3. qu'il y a lieu d'inviter l'Organisation de l'aviation civile internationale à arrêter d'urgence, dans le cadre des décisions de la présente conférence, les normes techniques des appareils à bande latérale unique destinés à être utilisés pour l'exploitation internationale dans le service mobile aéronautique (R), et à informer le C.C.I.R. de toutes les questions techniques ou d'exploitation au sujet desquelles elle aurait besoin du concours de ce Comité.

Le Président
J.T. PENWARDEN



Genève, 1966

13 avril 1966

Original : français

COMMISSION 3

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA COMMISSION 3

1. Le Groupe de travail de la Commission 3 (Contrôle budgétaire), constitué à la première séance de cette Commission (Document N° II-90) s'est réuni le 29 mars et le 5 avril 1966 pour examiner le budget et les comptes de la Conférence.

2. Le Groupe de travail était composé de :

M. R. MONNAT (Suisse)

M. A. VIEIRA (Portugal)

Le Secrétariat était représenté par M. R. Prélaz, Chef des services administratifs de la Conférence. M. U. Mohr (République fédérale d'Allemagne) Président de la Commission 3 ainsi que M. R. Petit et M. J.A. Gracie, membres de l'I.F.R.B., ont assisté à la séance du 29 mars. A la séance du 5 avril 1966, le Groupe de travail a pu bénéficier, en plus de la collaboration des participants mentionnés ci-dessus, des informations données par MM. C. Stead, Conseiller du Secrétariat général, et J. Kunz, Secrétaire de la Conférence.

3. Le Groupe de travail a comparé l'état des dépenses au 31 mars 1966 aux prévisions de dépenses jusqu'à la clôture de la Conférence.

Les dépenses ont été examinées article par article et point par point, à la lumière des renseignements et des explications fournis par le représentant du Secrétariat.

4. La totalité des dépenses faites, engagées, et prévues pour la Conférence a été estimée au 31 mars 1966 à 947.200 francs suisses. Le Groupe de travail a constaté que ce montant était inférieur de 82.800 francs suisses au budget de 1.030.000 francs suisses.

4.1 Les économies interviendront principalement dans l'Article I : dépenses de personnel, en raison d'une diminution des frais de voyage, sous la rubrique 7602, et du fait que les marges prévues ne seront sans doute pas utilisées.

4.2 Dans l'Article II, dépenses de locaux et de matériel, il a fallu tenir compte d'une dépense supplémentaire d'environ 3.000 francs suisses sous la rubrique 7605, représentant en grande partie les frais de location d'une machine à photocopier, et d'une machine offset. Cependant, sous la



même rubrique, il est possible d'envisager une économie de 10.000 francs suisses, étant donné que la calculatrice électronique ne sera pas utilisée. Sous la rubrique 7606, une économie de papier d'environ 11.000 francs suisses peut être prévue.

4.3 Dans l'Article III : travaux préparatoires, le Groupe de travail a constaté que les frais de mission portés à la charge du budget de la Conférence sous la rubrique 7610 concernaient les contacts préparatoires se rapportant à l'établissement des statistiques rassemblées par l'I.F.R.B., grâce auxquelles les travaux de la deuxième session de la Conférence ont pu être accélérés de façon très sensible.

4.4 Le Groupe de travail estime en outre que les économies dépasseraient certainement le montant de 82.800 francs suisses, si la Conférence devait prendre fin avant la date prévue de sa clôture.

5. Le Groupe de travail a en outre examiné la répartition du personnel occupé par la Conférence. Il a constaté que, vu les difficultés actuelles de recrutement et la nécessité de conclure préalablement des contrats d'engagement, il n'aurait pas été possible d'attendre que soit connu le volume du travail pour prendre des dispositions en conséquence. Une liste du personnel en question figure dans l'Annexe II au présent Rapport.

6. Vu ce qui précède, le Groupe de travail invite la Commission 3 à approuver le contenu de l'Annexe I au présent Rapport, indiquant un total de dépenses de 947.200 francs suisses, pour la deuxième session de la Conférence aéronautique.

7. Le Groupe de travail a examiné le problème de la publication ultérieure imprimée des documents finals. Il a estimé opportun d'inviter la Commission 3 à proposer à l'Assemblée plénière de prendre à la charge des dépenses de la deuxième session de la Conférence aéronautique 1/3 des frais de la composition de l'impression des Actes finals. Cette participation prévue dans le Règlement financier de l'U.I.T. permettra de les mettre en vente à un prix abordable. Elle n'empêchera pas de réaliser des économies appréciables par rapport au budget de la Conférence.

R. MONNAT (Suisse)

A. VIEIRA (Portugal)

A N N E X E I

SITUATION DES DEPENSES DE LA CONFERENCE AERONAUTIQUE AU 31 MARS 1966

Articles et rubriques	BUDGET y compris créd.add. 1)	Virements de crédits		Total des crédits disponibles	Dépenses effec- tives	Dépenses engagées	Dépenses estimées	TOTAL des dépen- ses estimées
		rubrique à rubrique	article à article					
<u>Article I. Dépenses de personnel</u>								
<u>Rubr. 7601 Services administratifs</u>								
- Traitements					22.066,30	39.549,70	2.363.-	63.979.-
- Frais de voyage					634,45	91,35	-	725,80
- Heures supplémentaires					-	2.800.-	13.200.-	16.000.-
- Diverses dépenses					-	-	5.295,20	5.295,20
	95.900.-			95.900.-	22.700,75	42.441,05	20.858,20	86.000.-
<u>Rubr. 7602 Services linguistiques</u>								
- Traitements					163.715,45	284.029,55	47.250.-	494.995.-
- Frais de voyage					6.734,55	4.716,55	4.000.-	15.451,10
- Heures supplémentaires					95,40	3.230.-	15.000.-	18.325,40
- Diverses dépenses					-	-	15.228,50	15.228,50
	607.800.-		- 6.000	601.800.-	170.545,40	291.976,10	81.478,50	544.000.-
<u>Rubr. 7603 Service de reproduction</u>								
- Traitements					22.753,95	30.628,05	9.348.-	62.730.-
- Frais de voyage					-	-	-	-
- Heures supplémentaires					-	2.360.-	10.000.-	12.360.-
- Diverses dépenses					-	-	4.910.-	4.910.-
	93.800.-			93.800.-	22.753,95	32.988,05	24.258.-	80.000.-
<u>Rubr. 7604 Assurances</u>								
- Assurance accidents					-	3.500.-	-	3.500.-
- Ass. maladie/caisse de pensions					200,20	-	1.299,80	1.500.-
	6.300.-			6.300.-	200,20	3.500.-	1.299,80	5.000.-
TOTAL de l'Article I.	803.800.-	-	- 6.000.-	797.800.-	216.200,30	370.905,20	127.894,50	715.000.-

1) Budget approuvé par le Conseil d'administration au cours de sa 20e session, 1965, y compris crédits additionnels.

Articles et rubriques	BUDGET y compris créd.add.	Virements de crédits		Total des crédits disponibles	Dépenses effec- tives	Dépenses engagées	Dépenses estimées	TOTAL des dépenses estimées
		rubrique à rubrique	article à article					
<u>Art. II. Dépenses de locaux et de matériel</u>								
<u>Rubr.7605 Locaux, mobilier, machines</u>								
- Location Maison des Congrès					-	68.200.-	6.200.-	74.400.-
- Frais d'installation					-	1.700.-	-	1.700.-
- Location mobilier et machines					1.600.-	8.900.-	-	10.500.-
- Entretien et réparat. machines					-	-	500.-	500.-
- Calculatrice électronique					-	-	10.000.-	10.000.-
- Diverses dépenses					-	-	900.-	900.-
	74.000.-	+18.000.-	+ 6.000.-	98.000.-	1.600.-	78.800.-	17.600.-	98.000.-
<u>Rubr.7606 Production de documents</u>								
- Papiers					15.145,70	-		
- Stencils						-	20.000.-	35.145,70
- Encre					1.315,75	-		
- Atelier Offset						-	10.000.-	11.315,75
- Frais d'impressions, cartes, divers						-	11.538,55	11.538,55
	72.000.-	-14.000.-		58.000.-	16.461,45	-	41.538,55	58.000.-
<u>Rubr.7607 Fournitures et frais généraux de bureaux</u>								
- Fournitures de bureau					5.194,15	-	5.000.-	10.194,15
- Frais de déménagement					-	1.500.-	1.500.-	3.000.-
- Frais de transport locaux					534,90	-	3.500.-	4.034,90
- Affranchissements					-	-	5.000.-	5.000.-
- Frais de téléphones et télégrammes					189,25	-	2.000.-	2.189,25
- Guide, insignes, etc.					180.-	-	-	180.-
- Diverses dépenses					183,50	-	218,20	401,70
	29.000.-	- 4.000.-		25.000.-	6.281,80	1.500.-	18.718,20	25.000.-
<u>Rubr.7608 Interprétation simultanée et autres inst. techn.</u>								
- Location installation					-	-	-	-
- Bandes magnétiques, etc.					-	-	1.000.-	1.000.-
	1.000.-			1.000.-	-	-	1.000.-	1.000.-

A N N E X E II

CONFERENCE AERONAUTIQUE

<u>7.601 - Services administratifs</u>	<u>Nombre de fonctionnaires</u>	<u>Grade</u>
Bureau du Président :		
- Secrétaire	1	G4
Secrétariat de la Conférence :		
- Secrétaire	1	G4
Service des délégués	1	G2
Services administratifs :		
- Personnel	1	G2
- Finances	1	G4
- Economat	1	G5
Services généraux :		
- Secrétaire	-	-
- Enregistrement des documents	1	G5
- Distribution des documents	8	3/G1 - 4/G2 - 1/G3
- Messagers	8	G1
- Chauffeur	1	G1
- Téléphonistes	2	G3
<u>7.602 - Services linguistiques</u>		
Interprètes	24	23/I - 1/II
- Commis	2	1/G2 - 1/G3
- Opérateurs IIS	3	G2
Traducteurs	11	1/P2 - 8/P3 - 1/P4 - 1/P5
- Sténo-dactylographes	11	6/G2 - 5/G3
- Enregistrement	1	G2
Pool sténo-dactylographique	35	12/G2 - 20/G3 - 3/G4
Dessinateur	1	G2
Correcteurs d'épreuves	-	-
<u>7.603 - Services de reproduction</u>		
Opérateurs ronéo	8	G2
Assembleurs ronéo	15	G1

COMMISSION 4

PROJET

RESOLUTION N° ... RELATIVE A L'UTILISATION DES FREQUENCES
DES BANDES D'ONDES DECAMETRIQUES ATTRIBUEES EN EXCLUSIVITE
AU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

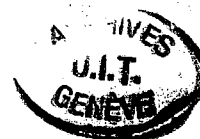
La C.A.E.R. aéronautique, Genève, 1964/1966,

considérant

- a) que les observations de contrôle des émissions relatives à l'utilisation des fréquences comprises dans les bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R) entre 2850 et 17 970 kHz montrent qu'un certain nombre de fréquences situées dans ces bandes sont utilisées par des stations appartenant à des services autres que le service mobile aéronautique (R), ce qui provoque des brouillages nuisibles aux communications de ce service sur certaines lignes aériennes internationales; et qu'un très grand nombre d'émissions dont les sources n'ont pu être identifiées avec certitude ont été observées dans les bandes en question;
- b) que le service mobile aéronautique (R) est un service de sécurité auquel des bandes de fréquences ont été attribuées spécialement et en exclusivité, en vue d'assurer la sécurité et la régularité de la navigation aérienne le long des routes nationales ou internationales de l'aviation civile, selon la définition qui en est donnée au numéro 429 du Règlement des radiocommunications, Genève, 1959;
- c) que, en vue d'assurer la sauvegarde de la vie humaine et des biens dans les airs, ainsi que le développement régulier et efficace des services de transport aéronautiques, il est indispensable que les voies de communication du service mobile aéronautique soient exemptes de brouillages nuisibles;

décide

que les administrations, reconnaissant que le service mobile aéronautique (R) est un service chargé d'assurer la sécurité, devront faire en sorte que les fréquences comprises dans les bandes attribuées en exclusivité à ce service ne soient pas utilisées par des stations appartenant à des services autres que le service mobile aéronautique (R), sauf dans les conditions particulières expressément stipulées aux numéros 115 ou 415 du Règlement des radiocommunications, Genève, 1959;



invite

l'I.F.R.B. à continuer d'organiser des observations de contrôle des émissions dans les bandes attribuées en exclusivité au service mobile aéronautique (R) dans le but d'éliminer les émissions des stations hors bande qui causent, ou sont susceptibles de causer, des brouillages nuisibles au service mobile aéronautique (R); et à s'assurer la collaboration des administrations pour d'une part identifier les sources de ces émissions en employant des moyens tels que des appareils d'enregistrement automatiques, des radiogoniomètres et des appareils de mesure de l'intensité de champ, d'autre part obtenir la suppression de ces émissions.

