



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 نتاج (PDF) الإلكترونية النسخة هذه والمحفوظات المكتبة قسم في المتوفرة الوثائق ضمن أصلية ورقية وثيقة من نقلًا.

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.

VOLUME IV

RECOMMANDATIONS ET RESOLUTIONS

adoptées par la

CONFERENCE INTERNATIONALE ADMINISTRATIVE
DES RADIOCOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES

(Première Session) *

GENEVE, 1948

VOLUME IV
 RECOMMANDATIONS ET RESOLUTIONS
 ADOPTEES PAR LA
 CONFERENCE INTERNATIONALE ADMINISTRATIVE DES RADIOCOMMUNICATIONS
 AERONAUTIQUES
 (Première Session)
 GENEVE, 1948

	<u>Page</u>
1. Recommandation au Comité Provisoire des Fréquences concernant la protection des radiocommunications aéronautiques aux limites des bandes de fréquences du service mobile aéronautique	1
2. Recommandation à la Conférence de radiodiffusion à hautes fréquences de Mexico (1948) concernant la protection des radiocommunications aéronautiques aux limites des bandes de fréquences du service mobile aéronautique.	2
3. Résolution concernant la communication à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale de copies des plaintes et rapports relatifs aux brouillages dans les bandes de fréquences du service mobile aéronautique.	3
4. Résolution relative à l'acheminement de la correspondance publique des aéronefs	5
5. Résolution relative à la forme de la Liste des fréquences qu'établira la Conférence internationale administrative des Radiocommunications aéronautiques pour les bandes allouées au service mobile aéronautique R	7
6. Recommandation concernant la coordination des services aéronautique et maritime dans le domaine des télécommunications	10
7. Recommandation de la publication par l'U.I.T. de certains documents de service	21
8. Recommandation relative à l'utilisation par le service fixe aéronautique des fréquences du service mobile aéronautique R	30

	<u>Page</u>
9. Recommandation au Comité Provisoire des Fréquences relative aux assignations de fréquences aux stations du service fixe aéronautique	31
10. Recommandation relative à un nouvel examen des formules 1 et 2 présentées au Comité Provisoire des Fréquences	32
11. Recommandation relative à la répétition des assignations de fréquences du service mobile aéronautique R	33
12. Résolution concernant la collaboration entre l'U. I. T. et l'O. A. C. I.	34

RECOMMANDATION

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

La Conférence internationale administrative des Radiocommunications
aéronautiques (Genève 1948),

CONSIDERANT QUE :

entre 2850 kc/s et 27.000 kc/s, les bandes de fréquences allouées au
service mobile aéronautique ont des limites communes avec les bandes allouées
aux services qui sont de la compétence du Comité Provisoire des Fréquences,

RECOMMANDE :

que le Comité Provisoire des Fréquences adopte toutes les mesures utiles
pour protéger, aux limites communes, les radiocommunications aéronautiques
telles que les a prévues la Conférence internationale administrative des
Radiocommunications aéronautiques (Genève 1948) contre le rayonnement possible
des stations des autres services en dehors de la bande que le Comité Provi-
soire des Fréquences définira pour chacune d'elles.

RECOMMANDATION

à la Conférence de radiodiffusion à hautes fréquences de Mexico (1948)
concernant la protection des radiocommunications aéronautiques aux
limites des bandes de fréquences du service mobile aéronautique.

La Conférence internationale administrative des Radiocommunications aéronautiques (Genève 1948),

CONSIDERANT QUE :

entre 2850 kc/s et 27.000 kc/s, les bandes de fréquences allouées au service mobile aéronautique et celles allouées à la radiodiffusion ont des limites communes,

RECOMMANDE :

que la Conférence de Radiodiffusion à hautes fréquences de Mexico (1948) adopte toutes les mesures utiles pour protéger, aux limites communes, les radiocommunications aéronautiques, telles que les a prévues la Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques (Genève 1948) contre le rayonnement possible des stations de radiodiffusion en dehors de la bande de 10 kc/s qu'a recommandée pour chacune d'elles la Conférence de Radiodiffusion à hautes fréquences d'Atlantic City (1947).

