



Documentos de la Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones encargada de elaborar un plan revisado de adjudicación para el servicio móvil aeronáutico (R) (1.a sesión) (CAER-64)

(Ginebra, 1964)

A fin de reducir el tiempo de carga, el Servicio de Biblioteca y Archivos de la UIT ha repartido los documentos de conferencias en varias secciones.

- Este PDF comprende los Documentos DT N° 1 a 33.
- La serie completa de documentos de la Conferencia comprende los Documentos N° 1 a 183, DT N° 1 a 33.

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 بالمشح تصوير نتاج (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.



COMISIÓN 4

PROYECTO

PRIMER INFORME DE LA COMISIÓN 4 (Cuestiones técnicas y de explotación)

"Principios fundamentales para la adjudicación de frecuencias"

Como resultado del estudio realizado por la Comisión 4 sobre las proposiciones formuladas a la Conferencia por las administraciones y sobre los informes y estudios de la I.F.R.B., se ha llegado a las siguientes conclusiones:

1. Principios para la adjudicación de frecuencias

En toda revisión del Plan de adjudicación de frecuencias al servicio móvil aeronáutico (R) en sus bandas exclusivas comprendidas entre 2850 y 17 970 kc/s, debe mantenerse el principio fundamental de la adjudicación de frecuencias a zonas geográficas (definidas en la Parte 1, Sección I, del Apéndice 26 como ZLMP y ZRRN).

La revisión habrá de hacerse a base de las estadísticas y datos destinados a revelar la medida en que es necesario modificar el número, forma o disposición de tales zonas.

El Presidente,
J.T. PENWARDEN

CONFERENCIA AERONÁUTICA

Ginebra, 1964

Documento N.º DT/I-2-S

30 de enero de 1964

Original: inglés

COMISIÓN 4

PROYECTO

SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN 4 (CUESTIONES TÉCNICAS Y DE EXPLOTACIÓN)

Canales comunes de los servicios R y OR

Después de estudiarse las proposiciones formuladas por las administraciones y un informe relativo a los estudios efectuados por la I.F.R.B., la Comisión 4 ha llegado por unanimidad a las conclusiones que figuran en anexo al presente documento.

El Presidente,
J.T. PENWARDEN

Anexos: 1

A N E X O

CANALES COMUNES DE LOS SERVICIOS R Y OR

En toda revisión del Plan de frecuencias para el servicio móvil aeronáutico R en sus bandas exclusivas, comprendidas entre 2850 y 17 970 kc/s, deberá mantenerse la previsión de canales comunes para los servicios R y OR, como se dispone en el punto 3 de la Sección II A Parte I del Apéndice 26.

Nota: Véanse adjunto el punto 3, página 38 y el punto 3 página 41 del Apéndice 26, ligeramente modificados.

Modifíquense como sigue las condiciones de utilización de la frecuencia de 3023,5 kc/s, que figuran en la página 38 del Apéndice 26:

Frecuencia kc/s 1	Zona de uso autorizado 2	Observaciones 3
3023,5	Mundial	<p>Autorizada para la utilización mundial para las categorías (R) y (OR) en la forma siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none">1) A bordo de las aeronaves para<ol style="list-style-type: none">a) comunicaciones con el control de aproximación y de aeródromo;b) comunicaciones con una estación aeronáutica cuando las otras frecuencias de la estación sean desconocidas o no estén disponibles;2) En las estaciones aeronáuticas para control de aeródromo y aproximación bajo las condiciones siguientes:<ol style="list-style-type: none">a) para control de aproximación con potencia limitada a un valor que produzca 20 $\mu\text{V/m}$ a 100 km y en cualquier caso no más de 20 W en el circuito de antena;b) para control de aeródromo con potencia limitada a un valor que produzca 20 $\mu\text{V/m}$ a 40 km y en cualquier caso no más de 20 W en el circuito de antena;c) en cada caso se deberá prestar especial atención al tipo de antena que se use a fin de evitar interferencias perjudiciales;d) la potencia de las estaciones aeronáuticas que usen esta frecuencia y que operan en las condiciones arriba mencionadas puede aumentarse en acuerdos regionales de la U.I.T. y/o de la O.A.C.I. en lo que sea necesario para resolver ciertos requisitos operacionales;3) Para la intercomunicación entre estaciones de los servicios móviles ocupadas en operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento en el lugar de un siniestro.4) La aplicación específica de esta frecuencia para los propósitos arriba mencionados puede ser decidida en conferencias aeronáuticas regionales.5) Este canal puede ser utilizado para emisiones de clase A1 o A3 de acuerdo con arreglos especiales. En todo caso, no será subdividido.

Modifíquense como sigue las condiciones de utilización de la frecuencia de 5680 kc/s, que figuran en la página 41 del Apéndice 26:

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
1	2	3
5680	Mundial	<p>Autorizada para empleo mundial para las categorías (R) y (OR) en la forma siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none">1) A bordo de las aeronaves para:<ol style="list-style-type: none">a) comunicaciones con el control de aproximación y de aeródromo;b) comunicación con una estación aeronáutica cuando las otras frecuencias de la estación son desconocidas o no están disponibles;2) En las estaciones aeronáuticas para control de aproximación y aeródromo en las siguientes condiciones:<ol style="list-style-type: none">a) para control de aproximación con potencia limitada a un valor que produzca 20 $\mu\text{V}/\text{m}$ a 100 km y en cualquier caso no más de 20 W en el circuito de antena;b) para control de aeródromo con potencia limitada a un valor que produzca 20 $\mu\text{V}/\text{m}$ a 40 km y en cualquier caso no más de 20 W en el circuito de antena;c) en cada caso debe prestarse especial atención al tipo de antena que se use a fin de evitar interferencias perjudiciales;d) la potencia de las estaciones aeronáuticas que usen esta frecuencia y que operan en las condiciones arriba mencionadas puede aumentarse en acuerdos regionales de la U.I.T. y/o de la O.A.C.I. en lo que sea necesario para resolver ciertos requisitos operacionales;3) Para la intercomunicación entre estaciones de los servicios móviles ocupadas en operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento en el lugar de un siniestro.4) La aplicación específica de esta frecuencia para los propósitos arriba mencionados puede ser decidida en conferencias aeronáuticas regionales.5) Este canal puede ser usado para emisiones de clase A1 o A3 de acuerdo con arreglos especiales. En todo caso, no será subdividido.

CONFERENCIA AERONÁUTICA

Ginebra, 1964

Documento DT/I-3-S
30 de enero de 1964
Original: inglés

COMISIÓN 4

P R O Y E C T O

TERCER INFORME DE LA COMISIÓN 4
(CUESTIONES TÉCNICAS Y DE EXPLOTACIÓN)

Utilización de ondas métricas para la difusión de boletines
meteorológicos del servicio móvil aeronáutico (R)

Después de estudiar una proposición formulada por una administración, la Comisión 4 adopta por unanimidad el proyecto de Resolución que figura en Anexo al presente documento.

El Presidente,

J.T. PENWARDEN

Anexo: 1

A N E X O

RESOLUCIÓN N.º

RELATIVA A LA UTILIZACIÓN DE LAS ONDAS MÉTRICAS PARA LA
DIFUSIÓN DE DATOS METEOROLÓGICOS EN EL
SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO (R)

La Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, Ginebra, 1964.

Considerando

- a) Que el número de canales de que dispone el servicio móvil aeronáutico (R) en sus bandas de frecuencias comprendidas entre 2850 y 17 970 kc/s es limitado;
- b) Que aumentan las necesidades de frecuencias para las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R) y para la difusión de datos meteorológicos con destino a las aeronaves civiles;
- c) Que las características de propagación de las frecuencias de la gama de ondas decamétricas hacen que éstas sean imprescindibles para satisfacer las necesidades de la aviación civil en lo que concierne a la transmisión a larga distancia de la información necesaria;
- d) Que en la Recomendación N.º 13 de la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, Ginebra, 1949, y en la Resolución N.º 14 de la Conferencia Administrativa de Radiocomunicaciones de Ginebra, 1959, se encarece a las administraciones "que utilicen en la mayor medida posible las ondas métricas a fin de disminuir el tráfico en las bandas de ondas decamétricas correspondientes al servicio móvil aeronáutico (R)";
- e) Que la aviación civil ha realizado desde 1949 considerables progresos técnicos en lo que respecta a la ampliación del alcance útil de las ondas métricas (VHF) para satisfacer las necesidades en materia de comunicación del servicio móvil aeronáutico (R), y
- f) Que esta ampliación del alcance útil de las ondas métricas brinda la posibilidad de satisfacer una parte de las crecientes necesidades de la aviación civil en lo que concierne a la difusión de datos meteorológicos,

Resuelve

Que las administraciones utilicen en la mayor medida posible las ondas métricas para satisfacer sus necesidades en materia de difusión de datos meteorológicos con destino a las aeronaves civiles.

CONFERENCIA AERONÁUTICA

GINEBRA, 1964

Documento N.º DT/I-4-S (Rev.)