COMMISSION 6

PREMIER RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL 6A (ZLAMP)

A LA COMMISSION 6 (PLAN)

1. Après avoir examiné toutes les propositions qui lui ont été présentées, le Groupe de travail 6A a adopté le Projet de plan révisé ci-joint.

Ont participé aux travaux du Groupe de travail les délégués d'une vingtaine d'administrations et les observateurs de l'O.A.C.I. et de l'I.A.T.A. M. Maqbool, de l'I.F.R.B., a prêté son concours au Groupe.

2. En allotissant les fréquences déterminées qui figurent dans ce Plan, le Groupe de travail 6A n'a pas pris en considération les incidences de ces allotissements sur les propositions concernant les fréquences des zones VOLMET et ZLARN contenues dans le Document N° DT/II-26. De l'avis du Groupe, tous cas d'incompatibilité entre, d'une part, les allotissements aux ZLAMP et, d'autre part, les allotissements aux zones VOLMET et/ou aux ZLARN, devraient être étudiés par les autres sous-groupes qui ont été constitués pour établir la partie restante du Plan d'allotissement des fréquences. En conséquence, on a établi le Plan d'allotissement aux ZLAMP figurant en Annexe en se fondant sur l'hypothèse que les groupes de travail suivants veilleront à protéger dans la mesure nécessaire les allotissements aux ZLAMP.

3. En ce qui concerne l'allotissement de la troisième famille de fréquences (classe d'émission A1) à la ZLAMP-EU, le Groupe 6A a été d'avis qu'il convenait de renvoyer cette question à l'un des groupes de travail qui s'occupent de la partie du plan relative aux ZLARN. Il a été reconnu qu'une famille de trois fréquences comprises dans des bandes de l'ordre de 3,5 MHz, 5,6 MHz et 9 MHz pourrait donner satisfaction; les délégués de la Roumanie, de la Pologne, de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie ont suggéré d'envisager à cette fin les fréquences 3481 kHz, 5645 kHz et 8917 kHz.

Le Président :

D. CHILD

Annexe : 1



A N N E X E - A N N E X - A N E X O

FAMILLES DE FREQUENCES

FAMILIES OF FREQUENCIES

FAMILIAS DE FRECUENCIAS

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
CAR	2966 2966 2966 2952			5568 5484	6540 6561	8840 8959 8840	10017		13264 13320	17917
CEP		3467		5603 5554		8931 8875			13304	17925
CWP	2896		4675	5505	6631	8861		11303	13296	17909
EU	2910	3467	4689	5554	6582 6568	8875 8931		11303 11303		17909
FE	2868 2987			5645 5624		8840 8875			13288 13312	17965 17965
ME		3404 3446		5603	6624	8847	10009		13336 13336	17925 17925
NA1	2868			5624		8910			13328	17965
NA2	2931 2987 2945 2868			5610 5673 5638 5624		8945 8889 8861 8910			13328 13288 13352 13328	17965
NA3	2931			5610		8945			13328	

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
NP	2910			5589		8938			13272	17909
NSA1		3411		5519		8826			13304	17949
NSA2	2966	3481		5505	6540 6533	8959	10025		13336 13280	17925
SA	2875	3432			6610 6680	8882	10049		13272 13272	17949 17949
SAM1	2889		4696		6666	8826			13312	17917
SAM2	2910			5582		8847		11327	13320	17917
SEA	2987			5673		8882 8840			13288	17965
SP	2945			5638		8847			13344	17949

Genève, 1966

18 avril 1966

Original : anglais

GROUPE DE TRAVAIL 6B

PROJET

SECOND RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL 6B (VOLMET)

A LA COMMISSION 6 (PLAN)

1. En exécution du mandat qui lui a été confié par la Commission 6, le Groupe de travail 6B a examiné toutes les propositions qui lui avaient été soumises au sujet des allotissements VOLMET.
2. Le projet de plan ci-joint a été approuvé à l'unanimité par le Groupe, sous réserve de la confirmation, par le Groupe de travail 6 (COORD), des trois allotissements de fréquence sur 13 MHz. Ce rapport est publié aux fins d'examen par la Commission 6 et à titre d'information préalable pour les Groupes de travail ZLARN (6C, 6D et 6E).
3. Quinze délégations ont participé aux travaux du Groupe. Un sous-groupe, le Groupe de travail 6B ad hoc, composé des délégués du Brésil, du Canada, de l'Irlande, du Japon, du Royaume-Uni et des Etats-Unis et des observateurs de l'O.A.C.I. et de l'I.A.T.A. a procédé à une étude approfondie de certains problèmes particuliers. M. Gracie, membre de l'I.F.R.B., a apporté un précieux concours tant au Groupe de travail 6B qu'à son Groupe ad hoc.

Le Président du Groupe de travail 6B:

B.L. GOULT

Annexe : 1



A N N E X

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	
AFI-MET		3488 3495			6575 6617		10073	11279		17909	2)
AT-MET	3001			5617		8868			13264 ⁴⁾		
EU-MET	2889 2980			5533 5575		8833		11391	13312 ⁴⁾		1)
ME-MET	3001 3015			5561	6596	8819		11343			
SEA-MET		3432			6680		10017				
PAC-MET	2980			5519	6610	8903		11279	13344 ⁴⁾		3)

- 1) 2889 kHz utilisation au Nord 50°N
2889 kc/s to be used North of 50°N
2889 kc/s para ser empleada al Norte de 50°N
- 2) 3495 kHz, 6617 kHz, 10073 kHz et 17909 kHz utilisation au Sud de l'Equateur
3495 kc/s, 6617 kc/s, 10073 kc/s and 17909 kc/s to be used South of the Equator
3495 kc/s, 6617 kc/s, 10073 kc/s y 17909 kc/s para ser empleada al Sur del Ecuador
- 3) 6610 kHz et 11279 kHz, allouée pour extension vers le Nord-Ouest de la Zone PAC-MET
6610 kc/s and 11279 kc/s, allotted for North West extension of PAC-MET area
6610 kc/s y 11279 kc/s, adjudicada para la extensión al Noroeste de la zona PAC-MET
- 4) Voir paragraphe 2 du présent rapport
See paragraph 2 of the present Report
Véase el párrafo 2 del presente Informe

CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève 1966

Document N° DT/II-41-F

15 avril 1966

Original : anglais

GROUPE DE TRAVAIL 6C

ORDRE DU JOUR

DE LA

PREMIERE SEANCE DU GROUPE DE TRAVAIL 6C

(ZLARN ALLOTISSEMENT DANS LES BANDES 3 MHz et 3,5 MHz)

Lundi, 18 avril 1966, à 9 h.30, Salle B

Mandat

Examen des propositions de révision du Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) qui figure à l'Appendice 26 du Règlement des radiocommunications et établissement d'un projet de Plan révisé pour les zones et les bandes de fréquences intéressées, compte tenu des indications fournies par la Commission 4 en ce qui concerne la répartition des voies (Documents N°s II/91, II/93 et Addendum) et des indications fournies par la Commission 5 en ce qui concerne les besoins en fréquences (Document N° II/128 et Addendum); modification du Document N° DT/26, compte tenu des amendements figurant dans les Rapports des Groupes de travail 6A (ZLAMP) (DT/39) et 6B (VOLMET) (DT/40), et DT/32, le cas échéant, en prenant en considération le Document N° DT/35.

1. Organisation des travaux du Groupe.
2. Divers.

Le Président :

F.G. PERRIN



CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève, 1966

Document N° DT/II-42-F

15 avril 1966

Original : anglais

GROUPE DE TRAVAIL 6D

ORDRE DU JOUR

DE LA

PREMIERE SEANCE DU GROUPE DE TRAVAIL 6D

(ZLARN ALLOTISSEMENT DANS LES BANDES 4,7 MHz, 5,6 MHz ET 6,6 MHz)

Lundi 18 avril 1966, à 11 heures, Salle B

Mandat

Examen des propositions de révision du Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) qui figure à l'Appendice 26 du Règlement des radiocommunications, et établissement d'un projet de Plan révisé pour les zones et les bandes de fréquences intéressées compte tenu des indications fournies par la Commission 4 en ce qui concerne la répartition des voies (Documents N°s II/91, II/93 et Addendum) et des indications fournies par la Commission 5 en ce qui concerne les besoins en fréquences (Document N° II/128 et Addendum); modification du Document N° DT/26, compte tenu des amendements figurant dans les Rapports des Groupes de travail 6A (ZLAMP) (DT/39) et 6B (VOLMET) (DT/40) et DT/32, le cas échéant, en prenant en considération le Document N° DT/35.

1. Organisation des travaux du Groupe
2. Divers

Le Président :

J.T. PENWARDEN



CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève, 1966

Document N° DT/II-43-F

15 avril 1966

Original : anglais

GROUPE DE TRAVAIL 6E

ORDRE DU JOUR

DE LA

PREMIERE SEANCE DU GROUPE DE TRAVAIL 6E

(ZLARN ALLOTISSEMENT DANS LES BANDES

9 MHz, 10 MHz, 11,3 MHz, 13,3 MHz ET 18 MHz)

Lundi 18 avril 1966, 15 h., Salle B

Mandat

Examen des propositions de révision du Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) qui figure à l'Appendice 26 du Règlement des radiocommunications, et établissement d'un projet de Plan révisé pour les zones et les bandes de fréquences intéressées, compte tenu des indications fournies par la Commission 4 en ce qui concerne la répartition des voies (Documents N°s II/91, II/93 et Addendum) et des indications fournies par la Commission 5 en ce qui concerne les besoins en fréquences (Document N° II/128 et Addendum) ; modification du Document N° DT/26, compte tenu des amendements figurant dans les Rapports des Groupes de travail 6A (ZLAMP) (DT/39) et 6B (VOLMET) (DT/40), et DT/32, le cas échéant, en prenant en considération le Document N° DT/35.

1. Organisation des travaux du Groupe.
2. Divers.

Le Président :

H.G. ARTHUR



CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève, 1966

Document N° DT/II-44-F

16 avril 1966

Original : anglais

GROUPE DE TRAVAIL 6B

PREMIER RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL 6B (VOLMET)

A LA COMMISSION 6 (PLAN)

Conformément au mandat qui lui a été confié par la Commission 6, le Groupe de travail 6B a examiné toutes les propositions qui lui ont été présentées relativement aux allotissements VOLMET.

Le plan ci-joint a été adopté à titre provisoire pour les bandes de fréquences indiquées. Il est publié pour être soumis à l'examen de la Commission 6 et des groupes de travail ZLARN, en attendant la publication du projet de plan VOLMET complet, dont on espère pouvoir disposer à la fin de la journée de lundi 18 avril, ou mardi matin.

Le Président du
Groupe de travail 6B ad hoc
B.L. GOULT

Annexe : 1



A N N E X

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	Remarques Remarks Observaciones
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	
AFI-MET		3488 3495			6575 6617	**))
AT-MET	3001			5617		
EU-MET	2889 29800			5533 5575		*))
ME-MET	3001 3015			5561		
SEA-MET		3432			6680	
PAC-MET	2980			5610	6610	***))

*) 2889 kHz utilisation au Nord 50°N
 2889 kc/s to be used North of 50°N
 2889 kc/s para ser empleada al Norte de 50°N

**) 3495 et 6617 kHz utilisation au Sud de l'Equateur
 3495 and 6617 kc/s to be used South of the Equator
 3495 y 6617 kc/s para ser empleada al Sur del Ecuador

***) 6610 kHz allotie pour extension vers le Nord-Ouest de la Zone PAC-MET
 6610 kc/s allotted for North West extension of PAC-MET area
 6610 kc/s adjudicada para la extensión al Noroeste de la zona PAC-MET

COMMISSION 6DOCUMENT DE TRAVAIL

Ap.26
p. 30 et 36

PROJET DE TITRES REVISES POUR LE PLAN D'ALLOTISSEMENT DES FREQUENCES

SECTION II

NOC

ALLOTISSEMENT DES FREQUENCES AU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)Article 1

MOD

Plan d'allotissement des fréquences

(par zones, subdivisions de zones et zones VOLMET)

NOC

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.

NOC

b) La liste suivante ne comprend pas les fréquences communes (dans le monde entier) aux services mobiles aéronautiques (R) et (OR) : 3023,5 kHz et 5680 kHz.

NOC

Bandes MHz	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
Zones	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz



Article 2

NOC

Plan d'allotissement des fréquences
(par ordre numérique)

MOD

Notes générales :

- 1) Classe des stations : FA

Pour les classes d'émission, voir

A moins d'indications contraires dans le Plan, les puissances des stations aéronautiques, et des stations d'aéronefs sont celles qui figurent ...