RESOLUTION

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

La Conférence internationale administrative des Radiocommunications aéronautiques (Genève 1948),

CONSIDERANT :

1. que le numéro 390 du Règlement des Radiocommunications (1947) stipule que :
"Lorsqu'il existe une organisation internationale spécialisée pour un service déterminé, les plaintes et les rapports d'irrégularité et d'infraction relatifs aux brouillages causés par les stations de ce service peuvent être* adressés à cette organisation en même temps qu'à l'administration ou au bureau centralisateur intéressé";
2. que, pour le service mobile aéronautique, il pourrait être utile de communiquer à une institution internationale particulièrement familiarisée avec les problèmes de l'aéronautique des copies des plaintes et des rapports d'irrégularité et d'infraction relatifs aux brouillages causés par les stations dudit service;
3. que les Nations Unies ont reconnu l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale comme institution spécialisée dans le domaine de l'aéronautique;

DECIDE :

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

- * Les textes anglais et espagnol de ce paragraphe du Règlement des Radiocommunications disent "doivent être adressés", tandis que le texte français, qui est le texte de référence, dit "peuvent être adressés".

RESOLUTION

relative à l'acheminement de la correspondance
publique des aéronefs

La Conférence internationale administrative des Radiocommunications aéronautiques (Genève 1948),

CONSIDERANT :

- que le numéro 255 du Règlement des Radiocommunications (1947) stipule que :

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

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

DECIDE CE QUI SUIT :

- la transmission de la correspondance publique n'est pas autorisée sur les fréquences allouées exclusivement au service mobile aéronautique

- dans les cas particuliers où il semblera nécessaire de prévoir l'acheminement de la correspondance publique, les administrations autoriseront les stations d'aéronef à utiliser les fréquences du service mobile maritime pour transmettre cette correspondance aux stations dudit service, sous réserve que cet acheminement n'entravera en aucun cas l'émission ou la réception des messages relatifs à la sécurité ou au contrôle de la circulation aérienne. Ces cas devront faire l'objet d'arrangements particuliers, conformément à l'article 40 de la Convention Internationale des Télécommunications (1947)

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

RESOLUTION

relative à la forme de la liste des fréquences qu'établira la Conférence internationale administrative des Radiocommunications aéronautiques pour les bandes allouées au service mobile aéronautique R

La Conférence internationale administrative des Radiocommunications aéronautique (Genève 1948),

CONSIDERANT :

1. qu'il lui incombe de préparer une liste des fréquences des stations du service mobile aéronautique qui doit être présentée au C.P.F., qui l'incorporera au projet de la nouvelle Liste internationale des fréquences qu'il élabore et qui sera soumise ultérieurement à l'approbation d'une Conférence administrative spéciale,
2. que l'un des objets d'une liste des fréquences est de donner à une administration quelconque les éléments qui lui permettent de choisir une fréquence et de la notifier à l'I.F.R.B. qui, conformément à ses statuts, l'insérera dans le fichier international de référence des fréquences,
3. que, dans le cas particulier du service mobile aéronautique R une liste qui contiendrait uniquement, en regard de chaque fréquence, les diverses stations aéronautiques qui l'utilisent ne répondrait pas à cet objet : le renseignement le plus important est en effet, dans ce cas, l'indication de la zone où est autorisé l'usage de chaque fréquence particulière.
4. que, réserve faite du service mobile aéronautique OR, les formules 2 présentées par les diverses administrations en exécution des décisions de la Conférence internationale administrative des Radiocommunications (1947) ne contiennent pas les éléments permettant d'étudier

l'attribution des fréquences des bandes du service mobile aéronautique R.

Les raisons en sont les suivantes :

- a) les renseignements que contiennent les formules 2 correspondent à un système non coordonné d'assignation des fréquences, et leur usage conduirait à l'utilisation d'un nombre de fréquences supérieur à celui dont on dispose;
- b) ils n'indiquent pas les zones d'exploitation aérienne que desservent les diverses stations aéronautiques;
- c) ils ont été préparés d'après des systèmes d'exploitation aéronautique qui, sous de nombreux rapports, sont périmés.

5. que, par suite du développement dans l'aéronautique, pendant la guerre, de nouvelles méthodes de fabrication et d'exploitation, et étant donné l'intérêt croissant que présente le transport aérien des personnes et du fret, les services civils de transports aériens prennent une ampleur croissante. De plus, leurs méthodes d'exploitation et leur organisation se modifient rapidement.