3 de febrero de 1964

Original: inglés

COMISIÓN 4

PROYECTO

CUARTO INFORME DE LA COMISIÓN 4

(CUESTIONES TÉCNICAS Y DE EXPLOTACIÓN)

Utilización de las ondas métricas por el servicio móvil aeronáutico (R)

Después de estudiar la proposición hecha por una administración, la Comisión 4 ha adoptado por unanimidad el proyecto de Resolución que se acompaña en Anexo.

La Comisión 4 reconoce que la inclusión de esta Resolución en el documento final de la actual Reunión de la Conferencia dependerá fundamentalmente del dictamen que dé la Comisión 5 sobre la eficacia de la misma.

La Comisión manifiesta su agradecimiento al Sr. E.B. POWELL (Canadá) y a los miembros de su Grupo de trabajo especial por haber conseguido conciliar los puntos de vista divergentes.

El Presidente,
J.T. PENWARDEN

Anexo: 1

A N E X O

RESOLUCIÓN N.º

RELATIVA A LA UTILIZACIÓN DE LAS ONDAS MÉTRICAS POR EL
SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO (R)

La Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, Ginebra, 1964,

Considerando

- a) Que las VHF constituyen, desde el punto de vista de la aeronáutica, un medio de comunicación más seguro y más exento de ruido que las HF;
- b) Que el empleo por la aviación de las VHF ha progresado considerablemente desde los puntos de vista técnico, económico y de explotación desde la elaboración del plan HF del Apéndice 26 del Reglamento de Radiocomunicaciones;
- c) Que la utilización de los diversos sistemas de VHF podría reducir considerablemente las necesidades de altas frecuencias del servicio móvil aeronáutico,

Resuelve

- a) Que, en la máxima medida de lo posible, las administraciones utilicen ondas métricas para atender las necesidades del servicio móvil aeronáutico (R), y
 - b) Que las administraciones, al presentar los datos estadísticos relativos a las operaciones de aeronave, tengan en cuenta las posibilidades de atender las necesidades del servicio móvil aeronáutico (R) mediante el uso de ondas métricas, previa debida consideración de los factores económicos, técnicos y de explotación.
-

COMISIÓN 4

PROYECTO

CUARTO INFORME DE LA COMISIÓN 4
(CUESTIONES TÉCNICAS Y DE EXPLOTACIÓN)

Utilización de las ondas métricas por el servicio móvil aeronáutico (R)

Después de estudiar la proposición hecha por una administración, la Comisión 4 ha adoptado por unanimidad el proyecto de Resolución que se acompaña en Anexo.

La Comisión 4 reconoce que la inclusión de esta Resolución en el documento final de la actual Reunión de la Conferencia dependerá fundamentalmente del dictamen que dé la Comisión 5 sobre la eficacia de la misma.

El Presidente,
J.T. PENWARDEN

Anexo: 1

A N E X O

RESOLUCIÓN N.º

RELATIVA A LA UTILIZACIÓN DE LAS ONDAS MÉTRICAS POR EL
SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO (R)

La Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, Ginebra, 1964,

Considerando

- a) Que las VHF constituyen, desde el punto de vista de la aeronáutica, un medio de comunicación más seguro y más exento de ruido que las HF;
- b) Que el empleo por la aviación de las VHF ha progresado considerablemente desde los puntos de vista técnico, económico y de explotación desde la elaboración del plan HF del Apéndice 26 del Reglamento de Radiocomunicaciones;
- c) Que la utilización de los diversos sistemas de VHF podría reducir considerablemente las necesidades de altas frecuencias del servicio móvil aeronáutico,

Resuelve

- a) Que la C.A.E.R. (Aeronáutica), 1965, examine cada solicitud de altas frecuencias a fin de determinar si desde el punto de vista operativo y técnico es posible atender la necesidad mediante el uso de VHF;
- b) Que las administraciones, al presentar los datos estadísticos relativos a las operaciones de aeronaves, tengan plenamente en cuenta las posibilidades económicas, técnicas y de explotación de atender las necesidades del servicio móvil aeronáutico (R) mediante el uso de técnicas de VHF.

CONFERENCIA AERONÁUTICA

GINEBRA, 1964

Documento N.º DT/I-5-S

31 de enero de 1964

Original: inglés

COMISIÓN 4

PROYECTO

QUINTO INFORME DE LA COMISIÓN 4

(CUESTIONES TÉCNICAS Y DE EXPLOTACIÓN)

Planes para el futuro que puedan afectar a la utilización de las ondas decamétricas

Después de estudiar la proposición hecha por una administración, la Comisión 4 ha aceptado por unanimidad el proyecto de Resolución que se acompaña en Anexo.

El Presidente,

J.T. PENWARDEN

Anexos: 1

A N E X O

RESOLUCIÓN N.º
RELATIVA A PLANES FUTUROS QUE PUEDAN AFECTAR EL USO
DE LAS ALTAS FRECUENCIAS

La Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, Ginebra, 1964,

Considerando

- a) Que varias administraciones están activamente dedicadas a investigar los sistemas de comunicación que hacen uso de las ondas decamétricas o de las ondas métricas o a otra clase de trabajos cuya finalidad es la de mejorar el sistema móvil aeronáutico (R);
- b) Que entre los sistemas que se están estudiando figuran los sistemas ampliados VHF, VHF de largo alcance y sistemas que incluyen la comunicación automática (de datos);
- c) Que es posible que en la época de la Reunión de la C.A.E.R. (Aeronáutica) propiamente dicha algunas de las técnicas y planes hayan progresado hasta tal punto que puedan formularse planes operativos concretos para la puesta en práctica de las nuevas técnicas dentro del plazo de vigencia del nuevo Plan HF del servicio móvil aeronáutico;
- d) Que tal puesta en práctica puede tener repercusiones importantes sobre las demandas de altas frecuencias durante la vigencia del nuevo Plan,

Resuelve

- a) Que se invite a las administraciones que tienen planes para satisfacer las necesidades del servicio móvil aeronáutico (R) mejorando las técnicas o utilizando ondas distintas de las decamétricas a presentar tales planes a la Reunión principal de la C.A.E.R. Aeronáutica (1965), indicando las fechas en que prevén ponerlos en práctica;
- b) Que se tomen en cuenta tales planes al preparar el nuevo Plan de adjudicación de frecuencias de ondas decamétricas del servicio móvil aeronáutico.

CONFERENCIA AERONÁUTICA

GINEBRA, 1964

Documento N.º DT/I-6-S

3 de febrero de 1964

Original: inglés

COMISIÓN 4

Proyecto

de

SEXTO INFORME DE LA COMISIÓN 4

(CUESTIONES TÉCNICAS Y DE EXPLOTACIÓN)

Utilización de frecuencias de las bandas de ondas decamétricas atribuidas exclusivamente al Servicio Móvil Aeronáutico (R)

Después de estudiar una proposición formulada por una administración, la Comisión 4 ha adoptado por unanimidad el proyecto de Resolución que figura en anexo.

El Presidente,
J.T. PENWARDEN

Anexos: 1

A N E X O

PROYECTO

RESOLUCIÓN N.º

Relativa a la utilización de frecuencias de las
bandas de ondas decamétricas atribuidas
exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R)

La Conferencia Extraordinaria Administrativa de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, Ginebra, 1964,

Considerando

- a) Que las observaciones de comprobación técnica del empleo de las frecuencias de las bandas atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R) entre 2850 y 17 970 kc/s, muestran que estaciones de servicios distintos del móvil aeronáutico (R) están utilizando una serie de frecuencias de estas bandas causando interferencia perjudicial en las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R) de algunas rutas aéreas internacionales;
- b) Que el servicio móvil aeronáutico (R) es un servicio de seguridad al que se han atribuido especialmente bandas de frecuencias exclusivas para asegurar la seguridad y la regularidad de los transportes aéreos civiles nacionales e internacionales (número 429 del RR), y
- c) Que, para proteger la seguridad de la vida y la propiedad en el aire, y para que los servicios de transportes aeronáuticos se desarrollen regular y eficazmente, es indispensable mantener los canales de comunicación del servicio móvil aeronáutico libres de interferencia perjudicial.

Resuelve

que todas las administraciones, reconociendo que el servicio móvil aeronáutico (R) es un servicio de seguridad, prohíban la utilización de frecuencias de las bandas atribuidas exclusivamente a ese servicio por estaciones de otros servicios, salvo en las condiciones específicas prescritas en el N.º 115 o en el N.º 415 del Reglamento de Radiocomunicaciones.

CONFERENCIA AERONAUTICA

GINEBRA, 1964

Documento N.º DT/I-7-S
3 de febrero de 1964
Original: inglés

SUBCOMISIÓN 4A

Proyecto

PRIMER INFORME DE LA SUBCOMISIÓN 4A A LA COMISIÓN 4

Número de aeronaves a las que se puede dar servicio con una frecuencia
o una familia de frecuencias

Como consecuencia del estudio de las proposiciones de las administraciones y de un informe de la I.F.R.B., la Subcomisión 4A ha llegado a las conclusiones que adjunto se acompañan.

