

RECOMMANDATION 219-1

**SIGNAL D'ALARME A UTILISER SUR LA FRÉQUENCE DE DÉTRESSE
DU SERVICE MARITIME RADIOTÉLÉPHONIQUE DE 2182 kHz**

(1951-1953-1956-1966)

Le CCIR,

CONSIDÉRANT

- a) qu'il est possible et souhaitable d'établir un signal d'alarme admis sur le plan international qui soit utilisé sur la fréquence d'appel et de détresse 2182 kHz (article 39 du Règlement des radiocommunications);
- b) que ce signal d'alarme doit être tel:
- qu'il rende le fonctionnement du dispositif d'alarme parfaitement sûr,
 - qu'il constitue un signal distinctif facilement reconnaissable à la réception en haut-parleur ou au casque,
 - qu'il puisse être reçu malgré les brouillages produits par les émissions téléphoniques, ceux provenant d'autres causes et les bruits,
 - qu'il ne donne pas lieu à de faux appels lorsqu'il est reçu, soit à l'oreille, soit par un dispositif automatique,
 - qu'il puisse être produit, aussi bien par des dispositifs manuels simples, que par des dispositifs automatiques;
- c) que le signal d'alarme utilisé devra permettre la réalisation de dispositifs d'alarme robustes, sûrs, d'un fonctionnement stable, d'un prix peu élevé, d'une fabrication facile, de longue durée, tout en n'exigeant qu'un minimum d'entretien et susceptibles d'être associés aux appareils radiotéléphoniques de bord existants;
- d) qu'afin de faciliter le dégagement de la fréquence d'appel et de détresse de toutes autres émissions, le signal d'alarme et le dispositif de détection doivent pouvoir fonctionner au-delà de la portée pour laquelle la réception des émissions radiotéléphoniques est satisfaisante;
- e) que le dispositif d'alarme automatique doit pouvoir fonctionner dans un temps aussi court que possible compatible avec la nécessité d'éviter les faux appels;
- f) que le résultat du nouvel examen de cette question, auquel se sont livrées les administrations qui ont collaboré à l'exécution du Programme d'études 29, Genève, 1951, est assez concluant pour qu'on puisse déterminer les caractéristiques essentielles du signal, y compris les tolérances, qu'il y aurait lieu de recommander en vue de leur adoption sur le plan international;
- g) qu'il est possible de spécifier les normes minimales de fonctionnement auxquelles doit satisfaire l'appareil auto-alarme, à la réception comme à l'émission, dans une mesure telle que des améliorations ultérieures ne soient pas entravées;
- h) qu'il n'y a pas d'intérêt à ce que la spécification des normes de fonctionnement de l'appareil auto-alarme dépasse, quant à sa portée, les conditions déjà fixées par des accords internationaux pour les appareils auto-alarme destinés à recevoir le signal d'alarme ou le signal de détresse international en radiotélégraphie, normalement transmis sur la fréquence 500 kHz (numéros 3281 et 3282 ainsi que l'Appendice 36, § 1, du Règlement des radiocommunications; Règle 11 du Chapitre IV de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, Londres, 1974),

RECOMMANDE A L'UNANIMITÉ

1. que le signal d'alarme décrit ci-dessous soit adopté sur le plan international en vue d'être utilisé sur la fréquence d'appel et de détresse du service maritime radiotéléphonique (2182 kHz);

1.1 le signal sera composé de deux signaux sensiblement sinusoïdaux transmis alternativement, dont le premier aura une fréquence de 2200 Hz et le second une fréquence de 1300 Hz; chacun d'eux sera émis pendant une durée de 250 ms;

1.2 la tolérance sur chacune des deux fréquences sera égale à $\pm 1,5\%$; la tolérance sur la durée de chaque signal élémentaire sera égale à ± 50 ms et l'intervalle entre deux signaux élémentaires successifs ne dépassera pas 50 ms; le rapport entre l'amplitude du signal élémentaire le plus fort et l'amplitude de l'autre signal devra être compris entre 1 et 1,2;

1.3 dans le cas d'une émission automatique, le signal d'alarme sera transmis d'une façon continue pendant une durée de 30 s au moins et d'une minute au plus; dans le cas d'une émission par d'autres moyens, il sera transmis d'une façon aussi continue que possible pendant une durée d'une minute;

2. que les appareils automatiques destinés à recevoir le signal d'alarme en question remplissent les conditions suivantes:

2.1 une tolérance de $\pm 1,5\%$ sera admise dans chaque cas sur les fréquences du maximum de la courbe de réponse des circuits accordés, ou de tout autre dispositif utilisé pour la sélection des fréquences, et la réponse ne devra pas tomber au-dessous de 50% de la réponse maximale pour des fréquences différant au maximum de 3% de la fréquence de réponse maximale;

2.2 en l'absence de bruit et de brouillage, le dispositif de réception automatique devra être capable de se déclencher 4 s au moins et 6 s au plus après réception du signal d'alarme;

2.3 le dispositif de réception automatique devra répondre au signal d'alarme dans des conditions de brouillage intermittent dû au bruit atmosphérique et à des signaux puissants autres que le signal d'alarme, de préférence sans qu'aucun réglage manuel soit nécessaire au cours de la période de veille assurée par les appareils;

2.4 il ne devra pas se déclencher sous l'influence des atmosphériques ni de signaux puissants autres que le signal d'alarme;

3. que les appareils d'alarme automatique sur la fréquence d'appel et de détresse 2182 kHz, tant à l'émission qu'à la réception, remplissent les conditions suivantes:

3.1 ils devront pouvoir fonctionner au-delà des distances auxquelles la transmission de la parole est satisfaisante;

3.2 ils devront pouvoir résister aux vibrations, à l'humidité, aux effets des variations de la température et de la tension d'alimentation équivalant aux conditions rigoureuses qui règnent à bord d'un navire en mer et devront continuer à fonctionner dans de telles conditions;

3.3 ils devront, dans la mesure où cela est réalisable, comprendre une signalisation des défauts qui les empêcheraient éventuellement de fonctionner d'une façon normale pendant les heures de veille;

4. qu'avant d'adopter un modèle d'appareil auto-alarme pour émission et réception sur la fréquence d'appel et de détresse 2182 kHz, destiné à être utilisé à bord des navires, l'administration dont ils dépendent vérifie par des essais pratiques, faits dans des conditions d'exploitation équivalentes à celles de la pratique, que le matériel satisfait aux dispositions des § 1, 2 et 3 de la présente Recommandation.