MOD

- 2) Une fréquence allotie 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 allotie à titre primaire aux ZLAMP, zones VOLMET, ZLARN ou subdivisions de ZLARN qui reçoivent une protection complète pendant les 24 heures. L'utilisation des fréquences alloties à titre secondaire ne doit causer aucun brouillage aux mêmes fréquences alloties à titre prioritaire.

NOC

- 3) Une "voie commune" est une voie allotie 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 FREQUENCES (R)

NOC

Fréquence kHz	Zones d'emploi autorisé	Remarques
1	2	3

Le Président :

E.B. POWELL

CONFERENCE AERONAUTIQUE

Document N° DT/II-46-F

18 avril 1966

Original : anglais

Genève, 1966

GROUPE DE TRAVAIL 6B

ORDRE DU JOUR

DE LA TROISIEME SEANCE DU GROUPE DE TRAVAIL 6B (VOLMET)

Mardi 19 avril 1966, 15 heures, Salle A

1. Projet de second rapport du Groupe de travail 6B à la Commission 6
(Plan) - Document N° DT II/40
2. Divers

Le Président du Groupe de travail :

B.L. GOULT



COMMISSION 6

SECOND RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL 6B (VOLMET)

A LA COMMISSION 6 (PLAN)

1. En exécution du mandat qui lui a été confié par la Commission 6, le Groupe de travail 6B a examiné toutes les propositions qui lui avaient été soumises au sujet des allotissements VOLMET.
2. Le projet de plan ci-joint a été approuvé à l'unanimité par le Groupe, sous réserve de la confirmation, par le Groupe de travail 6 (COORD), des trois allotissements de fréquence sur 13 MHz. Tout en se ralliant au projet de plan ci-annexé, le délégué de l'Inde a demandé que la Commission 6 examine sa demande d'un allotissement d'une fréquence de la bande des 13 MHz à la zone SEA-MET.
3. Quinze délégations ont participé aux travaux du Groupe. Un sous-groupe, le Groupe de travail 6B ad hoc, composé des délégués du Brésil, du Canada, de l'Irlande, du Japon, du Royaume-Uni et des Etats-Unis et des observateurs de l'O.A.C.I. et de l'I.A.T.A. a procédé à une étude approfondie de certains problèmes particuliers. M. Gracie, membre de l'I.F.R.B., a apporté un précieux concours tant au Groupe de travail 6B qu'à son Groupe ad hoc.

Le Président du Groupe de travail 6B :

B.L. GOULT

Annexe : 1



A N N E X

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	
AFI-MET		3488 3495			6575 6617		10073	11279		17909	2)
AI-MET	3001			5617		8868			13264 ⁴⁾		
EU-MET	2889 2980			5533 5575		8833		11391	13312 ⁴⁾		1)
ME-MET	3001 3015			5561	6596	8819		11343			
SEA-MET		3432			6680		10017				
PAC-MET	2980			5519	6610	8903		11279	13344 ⁴⁾		3)

- 1) 2889 kHz utilisation au Nord 50°Nord
2889 kc/s to be used North of 50°North
2889 kc/s para ser empleada al Norte de 50°Norte
- 2) 3495 kHz, 6617 kHz, 10073 kHz et 17909 kHz utilisation au Sud de l'Equateur
3495 kc/s, 6617 kc/s, 10073 kc/s and 17909 kc/s to be used South of the Equator
3495 kc/s, 6617 kc/s, 10073 kc/s y 17909 kc/s para ser empleada al Sur del Ecuador
- 3) 6610 kHz et 11279 kHz, utilisation au Nord de 30° Nord et à l'Ouest de 160° Est
6610 kc/s and 11279 kc/s, to be used North of 30° North and West of 160° East
6610 kc/s y 11279 kc/s, utilización al Norte de 30° Norte y al Oeste de 160° Este
- 4) Voir paragraphe 2 du présent rapport
See paragraph 2 of the present Report
Véase el párrafo 2 del presente Informe

CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève, 1966

Addendum au
Document N° DT/II-48
20 avril 1966
Original : français

COMMISSION 6

PREMIER RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL 6F

1. Le Groupe de travail 6F a étudié le Document N° DT/II-45 et recommande unanimement à la Commission l'adoption des textes qui figurent au Document N° DT/II-48.
2. En ce qui concerne la Note 2) de l'Article 2, le Groupe, après une étude attentive du texte qui figure actuellement à l'Appendice 26 a abouti à la conclusion qu'il serait plus utile de biffer les parties contenues entre crochets. Ceci reviendra à donner une définition sans ambiguïté du terme "utilisation diurne" et sans entrer dans des détails qui, peut-être, étaient nécessaires dans l'actuel Appendice 26 pour couvrir certains aspects intéressant le service mobile aéronautique (OR).
3. Les autres questions confiées à l'étude du Groupe de travail 6F feront l'objet de rapports ultérieurs.

Le Président :

M.A. VIEIRA

Genève, 1966

20 avril 1966

Original : anglais

COMMISSION 6

PREMIER RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL 6F
PROJET DE TITRES REVISES POUR LE PLAN D'ALLOTISSEMENT DE FREQUENCES

Ap. 26
p. 30 et 36
NOC

SECTION II

ALLOTISSEMENT DES FREQUENCES AU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

Article 1

MOD

Plan d'allotissement des fréquences

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

MOD

Notes : a) * = indique une restriction dans l'emploi de la fréquence considérée dont la signification est donnée dans la colonne 3 des tableaux de l'article 2 du Plan d'allotissement de fréquences (par ordre numérique).

NOC

b) La liste suivante ne comprend pas les fréquences communes dans le monde entier aux services mobiles aéronautiques (R) et (OR), 3023,5 kHz et 5680 kHz.

NOC

Bandes MHz	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
Zones	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz



Article 2

NOC

Plan d'allotissement de fréquences
(par ordre numérique)

MOD

Notes générales :

1) Classe des stations : FA

Pour les classes d'émission, voir [page B.3/1].
A moins d'indications contraires figurant dans le Plan, la valeur des puissances des stations aéronautiques et des stations d'aéronefs est celle qui figure [page B.3/2].

Horaire : H24, à moins d'indications contraires.

MOD

2) Une fréquence allotie avec la mention "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 la même voie se trouve allotie dans le Plan à des ZLAMP, des zones VOLMET, des ZLARN ou subdivisions de ZLARN qui reçoivent une protection complète pendant les vingt-quatre heures. [L'utilisation des fréquences alloties à titre ~~secondaire~~ ne doit causer aucun brouillage aux mêmes fréquences alloties dans le Plan.]

MOD

3) Une "voie commune" est une voie allotie en commun à des zones adjacentes sans tenir compte des conditions de brouillage réciproque et son emploi fait l'objet d'un accord entre les administrations intéressées.

PLAN DE FREQUENCES (R)

NOC

Fréquence kHz	Zones d'emploi autorisées	Remarques
1	2	3

Le Président :
M.A. VIEIRA

Genève, 1966

20 avril 1966

Original : anglais

COMMISSION 6

DEUXIEME RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL 6F

A LA COMMISSION 6 (PLAN)

1. Conformément à son mandat, le Groupe de travail 6F a examiné toutes les propositions dont il a été saisi et qui ont trait au réexamen des dispositions du Règlement des radiocommunications connexes au Plan d'allotissement des fréquences pour le service mobile aéronautique (R) ainsi qu'à l'élaboration de toutes modifications ou adjonctions jugées indispensables (paragraphe b) du mandat de la Commission 6).
2. Le Groupe a publié son premier Rapport (Document N° DT/II-48), qui concerne le projet de révision des titres du Plan d'allotissement des fréquences (R).
3. Le projet de second Rapport de la Commission 6 (voir Annexe) a été accepté à l'unanimité par les membres du Groupe; il est soumis à l'examen de la Commission.
4. Le Groupe 6F a examiné avec soin les propositions contenues dans le Document N° II/151 relatives à la présentation du Plan de fréquence sous forme de tableaux ayant pour objet de faire apparaître les allotissements par régions. Il a été reconnu que les panneaux d'affichage établis par la Commission 6 donneraient, dans la pratique, satisfaction au but visé par cette proposition. Tous les membres du Groupe ont reconnu l'utilité de cette solution en tant qu'instrument de travail pour la Conférence, mais ils ont conclu qu'il ne convenait pas de faire figurer de tels tableaux dans les Actes finals de la Conférence. Un argument à l'appui de cette conclusion est qu'un tableau supplémentaire de cette forme serait incomplet sans les remarques et observations de la colonne 3 du Plan, et que l'adjonction des références mutuelles essentielles irait à l'encontre de son utilité.
5. Les délégués des Etats-Unis, de l'Inde et du Royaume-Uni ont participé aux travaux du Groupe, lequel a bénéficié du précieux concours de M. Petit, membre de l'I.F.R.B.

Le Président :
M. A. VIEIRA



Annexe : 1

ANNEXE

PROJET

DE DEUXIEME RAPPORT DE LA COMMISSION 6 (PLAN)

MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS AUX DISPOSITIONS DU REGLEMENT DES
RADIOCOMMUNICATIONS AYANT TRAIT AU PLAN REVISE D'ALLOTISSEMENT
DES FREQUENCES POUR LE SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R)

En exécution des dispositions du paragraphe b) de son mandat (Document N° II/22, page 5) et après avoir examiné toutes les propositions des administrations dont elle avait été saisie, la Commission 6 a approuvé les textes de l'appendice ci-joint, qu'elle présente en première lecture à la séance plénière.

Le Président

Appendice : 1

APPENDICE

Révision partielle du Règlement des radiocommunications (RR)

(MOD)	RR 431	<u>[Voir (MOD) 431, page B.6/26, texte adopté à la 4ème séance plénière]</u>
NOC	RR 552	
NOC	RR 553	
MOD (ex RR 554 et II/2, page 68)	RR 554	a) Si la fréquence notifiée correspond à l'une des fréquences spécifiées dans la colonne 1 du Plan d'allotissement des fréquences pour le service mobile aéronautique (R) qui figure à l'appendice 27 <u>[(Partie II, Section II, Article 2)]</u> , ou si l'assignation résulte d'une modification permise de la classe d'émission, la largeur de bande occupée par la nouvelle émission satisfaisant à la définition des voies, telle qu'elle est donnée à l'appendice 27;
NOC	RR 555	
MOD (ex II/2, page 69)	RR 556	c) Si la fiche de notification est conforme aux principes techniques du Plan tels qu'ils sont exposés à l'appendice 27;
MOD (ex II/2, page 69)	RR 557	d) Si la zone d'utilisation est comprise à l'intérieur des Zones indiquées dans la colonne 2 du Plan.
(MOD)	RR 558	<u>[Références seulement]</u>
SUP	RR 559	
NOC	RR 560	
NOC	RR 589	
MOD (ex II/2, page 69)	RR 590	2) Si la conclusion est favorable relativement aux numéros 554 à 557, la date du (date de la signature des Actes finals) est inscrite dans la colonne 2a.
MOD (ex II/2, page 70)	RR 591	3) Si la conclusion est favorable relativement au numéro 558, la date du (date de la signature des Actes finals) est inscrite dans la colonne 2b.
NOC	RR 592	
NOC	RR 593	

Ap. 1
p. 337

MOD
(ex II/10
page 3)

3. Indiquer la ou les fréquences de référence chaque fois qu'une émission déterminée en comporte, par exemple la fréquence de l'onde porteuse réduite d'une émission à bande latérale unique ou à bandes latérales indépendantes, ou les fréquences des ondes porteuses du son et de l'image d'une émission de télévision. En ce qui concerne les stations de télévision de la Région 1, chaque fiche de notification doit indiquer, à titre de renseignement supplémentaire, à la fois la fréquence de l'autre onde porteuse et la fréquence assignée. Dans le cas des stations du service mobile aéronautique (R) qui utilisent des émissions permises autres qu'à double bande latérale, la fréquence de référence doit être fournie à titre de renseignement supplémentaire, de même que la fréquence centrale appropriée inscrite dans le Plan d'allotissement de fréquences de l'appendice 27.
-

CONFERENCE AERONAUTIQUE

Genève, 1966

Document N° DT/II-50-F

21 avril 1966

Original: français/
anglais

COMMISSION 6

TROISIEME RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL 6F

Le Groupe de travail 6F a adopté à l'unanimité le projet de Résolution ci-annexé.

Ce projet a pour but de régler les questions de notification et d'enregistrement des assignations de fréquence pendant la période qui s'écoulera jusqu'à la mise en vigueur du Plan révisé.

Le Président :

M.A. VIEIRA

Annexe : 1



A N N E X EPROJET DE RESOLUTION N° ...