El Presidente de la
Subcomisión 4A,
George W. HAYDON

Anexo: 1

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

A N E X O

NÚMERO DE AERONAVES A LAS QUE SE PUEDE DAR SERVICIO CON UNA FRECUENCIA
O UNA FAMILIA DE FRECUENCIAS DE LA BANDA DE ONDAS DECAMÉTRICAS

1. En las zonas de paso de rutas aéreas mundiales principales (ZRMP):
 - Una familia de ondas decamétricas puede dar servicio, como máximo, a 12 aeronaves por hora
 - Una sola frecuencia puede dar servicio, como máximo, a 10 aeronaves por hora
2. En las zonas de paso de rutas aéreas regionales y nacionales (ZRRN):
 - El número máximo de aeronaves a las que se puede dar servicio con una familia de frecuencias de la banda de ondas decamétricas o con una sola frecuencia puede variar mucho; de ahí que las cifras relativas a las ZRMP puedan no ser aplicables a todas las ZRRN.

SUBCOMISIÓN 4A

ORDEN DEL DÍA

DE LA SEGUNDA SESION DE LA SUBCOMISIÓN 4A

4 de febrero, a las 3 de la tarde - Sala XI

1. Aprobación del proyecto de primer Informe de la Subcomisión 4A a la Comisión 4

Número de aeronaves a las que se puede dar servicio con una frecuencia o una familia de frecuencias - Documento N.º DT/I-7

2. Punto 1, párrafo 4, Documento I-37, titulado:

Criterios de propagación

- a) Para su utilización en latitudes templadas
- b) Para su utilización en las zonas polares

Documentación anterior:

Documento N.º I-1 (EE.UU.) página 24
" N.º I-14 (IFRB) página 1
" N.º I-31 (G) página 1
Volumen II del C.C.I.R. (X Asamblea plenaria)
Atlas de propagación del C.C.I.R.

3. Otros asuntos.

El Presidente
de la Subcomisión 4A,
George W. HAYDON

CONFERENCIA AERONÁUTICA

GINEBRA, 1964

Documento N.º DT/I-9-S

4 de febrero de 1964

Original: inglés

COMISIÓN 5

PROYECTO

PRIMER INFORME DE LA COMISIÓN 5

(ESTADÍSTICA DE OPERACIONES)

Agrupación de las rutas aéreas mundiales principales (ZRMP)

La Comisión 5 ha adoptado por unanimidad el proyecto de Resolución que adjunto se acompaña.

El Presidente,

Maurice CHEF

Anexo: 1

A N E X O

PROYECTO

RESOLUCION N.º ...

RELATIVA A LA AGRUPACIÓN DE LAS RUTAS AÉREAS

MUNDIALES PRINCIPALES (ZRMP)

La Primera Reunión de la Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones Aeronáuticas (Ginebra, 1964),

Teniendo en cuenta:

- a) Las Resoluciones N.ºs 13 y 14 de la Conferencia Administrativa de Radiocomunicaciones (Ginebra, 1959), relativas:
 - i) A la preparación de planes revisados de adjudicación de frecuencias para el servicio móvil aeronáutico, y
 - ii) A la utilización de las frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R);
- b) La Recomendación 2/1 de la Reunión especial de Comunicaciones de la O.A.C.I. (1963), Documento N.º 8329, COSE/II relativa al ajuste de los límites de las zonas de paso de rutas aéreas mundiales principales;
- c) Las proposiciones e informes de estudios presentados por los Miembros de la U.I.T. a la Primera Reunión de la C.A.E.R. Aeronáutica (Ginebra, 1964) Documentos N.ºs I-1, I-3, I-7, I-8, I-11, I-27, I-52, I-53;
- d) Que es probable que en la Segunda Reunión de la C.A.E.R. Aeronáutica (Ginebra, 1965) esté representado un número mayor de Miembros y Miembros asociados de la Unión;
- e) Que los Miembros y Miembros asociados someterán a examen de la Segunda Reunión de la C.A.E.R. Aeronáutica (Ginebra, 1965) datos estadísticos sobre las operaciones de aeronave en las líneas aéreas internacionales, y
- f) Que no conviene revisar la agrupación de las líneas aéreas internacionales en las ZRMP, ni establecer nuevas ZRMP para atender las necesidades de explotación mientras no se disponga de los datos estadísticos aludidos en el Considerando e), que precede;

Resuelve:

1. No recomendar, por el momento, ninguna modificación de los actuales límites de las ZRMP tal y como se definen en el Apéndice 26 al Reglamento de Radiocomunicaciones, (Ginebra, 1959), ni ninguna delimitación de nuevas ZRMP, y
2. Que la Segunda Reunión de la C.A.E.R. Aeronáutica (Ginebra, 1965) examine con detalle todos los factores que se le comuniquen, teniendo en cuenta las consideraciones expuestas en todos los Considerandos de la presente Resolución con objeto de determinar las modificaciones que han de efectuarse en los límites de las ZRMP y/o la creación de nuevas ZRMP.

CONFERENCIA AERONÁUTICA

GINEBRA, 1964

Documento N.º DT/I-10-S

4 de febrero de 1964

Original: inglés

COMISIÓN 5

PROYECTO

SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN 5

(ESTADÍSTICA DE OPERACIONES)

Agrupación de las rutas aéreas regionales y nacionales (ZRRN)

La Comisión 5 ha adoptado por unanimidad el proyecto de Resolución que adjunto se acompaña.

El Presidente,
Maurice CHEF

Anexo: 1

A N E X O

RESOLUCIÓN N.º

RELATIVA A LA AGRUPACIÓN DE LAS RUTAS AÉREAS REGIONALES
Y NACIONALES (ZRRN)

La Primera Reunión de la Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones Aeronáuticas (Ginebra, 1964),

Teniendo en cuenta:

- a) La Resolución N.º 14 de la Conferencia Administrativa de Radiocomunicaciones (Ginebra, 1959) relativa a la utilización de frecuencias en el servicio móvil aeronáutico (R);
- b) Las Recomendaciones 2/8 y 2/9 de la Reunión Especial de Comunicaciones de la O.A.C.I. (1963), Documento N.º 8329, COSP-II relativas a las modificaciones propuestas para las ZRRN;
- c) Las proposiciones e informes sobre estudios sometidos por los países Miembros de la U.I.T. a la Primera Reunión de la C.A.E.R. Aeronáutica (Ginebra, 1964), Documentos N.ºs I-1, I-7, I-8, I-11;
- d) Que mientras no se haya revisado por completo la agrupación de las rutas aéreas internacionales en las ZRRN o se hayan creado nuevas ZRMP, no conviene introducir ninguna modificación en los límites de las ZRRN, y
- e) Que las estadísticas relativas a las operaciones de aeronaves para las rutas aéreas regionales y nacionales deben someterse a los Miembros y Miembros asociados de la Unión, con miras a su examen por la Segunda Reunión de la C.A.E.R. Aeronáutica (Ginebra, 1965),

Resuelve:

1. No recomendar, por el momento, ninguna modificación a los límites actuales de las ZRRN definidas en el Apéndice 26 al Reglamento de Radiocomunicaciones (Ginebra, 1959), y
2. Que la Segunda Reunión de la C.A.E.R. Aeronáutica (Ginebra, 1965) examine con todo detalle los puntos anteriormente indicados, considerándolos como base para modificar los límites de las ZRRN.

CONFERENCIA AERONÁUTICA

GINEBRA, 1964

Documento N.º DT/I-11-S

4 de febrero de 1964

Original: inglés

COMISIÓN 5

PROYECTO

TERCER INFORME DE LA COMISIÓN 5

(ESTADÍSTICA DE OPERACIONES)

Necesidades en ondas decamétricas para las aeronaves supersónicas

La Comisión 5 ha adoptado por unanimidad el proyecto de Resolución que adjunto se acompaña.

El Presidente,

Maurice CHEF

Anexo: 1

A N E X O

PROYECTO

RESOLUCION N.º ...

RELATIVO A LAS NECESIDADES EN ONDAS DECAMÉTRICAS

PARA LAS AERONAVES SUPERSONICAS

La Primera Reunión de la Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones Aeronáuticas (Ginebra, 1964),

Teniendo en cuenta:

- a) La Recomendación N.º 6A de la Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones (Ginebra, 1963) relativa a las necesidades de frecuencias de las bandas de ondas decamétricas atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R);
- b) La Recomendación 3/2 de la Reunión Especial de Comunicaciones de la O.A.C.I. (1963) relativa a la revisión del plan de adjudicación de frecuencias de las bandas de ondas decamétricas, con objeto de prever las necesidades de las aeronaves supersónicas de transporte, Reunión en la que se tomó nota de que no existía por el momento ninguna necesidad para adjudicar a título exclusivo ondas decamétricas para comunicar con ese tipo de aeronaves; y
- c) Las proposiciones y recomendaciones sometidas por los Miembros de la U.I.T. a la Primera Reunión de la C.A.E.R. Aeronáutica (Ginebra, 1964), Documentos N.ºs I-1, I-4, I-30; y

Comprobando:

que en la actualidad no se conoce necesidad alguna para la atribución de ondas decamétricas para las comunicaciones con las aeronaves supersónicas,

Resuelve:

remitir la cuestión a la Segunda Reunión de la C.A.E.R. Aeronáutica (Ginebra, 1965) para que efectúe un nuevo y más profundo estudio del problema.