6. que c'est le rôle de l'U.I.T. de s'assurer de ce que les fréquences sont réparties de la manière la plus équitable entre les divers secteurs du service des communications aéronautiques.

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

DECIDE CE QUI SUIT :

1. dans la liste des fréquences qu'établira la Conférence, les fréquences du service mobile aéronautique R figureront avec les indications suivantes, mais sans référence à des stations spécifiées :

- a) la fréquence,
 - b) la zone, la région ou le pays auquel cette fréquence est attribuée,
 - c) le but pour lequel l'usage de cette fréquence est autorisé,
 - d) toutes les restrictions susceptibles de viser b) ou c), par exemple le maximum de la puissance autorisée, etc.
2. toute fréquence notifiée pour une station aéronautique pourra être enregistrée, à la condition toutefois que l'administration intéressée déclare que cette station satisfait aux conditions spécifiées dans la liste des fréquences établie par la Conférence.
 3. les diverses administrations fixeront, par arrangements particuliers, l'utilisation des fréquences attribuées aux zones de passage des lignes aériennes mondiales principales ou aux régions comprenant plusieurs pays, et elles notifieront leurs fréquences en conséquence.
 4. les documents de service concernant le service mobile aéronautique que l'U.I.T. publiera ultérieurement devront présenter la forme prévue par le Règlement des Radiocommunications (1947). En particulier, les dispositions qui précèdent ne dispensent en aucun cas les administrations de notifier leurs assignations de fréquences conformément aux numéros 309 et 318 du Règlement des Radiocommunications (1947), et ces assignations figureront dans la liste internationale des fréquences que définissent les numéros 447 et 448 du Règlement des Radiocommunications (1947).

RECOMMANDATION

concernant la coordination des services aéronautique
et maritime dans le domaine des télécommunications

La Conférence administrative internationale des Radiocommunications aéronautiques (Genève 1948),

CONSIDERANT QUE :

1. la Commission préparatoire à la Conférence administrative internationale des Radiocommunications aéronautiques (Genève 1948) a recommandé à cette Conférence d'étudier l'assignation de fréquences pour la détresse et pour les opérations de sauvetage. Pour faciliter cette étude, elle a adressé à la Conférence pour la Sauvegarde de la vie humaine en mer et dans les airs, qui siégeait à l'époque à Londres, une lettre demandant de lui fournir des indications en la matière. Une copie de cette lettre et une copie de la réponse reçue figurent respectivement aux Appendices 1 et 2 ci-joints.
2. le Règlement des Radiocommunications (1947) désigne un certain nombre de fréquences qui doivent utiliser à la fois les services maritimes et les services aéronautiques pour la sécurité, la détresse, les recherches et les opérations de sauvetage. L'Appendice 3 ci-joint indique la liste des numéros dudit Règlement qui définissent les buts et les limites de l'usage de ces fréquences.
3. étant donné les renseignements dont elle dispose actuellement, la Conférence estime que, bien qu'il reste encore beaucoup à faire pour assurer sur une échelle aussi étendue que possible l'utilisation la plus efficace des télécommunications pour la sauvegarde de la vie humaine en

mer et dans les airs, elle-même, et l'U.I.T. en général, ont poursuivi l'étude de cette question jusqu'à la limite de leurs attributions.

4. les problèmes de la sauvegarde de la vie humaine en mer diffèrent essentiellement de ceux que pose la sauvegarde de la vie humaine dans les airs. Dans le cas d'un aéronef, le temps qui s'écoule entre le moment où le danger devient imminent et la catastrophe elle-même est susceptible d'être très court : c'est pourquoi l'aéronef compte tout d'abord sur l'organisation terrestre qui exploite les radiocommunications du service mobile aéronautique pour prendre l'initiative des recherches et des opérations de sauvetage et les diriger. Les aéronefs suivent normalement entre leurs points de départ et d'arrivée le trajet dont la durée est la plus réduite et ils ne suivent pas d'ordinaire les routes que parcourent les navires. De plus, les limitations de poids et de volume restreignent l'efficacité des appareils de radiocommunications des engins de sauvetage des aéronefs, de sorte qu'on ne peut pas compter à coup sûr sur l'emploi de la fréquence de 500 kc/s pour alerter les navires qui entreprendront les recherches. C'est pourquoi la Conférence administrative internationale des Radiocommunications (1947), (No 780 du Règlement des Radiocommunications) a prévu pour les engins de sauvetage des aéronefs l'utilisation de la fréquence 8364 kc/s, qui assure une protection supplémentaire en raison de la propagation à longue distance des ondes correspondantes. De cette façon les stations côtières sont en mesure d'intercepter les signaux de détresse et d'aviser les autorités qui participent à la mise en oeuvre des moyens de sauvetage (No 910 du Règlement des Radiocommunications 1947).