TRAITEMENT DES ASSIGNATIONS DE FREQUENCE AUX STATIONS
AERONAUTIQUES DU SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (R) DANS
LES BANDES ATTRIBUEES EN EXCLUSIVITE A CE SERVICE
ENTRE 2850 ET 17 970 kHz

La Conférence administrative extraordinaire des radiocommunications
(Genève, 1966),

considérant

- a) que les Actes finals de la présente Conférence entreranno en vigueur le, mais
- b) que le Plan d'allotissement contenu dans la section de l'appendice 27 entrera en vigueur le
- c) que certaines administrations peuvent désirer mettre en application les dispositions du Plan révisé avant la date spécifiée pour son entrée en vigueur, dans les cas où des brouillages nuisibles ne seront pas causés au service assuré par des stations fonctionnant conformément au Plan actuel;
- d) qu'il est en conséquence nécessaire de prévoir une procédure intérimaire pour faciliter le passage du Plan actuel au Plan révisé;

décide

- 1. que pendant la période qui s'écoulera entre la date d'entrée en vigueur des Actes finals et celle d'entrée en vigueur du Plan révisé d'allotissement de fréquences :
 - 1.1 les dispositions des numéros 553 à 559 du Règlement des radiocommunications de Genève (1959) continueront d'être appliquées au cours de l'examen des assignations de fréquence aux stations aéronautiques du service mobile aéronautique (R) dans les bandes attribuées en exclusivité à ce service entre 2850 et 17 970 kHz;
 - 1.2 toutes ces assignations seront inscrites dans le Fichier de référence international des fréquences compte tenu des conclusions formulées par l'I.F.R.B.;
 - 1.3 la date à inscrire dans la colonne 2a ou dans la colonne 2b du Fichier de référence sera déterminée comme suit :

- a) si la conclusion est favorable relativement aux numéros 554 à 557, la date du 3 décembre 1951 sera inscrite dans la colonne 2a;
- b) si la conclusion est favorable relativement au numéro 558, la date du 3 décembre 1951 sera inscrite dans la colonne 2b;
- c) pour toutes les autres assignations de cette nature (y compris celles qui pourraient être conformes au Plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) de Genève, 1966, mais non au Plan d'allotissement de Genève 1959), la date à inscrire dans la colonne 2b sera la date à laquelle l'I.F.R.B. aura reçu la fiche de notification;

1.4 toute assignation conforme au Plan d'allotissement pour le service mobile aéronautique (R) (Genève, 1966) sera spécifiée comme telle au moyen d'un symbole convenable que l'I.F.R.B. insérera dans la colonne "Observations" du Fichier de référence;

2. qu'à la date d'entrée en vigueur du Plan révisé d'allotissement de fréquences, l'I.F.R.B. examinera les assignations de fréquence aux stations aéronautiques du service mobile aéronautique (R) inscrites dans le Fichier de référence international des fréquences dans les bandes attribuées en exclusivité à ce service entre 2850 kHz et 17 970 kHz, du point de vue de leur conformité au Plan d'allotissement pour le service mobile aéronautique (R) (Genève 1966), en suivant à cet effet les parties pertinentes de la procédure décrite aux numéros 553 à 559 du Règlement des radiocommunications de Genève (1959) modifiées par la C.A.E.R. de Genève (1966), il inscrira ces assignations dans le Fichier de référence international des fréquences avec, dans la colonne 2a ou 2b, une date déterminée comme suit :

2.1 si la conclusion est favorable relativement aux numéros 554 à 557, la date du (date de signature des Actes finals de la C.A.E.R. de Genève, 1966) sera inscrite dans la colonne 2a;

2.2 si la conclusion est favorable relativement au numéro 558, la date du (date de signature des Actes finals de la C.A.E.R. de Genève, 1966) sera inscrite dans la colonne 2b;

2.3 pour toutes les autres assignations, on inscrira dans la colonne 2b la date du (lendemain du jour de la signature des Actes finals de la C.A.E.R. de Genève, 1966).

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

invite

les administrations à notifier dès que possible à l'I.F.R.B. l'annulation des assignations de fréquence dont l'utilisation sera abandonnée par suite de la mise en service des allotissements du Plan révisé.



**Documents of the Extraordinary Administrative Radio Conference for the preparation of a revised
allotment plan for the aeronautical mobile (R) service (2nd session) (Geneva, 1966)**

Document DT No. 51

Not available

Pas disponible

No disponible

CONFERENCE AERONAUTIQUE

Geneve, 1966

Document N° DT/II-52-F/E/S (Rev.)
25 avril 1966

Annexe A au Document N° DT/II-52-F - Révisée

Revised Annex A to Document No. DT/II-52-E

Anexo A al Documento N.° DT/II-52-S - Revisado



A N N E X E A - A N N E X A - A N E X O A

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
4								11375		17933
4A	2854				6638	8896	10081			
4B	2924				6589 6638	8924				
5								11295		17933
5A		3453		5526	6610	8896				
5B	2966		4682	5659	6547	8854 8896				
5C			4682	5659	6547	8896				
5D			4682	5659	6533 6547	8861				
6							10049	11311	13328 13352	
6A	2910 2931 2945	3411*		5512 5547* 5568 5582		8889 8924 8938	10065			
6B	2889 2952*	3418* 3460*		5491 5610* 5631*	6540 6575	8952				

[illegible]

[illegible]

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
10							10041 10057	11295 11319 11359 11383	13280	
10A	2861 2868 2875* 2924	3411 3446 3481	4668 4696*	5454 5547 5631	6568 6617	8868 8917 8924				
10B	2896 2917 2973 3015	3418 3432 3453	4654 4682	5461 5469 5491 5526 5659	6596 6645	8896 8952		11311*		
10C	2854 2889	3474	4689*	5498 5512 5575	6533 6582 6624 6638 6673	8826		11311*		
10D	2903 3008	3425 3432 3439 3488 3495	4661	5477 5540 5561 5596 5645 5652 5666	6554 6610 6659 6666 6680			11311*		
10E	2882 2924 2938	3460 3495	4682	5454 5505* 5631	6631	8861 8903		11311*		

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
12								11351		
12A										
12C	2875	3404 3453 3460	4661 4689	5454 5533 5652 5666	6547 6589 6603 6652	8861	10025 10073 10089			
12D	2861			5461	6575	8924				
12E	2959 3015	3425 3446		5575 5631	6533	8875 8938				
12F	2959 3015	3425 3446 3467		5491 5589 5631	6533 6673	8861* 8875 8938				
12G	2959 2980* 3015	3425 3446		5477 5512	6596					
12H	2959 3015	3425 3446		5589	6533					
13									13280	17957
13A										
13B										
13C	2854 2987	3474		5540 5652	6603 6652	8819		11295		
13D	2868 2924	3411 3495		5454 5469	6617 6638	8910 8917	10033 10065			

[illegible]

CONFERENCE AERONAUTIQUE

Document N° DT/II-52-F/E/S(Rev.)
25 avril 1966

Genève, 1966

ANNEXE B AU DOCUMENT N° DT/II-52-F - Revisée

incorporant les modifications décidées par le
Groupe de Travail 6 COORD jusqu'au 26 avril 1966 à 16 h.00

REVISED ANNEX B TO DOCUMENT No. DT/II-52-E

incorporating amendments agreed in
Working Group 6 COORD as of 1600 hours 25 April 1966

ANEXO B AL DOCUMENTO N.º DT/II-52-S - Revisado

con las enmiendas acordadas por la
Subcomisión 6 COORD a las 4 de la tarde del 25 de abril
de 1966



kc/s	Authorized area of use	Remarks
1	2	3
2854	RDARA: 2B, 3B, 3C, 4A, 10C, 13C	In 2B, use limited to North of 40° North and East of 60° East. Common channel to 2B, 3B and 3C.
2861	RDARA: 1E, 3A, 6E, 9B, 9C, 10A, 12D, 13H	Common channel to 9B and 9C.
2868	MWARA: FE, NA1, NA2, RDARA: 2B, 7A, 7B, 7C, 7D, 10A, 13D	In 2B, limited to use on a day-time basis. Common channel to NA1 and NA2. Common channel to 7A, 7B, 7C and 7D.
2875	MWARA: SA RDARA: 2A, 2B, 3A, 10A, 12C	In SA, use limited to South of 30° North. Common channel to 2A, 2B and 3A. In 10A, limited to use on a day-time basis.
2882	RDARA: 2A, 2C, 3C, 10E, 13J	Common channel to 2A, 2C and 3C.
2889	MWARA: SAML VOLMET: EU-MET RDARA: 6B, 10C	In EU-MET use limited to North of 50° North.
2896	MWARA: CWP RDARA: 1D, 10B, 13K	
2903	RDARA: 2A, 2C, 3B, 10D, 13J	Common channel to 2A, 2C and 3B.
2910	MWARA: EU, NP, SAM2 RDARA: 6A	Common channel to 6A and EU.

1	2	3
2917	RDARA: 2C, 3C, 7E, 9D, 10B, 13E	Common channel to 2C and 3C.
2924	RDARA: 2B, 2C, 3A, 4B, 6C, 10A, 10E, 13D	Common channel to 2B, 2C and 3A.
2931	MWARA: NA2, NA3 RDARA: 3B, 6A, 6E, 13I	Common channel to NA2 and NA3. Common channel to 6A and 6E.
2938	RDARA: 2B, 2C, 3B, 9D, 10E, 13G	Common channel to 2B, 2C and 3B.
2945	MWARA: NA2, SP RDARA: 6A, 13K	
2952	MWARA: CAR RDARA: 2B, 2C, 6B, 13F	Common channel to 2B and 2C. In 6B, use limited to East of 125° East.
2959	RDARA: 2C, 3B, 9B, 12E, 12F, 12G, 12H	Common channel to 2C and 3B. Common channel to 12E, 12F, 12G and 12H.
2966	MWARA: CAR, NSA2 RDARA: 3B, 5B, 13H	In MWARA CAR, use extended to the mid-point of the air-route between Mexico City and Tahiti.
2973	RDARA: 2A, 6F, 9C 9D, 10B, 13J	Common channel to 9C and 9D.

1	2	3
2980	VOLMET: EU-MET, PAC-MET RDARA : 2B, 12G, 13G	In 2B, limited to use on a day-time basis. In 12G, power limited to 500W mean power during night-time. In 12G, night-time protection 12 db.
2987	MWARA : FE, NA2, SEA RDARA : 2C, 13C	In 2C, limited to use on a day-time basis. Common channel to MWARAs FE and SEA.
2994	RDARA : 1C, 3C, 13G	
3001	VOLMET: AT-MET, ME-MET RDARA : 6F	In 6F, use limited to East of 120° East
3008	RDARA : 2A, 2C, 3C, 9B, 9D, 10D, 13G	Common channel to 2A, 2C and 3C. Common channel to 9B and 9D.
3015	VOLMET: ME-MET RDARA : 6C, 10B, 12E, 12F, 12G, 12H	Common channel to 12E, 12F, 12G and 12H.
3023.5	WORLD-WIDE	

1	2	3
3404	MWARA :ME RDARA :3B, 9A, 12C	
3411	MWARA :NSA1 RDARA :3A, 6A, 6D, 6E, 10A, 13D	In 3A, limited to use on a day-time basis. In 6A, reduced to 250W mean power during night-time operation. In 6E, use limited to West of 82°30' East and reduced to 250 W mean power during night-time operation.
3418	RDARA :1D, 2C, 6B, 9A, 10B, 13J	In 1D, use limited to East of 21° East In 6B, use limited to East of 120° East
3425	RDARA :2A, 2B, 2C, 3C, 7E, 9B, 9C, 10D, 12E, 12F, 12G, 12H, 13H	Common channel to 9B and 9C.
3432	MWARA :SA VOLMET:SEA-MET RDARA :3A, 10B, 10D	In MWARA SA, use extended on air-route to Buenos Aires In 3A, reduced to 250W mean power during night-time operation
3439	RDARA :2A, 2B, 2C, 3A, 6C, 10D, 13F	
3446	MWARA :ME RDARA :9B, 9C, 10A, 12E, 12F, 12G, 12H	Common channel to 9B and 9C.
3453	RDARA :1B, 1C, 3C, 5A, 9A, 10B, 12C	Common channel to 1B and 1C and use limited to North Sea area.
3460	RDARA :2A, 2B, 2C, 6B, 9B, 9C, 10E, 12C, 13K	In 6B, use limited to East of 120° East. Common channel to 9B and 9C.