CONFERENCE AERONAUTIQUE

GENEVE, 1964

Document No. DT/I-12/F-E-S
11 février, 1964

Ce document n'a pas été publié.
This document has not been issued.
Este documento no ha sido publicado.

Document No. DT/I-13/F-E-S
11 février 1964

Ce document n'a pas été publié.
This document has not been issued.
Este documento no ha sido publicado.

CONFERENCIA AERONÁUTICA

GINEBRA, 1964

Documento N.º DT/I-14-S

5 de febrero de 1964

Original: inglés

COMISIÓN 5

PROYECTO

de

CUARTO INFORME DE LA COMISIÓN 5

(ESTADÍSTICA DE OPERACIONES)

DIFUSIÓN DE DATOS METEOROLÓGICOS

La Comisión 5 ha adoptado por unanimidad el proyecto de Resolución que adjunto se acompaña.

El Presidente,
Maurice CHEF

Anexo: 1

A N E X O

PROYECTO

RESOLUCIÓN N.º ...

RELATIVA A LA DIFUSIÓN DE DATOS METEOROLÓGICOS

La Primera Reunión de la Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones Aeronáuticas (Ginebra, 1964),

Después de examinar

- a) El Informe y las Recomendaciones de la Reunión Especial de Comunicaciones de la O.A.C.I. (1963), Documento N.º 8329, COSP-II (Punto 5 del Orden del día), y
- b) Las proposiciones formuladas por los Miembros de la U.I.T. a la Primera Reunión de la C.A.E.R. Aeronáutica (Ginebra, 1964), Documentos N.ºs I-1, I-3, I-9, I-11, I-23, I-78;

Resuelve

remitir la cuestión a la Segunda Reunión de la C.A.E.R. Aeronáutica (Ginebra, 1965) para que lo examine al estudiar los datos estadísticos de las operaciones de aeronave que faciliten los países Miembros y Miembros asociados de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

CONFERENCIA AERONÁUTICA
GINEBRA, 1964

Documento N.º DT/I-15-S
6 de febrero de 1964
Original: inglés

SUBCOMISIÓN 4A

PROYECTO
DE
SEGUNDO INFORME DE LA SUBCOMISIÓN 4A A LA COMISIÓN 4

CRITERIOS DE PROPAGACIÓN

RELACIONES DE PROTECCIÓN Y ALCANCES DE INTERFERENCIA

COMPARTICIÓN DE FRECUENCIAS ENTRE ZONAS

(Puntos 1, 2 y 7 del punto 4, Documento N.º I-37)

Documentación de referencia:

Documento N.º I-1 EE.UU.
Documento N.º I-7 I.F.R.B.
Documento N.º I-13 I.F.R.B.
Documento N.º I-14 I.F.R.B.
Documento N.º I-15 C.C.I.R.
Documento N.º I-31 G
Volumen II - X Asamblea plenaria del C.C.I.R.
Atlas de curvas de propagación del C.C.I.R.

Tras estudiar los documentos anteriormente mencionados, la Subcomisión 4A, ha llegado a la conclusión objeto del Anexo al presente documento

El Presidente de la Subcomisión 4A,
George W. HAYDON

Anexo: 1

A N E X O

CRITERIOS DE PROPAGACIÓN

ALCANCE ÚTIL

ALCANCES DE INTERFERENCIA

RELACIÓN DE PROTECCIÓN

COMPARTICIÓN DE FRECUENCIAS ENTRE ZONAS

Se recomienda:

1. Que sigan empleándose los criterios básicos técnicos empleados por la C.A.I.R.A. para establecer el actual Plan de adjudicación de ondas decamétricas del servicio móvil aeronáutico (R), es decir:

a) Alcances de servicio y de interferencia

Banda de frecuencias kc/s	Alcance de servicio		Alcance de interferencia	
	Día	Noche	Día	Noche
	km		km	
2850 - - 3025	100	500	700	3500
3400 - 3500	100	800	700	4000
4650 - 4700	350	1400	1200	5500
5450 - 5480	450	1800	1500	6500
5480 - 5680	450	1800	1500	6500
6525 - 6685	650	2200	1900	8000
8815 - 8965	1000	3400	3800	11000
10005 - 10100	1250	-	5500	-
11275 - 11400	1500	-	6000	-
13260 - 13360	1900	-	7700	-
17900 - 17970	2600	-	10000	-

Los alcances de interferencia utilizados para el establecimiento del actual Plan de adjudicación deben continuarse empleando para el establecimiento de un Plan revisado, pero quizás puedan reducirse algo los alcances de interferencia en las bandas de 8, 10, 11, 13 y 17 Mc/s de día, y en las de 6 y 8 Mc/s, de noche, si es indispensable obtener una compartición adicional de esas frecuencias.

- b) La relación de protección de 15 db es satisfactoria. (Los alcances de interferencia del párrafo a) anterior tratan de dar una protección de 15 db cuando una aeronave se halla en el límite del alcance útil y, por lo tanto, en condiciones más típicas, la relación de protección es mucho mayor.)
 - c) Las condiciones de compartición entre zonas (punto 4, Sección B, Apéndice 26) es satisfactoria.
2. Que se mantengan sin revisión las curvas de los alcances de interferencia para las latitudes comprendidas entre 60°N y 60°S que figuran en el Apéndice 26;
3. Que se establezcan curvas y gráficos de los alcances de interferencia para las zonas polares, basando esos gráficos en una proyección gnomónica polar.
4. Que las recomendaciones que preceden se pongan en práctica mediante la revisión del Apéndice 26, en la forma siguiente:

B. Curvas de alcances de interferencia

1. 15. Definición de las curvas

15.1 En los transparentes que se adjuntan al final de este apéndice las curvas indican, para los distintos órdenes de frecuencia, la distancia mínima aceptable para separar dos estaciones terrestres que transmitan simultáneamente en la misma frecuencia con potencia radiada de 1 kW (emisión no modulada), a fin de asegurar para la emisión deseada, en el límite del alcance útil de una de las estaciones terrestres, una relación señal útil/señal interferente de 15 db a bordo de una aeronave.

15.2 Hay dos tipos de transparentes: a) para planisferios en proyección Mercator, y b) para proyecciones gnomónicas de las regiones polares. Los transparentes correspondientes a la proyección Mercator cubren la zona comprendida entre 60° de latitud Norte y 60° de latitud Sur. Los transparentes correspondientes a la proyección gnomónica cubren las regiones situadas al norte de 30° de latitud Norte y al sur de 30° de latitud Sur. La proyección gnomónica recubre la proyección Mercator entre las latitudes 30°-60° Norte y 30°-60° Sur. Esta superposición está destinada a garantizar la continuidad entre los transparentes de ambos tipos de proyección.

15.3 El alcance útil no se muestra en las curvas.

2- 16. Escala y sistema de proyección adoptados para los mapas

16.1 Tales transparentes no pueden ser utilizados más que sobre un planisferio o un mapa polar en ~~proyección-Mercator~~ y cuya proyección y escala sean las que se indican en cada uno de los transparentes. Por lo tanto, no pueden ser utilizados sobre mapas que no respondan a los mencionados requisitos. Los planisferios y mapas polares que también se adjuntan al final de este apéndice, y en los que figuran las ZRMP y las ZRRN, están en la escala conveniente y los transparentes pueden utilizarse sobre ellos.

3- 17. Cambio de escala o de sistema de proyección

17.1 Si se desea emplear mapas en ~~proyección-Mercator~~ de escala distinta, es necesario trazar, a partir de las coordenadas que figuran en los cuadros que siguen, nuevas curvas, para tener en cuenta el cambio de escala.

17.2 Al trazarse las nuevas curvas, debe recordarse que el punto de intersección del eje vertical de simetría, es decir, un meridiano, con el eje que le es perpendicular, que representa un paralelo, debe coincidir con la latitud 00° para la curva 00°, con la latitud 20° N para la curva 20°, con la latitud 40° N para la 40°, y así sucesivamente.

17.3 Las coordenadas geográficas que aparecen en los cuadros mencionados se dan con referencia al meridiano 180° como eje de simetría para la construcción de las curvas.

4- 18. Condiciones para la compartición entre áreas

18.1 Los diferentes transparentes se han establecido en las siguientes condiciones de compartición de frecuencias: ~~adaptadas por la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas (C.A.I.R.A.), 1948/1949, a saber:~~

Zonas	Bandas comprendidas entre	Condiciones de compartición
	Mc/s	
Entre dos ZRMP	3 y 6,6 9 y 11,3 13 y 18	Propagación nocturna Propagación diurna Separación en longitud Nota: Se ha admitido que las condiciones de compartición para 6,6 Mc/s y para 5,6 Mc/s son las mismas
Entre una ZRMP y una ZRRN	3 y 5,6 6,6 y 11,3 13 y 18	Propagación nocturna Propagación diurna Separación en longitud
Entre dos ZRRN	3 y 4,7 5,6 y 11,3 13 y 18	Propagación nocturna Propagación diurna Separación en longitud

18.2 Curvas suplementarias permiten determinar las posibilidades de compartición para empleo diurno de las frecuencias comprendidas en las bandas 3 Mc/s, 3,5 Mc/s y 4,7 Mc/s.