5. les considérations qui précèdent ont conduit à la création dans le cadre de l'O.A.C.I. de centres de coordination des recherches et des opérations de sauvetage, qui font appel pour l'assistance en cas de détresse à de nombreux organismes maritimes et aériens, tant privés que publics.

L'Appendice 4 ci-joint décrit en détail des cas typiques de détresse suivis de recherches et d'opérations de sauvetage.

6. Les communications de détresse d'un aéronef en vol au-dessus de la mer comprennent trois phases : d'abord la période de détresse, puis les recherches et enfin les opérations de sauvetage. Dans la première phase, l'aéronef utilise les fréquences de travail du service mobile aéronautique et compte essentiellement sur l'organisation chargée d'assurer l'écoute des appels de détresse et de préparer et entreprendre les opérations de sauvetage. Dans la deuxième phase, différentes organisations prennent part à la recherche de l'aéronef en détresse ou des survivants. De même, les aéronefs sont susceptibles de participer, et en fait participent fréquemment, à la recherche des navires en détresse et des survivants. Si le service aérien de recherches repère les survivants d'un aéronef ou d'un navire, il indique aux organisations maritimes le lieu exact du sinistre, de façon qu'elles puissent mener à bien les opérations de sauvetage. Dans ces trois phases des opérations aériennes (détresse, recherches et opérations de sauvetage) les équipements et les moyens de communication actuels entre les divers organismes intéressés semblent inadéquats. On peut établir des communications à l'aide de la fréquence de détresse 500 kc/s, mais ce procédé n'est ni satisfaisant, ni approprié pour les raisons suivantes :

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

(d) le rayonnement des antennes fixes d'aéronef fonctionnant sur cette fréquence est minime.

Quant à la fréquence 8364 kc/s, si son usage résoud partiellement le problème des communications à longue distance dans les cas de détresse, elle est par contre inutilisable pour les communications à courte distance au cours des recherches et des opérations de sauvetage et elle ne peut être employée que pour les communications avec les stations du service mobile maritime (No 571 du Règlement des Radiocommunications 1947).

7. il est donc nécessaire que, pour la détresse, les recherches et les opérations de sauvetage, les organismes qui prennent part aux recherches emploient sur les lieux des fréquences de l'ordre de 3 et de 6 Mc/s, et les utilisent pour coordonner leurs efforts et poursuivre des recherches efficaces et complètes. Il n'est nullement nécessaire de maintenir une veille sur ces fréquences, sauf dans le cas d'une participation active à des opérations de sauvetage : ces fréquences ne sont en effet utilisées qu'au cours d'opérations coordonnées et qui doivent manifestement être organisées à l'avance. On peut envisager l'utilisation des fréquences 3023,5 et 5680 kc/s, que la Conférence a désignées pour cet usage sans le considérer comme exclusif.

8. la Commission Préparatoire d'Experts chargée d'examiner la coordination de l'aviation, des transports maritimes et des télécommunications en matière de sécurité en mer et dans les airs, qui s'est réunie à Londres en 1948 et qui comprenait notamment des experts de l'U. I. T., a, dans son rapport du 6 février 1948 (voir notamment le paragraphe 21 du rapport, alinéa F, et le paragraphe 5 de l'Annexe) recommandé en matière de détresse, de recherches et d'opérations de sauvetage, la coordination entre l'U. I. T., l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et l'Organisation Consultative Maritime Intergouvernementale.

RECOMMANDE :

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

APPENDICE I

COPIE

14 mai 1948

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

Monsieur le Secrétaire général,

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

"En ce qui concerne l'allocation de fréquences spéciales pour
la détresse et les opérations locales de sauvetage, il est pro-
posé que la Conférence pour la Sauvegarde de la vie humaine en
mer et dans les airs, siégeant actuellement à Londres, fasse
une recommandation à la Conférence internationale des Radio-
communications aéronautiques relativement à l'assignation de
fréquences répondant à ces buts".