1	2	3
3467	MWARA : EU, CEP RDARA : 6E, 9D, 12F	In 9D use limited to West of 160° East
3474	RDARA : 2C, 3C, 6D, 10C 13C	In 3C, limited to use on a day-time basis
3481	MWARA : NSA2 RDARA : 3A, 6F, 9D, 10A 13K	In MWARA NSA2, use extended to Western Australia and the Cocos Islands. Common channel to 6F and the extension to NSA2 In 6F, use limited to South of 25° North and to 250W mean power. In 9D, use limited to East of 160° East.
3488	VOLMET: AFI-MET RDARA : 2B, 6D, 10D	In AFI-MET, use limited to West of 10° East and South of 20° North
3495	VOLMET: AFI-MET RDARA : 2A, 2C, 3B, 6D, 10D, 10E, 13D	In AFI-MET use limited to South of the Equator
3499	WORLD-WIDE	A1 only

1	2	3
4654	RDARA: 1E, 2B, 2C, 3C, 10B, 13E	In 1E, limited to use on a day-time basis
4661	RDARA: 2A, 2B, 2C, 3A, 3B, 3C, 9D, 10D, 12A, 12C, 13K	Common channel to 2A, 2B, 2C, 3A, 3B and 3C
4668	RDARA: 1D, 2B, 6D, 10A, 13G	In 2B, limited to use on a day-time basis
4675	MWARA: CWP RDARA: 2C, 3A, 9D, 13J	In 3A, limited to use on a day-time basis
4682	RDARA: 3C, 5B, 5C, 5D, 10B, 10E, 13J	In 3C, limited to use on a day-time basis
4689	MWARA: EU RDARA: 3B, 6D, 10C, 12A, 12C	In 3B and 10C, limited to use on a day-time basis
4696	MWARA: SAM1 RDARA: 2A, 2B, 2C, 3C, 10A	In 10A, limited to use on a day-time basis

1	2	3
5454	RDARA: 10A, 10E, 12C, 13D	
5461	RDARA: 10A, 10B, 12D, 13J	
5469	RDARA: 10B, 13D	
5477	RDARA: 10D, 12G, 13H	

1	2	3
5484	MWARA : CAR RDARA : 2B, 3B	
5491	RDARA : 2C, 6B, 7E, 10B, 12F, 13G	
5498	RDARA : 2B, 3C, 7, 9B, 9C, 9D, 10C, 13H	Common channel to 9B, 9C and 9D
5505	MWARA : CWP, NSA2 RDARA : 10E, 13K	In 10E, use limited to East of 60°West and to 250W mean power
5512	RDARA : 2A, 6A, 10C, 12G	
5519	MWARA : NSA1, VOLMET: PAC-MET	
5526	RDARA : 3C, 5A, 6D, 9B, 9C, 9D, 10B, 13J	Common channel to 9B, 9C and 9D
5533	VOLMET: EU-MET RDARA : 3B, 12C	
5540	RDARA : 2B, 3B, 10D, 13C	

1	2	3
5547	RDARA : 2C,6A,6E,10A, 13H	Common channel to 6A and 6E
5554	MWARA : EU,CEP RDARA : 3C	In 3C limited to use on a day-time basis
5561	VOLMET: ME-MET RDARA : 10D	
5568	MWARA : CAR RDARA : 2A,3C,6A	In MWARA CAR, use extended to the mid-point of the air-route between Mexico City and Tahiti
5575	VOLMET: EU-MET RDARA : 3B,10C,12E	
5582	MWARA : SAM2 RDARA : 2C,6A	
5589	MWARA : NP RDARA : 2C,12F,12H	Common channel to 12F and 12H
5596	RDARA : 2A,2B,2C,6D, 10D,13K	Common channel to 2A, 2B and 2C
5603	MWARA : CEP,ME	

1	2	3
5610	MWARA : NA2,NA3. RDARA : 6B	In 6B, use limited to East of 100° East.
5617	VOLMET: AT-MET RDARA : 2C,6D	In 2C, limited to use on a day-time basis.
5624	MWARA : FE,NA1,NA2.	
5631	RDARA : 2C,3A,6B,10A, 10E,12E,12F	In 6B, use limited to East of 100° East and South of 40° North. Common channel to 12E and 12F.
5638	MWARA : NA2, SP. RDARA : 2B.	In 2B, limited to use on a day-time basis.
5645	MWARA : FE RDARA : 1B,1C,2B,10D.	In 2B, limited to use on a day-time basis. Common channel to 1B and 1C, and limited to use in North Sea area.
5652	RDARA : 2C,6E,10D, 12C,13C	
5659	RDARA : 1C,3A,5B,5C, 5D,6C,10B,13I.	Common channel to 5B, 5C and 5D.
5666	RDARA : 2A,2B,2C,9B, 9C,10D,12C, 13F.	Common channel to 2A, 2B and 2C. Common channel to 9B and 9C.

1	2	3
5673	MWARA: NA2, SEA.	
5680	WORLD-WIDE	

1	2	3
6526	WORLD-WIDE	A1 and A3J only
6533	RDARA : 1C, 2B, 3B, 5D, 6E, 9B, 9C, 10C, 12E, 12F, 12H.	Common channel to 9B and 9C Common channel to 12E, 12F and 12H
6540	MWARA : CAR, NSA2 RDARA : 2A, 6B, 9B.	
6547	RDARA : 1E, 3A, 5B, 5C, 5D, 12C, 13J.	Common channel to 5B, 5C and 5D
6554	RDARA : 2C, 6C, 10D, 13G.	
6561	MWARA : CAR, NSA2, RDARA : 2A, 9D	In MWARA CAR, use extended to the mid-point of the air-route between Mexico City and Tahiti In MWARA NSA2, use extended to Western Australia and the Cocos Islands
6568	MWARA : EU RDARA : 6F, 10A, 13J	
6575	VOLMET: AFI-MET RDARA : 2A, 6B, 9B, 12D.	
6582	MWARA : EU RDARA : 6F, 10C, 13J	
6589	RDARA : 2A, 2B, 3A, 3B, 4B, 6D, 12C.	Common channel to 2A, 2B, 3A and 3B.

1	2	3
6596	VOLMET: ME-MET RDARA : 10B, 12G.	
6603	RDARA : 2B, 2C, 3C, 7E, 12C, 13C.	Common channel to 2B, 2C and 3C
6610	MWARA : SA VOLMET: PAC-MET RDARA : 2A, 5A, 9A, 10D.	In PAC-MET, use limited to North of 30° North and West of 160° East
6617	VOLMET: AFI-MET RDARA : 2C, 3A, 6C, 6D, 10A, 13D	In AFI-MET, use limited to South of the Equator Common channel to 2C and 3A Common channel to 6C and 6D
6624	MWARA : ME RDARA : 3B, 10C, 13F.	
6631	MWARA : CWP RDARA : 1D, 3A, 10E, 13K.	
6638	RDARA : 2B, 4A, 4B, 9A, 10C, 13D	Common channel to 4A and 4B
6645	RDARA : 2B, 2C, 9B, 10B, 13G.	Common channel to 2B and 2C
6652	RDARA : 2C, 3C, 9A, 12C, 13C.	

1	2	3
6659	RDARA : 2C, 3B, 6D, 10D, 13K.	
6666	MWARA : SAMI RDARA : 2C, 3C, 9B, 10D.	
6673	RDARA : 2B, 3A, 6F, 10C, 12F	In 6F, use limited to East of 120° East and South of 43° North Common channel to 2B and 3A
6680	MWARA : SA VOLMET: SEA-MET RDARA : 3A, 10D	In MWARA SA, use extended on the air-route to Buenos Aires

1	2	3
8819	VOLMET : ME-MET RDARA : 3B, 6C, 13C	In 3B, use limited to East of 140° East
8826	MWARA : NSAl, SAM1 RDARA : 3B, 6D, 9D, 10C	In 3B, use limited to East of 130° East
8833	VOLMET : EU-MET RDARA : 3B, 6C, 6D, 12A, 13K	In 3B, use limited to North of 50° North Common channel to 6C and 6D
8840	MWARA : CAR, FE RDARA : 2A, 2C, 3A, 7A, 7B, 7C, 7D, 9D, 13H	In MWARA CAR, use extended to the mid-point of the air-route between Mexico City and Tahiti Common channel to 2A, 2C and 3A
8847	MWARA : ME, SAM2, SP RDARA : 3B	In 3B, use limited to East of 140° East
8854	MWARA : CWP, NA2 RDARA : 5B, 6F, 9D 13G	
8861	RDARA : 2A, 2B, 2C, 3A, 3B, 3C, 5D, 6C, 10E, 12C, 12F, 13K	Common channel to 2A, 2B, 2C, 3A, 3B and 3C In 6C, use limited to South of 10° North In 12F, use limited to North of 04° North and to 300W mean power
8868	MWARA : FE, SEA VOLMET : AT-MET RDARA : 2A, 3A, 10A	In 3A, use limited to North of 60° North Common channel to 2A and 3A
8875	MWARA : CEP, EU RDARA : 3B, 7E, 12E, 12F	In 3B, use limited to East of 120° East

1	2	3
8882	MWARA : SA, SEA RDARA : 3A, 3B	Use outside the MWARA SEA boundaries is authorized in India and Pakistan In 3A, use limited to North of 60° North Common channel to 3A and 3B In MWARA SA, use extended on the air-route to Buenos Aires
8889	MWARA : NA2 RDARA : 3B, 6A, 6E, 9B, 9D, 13J	Common channel to 6A and 6E Common channel to 9B and 9D
8896	RDARA : 3B, 3C, 4A, 5A, 5B, 5C, 9B, 9C, 10B 13F	Common channel to 3B and 3C Common channel to 4A, 5A, 5B and 5C Common channel to 9B and 9C
8903	VOLMET : PAC-MET RDARA : 2A, 2C, 6D, 10E, 13G	Common channel to 2A and 2C
8910	MWARA : NA1, NA2 RDARA : 3B, 3C, 9B, 9C, 13D	Common channel to 3B and 3C Common channel to 9B and 9C
8917	RDARA : 2A, 2B, 2C, 3A, 6E, 9B, 9C, 10A, 13D	Common channel to 2A, 2B, 2C and 3A In 2C, use limited to West of 40° East Common channel to 9B and 9C
8924	RDARA : 4B, 6A, 6D, 9C, 10A, 12D, 13I	Common channel to 6A and 6D
8931	MWARA : CEP, EU RDARA : 3B, 6D, 13J	In 3B, use limited to West of 180°
8938	MWARA : NP RDARA : 1C, 6A, 9A, 12E, 12F, 13H	Common channel to 12E and 12F

1	2	3
8945	MWARA : NA2, NA3 RDARA : 3B, 3C, 6C, 13E	In 3B and 3C, use limited to North of 50° North Common channel to 3B and 3C
8952	RDARA : 1D, 6B, 9A, 9C, 9D, 10B 13F	Common channel to 9A, 9C and 9D
8959	MWARA : NSA2, CAR RDARA : 3A, 6D, 9C, 9D	In 3A, use limited to East of 80° East Common channel to 9C and 9D
8963	WORLD-WIDE	A1 only

1	2	3
10 009	MWARA : ME RDARA : 13J	
10 017	MWARA : CAR VOLMET : SEA-MET RDARA : 2A, 2B	In MWARA CAR, use extended to the mid-point of the air-route between Mexico City and Tahiti Common channel to 2A and 2B
10 025	MWARA : NSA 2 RDARA : 3B, 3C 12C, 13G	In MWARA NSA2, use extended to Western Australia and the Cocos Islands Common channel to 3B and 3C
10 033	RDARA : 2, 3, 7, 13D	Common channel to 2 and 3
10 041	RDARA : 2, 10, 13G	
10 049	MWARA : SA RDARA : 2A, 6	In MWARA SA; use extended on the air-route to Buenos Aires
10 057	RDARA : 2, 10, 13J	
10 065	RDARA : 1B, 1C, 1E, 6A, 6F, 13D	Common channel to 1B, 1C and 1E Common channel to 6A and 6F
10 073	VOLMET : AFI-MET RDARA : 3, 12C	In AFI-MET; use limited to South of the Equator

1	2	3
10 081	RDARA : 1D, 4A, 6F, 13G	Common channel to 1D and 4A
10 089	RDARA : 2, 3 12C, 13K	Common channel to 2 and 3
10 093	WORLD-WIDE	A1 and A3J only
10 097	WORLD-WIDE	A1 and A3J only

1	2	3
11 279	VOLMET : AFI-MET PAC-MET	In PAC-MET, use limited to North of 30° North and West of 160° East
11 287	RDARA : 2, 13H	
11 295	RDARA : 5, 10, 13C	
11 303	MWARA : CWP, EU	
11 311	RDARA : 6, 10B, 10C 10D, 10E	Common channel to 10B, 10C, 10D and 10E
11 319	RDARA : 2, 9A, 9B, 9D, 10, 13H	Common channel to 9A, 9B and 9D
11 327	MWARA : SAM2 RDARA : 3	
11 335	RDARA : 2, 7, 9	
11 343	MWARA : CAR, SAM1 VOLMET : ME-MET	