NOTA: El material que ha permitido establecer las curvas se encuentra en las "Cartas de alcances mínimo y máximo utilizables como guía para la adjudicación de frecuencias" del Anexo 1, Volumen 1 del Informe de la primera reunión de la C.A.I.R.A. (Ginebra, 1948). La C.A.E.R. (Aeronáutica) de Ginebra, 1965, revisó las conclusiones derivadas de este material y comprobó que conservaban su validez.

5. 19. Modo de empleo

19.1 Tomar uno de los mapas anexos al presente apéndice y seleccionar el transparente correspondiente, según el orden de magnitud de la frecuencia y las condiciones de compartición que se desee estudiar.

19.2 Las proyecciones gnomónicas se aplican a las regiones polares situadas al norte de 60° N y al sur de 60° S; las proyecciones Mercator se aplican entre 60° N y 60° S.

19.3 Colocar el centro del transparente (es decir, la intersección del eje de simetría y del eje horizontal) sobre la línea que delimita la zona o sobre la ubicación geográfica del transmisor. Tomar nota de la latitud de este punto y elegir la curva correspondiente.

19.4 Para todo transmisor situado en un punto cualquiera exterior a la curva, la relación de protección definida en el punto ± 15.1 será superior a 15 db.

19.5 Para todo transmisor situado en un punto interior a la curva, la relación de protección obtenida será inferior a 15 db.

19.6 Proyección Mercator: Las curvas están presentadas de forma que deben utilizarse en su posición natural para el hemisferio Norte, pero para el hemisferio Sur hay que invertir el transparente. Esta es una precaución que hay que observar con cuidado cuando, al seguir los límites de las zonas, se pasa de un hemisferio a otro.

19.7 Proyección gnomónica: En el caso de las regiones polar, boreal o austral, el transparente debe colocarse de modo que la línea norte-sur (terminada en flecha) sea paralela al meridiano de longitud, y que la flecha esté siempre dirigida hacia el polo.

6- 20. Elementos para el trazado de las curvas

Latitude	00°		10°		20°		30°		40°	
Portée de brouillage Interference Range Alcance de interferencia	N-S 6,3°	E-W 6,3°			N-S 6,3°	E-W 6,7°			N-S 6,3°	E-W 8,5°
	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
Coordonnées pour le tracé des courbes Coordinates for plotting of contours Coordenadas para el trazado de las curvas	180,0	6,3	180,0	16,3	180,0	26,3	180,0	36,3	180,0	46,3
	178,9	6,2	173,9	16,2	178,8	26,2	178,6	36,2	178,4	46,2
	177,8	5,9	177,8	15,9	177,6	25,9	177,3	35,9	176,9	45,9
	176,8	5,5	176,7	15,4	176,5	25,4	176,1	35,4	175,5	45,4
	175,9	4,8	175,8	14,8	175,5	24,8	175,1	34,7	174,3	44,7
	175,2	4,0	175,0	14,0	174,7	24,0	174,2	33,9	173,3	43,9
	174,5	3,1	174,4	13,1	174,1	23,0	173,5	33,0	172,5	42,9
	174,1	2,2	173,9	12,1	173,6	22,0	173,0	32,0	172,0	41,9
	173,8	1,1	173,7	11,0	173,4	21,0	172,8	30,9	171,8	40,8
	173,7	0,0	173,6	9,9	173,3	19,9	172,7	29,8	171,8	39,7
	173,8	-1,1	173,7	8,8	173,4	18,8	172,9	28,7	172,0	38,6
	174,1	-2,2	174,0	7,8	173,8	17,7	173,3	27,7	172,5	37,6
	174,5	-3,1	174,5	6,8	174,3	16,8	173,9	26,7	173,2	36,6
	175,2	-4,0	175,2	5,9	175,0	15,9	174,6	25,8	174,1	35,8
	175,9	-4,8	175,9	5,2	175,8	15,1	175,5	25,1	175,1	35,1
	176,8	-5,5	176,8	4,5	176,8	14,5	176,5	24,5	176,2	34,5
	177,8	-5,9	177,8	4,1	177,8	14,1	177,6	24,1	177,4	34,0
	178,9	-6,2	178,9	3,8	178,9	13,8	178,9	23,8	178,7	33,8
180,0	-6,3	180,0	3,7	180,0	13,7	180,0	23,7	180,0	33,7	

Latitude	50°		60°		70°		80°		90°	
Portée de brouillage Interference Range Alcance de interferencia			N-S 6,3°	E-W 12,6°						
	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
Coordonnées pour le tracé des courbes Coordinates for plotting of contours Coordenadas para el trazado de las curvas	180,0	56,3	180,0	66,3	180,0	76,3	180,0	86,3		83,7
	178,0	56,2	177,3	66,2	175,4	76,2	163,9	86,1		83,7
	176,2	55,9	174,7	65,8	171,2	75,8	152,2	85,4		83,7
	174,5	55,3	172,5	65,3	167,7	75,1	145,2	84,5		83,7
	173,0	54,6	170,6	64,5	164,9	74,3	141,9	83,4		83,7
	171,8	53,8	169,1	63,6	162,9	73,4	140,8	82,4		83,7
	171,0	52,8	168,1	62,7	161,6	72,3	141,3	81,3		83,7
	170,4	51,8	167,5	61,6	161,3	71,2	142,8	80,2		83,7
	170,2	50,7	167,3	60,5	161,5	70,1	144,9	79,2		83,7
	170,3	49,6	167,5	59,4	162,1	69,1	147,6	78,2		83,7
	170,6	48,5	168,1	58,3	163,2	68,0	150,5	77,3		83,7
	171,2	47,5	169,0	57,4	164,6	67,1	153,8	76,5		83,7
	172,1	46,6	170,1	56,4	166,4	65,2	157,3	75,8		83,7
	173,1	45,7	171,4	55,6	168,3	65,5	160,8	75,2		83,7
	174,3	45,0	172,9	55,0	170,4	64,9	164,6	74,6		83,7
	175,6	44,5	174,6	54,4	172,7	64,4	168,4	74,2		83,7
	177,0	44,0	176,3	54,0	175,1	64,0	172,2	73,9		83,7
	178,5	43,8	178,2	53,8	177,5	63,8	176,1	73,8		83,7
180,0	43,7	180,0	53,7	180,0	63,7	180,0	73,7		83,7	

3,0 at 3,5 MHz, jour - ELEMENTS POUR LE TRACÉ DES COURBES DE BROUILLAGE SUR 700 km
 3,0 & 3,5 Mc/s, day - DATA FOR PLOTTING 700 km INTERFERENCE CONTOURS
 3,0 y 3,5 Mc/s, día - DATOS PARA EL TRAZADO DE CURVAS DE INTERFERENCIA A 700 km

Latitude	00°		10°		20°		30°		40°	
Portée-de-brouillage Interference-Range Alcance-de-interferencia	N-S	E-W			N-S	E-W			N-S	E-W
	31,5°	31,5°			31,5°	33,6°			31,5°	41°
	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
	180,0	31,5	180,0	41,5	180,0	51,5	180,0	61,5	180,0	71,5
	173,9	31,0	173,1	40,9	171,7	50,8	169,3	60,7	164,3	70,4
	168,2	29,4	166,7	39,2	164,2	48,9	160,1	58,4	152,1	67,5
	163,0	26,9	161,1	36,4	158,0	45,8	153,0	54,9	144,2	63,5
	158,5	23,6	156,4	32,8	153,2	41,9	148,0	50,6	139,7	58,7
	154,9	19,6	152,9	28,6	149,8	37,4	144,9	45,8	137,5	53,6
	152,0	15,1	150,3	23,9	147,6	32,5	143,3	40,7	137,0	48,4
	150,1	10,3	148,7	18,9	146,4	27,4	142,9	35,5	137,6	43,2
	148,9	5,2	148,0	13,7	146,3	22,1	143,4	30,3	139,1	38,1
	148,5	0,0	148,1	8,5	146,9	17,0	144,7	25,2	141,3	33,2
	148,9	-5,2	149,0	3,4	148,3	11,9	146,7	20,9	144,1	28,6
	150,1	-10,3	150,6	-1,6	150,3	7,1	149,3	15,8	147,4	24,3
	152,0	-15,1	152,9	-6,3	153,1	2,6	152,5	11,5	151,1	20,4
	154,9	-19,6	156,0	-10,5	156,4	-1,4	156,2	7,8	155,3	16,9
	158,5	-23,6	159,7	-14,2	160,3	-4,8	160,3	4,6	159,8	14,0
	163,0	-26,9	164,1	-17,3	164,7	-7,7	164,8	2,0	164,5	11,6
	168,2	-29,4	169,1	-19,6	169,6	-9,8	169,7	0,1	169,5	9,9
	173,9	-31,0	174,4	-21,0	174,7	-11,1	174,8	-1,1	174,7	8,9
	180,0	-31,5	180,0	-21,5	180,0	-11,5	180,0	-1,5	180,0	8,5