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

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

Gérald C. Gross

Secrétaire général adjoint.

APPENDICE 2

COPIE

59662 Londres 1333/8 252 8 1614 Etat

A la Commission préparatoire de la
Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
Palais Wilson - Genève

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

La Conférence internationale pour la Sauvegarde de la vie humaine en mer et dans les airs estime que, compte tenu du fait que l'allocation

des fréquences relève de l'Union internationale des Télécommunications, qu'elle-même ne compte pas parmi ses membres de délégués ayant reçu à ce sujet d'instructions techniques de ces trois organisations, le meilleur moyen de procéder est celui qui a été proposé par la Commission préparatoire des experts, et en conséquence, elle recommande son adoption

STOP Secrétaire général de la Conférence internationale pour la Sauvegarde de la vie humaine en mer et dans les airs - Londres -

APPENDICE 3

Dispositions du Règlement des Radiocommunications (1947)
définissant l'utilisation en commun de fréquences par les
services aéronautique et maritime

Les numéros suivants du Règlement des Radiocommunications (1947) traitent de l'usage des fréquences disponibles pour les cas de détresse, tant par le service mobile maritime que par le service mobile aéronautique, ou par les deux :

DISPOSITIONS GENERALES

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

DISPOSITIONS RELATIVES A LA FREQUENCE

500 kc/s

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

DISPOSITIONS RELATIVES A LA FREQUENCE 2182 kc/s

813 - 814 - 815 - 819 - 820 - 827* - (* ne concernent que la Région 1)

DISPOSITIONS RELATIVES A LA FREQUENCE

156,80 Mc/s

198 - 830 - 832

DISPOSITIONS RELATIVES A LA FREQUENCE 8364 kc/s

277 - 600 - 601

APPENDICE 4

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

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

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

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

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

Si l'aéronef en détresse est difficile à repérer, et si les recherches s'amplifient, il est probable qu'un grand nombre d'aéronefs et de navires se trouvent rassemblés dans une région donnée, compliquant ainsi le contrôle des recherches effectuées sur les lieux. Aucune voie d'usage général n'a été autorisée pour ce service de contrôle bien que, dans certaines régions, les auto-

rités militaires aient désigné des voies communes en vue de desservir leurs propres unités devant participer en commun à des opérations de sauvetage sur les lieux. En conséquence, un grand nombre de communications se font entre les unités particulières participant aux recherches d'une part, et leurs bases respectives d'autre part, afin d'obtenir la coordination nécessaire à une organisation efficace des recherches. Une grande partie de ces communications sont établies sur les fréquences allouées aux routes aériennes traversant la zone des recherches, ce qui occasionne de sérieux désordres dans toutes les autres liaisons normales air-sol-air dans cette région.

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

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

RECOMMANDATION

au sujet

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

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

RECOMMANDE que, pour la :

1. Nomenclature des stations aéronautiques et d'aéronef,

- a) la 19ème édition de cette nomenclature ne soit pas publiée avant février 1949 et que l'attention des administrations soit attirée sur la nécessité de fournir à cet effet au Secrétaire général des données exactes. Seuls les aéronefs faisant des vols internationaux doivent figurer dans l'état signalétique des stations d'aéronef.
- b) la 20ème édition de cette nomenclature ne soit pas publiée avant que la Conférence administrative spéciale qui sera convoquée à cet effet ait approuvé le projet de la nouvelle Liste internationale des fréquences dans lequel sera inclus le plan d'attribution des fréquences du service mobile aéronautique. D'autre part, cette édition devra indiquer uniquement les fréquences que la nouvelle Liste attribuera aux stations du service mobile aéronautique. Ce fait sera mentionné sur la couverture.