1	2	3
11 351	RDARA : 2, 12	
11 359	RDARA : 1, 6D, 10	
11 367	MWARA : CAR RDARA : 2	
11 375	RDARA : 3, 4	
11 383	RDARA : 2, 9, 10	
11 391	VOLMET : EU-MET RDARA : 3	In 3, use limited to East of 90° East

1	2	3
13 264	VOLMET: AT-MET RDARA : 3	
13 272	MWARA : NP RDARA : 7A. 7B. 7C, 7D	Common channel to 7A, 7B, 7C, 7D
13 280	MWARA : NSA2 RDARA : 6F. 10, 13	
13 288	MWARA : FE, NA2, SEA	Use outside the MWARA SEA boundaries is authorized in India and Pakistan, provided that adequate protection is ensured between 300° and 340°.
13 296	MWARA : CWP RDARA : 1	
13 304	MWARA : NSA1, SP	
13 312	MWARA : FE VOLMET: EU-MET RDARA : 13H	
13 320	MWARA : CAR, SAM2 RDARA : 2, 6C	In MWARA CAR, use extended to the mid-point of the air-route between Mexico City and Tahiti
13 328	MWARA : NA1, NA2, NA3 RDARA : 6	Common channel to NA1, NA2, NA3

1	2	3
13 336	MWARA: CEP, ME, NSA2	In NSA2, use extended to Western Australia and the Cocos Islands. Common channel to MWARAs ME and NSA2
13 344	MWARA: SA VOLMET : PAC--MET	
13 352	MWARA: NA2 RDARA: 6	
13 356	WORLD--WIDE	A1 and A3J only

1	2	3
17 909	MWARA: CWP, NP VOLMET: AFI-MET	In AFI-MET, use limited to South of the Equator
17 917	MWARA: CAR, ME, SAM1, SAM2	Common channel to SAM1 and SAM2
17 925	MWARA: CEP, NSA2	In MWARA NSA2, use extended to Western Australia and the Cocos Islands
17 933	RDARA: 4, 5, 9B, 9C, 9D	Common channel to 4 and 5 Common channel to 9B, 9C, 9D
17 941	MWARA: EU, NA1, NA2, NA3 RDARA: 3	Common channel to NA1, NA2, NA3 In 3, use limited to East of 100° East
17 949	MWARA: NSAl, SA, SP	Common channel to NSAl and SA
17 957	RDARA: 2, 3, 13	Common channel to 2 and 3
17 965	MWARA: FE, SEA RDARA: 3	Common channel to FE and SEA

Genève, 1966

COMMISSION 6

RAPPORT DES GROUPES DE TRAVAIL 6 COORD, 6A, 6B, 6C, 6D et 6E

PROJET DE PLANS REVISES D'ALLOTISSEMENT DES FREQUENCES

Les Annexes ci-jointes contiennent le projet des Plans révisés d'allotissement des fréquences, préparés par les Groupes de travail de la Commission 6, pour les ZLAMP, les Zones VOLMET et les ZLARN.

Des dispositions spéciales ont été prévues à l'intention des délégués qui auraient des questions à poser au sujet de ce projet ou qui voudraient recevoir des explications de détail : dans la matinée du lundi 25 avril, à partir de 9 heures 30, les délégués rapporteurs de chacun des sous-groupes de travail chargés de chacune des bandes de fréquences seront présents dans la Salle 4.

L'examen officiel de ce projet de plan, qui commencera en Commission 6 lundi après-midi, sera facilité si les délégués veulent bien profiter des dispositions spéciales ci-dessus mentionnées.

Le Président du Groupe 6 COORD :

M. CHEF

Annexes : 2



[illegible]

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zones	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
1								11359	13296	
1B		3453*		5645*			10065*			
1C	2994	3453*		5645* 5659	6533	8938	10065*			
1D	2896	3418*	4668		6631	8952	10081			
1E	2861		4654*		6547		10065*			
2							10033* 10041 10057 10089*	11287 11319 11335 11351 11367 11383	13320	17957
2A	2875 2882 2903 2973 3008	3425 3439 3460 3495	4661 4696	5512* 5568 5596 5666	6540 6561 6575 6589 6610	8840 8854 8868 8903 8917	10017* 10049			
2B	2854* 2868* 2875 2924 2938 2952 2980*	3425 3439 3460 3488	4654 4661 4668* 4696	5484 5498 5540 5596 5638* 5645* 5666	6533 6589 6603 6638 6645 6673	8854 8917	10017*			

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
2C	2882 2903 2917 2924 2938 2952 2959 2987* 3008	3418 3425 3439 3460 3474 3495	4654 4661 4675 4696	5491 5547 5582 5589 5596 5617* 5631 5652 5666	6554 6603 6617 6645 6652 6659 6666	8840 8854 8903 8917*				
3							10033* 10073 10089*	11327 11375 11391	13264	17941
3A	2861 2875 2924	3411* 3432 3439 3481	4661 4675*	5631 5659	6547 6589 6617 6631 6673 6680	8840 8854 8868* 8882* 8917 8959*				
3B	2854 2903 2931 2938 2959 2966	3404 3495	4661 4689*	5484 5533 5540 5575	6533 6589 6624 6659	8819* 8826* 8833* 8847* 8854 8875* 8882 8889 8896 8910 8931* 8945*	10025*			
3C	2854 2882 2917 2994 3008	3425 3453 3474*	4654 4661 4682* 4696	5498 5526 5554* 5568	6603 6652 6666	8854 8896 8910 8945*	10025*			

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
4								11375		17933*
4A	2854				6638	8896	10081			
4B	2924				6589 6638	8924				
5								11295		17933*
5A		3453		5526	6610	8896				
5B	2966		4682	5659	6547	8861 8896				
5C			4682	5659	6547	8896				
5D			4682	5659	6533 6547					
6							10049	11311	13328 13352	
6A	2910* 2931* 2945	3411*		5512 5547 5568 5582		8889 8924 8938	10065*			
6B	2889 2952*	3418* 3460*		5491 5610* 5631*	6540 6575	8952				

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
6C	2924 3015	3439		5659	6554 6617	8819 8833 8854* 8945			13320	
6D		3411 3474 3488 3495	4668 4689	5526 5596 5617	6589 6617 6659	8819 8826 8833 8875 8903 8931 8959				
6E	2861 2931*	3411* 3467		5547 5652	6533	8889 8917				
6F	2973 3001*	3481*			6568 6582 6673*		10065* 10081		13280	

[illegible]

[illegible]

[illegible]

2854 - 2910 kHz

Fréquences kHz	Zone d'emploi autorisé	Remarques
1	2	3
2854	ZLARN : 2B, 3B, 3C 4A, 10C, 13C	Dans 2B, utilisation au nord de 40° nord et à l'est de 60° est
2861	ZLARN : 1E, 3A, 6E, 9B, 9C, 12D, 13H	
2868	ZLAMP : FE, NA1, NA2 ZLARN : 2B, 7A, 7B, 7C, 7D, 13D	Dans 2B, utilisation diurne
2875	ZLAMP : SA ZLARN : 2A, 2B, 3A 12A, 12C	Dans SA, utilisation au sud de 30° nord
2882	ZLARN : 2A, 2C, 3C, 10E, 13J	
2889	ZLAMP : SAM1 VOLMET : EU-MET ZLARN : 6B, 10C	Dans EU-MET, utilisation au nord de 50° nord
2896	ZLAMP : CWP ZLARN : 1D, 10B, 13K	
2903	ZLARN : 2A, 2C, 3B 10D, 13J	
2910	ZLAMP : EU, NP, SAM2 ZLARN : 6A	Voie commune à 6A et à EU

Fréquences kHz	Zones d'emploi autorisé	Remarques
1	2	3
2917	ZLARN : 2C, 3C, 7E, 9D, 10B, 13E	
2924	ZLARN : 2B, 2C, 3A, 4B, 6C, 10E, 13D,	
2931	ZLAMP : NA2, NA3 ZLARN : 3B, 6A, 6E, 10A, 13J	Voie commune à 6A et 6E
2938	ZLARN : 2B, 2C, 3B, 9D, 10E, 13G,	
2945	ZLAMP : NA2, SP ZLARN : 6A, 13K,	
2952	ZLAMP : CAR ZLARN : 2B, 2C, 6B, 13F,	Dans 6B, utilisation à l'est de 125° est
2959	ZLARN : 2C, 3B, 9D, 12E, 12F, 12G, 12H	
2966	ZLAMP : CAR, NSA2, ZLARN : 3B, 5B, 13H,	
2973	ZLARN : 2A, 6F, 9B, 9C, 10B, 13J,	

Fréquences kHz	Zone d'emploi autorisé	Remarques
1	2	3
2980	VOLMET : EU-MET, PAC-MET ZLARN : 2B, 12G, 13G	Dans 2B, utilisation diurne Dans 12G, puissance limitée à 500 W la nuit Dans 12G, protection de nuit : 12 db
2987	ZLAMP : FE, NA2 SEA ZLARN : 2C, 13C	Dans 2C, utilisation diurne
2994	ZLARN : 1C, 3C, 10A 13G	Dans 10A, utilisation diurne
3001	VOLMET : AT-MET ME-MET ZLARN : 6F	Dans 6F, utilisation à l'est de 120° est
3008	ZLARN : 2A, 2C, 3C, 9B, 9D, 10D, 13G	
3015	VOLMET : ME-MET ZLARN : 6C, 10B 12E, 12F, 12G, 12H	
3023,5	Mondiale	

Fréquences kHz	Zones d'emploi autorisé	Remarques
1	2	3
3404	ZLAMP : ME ZLARN : 3B, 9A, 12A 12C	
3411	ZLAMP : NSAl ZLARN : 3A, 6A, 6D, 6E, 10A, 13D,	Dans 3A, utilisation diurne Dans 6A, puissance de nuit réduite à 250 W Dans 6E, utilisation à l'ouest de 82°30' est et puissance de nuit réduite à 250 W
3418	ZLARN : 1D, 2C, 6B, 9A, 10B, 13J	Dans 1D, utilisation à l'est de 22° est Dans 6B, utilisation à l'est de 120° est
3425	ZLARN : 2A, 2B, 2C, 3C, 7E, 9B, 9C, 10D, 12E, 12F, 12G, 12H, 13H	
3432	ZLAMP : SA VOLMET : SEA-MET ZLARN : 3A, 10B, 10D	
3439	ZLARN : 2A, 2B, 2C, 3A, 6C, 10D, 13F	
3446	ZLAMP : ME ZLARN : 9B, 9C, 10A, 12E, 12F, 12G, 12H	
3453	ZLARN : 1B, 1C, 3C, 5A, 9A, 10B, 12A, 12C	Voie commune à 1B et 1C, et utilisation dans la région de la Mer du Nord
3460	ZLARN : 2A, 2B, 2C, 6B, 9B, 9C, 10E, 12C, 13K	Dans 6B, utilisation à l'est de 120° est

Fréquences kHz	Zones d'emploi autorisé	Remarques
1	2	3
3467	ZLAMP : EU, CEP ZLARN : 6E, 9D	
3474	ZLARN : 2C, 3C, 6D, 10C	Dans 3C, utilisation diurne
3481	ZLAMP : NSA2 ZLARN : 3A, 6F, 9D, 10A	Dans 6F, puissance de nuit réduite à 250 W
3488	VOLMET : AFI-MET ZLARN : 2B, 6D, 10D	
3495	VOLMET : AFI-MET ZLARN : 2A, 2C, 3B, 6D, 10D, 10E, 13D	Dans AFI-MET, utilisation au sud de l'équateur
3499	Mondiale	A1 seulement

Fréquence kHz	Zones d'emploi autorisé	Remarques
1	2	3
4654	ZLARN : 1E, 2B, 2C, 3C, 10B, 13E	Dans 1E, utilisation diurne
4661	ZLARN : 2A, 2B, 2C, 3A, 3B, 3C, 9D, 10D, 12A, 12C, 13K	Voie commune à 2A, 2B, 2C, 3A, 3B et 3C
4668	ZLARN : 1D, 2B, 6D, 10A, 13G	Dans 2B, utilisation diurne
4675	ZLAMP : CWP ZLARN : 2C, 3A	Dans 3A, utilisation diurne
4682	ZLARN : 3C, 5B, 5C, 5D, 10B, 10E	Dans 3C, utilisation diurne
4689	ZLAMP : EU ZLARN : 3B, 6D, 10C, 12A, 12C	Dans 3B et 10C, utilisation diurne
4696	ZLAMP : SAM1 ZLARN : 2A, 2B, 2C, 3C, 10A	Dans 10A, utilisation diurne

Fréquence kHz	Zones d'emploi autorisé	Remarques
1	2	3
5454	ZLARN: 10E, 12A, 12C, 13D	Voie commune à 12A et 12C
5461	ZLARN: 10B, 12A, 12C, 13J	Voie commune à 12A et 12C
5469	ZLARN: 10B, 13D	
5477	ZLARN: 10D, 12G, 13H	