Latitude	50°		60°		70°		80°		90°	
Portée-de-brouillage Interference-Range Alcance-de-interferencia	N-S	E-W	N-S	E-W						
	31,5°	49°	31,5°	64°						
	Long.	Lat.								
	180,0	81,5	0	88,5	0	78,5	0	68,5		58,5
	149,5	79,7	78,0	84,7	25,3	77,7	14,2	68,3		58,5
	133,9	75,6	90,4	79,7	46,5	75,7	28,0	67,7		58,5
	127,6	70,7	97,5	74,7	62,9	72,9	41,3	66,7		58,5
	125,7	65,6	103,3	69,8	75,9	69,7	53,8	65,4		58,5
	126,0	60,3	108,7	65,0	86,6	66,4	65,5	63,9		58,5
	127,6	55,2	118,9	60,3	95,8	62,9	76,4	62,3		58,5
	129,9	50,2	118,9	55,9	104,1	59,6	86,7	60,5		58,5
	132,9	45,4	124,1	51,6	111,9	56,3	96,5	58,8		58,5
	136,4	40,8	129,2	47,6	119,2	53,2	105,8	57,1		58,5
	140,2	36,5	134,5	43,9	126,2	50,4	114,8	55,5		58,5
	144,4	32,6	139,8	40,5	133,1	47,7	123,4	54,0		58,5
	148,8	29,0	145,3	37,4	139,9	45,4	131,9	52,6		58,5
	153,6	25,9	150,8	34,8	146,6	43,3	140,1	51,4		58,5
	158,5	23,3	156,5	32,6	153,3	41,6	148,2	50,4		58,5
	163,7	21,2	162,3	30,8	160,0	40,3	156,2	49,6		58,5
	169,1	19,7	168,1	29,5	166,6	39,3	164,2	49,0		58,5
	174,5	18,8	174,1	28,8	173,3	38,7	172,1	48,6		58,5
	180,0	18,5	180,0	28,5	180,0	38,5	180,0	48,5		58,5

3,0 MHz, nuit - ELEMENTS POUR LE TRACÉ DES COURBES DE BROUILLAGE SUR 3500 km
 3,0 Mc/s night - DATA FOR PLOTTING 3500 km INTERFERENCE CONTOURS
 3,0 Mc/s noche - DATOS PARA EL TRAZADO DE CURVAS DE INTERFERENCIA A 3500 km

Toutes longitudes
 All Longitudes
 Todas longitudes

Latitude	00°		10°		20°		30°		40°	
Portée-de-brouillage interference-Range Alcance-de-interferencia	N-S 36°	E-W 36°			N-S- 36°	E-W 38°			N-S 36°	E-W 47°
	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
Coordonnées pour le tracé des courbes Coordinates for plotting of contours Coordenadas para el trazado de las curvas	180,0	36,0	180,0	46,0	180,0	56,0	180,0	66,0	180,0	76,0
	172,8	35,4	171,7	45,3	169,7	55,1	166,1	64,9	157,6	74,5
	166,0	33,5	164,0	43,2	160,6	52,7	154,7	62,0	142,8	70,6
	160,0	30,6	157,5	39,9	153,4	49,0	146,6	57,7	134,9	65,5
	155,0	26,8	152,3	35,7	148,1	44,4	141,5	52,6	131,2	59,9
	150,9	22,2	148,4	30,8	144,5	39,2	138,7	47,0	129,9	54,0
	147,8	17,1	145,7	25,5	142,3	33,6	137,4	41,2	130,2	48,2
	145,7	11,6	144,1	19,8	141,4	27,7	137,4	35,4	131,6	42,4
	144,4	5,9	143,4	13,9	141,4	21,9	138,3	29,5	133,8	36,7
	144,0	0,0	143,6	8,1	142,3	16,1	140,0	23,9	136,5	31,3
	144,4	-5,9	144,6	2,3	143,9	10,4	142,4	18,4	139,8	26,2
	145,7	-11,6	146,4	-3,3	146,3	5,0	145,4	13,3	143,6	21,5
	147,8	-17,1	149,0	-8,6	149,4	0,0	149,0	8,6	147,8	17,2
	150,9	-22,2	152,4	-13,4	153,1	-4,5	153,2	4,4	152,4	13,3
	155,0	-26,8	156,6	-17,6	157,5	-8,4	157,8	0,8	157,4	10,1
	160,0	-30,6	161,6	-21,2	162,5	-11,6	162,9	-2,1	162,8	7,5
	166,0	-33,5	167,3	-23,8	168,0	-14,0	168,4	-4,2	168,3	5,6
	172,8	-35,4	173,5	-25,4	173,9	-15,5	174,1	-5,6	174,1	4,4
	180,0	-36,0	180,0	-26,0	180,0	-16,0	180,0	-6,0	180,0	4,0

3,5 Mc/s, nuit - ELEMENTS POUR LE TRACÉ DES COURBES DE BROUILLAGE SUR 4000 km
 3.5 Mc/s night - DATA FOR PLOTTING 4000 km INTERFERENCE CONTOURS
 3,5 Mc/s noche - DATOS PARA EL TRAZADO DE CURVAS DE INTERFERENCIA A 4000 km

Latitude	50°		60°		70°		80°		90°	
Portée-de-brouillage interference-Range Alcance-de-interferencia	N-S 36°	E-W 36°	N-S 36°	E-W 73°						
	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
Coordonnées pour le tracé des courbes Coordinates for plotting of contours Coordenadas para el trazado de las curvas	180,0	86,0	0,	84,0	0,	74,0	0,	64,0		54,0
	126,9	82,7	46,5	81,9	20,9	73,4	13,4	63,8		54,0
	115,7	77,1	69,8	77,6	39,7	71,6	26,5	63,2		54,0
	113,9	71,3	83,0	72,8	55,5	69,1	39,2	62,3		54,0
	114,9	65,4	92,2	67,8	68,8	66,1	51,3	61,0		54,0
	117,1	59,6	99,7	62,8	80,1	62,8	62,8	59,6		54,0
	120,1	54,0	106,4	57,9	90,1	59,4	73,7	58,0		54,0
	123,5	48,5	112,6	53,2	99,0	56,0	84,1	56,3		54,0
	127,4	43,3	118,6	48,7	107,3	52,7	93,9	54,5		54,0
	131,5	38,3	124,5	44,5	115,2	49,5	103,4	52,8		54,0
	135,9	33,7	130,4	40,5	122,8	46,5	112,6	51,2		54,0
	140,7	29,4	136,3	36,9	130,1	43,7	121,5	49,6		54,0
	145,7	25,5	142,3	33,6	137,4	41,3	130,2	48,2		54,0
	150,9	22,1	148,4	30,8	144,5	39,1	138,7	47,0		54,0
	156,4	19,3	154,6	28,4	151,6	37,3	147,1	45,9		54,0
	162,1	17,0	160,8	26,5	158,7	35,9	155,4	45,1		54,0
	168,0	15,3	167,2	25,1	165,8	34,8	163,6	44,5		54,0
	174,0	14,3	173,6	24,3	172,9	34,2	171,8	44,1		54,0
	180,0	14,0	180,0	24,0	180,0	34,0	180,0	44,0		54,0

Toutes longitudes
All longitudes
Todas longitudes

Latitude	00°		10°		20°		30°		40°	
Portée-de-brouillage Interference-Range Alcance-de-interferencia	-N-S- +10.8°	E-W- +10.8°			-N-S- +10.8°	-E-W- +15.0°			-N-S- +10.8°	-E-W- +14.0°
	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
	180.0	10.8	180.0	20.8	180.0	30.8	180.0	40.8	180.0	50.8
	178.1	10.6	178.0	20.6	177.8	30.6	177.5	40.6	177.1	50.6
	176.3	10.1	176.1	20.1	175.8	30.1	175.2	40.1	174.3	50.0
	174.6	9.3	174.3	19.3	173.8	29.2	173.1	39.2	171.8	49.1
	173.0	8.3	172.7	18.2	172.2	28.1	171.2	38.0	169.7	47.8
	171.7	6.9	171.4	16.8	170.3	26.7	169.7	36.5	168.0	46.4
	170.6	5.4	170.3	15.2	169.7	25.1	168.6	34.9	166.8	44.7
	169.8	3.7	169.6	13.5	168.9	23.3	167.9	33.1	166.1	42.9
	169.4	1.9	169.1	11.7	168.6	21.5	167.5	31.3	165.8	41.0
	169.2	0.0	169.0	9.8	168.5	19.6	167.6	29.4	166.0	39.2
	169.4	-1.9	169.3	8.0	168.8	17.8	168.0	27.6	166.6	37.3
	169.8	-3.7	169.8	6.2	169.4	16.0	168.7	25.8	167.5	35.6
	170.6	-5.4	170.6	4.5	170.4	14.4	169.8	24.2	168.7	34.0
	171.7	-6.9	171.7	3.0	171.5	12.9	171.0	22.8	170.2	32.6
	173.0	-8.3	173.1	1.7	172.9	11.6	172.6	21.5	171.9	31.4
	174.6	-9.3	174.6	0.6	174.5	10.6	174.3	20.5	173.8	30.5
	176.3	-10.1	176.3	-0.2	176.3	9.8	176.1	19.8	175.8	29.8
	178.1	-10.6	178.1	-0.6	178.1	9.4	178.0	19.3	177.9	29.3
	180.0	-10.8	180.0	-0.8	180.0	9.2	180.0	19.2	180.0	29.2
Coordonnées pour le tracé des courbes Coordinates for plotting of contours Coordenadas para el trazado de las curvas										