RECOMMANDE que, pour la publication de la :

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

- a) cette carte soit publiée conformément au Règlement des Radiocommunications (1947) et qu'elle indique toutes les stations terrestres

ouvertes à la correspondance publique internationale des stations d'aéronef,

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

Pour la publication de la :

3. Carte des stations terrestres de radionavigation,

CONSIDERANT que :

- a) pour le service aéronautique, la publication d'une telle carte pose un problème particulièrement complexe, car :
- une telle carte ne présente un intérêt pour les aviateurs que si elle peut être en même temps utilisée pour la navigation, ce qui exige l'emploi de types spéciaux de projection,
 - les stations terrestres de radionavigation aéronautique subissent constamment des modifications leur permettant de satisfaire les besoins sans cesse croissants et variables de l'aviation;
- b) pour satisfaire à ces nécessités, il serait nécessaire de créer un important service cartographique spécialisé, au courant des derniers progrès de la technique de la navigation et disposant de procédés rapides de mise à jour. Une telle entreprise entraînerait pour l'U.I.T. des dépenses considérables;
- c) l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.), institution spécialisée des Nations Unies, a établi, grâce à la collaboration des Etats qui en sont Membres, des types de graphiques et de cartes contenant tous les renseignements relatifs aux stations de radionavigation aéronautique. Elle publie ces documents qui, selon sa procédure, sont constamment tenus à jour, en particulier au moyen des Avis aux Navigateurs Aériens (NOTAM) adressés à toutes les entreprises d'exploitation intéressées;

- d) les "Recommandations des Nations Unies" figurant à l'Annexe 5 (Article IV, paragraphe 1) à la Convention Internationale des Télécommunications (1947) insistent sur la nécessité de "coordonner les activités des institutions spécialisées et les principes généraux dont elles s'inspirent";
- e) la publication par l'U.I.T., en plus de celle de la nomenclature des stations de radiorepérage, d'une telle carte ferait pour le service mobile aéronautique double emploi avec les documents publiés par une autre institution spécialisée de l'O.N.U.; du fait de l'accord visé au paragraphe 4 entre l'U.I.T. et l'O.N.U., un tel double emploi ne peut être envisagé, et on doit, par conséquent, sur ce point, envisager un remaniement du Règlement des Radiocommunications (1947);
- f) toutefois, il est à remarquer que les Etats Membres de l'U.I.T. ne sont pas tous Membres de l'O.A.C.I. Si l'U.I.T. ne publie pas une telle carte, les Etats qui ne font pas partie de l'O.A.C.I. devront donc conclure avec cette Organisation des accords particuliers si, estimant insuffisants les renseignements contenus dans la nomenclature des stations de radiorepérage que publie l'U.I.T. (No 453 du Règlement des Radiocommunications 1947), ils désirent se procurer les graphiques et cartes en question;

RECOMMANDE que :

- le Conseil d'Administration (troisième session) donne au Secrétaire général les instructions nécessaires pour qu'il ne fasse pas figurer les stations terrestres de radionavigation aéronautique sur la "Carte des stations terrestres de radionavigation" mentionnée au numéro 464 du Règlement des Radiocommunications (1947).

APPENDICE

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

COMMUNICATION DE M. LE SECRETAIRE GENERAL
DE L'UNION INTERNATIONALE DES TELECOMMUNICATIONS
AU PRESIDENT DE LA CONFERENCE

Berne, 26 avril 1948.

Monsieur le président de la Conférence
internationale des Radiocommunications
aéronautiques
GENEVE

Monsieur le Président,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 1^{er} point : Comme il y a un service de radionavigation maritime et un service de radionavigation aéronautique, la carte devra comporter les stations des deux services.
- 2^e point : Il conviendra d'examiner s'il est opportun de publier cette carte commune aux deux services ou s'il conviendrait mieux d'avoir des feuilles séparées pour l'un et l'autre services.
- 3^e point : La question préjudicielle (2) étant réglée, on pourra déterminer les régions qui doivent figurer sur ces cartes (répartition du globe terrestre).
- 4^e point : Le choix de l'échelle des cartes.
- 5^e point : La projection.
- 6^e point : Comment faire figurer les stations ?
 - a) Cas des stations radiogoniométriques,
 - b) Cas des radiophares.

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

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

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

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

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

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

Le Secrétaire général :

F. v. Ernst

ANNEXE

à la communication du Secrétaire général en date du 26 avril, 1948

N A T I O N S U N I E S

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL

UNRESTRICTED

E/695

24 février 1948

FRENCH

ORIGINAL : ENGLISH

COORDINATION DES SERVICES CARTOGRAPHIQUES DES INSTITUTIONS

SPECIALISEES ET DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

Résolution du 19 février 1948

CONSIDERANT :

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

CONSIDERANT :

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

CONSIDERANT :

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

CONSIDERANT :

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

EN CONSEQUENCE, le Conseil économique et social recommande :

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

RECOMMANDATION

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

La Conférence internationale des Radiocommunications aéronautiques,
de Genève (1948),

CONSIDERANT QUE :

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

RECOMMANDE :

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

RECOMMANDATION

au Comité Provisoire des Fréquences relative
aux assignations de fréquences aux stations
du service fixe aéronautique.