Fréquence kHz	Zones d'emploi autorisé	Remarques
1	2	3
5484	ZLAMP: CAR. ZLARN: 2B, 3B, 10B	
5491	ZLARN: 2C, 6B, 7E, 10B, 13G	
5498	ZLARN: 2B, 3C, 7, 9B, 9C, 9D, 10C, 13H	Voie commune à 9B, 9C et 9D
5505	ZLAMP: CWP, NSA2. ZLARN: 10E, 13K	
5512	ZLARN: 2A, 6A, 10C, 12G	
5519	ZLAMP: NSA1 VOLMET PAC-MET	
5526	ZLARN: 3C, 5A, 6D, 9B, 9C, 9D, 10B	Voie commune à 9B, 9C et 9D
5533	VOLMET: EU-MET ZLARN: 3B, 12A, 12C	Voie commune à 12A et 12C
5540	ZLARN: 2B, 3B, 10D, 13C	

Fréquences kHz	Zones d'emploi autorisé	Remarques
1	2	3
5547	ZLARN : 2C, 6A, 6E, 10A, 13H,	Voie commune à 6A et 6E
5554	ZLAMP : EU, CEP ZLARN : 3C	Dans 3C, utilisation diurne
5561	VOLMET : ME-MET ZLARN : 10D	
5568	ZLAMP : CAR ZLARN : 2A, 3C, 6A	
5575	VOLMET : EU-MET ZLARN : 3B, 10C	
5582	ZLAMP : SAM2 ZLARN : 2C, 6A	
5589	ZLAMP : NP ZLARN : 2C, 12E, 12F, 12H	Voie commune à 12E, 12F et 12H
5596	ZLARN : 2A, 2B, 2C, 6D, 10D, 13K	Voie commune à 2A, 2B et 2C
5603	ZLAMP : CEP, ME	

Fréquences kHz	Zones d'emploi autorisé	Remarques
1	2	3
5610	ZLAMP : NA2, NA3 ZLARN : 6B	Dans 6B, utilisation à l'est de 100° est
5617	VOLMET : AT-MET ZLARN : 2C, 6D,	Dans 2C, utilisation diurne
5624	ZLAMP : FE, NA1, NA2,	
5631	ZLARN : 2C, 3A, 6B, 10A, 12E, 12F,	Dans 6B, utilisation à l'est de 100° est et au sud de 40° nord Voie commune à 12E et 12F
5638	ZLAMP : NA2, SP ZLARN : 2B	Dans 2B, utilisation diurne
5645	ZLAMP : FE, ZLARN : 1B, 1C, 2B, 10D,	Dans 2B, utilisation diurne Voie commune à 1B et 1C et utilisation dans la région de la Mer du Nord
5652	ZLARN : 2C, 6E, 10D, 12A, 12C, 13C,	Voie commune à 12A et 12C
5659	ZLARN : 1C, 3A, 5B, 5C, 5D, 6C, 10B, 13I	Voie commune à 5B, 5C et 5D
5666	ZLARN : 2A, 2B, 2C, 9B, 9C, 10D, 12A, 12C, 13F,	Voie commune à 2A, 2B et 2C Voie commune à 9B et 9C Voie commune à 12A et 12C

Fréquences kHz	Zone d'emploi autorisé	Remarques
1	2	3
5673	ZLAMP: NA2, SEA	
5680	MONDIALE	

Fréquences kHz	Zone d'emploi autorisé	Remarques
1	2	2
6526	Mondiale	A1 et A3J seulement
6533	ZLARN: 1C, 2B, 3B, 5D 6E, 9B, 9C, 10C, 12E, 12F, 12H	
6540	ZLAMP: CAR, NSA2 ZLARN: 2A, 6B	
6547	ZLARN: 1E, 3A, 5B, 5C, 5D, 12A, 12C, 13J	
6554	ZLARN: 2C, 6C, 10D, 13G	
6561	ZLAMP: CAR, NSA2, ZLARN: 2A, 9D	
6568	ZLAMP: EU ZLARN: 6F, 10A, 13J	
6575	VOLMET: AFI-MET ZLARN: 2A, 6B, 9B, 12D	
6582	ZLAMP: EU ZLARN: 6F, 10C, 13J	
6589	ZLARN: 2A, 2B, 3A, 3B, 4B, 6D, 12A, 12C	

Fréquences kHz	Zone d'emploi autorisé	Remarques
1	2	3
6596	VOLMET : ME-MET ZLARN : 7E, 10B, 12G	
6603	ZLARN : 2B, 2C, 3C, 12A 12C	
6610	ZLAMP : SA VOLMET : PAC-MET ZLARN : 2A, 5A, 9A, 10D	Dans PAC-MET, utilisation au nord de 50° nord et à l'ouest de 160° est
6617	VOLMET : AFI-MET ZLARN : 2C, 3A, 6C, 6D 10A, 13D	Dans AFI-MET, utilisation au sud de l'équateur
6624	ZLAMP : ME ZLARN : 3B, 10C, 13F	
6631	ZLAMP : CWP ZLARN : 1D, 3A, 10E, 13K	
6638	ZLARN : 2B, 4A, 4B, 9A, 10C, 13D	
6645	ZLARN : 2B, 2C, 9B, 10B, 13G	
6652	ZLARN : 2C, 3C, 9A, 12A, 12C, 13C	

Fréquences kHz	Zones d'emploi autorisé	Remarques
1	2	3
6659	ZLARN : 2C, 3B, 6D, 10D	
6666	ZLAMP : SAM1 ZLARN : 2C, 3C, 9B, 10D	
6673	ZLARN : 2B, 3A, 6F, 10C	Dans 6F, utilisation à l'est de 120° est et au sud de 43° nord
6680	ZLAMP : SA VOLMET : SEA-MET ZLARN : 3A, 10D	

Fréquences kHz	Zone d'emploi autorisé	Remarques
1	2	3
8819	VOLMET : ME-MET ZLARN : 3B, 6C, 6D, 13C	Dans 3B, utilisation à l'Est de 140° Est. Voie commune à 6C et 6D
8826	ZLAMP : NSA1, SAM1 ZLARN : 3B, 6D, 10C	Dans 3B, utilisation à l'Est de 130° Est
8833	VOLMET : EU-MET ZLARN : 3B, 6C, 6D 12A, 13K	Dans 3B, utilisation au Nord de 50° Nord. Voie commune à 6C et 6D
8840	ZLAMP : CAR, FE ZLARN : 2A, 2C, 3A, 7A, 7B, 7C, 7D, 9D, 13H	Voie commune à 2A, 2C et 3A
8847	ZLAMP : ME, SAM2, SP ZLARN : 3B	Dans 3B, utilisation à l'Est de 14C° Est.
8854	ZLARN : 2A, 2B, 2C, 3A, 3B, 3C, 6C, 10E, 12C, 13K	Voie commune à 2A, 2B, 2C, 3A, 3B et 3C Dans 6C, utilisation au Sud de 10° Nord
8861	ZLAMP : CWP, NA2 ZLARN : 5B, 9D, 13G	
8868	ZLAMP : FE, SEA VOLMET : AT-MET ZLARN : 2A 3A, 10A	Dans 3A, utilisation au Nord de 60° Nord Voie commune à 2A et 3A
8875	ZLAMP : CEP, EU ZLARN : 3B, 6D, 7E, 10B, 12E, 12F	Dans 3B, utilisation à l'Est de 120° Est

Fréquences kHz	Zone d'emploi autorisée	Remarques
1	2	3
8882	ZLAMP : SA, SEA ZLARN : 3A, 3B	L'utilisation de la fréquence 8882 kHz est autorisée en Inde et au Pakistan au-delà des limites de la ZLAMP SEA. Dans 3A, utilisation au Nord de 60° Nord Voie commune à 3A et 3B
8889	ZLAMP : NA2 ZLARN : 3B, 6A, 6E, 9B, 9D, 13J	Voie commune à 6A et 6E Voie commune à 9B et 9D
8896	ZLARN : 3B, 3C, 4A, 5A, 5B, 5C, 9B, 9C, 10B, 13F	Voie commune à 3B et 3C Voie commune à 4A, 5A, 5B et 5C Voie commune à 9B et 9C
8903	VOIMET : PAC-MET ZLARN : 2A, 2C, 6D, 10E, 13G	Voie commune à 2A et 2C
8910	ZLAMP : NA1, NA2 ZLARN : 3B, 3C, 9B, 9C, 13D	Voie commune à 3B et 3C Voie commune à 9B et 9C
8917	ZLARN : 2A, 2B, 2C, 3A, 6E, 9B, 9C, 10A, 13D	Voie commune à 2A, 2B, 2C et 3A Dans 2C, utilisation à l'ouest de 40° Est Voie commune à 9B et 9C
8924	ZLARN : 4B, 6A, 9C, 9D, 10A, 12D, 13I	Voie commune à 9C et 9D
8931	ZLAMP : CEP, EU ZLARN : 3B, 6D, 13D	Dans 3B, utilisation à l'ouest de 180°
8938	ZLAMP : NP ZLARN : 1C, 6A, 9A, 12E, 12F, 13H	Voie commune à 12E et 12F

Fréquences kHz	Zones d'emploi autorisé	Remarques
1	2	3
8945	ZLAMP : NA2, NA3 ZLARN : 3B, 3C, 6C, 13E	Dans 3B et 3C, utilisation au nord de 50° nord Voie commune à 3B et 3C
8952	ZLARN : 1D, 6B, 9A, 9C, 9D, 10B, 13F	Voie commune à 9A, 9C et 9D
8959	ZLAMP : NSA2, CAR ZLARN : 3A, 6D, 9C, 9D	Voie commune à 9C et 9D
8963	MONDIALE	A1 seulement

Fréquences kHz	Zones d'emploi autorisé	Remarques
1	2	3
10 009	ZLAMP : ME ZLARN : 13J	
10 017	ZLAMP : CAR VOLMET : SEA-MET ZLARN : 2A, 2B	Voie commune à 2A et 2B
10 025	ZLAMP : NSA2 ZLARN : 3B, 3C, 12C	Voie commune à 3B et 3C
10 033	ZLARN : 2, 3, 7, 13G	Voie commune à 2 et 3
10 041	ZLARN : 2, 10, 13D	
10 049	ZLAMP : SA ZLARN : 2A, 6	
10 057	ZLARN : 2, 10, 13J	
10 065	ZLARN : 1B, 1C, 1E, 6A, 6F	Voie commune à 1B, 1C et 1E Voie commune à 6A et 6F
10 073	VOLMET : AFI-MET ZLARN : 3, 12C	Dans AFI-MET, utilisation au sud de l'équateur

Fréquences kHz	Zone d'emploi autorisé	Remarques
1	2	3
10081	ZLARN : 1D, 4A, 6F, 13G	
10089	ZLARN : 2, 3, 12C, 13L	Voie commune à 2 et 3
10093	MONDIALE	A1 et A3J seulement
10097	MONDIALE	A1 et A3J seulement

Fréquences kHz	Zone d'emploi autorisé	Remarques
1	2	3
11279	VOLMET AFI-MET, PAC-MET	Dans PAC-MET, utilisation au nord de 30° nord et à l'ouest de 160° est
11287	ZLARN : 2,13H	
11295	ZLARN : 5,10,13C	
11303	ZLAMP : CWP, EU	
11311	ZLARN : 6,10B,10C, 10D,10E	Voie commune à 10B, 10C, 10D et 10E
11319	ZLARN : 2,10,13H	
11327	ZLAMP : SAM2 ZLARN : 3	
11335	ZLARN : 2,7,9	
11343	ZLAMP : CAR, SAM1 VOLMET ME-MET	

Fréquences kHz	Zone d'emploi autorisé	Remarques
1	2	3
11351	ZLARN: 2, 12	
11359	ZLARN: 1, 9, 10	
11367	ZLARN: 2	
11375	ZLARN: 3, 4	
11383	ZLARN: 2, 9, 10	
11391	VOLMET: EU-MET ZLARN: 3	

Fréquences kHz	d'emploi autorisé	Remarques
1	2	3
13264	VOLMET : AT-MET ZLARN : 3	
13272	ZLAMP : NP ZLARN : 7A, 7B, 7C, 7D	Voie commune à 7A, 7B, 7C et 7D
13280	ZLAMP : NSA2 ZLARN : 6F, 10, 13H	
13288	ZLAMP : FE, NA2, SEA	L'utilisation de la fréquence 13288 kHz est autorisée en Inde et au Pakistan au-delà des limites de la ZLAMP SEA, sous réserve que la protection voulue soit assurée dans les azimuts compris entre 300° et 340°. A cet effet, l'emploi d'antennes à effet directif au Pakistan est nécessaire
13296	ZLAMP : CWP ZLARN : 1	
13304	ZLAMP : CEP, NSA1, SP	
13312	ZLAMP : FE VOLMET : EU-MET	
13320	ZLAMP : CAR, SAM2 ZLARN : 2, 6C	
13328	ZLAMP : NA1, NA2, NA3 ZLARN : 6	Voie commune à NA1, NA2 et NA3