Latitude	50°		60°		70°		80°		90°	
Portée-de-brouillage Interference-Range Alcance-de-interferencia			-N-S- +10.8°	-E-W- +16.6°						
	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
	180.0	60.8	180.0	70.8	180.0	80.8	0.	89.2		79.2
	176.2	60.6	174.4	70.6	168.7	80.5	71.1	88.0		79.2
	172.6	60.0	169.3	69.8	159.4	79.5	87.5	86.3		79.2
	169.5	59.0	165.0	68.7	152.9	78.1	96.6	84.6		79.2
	167.0	57.6	161.8	67.3	149.1	76.4	103.6	82.9		79.2
	165.1	56.1	159.6	65.6	147.2	74.6	109.9	81.2		79.2
	163.8	54.4	158.4	63.8	146.8	72.8	115.8	79.6		79.2
	163.2	52.5	158.0	62.0	147.4	70.9	121.4	78.1		79.2
	163.1	50.7	158.3	60.1	148.9	69.1	126.9	76.7		79.2
	163.5	48.8	159.1	58.3	150.8	67.4	132.3	75.3		79.2
	164.3	47.0	160.4	56.6	153.3	65.8	137.7	74.1		79.2
	165.5	45.3	162.1	54.9	156.0	64.3	143.0	73.0		79.2
	167.0	43.8	164.2	53.5	159.1	63.0	148.3	72.0		79.2
	168.3	42.5	166.4	52.2	162.3	61.9	153.6	71.2		79.2
	170.3	41.3	168.9	51.2	165.7	60.9	158.9	70.5		79.2
	172.9	40.4	171.6	50.3	169.1	60.2	164.2	69.9		79.2
	175.8	39.7	174.3	49.7	172.7	59.6	169.4	69.5		79.2
	177.6	39.3	177.1	49.3	176.3	59.3	174.7	69.3		79.2
	180.0	39.2	180.0	49.2	180.0	59.2	180.0	69.2		79.2
Coordonnées pour le tracé des courbes Coordinates for plotting of contours Coordenadas para el trazado de las curvas									Toutes longitudes All Longitudes Todas longitudes	

4,7 MHz, jour - ELEMENTS POUR LE TRACÉ DES COURBES DE BROUILLAGE SUR 1200 km
 4,7 Mc/s day - DATA FOR PLOTTING 1200 km INTERFERENCE CONTOURS
 4,7 Mc/s día - DATOS PARA EL TRAZADO DE CURVAS DE INTERFERENCIA A 1200 km

Latitude	00°		10°		20°		30°		40°	
Portée-de-brouillage Interference-Range Alcance-de-interferencia	N.S. 50°	E.W. 50°			N.S. 50°	E.W. 53°			N.S. 50°	E.W. 65°
	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
	180,0	49,5	180,0	59,5	180,0	69,5	180,0	79,5	178,7	89,5
	168,5	48,5	165,5	58,2	159,6	67,8	144,9	76,7	97,0	82,4
	158,2	45,6	153,2	54,7	144,6	63,3	128,3	70,7	98,4	74,8
	149,7	41,2	144,1	49,6	135,4	57,2	121,5	63,5	101,0	67,2
	143,0	35,6	137,8	43,3	130,1	50,3	119,0	56,0	104,1	59,7
	138,1	29,3	136,6	36,5	127,3	43,0	118,6	48,4	107,5	52,4
	134,6	22,3	131,1	29,2	126,1	35,4	119,5	40,8	111,0	45,1
	132,3	15,1	129,8	21,6	126,1	27,8	121,2	33,4	114,8	38,1
	130,9	7,6	129,5	14,1	127,0	20,3	123,5	26,0	118,9	31,2
	130,5	0,0	130,1	6,5	128,7	12,8	126,5	18,9	123,2	24,7
	130,9	-7,6	131,5	-1,0	131,2	5,6	130,0	12,1	127,9	18,4
	132,3	-15,1	133,8	-8,2	134,4	-1,3	134,1	5,7	132,9	12,6
	134,6	-22,3	137,0	-15,2	138,3	-7,8	138,8	-0,3	138,4	7,3
	138,1	-29,3	141,2	-21,6	143,2	-13,7	144,2	-5,7	144,3	2,5
	143,0	-35,6	146,6	-27,4	148,9	-19,0	150,2	-10,4	150,7	-1,6
	149,7	-41,2	153,2	-32,4	155,5	-23,4	156,9	-14,2	157,6	-5,0
	158,2	-45,6	161,2	-36,2	163,1	-26,7	164,2	-17,1	164,8	-7,5
	168,5	-48,5	170,3	-38,7	171,3	-28,8	172,0	-18,9	172,3	-9,0
	180,0	-49,5	180,0	-39,5	180,0	-29,5	180,0	-19,5	180,0	-9,5

Coordonnées pour le tracé des courbes
Coordinates for plotting of contours
Coordenadas para el trazado de las curvas

Latitude	50°		60°		70°		80°		90°	
Portée-de-brouillage Interference-Range Alcance-de-interferencia	N.S. 50°	E.W. 77°	N.S. 50°	E.W. 100°						
	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
	0,	80,5	0,	70,5	0,	60,5	0,	50,5		40,5
	40,2	78,2	22,2	69,5	15,3	60,0	11,9	50,3		40,5
	63,5	73,1	41,5	66,9	30,1	58,7	23,8	49,8		40,5
	77,1	67,0	57,1	63,1	43,8	56,7	35,4	48,9		40,5
	86,6	60,7	69,8	58,6	56,4	54,0	46,7	47,8		40,5
	94,2	54,3	80,4	53,8	67,8	51,0	57,7	46,4		40,5
	100,8	47,9	89,6	48,8	78,4	47,8	68,3	44,9		40,5
	107,0	41,7	97,9	43,8	88,2	44,4	78,7	43,2		40,5
	112,9	35,6	105,7	38,9	97,5	41,0	88,7	41,5		40,5
	118,8	29,8	113,1	34,2	106,3	37,6	98,4	39,8		40,5
	124,7	24,4	120,4	29,8	114,8	34,4	108,0	38,1		40,5
	130,8	19,3	127,6	25,6	123,1	31,4	117,3	36,5		40,5
	137,1	14,7	134,8	21,9	131,3	28,7	126,5	35,0		40,5
	143,7	10,6	142,1	18,5	139,5	26,3	135,6	33,7		40,5
	150,5	7,1	149,5	15,7	147,6	24,3	144,5	32,6		40,5
	157,6	4,3	157,0	13,5	155,7	22,6	153,5	31,7		40,5
	164,9	2,2	164,6	11,8	163,8	21,5	162,3	31,0		40,5
	172,4	0,9	172,3	10,8	171,9	20,7	171,2	30,6		40,5
	180,0	0,5	180,0	10,5	180,0	20,5	180,0	30,5		40,5

Coordonnées pour le tracé des courbes
Coordinates for plotting of contours
Coordenadas para el trazado de las curvas

Toutes longitudes
All Longitudes
Todas longitudes

4,7 MHz, nuit et 10,0 MHz, jour - ELEMENTS POUR LE TRACÉ DES COURBES DE BROUILLAGE SUR 5500 km
 4,7 Mc/s night & 10,0 Mc/s day -- DATA FOR PLOTTING 5500 km INTERFERENCE CONTOURS
 4,7 Mc/s noche y 10,0 Mc/s, día - DATOS PARA EL TRAZADO DE CURVAS DE INTERFERENCIA A 5500 km