La Conférence internationale administrative des Radiocommunications
aéronautiques de Genève (1948),

CONSIDERANT :

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

RECOMMANDE :

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

RECOMMANDATION

relative à un nouvel examen des formules 1 et 2
présentées au Comité Provisoire des Fréquences.

La Conférence internationale administrative des Radiocommunications
aéronautiques de Genève (1948).

CONSIDERANT QUE :

certains pays ont porté sur leurs formules 2 des demandes concernant le service fixe aéronautique et que, si, en pareils cas, les formules 1 ne comprennent pas ces demandes, le C.P.F. risque de faire des prévisions insuffisantes pour le service fixe aéronautique,

RECOMMANDE QUE :

des télégrammes soient adressés à toutes les administrations pour les prier de revoir d'urgence les demandes qu'elles ont primitivement présentées et de faire connaître éventuellement tous les amendements nécessaires par les voies appropriées.

RECOMMANDATION

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

La Conférence internationale administrative des Radiocommunications
aéronautiques de Genève (1948),

CONSIDERANT QUE :

1. le nombre de fréquences disponibles pour le service mobile aéronautique R est insuffisant pour permettre l'établissement d'un plan d'attributions rigide qui satisfasse d'une façon adéquate tous les besoins de ce service;
2. de temps en temps, des besoins particuliers se manifesteront dont le plan actuel ne prévoit pas la satisfaction,

RECOMMANDE QUE :

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

- (1) il n'en résulte aucun brouillage nuisible pour les services qui utilisent ces fréquences dans les zones auxquelles elles sont attribuées en premier lieu, et qui en font l'usage prévu,
- (2) les dispositions des articles 3 et 11 du Règlement des Radiocommunications (1947) soient respectées.

R E S O L U T I O N

concernant la collaboration entre l'UIT et l'OACI.

La Conférence internationale administrative des Radiocommunications aéronautiques de Genève (1948),

CONSIDERANT :

1. qu'aux termes de l'article 27 de la Convention des Télécommunications d'Atlantic City (1947) : "Afin d'aider à la réalisation d'une entière coordination internationale dans le domaine des télécommunications, l'Union collabore avec les organisations internationales ayant des intérêts et des activités connexes";
2. qu'il existe, dans le domaine des télécommunications aéronautiques, de nombreuses questions qui présentent un intérêt commun pour l'OACI et l'UIT et au sujet desquelles il est hautement souhaitable que les deux organisations, afin d'atteindre plus facilement les buts en vue desquels elles ont été créées, collaborent étroitement dans le cadre général qu'a établi la Charte des Nations Unies;
3. que, de plus, elle a décidé de reconnaître que l'OACI est l'institution spécialisée habilitée à jouer, en ce qui concerne le service mobile aéronautique, le rôle prévu au numéro 390 du Règlement des Radiocommunications (1947);

RECOMMANDE :

que le Conseil d'Administration de l'UIT prenne, d'accord avec l'OACI, les dispositions nécessaires pour :

- (a) que, sous réserve des dispositions du Chapitre 2 du Règlement Général annexé à la Convention Internationale des Télécommunications (1947), chaque organisation invite automatiquement l'autre à celle de ses Conférences où seront étudiées des questions d'intérêt commun;
- (b) que chacune des deux organisations inscrive à l'ordre du jour de ses Conférences, après avoir procédé aux consultations préliminaires qui pourraient être nécessaires, toute question soumise par l'autre organisation;
- (c) que chacune des deux organisations tienne l'autre constamment informée des travaux et programmes projetés qui pourront présenter un intérêt commun et que, sous réserve des mesures qui pourraient être nécessaires pour sauvegarder le caractère confidentiel de certains documents, ces deux organisations procèdent à un échange complet et rapide de renseignements présentant un intérêt commun;
- (d) que, lorsqu'elles l'estiment désirable, les deux organisations créent des commissions mixtes ou prennent d'autres dispositions communes afin de faciliter leur collaboration sur certaines questions susceptibles de les intéresser.