Fréquence kHz	Zone d'emploi autorisé	Remarques
1	2	3
13 336	ZLAMP : ME, NSA2 ZLARN : 13	
13 344	ZLAMP : SA VOLMET : PAC-MET	
13 352	ZLAMP : NA2 ZLARN : 6	
13 356	ZLAMP : EU	A1 et A3J seulement

Fréquences kHz	Zones d'emploi autorisé	Remarques
1	2	3
17 909	ZLAMP : CWP, NP VOLMET : AFI-MET	Dans AFI-MET, utilisation au sud de l'équateur
17 917	ZLAMP : CAR, ME, SAM1, SAM2	Voie commune à SAM1 et SAM2
17 925	ZLAMP : CEP, MSA2	
17 933	ZLARN : 4, 5, 9B, 9C, 9D	Voie commune à 4 et 5 Voie commune à 9B, 9C et 9D
17 941	ZLAMP : EU, NA1, NA2, NA3 ZLARN : 3	Voie commune à NA1, NA2 et NA3
17 949	ZLAMP : NSA1, SA, SP	
17 957	ZLARN : 2, 13	
17 965	ZLAMP : FE, SEA	

Genève, 1966

SEANCE PLENIEREPROJET - DRAFT - PROYECTO

ADDENDUM N° 2 au Document rose N° II/231

ADDENDUM No. 2 to pink Document No. II/231

ADDENDUM N.º 2 al Documento rosa N.º II/231

Page Página	Fréquence Frequency Frecuencia kHz - kc/s	Voie commune à - Common channel to - Canal común a
R.2/21	3425	2A, 2B, 2C, 3C 12E, 12F, 12G, 12H
	3439	2A, 2B, 2C, 3A
	3446	12E, 12F, 12G, 12H
	3460	2A, 2B, 2C
R.2/22	3495	2A, 2C 10D, 10E
R.2/23	4654	2B, 2C, 3C
R.2/25	5484	2B, 3B
	5498	2B, 3C
	5540	2B, 3B
R.2/26	5568	2A, 3C
R.2/27	5631	2C, 3A
R.2/30	6652	2C, 3C
R.2/31	6666	2C, 3C
R.2/32	8840	7A, 7B, 7C, 7D
	8868	FE, SEA
	8875	12E, 12F
R.2/39	13 288	FE, SEA
R.2/41	17 909	CWP, NP

E.B. POWELL
Président de la Commission

Genève, 1966

22 avril 1966

Original : français

COMMISSION 3

PROJET

RAPPORT DE LA COMMISSION DE CONTROLE BUDGETAIRE

La Commission de contrôle budgétaire instituée en vertu des dispositions de l'article 5 du chapitre 9 du Règlement général annexé à la Convention internationale des télécommunications, Genève, 1959, a tenu trois séances pendant la durée de la Conférence aéronautique et a examiné les différents points découlant de son mandat.

Au cours de sa première séance, la Commission a constitué un Groupe de travail chargé d'examiner en détail le budget et les comptes de la Conférence. Ce Groupe de travail était composé de M. R. Monnat (Suisse) et de M. Vieira (Portugal).

A la suite de ces travaux et en vertu du point 574 du Règlement général, le présent rapport est soumis à l'examen de l'assemblée plénière.

1. Budget de la Conférence (Document N° II/19)

La Commission de contrôle budgétaire a pris note du budget de la Conférence s'élevant à 1.030.000 francs suisses, soit 1.000.000 de francs suisses correspondant au budget approuvé par le Conseil d'administration au cours de sa 20e session, 1965, et 30.000 francs suisses de crédits additionnels pour couvrir les augmentations de traitements du personnel surnuméraire intervenues depuis la dernière session du Conseil d'administration, conformément aux dispositions du Protocole additionnel I à la Convention internationale des télécommunications, Montreux, 1965.

2. Situation des dépenses de la Conférence

Conformément aux dispositions de l'article 5 du chapitre 9 du Règlement général, la Commission de contrôle budgétaire présente à l'assemblée plénière un rapport indiquant aussi exactement que possible le montant estimé des dépenses de la Conférence.

Faisant suite à ces dispositions, il est soumis à l'examen de la séance plénière un état indiquant le budget de la Conférence aéronautique, les virements de crédits et les dépenses effectuées jusqu'au 22 avril 1966 pour le compte de la Conférence aéronautique. Cet état, qui figure à l'Annexe au présent document, est complété par l'indication des dépenses engagées à cette même date, ainsi que les estimations de dépenses à prévoir jusqu'à la clôture de la Conférence.



Il ressort de cet état que le total des dépenses est estimé à 838.200 francs suisses laissant une marge par rapport au budget de 191.800 francs suisses.

Conformément aux dispositions du numéro 575 de l'article 5 du chapitre 9 du Règlement général annexé à la Convention internationale des télécommunications, Genève, 1959, le présent rapport sera transmis avec les observations de la séance plénière au Secrétaire général afin qu'il en saisisse le Conseil d'administration lors de sa prochaine session annuelle.

3. Remarques de la Commission

3.1 Comptes de la Conférence

La Commission de contrôle budgétaire a constaté que les comptes de la Conférence laissent prévoir des crédits non utilisés d'environ 20% et elle a pris note que ces crédits non utilisés proviennent principalement du fait que le volume de travail de la Conférence ne pouvait pas être prévu avec suffisamment de précision. En outre, le budget avait été établi pour une durée de la Conférence de 8 semaines au lieu de 7 semaines.

En ce qui concerne le nombre de fonctionnaires de renfort recrutés par le Secrétariat général, la Commission 3 a constaté que, vu les difficultés actuelles de recrutement et la nécessité de conclure préalablement des contrats d'engagement, il n'aurait pas été possible d'attendre que soit connu le volume de travail pour prendre des dispositions en conséquence.

Au sujet des travaux préparatoires de l'I.F.R.B., la Commission de contrôle budgétaire a constaté que les frais de missions portés à la charge du budget de la Conférence concernaient des contacts préparatoires se rapportant à l'établissement des statistiques rassemblées par l'I.F.R.B., grâce auxquelles les travaux de la 2ème session de la Conférence ont pu être accélérés de façon très sensible.

3.2 Actes finals de la Conférence

Le Groupe de travail institué par la Commission de contrôle budgétaire, ainsi que la Commission elle-même, ont examiné le problème de la publication ultérieure imprimée des Actes finals de la Conférence, compte tenu de la décision de la séance plénière de publier les documents relatifs à la 1ère, 2ème et 3ème lecture par procédé ronéographique.

A la suite de cet examen, la Commission de contrôle budgétaire propose à la séance plénière de prendre à la charge de la 2ème session de la Conférence aéronautique 1/3 des frais de composition des Actes finals qui seront publiés ultérieurement par procédé typographique. Cette subvention prévue au point 20.2 de la Résolution N° 83 (modifiée) du Conseil d'administration permettra de mettre les Actes finals en vente à un prix abordable et n'empêchera pas de réaliser des économies appréciables par rapport au budget de la Conférence.

3.3 Compensation de frais supplémentaires pour les fonctionnaires de la catégorie professionnelle détachés par l'U.I.T. au secrétariat de la Conférence

La Commission a pris note que la Commission de contrôle budgétaire de la 1ère session de la Conférence aéronautique a examiné la question de la compensation de frais supplémentaires pour les fonctionnaires de la catégorie professionnelle détachés par l'U.I.T. au secrétariat de la Conférence et que cette Commission a jugé utile d'attirer l'attention de la 1ère session de la Conférence aéronautique sur ce point afin qu'il soit étudié dès le début de la seconde session.

La Commission a constaté que le fait d'avoir fixé le siège de la 2ème session de la Conférence aéronautique à la Maison des Congrès n'avait provoqué aucune dépense supplémentaire pour le personnel détaché à cette Conférence. De ce fait, le paiement d'une compensation de frais supplémentaires ne se posait pas.

*

*

*

L'assemblée plénière est priée de donner son approbation au présent rapport.

Le Président :

Ulrich MOHR

Annexe : 1

SITUATION DES DEPENSES DE LA CONFERENCE AERONAUTIQUE AU 22 AVRIL 1966

Articles et rubriques	BUDGET y compris créd.add. ¹⁾	Virements de crédits		Total des crédits disponibles	Dépenses effectives	Dépenses engagées	Dépenses estimées	TOTAL DES dépenses estimées
		rubrique à rubrique	article à article					
<u>Article I. Dépenses de personnel</u>								
<u>Rubr. 7.601 - Services administratifs</u>								
- Traitements					22.066,30	40.319,70	-	62.386.-
- Frais de voyage					634,45	91,35	-	725,80
- Heures supplémentaires					-	3.500.-	3.000.-	6.500.-
- Diverses dépenses					-	-	1.388,20	1.388,20
	95.900	-	-	95.900	22.700,75	43.911,05	4.388,20	71.000.-
<u>Rubr. 7.602 - Services linguistiques</u>								
- Traitements					165.896,65	300.062,35	-	465.959.-
- Frais de voyage					9.449,90	2.019,25	1.000.-	12.469,15
- Heures supplémentaires					121,60	7.000.-	4.000.-	11.121,60
- Diverses dépenses					-	-	1.450,25	1.450,25
	607.800	-	-	607.800	175.468,15	309.081,60	6.450,25	491.000.-
<u>Rubr. 7.603 - Service de reproduction</u>								
- Traitements					22.753,95	33.095,05	-	55.849.-
- Frais de voyage					-	-	-	-
- Heures supplémentaires					-	3.500.-	2.000.-	5.500.-
- Diverses dépenses					-	-	651.-	651.-
	93.800	-	-	93.800	22.753,95	36.595,05	2.651.-	62.000.-
<u>Rubr. 7.604 - Assurances</u>								
- Assurance accidents						3.200.-		3.200.-
- Ass.maladie/caisse pensions					200,20		599,80	800.-
	6.300	-	-	6.300	200,20	3.200.-	599,80	4.000.-
TOAL DE L'ARTICLE I	803.800	-	-	803.800	221.123,05	392.787,70	14.089,25	628.000.-

1) Budget approuvé par le Conseil d'administration au cours de sa 20e session, 1965, y compris crédits additionnels

Page 5

Articles et rubriques	BUDGET y compris créd.add. ¹⁾	Virements de crédits		Total des crédits disponibles	Dépenses effectives	Dépenses engagées	Dépenses estimées	TOTAL DES dépenses estimées
		rubrique à rubrique	article à article					
<u>Article II. Dépenses de locaux et de matériel</u>								
<u>Rubr. 7.605 - Locaux, mobilier, machines</u>								
- Location Maison des Congrès					-	68.200.-	6.200.-	74.400.-
- Frais d'installation					263,55	1.436,45	-	1.700.-
- Location mobilier et machines					2.800.-	7.700.-	-	10.500.-
- Entretien et répar.machines					-	-	500.-	500.-
- Calculatrice électronique					-	-	-	-
- Diverses dépenses					214.-	-	686.-	900.-
	74.000.-	+ 14.000.-	-	88.000.-	3.277,55	77.336,45	7.386.-	88.000.-
<u>Rubr. 7.606 - Production de documents</u>								
- Papier					) 15.145,70	4.200.-	4.000.-	23.345,70
- Stencils								
- Encre					) 7.210,80	-	6.000.-	13.210,80
- Atelier offset								
- Frais d'impression, cartes, divers					-	-	15.443,50	15.443,50
	72.000.-	- 14.000.-	-	58.000.-	22.356,50	4.200.-	25.443,50	52.000.-
<u>Rubr. 7.607 - Fournitures et frais généraux de bureau</u>								
- Fournitures de bureau					5.194,15	-	5.000.-	10.194,15
- Frais de déménagement					1.220.-	-	1.500.-	2.720.-
- Frais de transport locaux					1.089,90	600.-	900.-	2.589,90
- Affranchissements					260,90	-	3.000.-	3.260,90
- Frais de téléphones et de télégrammes					261,90	-	2.000.-	2.261,90
- Guide, insignes, etc.					180.-	-	-	180.-
- Diverses dépenses					1.237,50	-	555,65	1.793,15
	29.000.-	-	-	29.000.-	9.444,35	600.-	12.955,65	23.000.-
<u>Rubr. 7.608 - Interpr.simultanée et autres installations techniques</u>								
- Location installation								
- Bandes magnétiques, etc.								
	1.000.-	-	-	1.000	-	-	1.000.-	1.000.-

[illegible]