Latitude	00°		10°		20°		30°		40°	
Portée-de-brouillage Interference-Range Alcance-de-interferencia	N.S. 13.6°	E.W. 13.6°			N.S. 13.6°	E.W. 14.5°			N.S. 13.6°	E.W. 17.6°
	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
	180,0	13,5	180,0	23,5	180,0	33,5	180,0	43,5	180,0	53,5
	177,6	13,3	177,5	23,3	177,2	33,3	176,8	43,3	176,1	53,2
	175,3	12,7	175,0	22,6	174,6	32,6	173,8	42,5	172,5	52,5
	173,2	11,7	172,8	21,6	172,1	31,5	171,0	41,4	169,3	51,3
	171,2	10,3	170,8	20,2	170,0	30,0	168,7	39,9	166,6	49,6
	169,6	8,6	169,1	18,5	168,3	28,3	166,9	38,0	164,6	47,7
	168,3	6,7	167,8	16,5	167,0	26,2	165,5	36,0	163,2	45,6
	167,3	4,6	166,9	14,3	166,1	24,1	164,7	33,7	162,4	43,3
	166,7	2,3	166,4	12,1	165,7	21,8	164,4	31,4	162,3	41,0
	166,5	0,0	166,3	9,7	165,7	19,4	164,5	29,1	162,6	38,7
	166,7	-2,3	166,6	7,4	166,1	17,1	165,1	26,8	163,4	36,4
	167,3	-4,6	167,3	5,2	166,9	14,9	166,0	24,6	164,6	34,3
	168,3	-6,7	168,3	3,1	168,0	12,9	167,3	22,6	166,1	32,4
	169,6	-8,6	169,7	1,2	169,5	11,0	169,0	20,9	168,0	30,7
	171,2	-10,3	171,4	-0,4	171,2	9,5	170,8	19,3	170,1	29,2
	173,2	-11,7	173,3	-1,7	173,2	8,2	172,9	18,1	172,4	28,0
	175,3	-12,7	175,4	-2,7	175,4	7,3	175,2	17,2	174,8	27,2
	177,6	-13,3	177,7	-3,3	177,7	6,7	177,6	16,7	177,4	26,7
	180,0	-13,5	180,0	-3,5	180,0	6,5	180,0	16,5	180,0	26,5

-Coordonnées pour le tracé des courbes
Coordinates for plotting of contours
Coordenadas para el trazado de las curvas

Latitude	50°		60°		70°		80°		90°	
Portée-de-brouillage Interference-Range Alcance-de-interferencia			N.S. 13.6°	E.W. 27.2°						
	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
	180,0	63,5	180,0	73,5	180,0	83,5	0,	86,5		76,5
	174,8	63,2	172,0	73,1	160,8	82,9	35,2	86,0		76,5
	170,1	62,4	164,9	72,1	147,7	81,4	59,4	84,7		76,5
	166,1	61,0	159,4	70,6	140,7	79,4	75,5	83,1		76,5
	162,9	59,3	155,6	68,7	137,6	77,1	87,2	81,4		76,5
	160,7	57,3	153,3	66,5	137,0	74,8	96,7	79,6		76,5
	159,3	55,1	152,3	64,2	137,8	72,5	104,9	77,9		76,5
	158,7	52,8	152,3	61,9	139,6	70,2	112,4	76,3		76,5
	158,8	50,4	153,0	59,6	142,0	68,1	119,3	74,7		76,5
	159,5	48,1	154,4	57,4	144,9	66,0	125,9	73,3		76,5
	160,7	46,0	156,2	55,3	148,2	64,1	132,2	71,9		76,5
	162,3	43,9	158,4	53,3	151,7	62,4	138,4	70,7		76,5
	164,2	42,1	161,0	51,6	155,4	60,9	144,5	69,6		76,5
	166,4	40,4	163,8	50,1	159,3	59,6	150,5	68,7		76,5
	168,9	39,0	166,8	48,8	163,3	58,5	156,5	67,9		76,5
	171,5	37,9	170,0	47,8	167,4	57,6	162,4	67,3		76,5
	174,3	37,1	173,3	47,1	171,6	57,0	168,3	66,9		76,5
	177,1	36,7	176,6	46,6	175,8	56,6	174,1	66,6		76,5
	180,0	36,5	180,0	46,5	180,0	56,5	180,0	66,5		76,5

Coordonnées pour le tracé des courbes
Coordinates for plotting of contours
Coordenadas para el trazado de las curvas

Toutes longitudes
All Longitudes
Todas longitudes

5,6 MHz, jour - ELEMENTS POUR LE TRACÉ DES COURBES DE BROUILLAGE SUR 1500 km
5,6 Mc/s día - DATOS PARA EL TRAZADO DE CURVAS DE INTERFERENCIA A 1500 km
5,6 Mc/s day - DATA FOR PLOTTING 1500 km INTERFERENCE CONTOURS

Latitude	00°		10°		20°		30°		40°	
Portée-de-brouillage Interferencia-Range Alcance-de-interferencia	N-S: 58°	E-W: 56°			N-S: 58°	E-W: 63°			N-S: 58°	E-W: 76°
	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
Coordonnées pour le tracé des courbes Coordinates for plotting of contours Coordenadas para el trazado de las curvas	180,0	58,5	180,0	68,5	180,0	78,5	180,0	88,5	0	81,5
	164,2	57,1	158,1	66,6	144,0	75,4	102,4	81,3	46,7	78,3
	150,8	53,2	142,2	61,6	126,6	68,7	100,1	72,8	68,5	71,7
	140,8	47,6	132,2	54,9	119,2	60,8	101,1	64,3	80,1	64,4
	133,6	40,8	126,2	47,2	116,0	52,4	102,9	55,8	88,0	56,7
	128,7	33,2	122,7	39,1	114,9	43,9	105,3	47,4	94,2	49,1
	125,3	25,2	120,8	30,7	115,1	35,4	108,0	39,1	99,7	41,5
	123,1	17,0	120,1	22,2	116,0	26,9	110,9	30,9	104,9	34,0
	121,9	8,5	120,2	13,7	117,7	18,5	114,3	22,9	110,0	26,7
	121,5	0,0	121,1	5,2	119,9	10,3	118,0	15,1	115,1	19,6
	121,9	-8,5	122,8	-3,2	122,8	2,3	122,1	7,6	120,5	12,9
	123,1	-17,0	125,2	-11,3	126,4	-5,5	126,8	0,5	126,3	6,5
	125,3	-25,2	128,6	-19,2	130,8	-12,8	132,0	-6,2	132,4	0,5
	128,7	-33,2	133,0	-26,7	136,1	-19,7	138,0	-12,3	139,0	-4,8
	133,6	-40,8	138,9	-33,5	142,5	-25,8	144,9	-17,7	146,2	-9,5
	140,8	-47,6	146,4	-39,5	150,2	-31,0	152,6	-22,2	154,0	-13,3
	150,8	-53,2	156,0	-44,3	159,1	-35,0	161,1	-25,6	162,3	-16,1
	164,2	-57,1	167,4	-47,4	169,2	-37,6	170,4	-27,8	171,0	-17,9
	180,0	-58,5	180,0	-48,5	180,0	-38,5	180,0	-28,5	180,0	-18,5

Latitude	50°		60°		70°		80°		90°	
Portée-de-brouillage Interferencia-Range Alcance-de-interferencia	N-S: 58°	E-W: 92°	N-S: 58°	E-W: 116°						
	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
Coordonnées pour le tracé des courbes Coordinates for plotting of contours Coordenadas para el trazado de las curvas	0	71,5	0	61,5	0	51,5	0	41,5		31,5
	25,7	70,1	17,6	60,7	13,6	51,1	11,4	41,3		31,5
	46,4	66,2	34,0	58,5	26,9	49,9	22,7	40,8		31,5
	61,7	61,0	43,4	55,3	39,6	48,0	33,8	40,0		31,5
	73,3	55,1	61,0	51,2	51,6	45,6	44,8	38,9		31,5
	82,7	48,8	71,9	46,6	62,8	42,7	55,5	37,6		31,5
	90,7	42,4	81,7	41,7	73,3	39,6	66,0	36,1		31,5
	98,0	36,0	90,6	36,7	83,2	36,2	76,2	34,4		31,5
	104,8	29,7	99,0	31,8	92,7	32,8	86,2	32,7		31,5
	111,6	23,6	107,0	26,9	101,8	29,4	96,1	31,0		31,5
	115,1	17,8	114,9	22,2	110,7	26,1	105,7	29,3		31,5
	124,9	12,3	122,7	17,9	119,5	23,0	115,3	27,6		31,5
	131,8	7,3	130,5	13,8	128,1	20,2	124,7	26,1		31,5
	139,2	2,7	138,4	10,3	136,7	17,7	134,0	24,9		31,5
	146,8	-1,1	146,5	7,2	145,3	15,5	143,3	23,6		31,5
	154,7	-4,3	154,7	4,8	154,0	13,8	152,5	22,7		31,5
	162,9	-6,6	163,0	3,0	162,6	12,5	161,7	22,1		31,5
	171,4	-8,0	171,5	1,9	171,3	11,8	170,8	21,6		31,5
	180,0	-8,5	180,0	1,5	180,0	11,5	180,0	21,5		31,5

5,5 et 6,6 MHz, nuit - ELEMENTS POUR LE TRACÉ DES COURBES DE BROUILLAGE SUR 6500 km
 5,6 & 6,6 Mc/s night - DATA FOR PLOTTING 6500 km INTERFERENCE CONTOURS
 5,5 y 6,6 Mc/s día - DATOS PARA EL TRAZADO DE CURVAS DE INTERFERENCIA A 6500 km

Toutes longitudes
All Longitudes
Todas longitudes

Latitude	00°		10°		20°		30°		40°	
Pertée-de-brouillage Interference-Range Alcance-de-interferencia	N.S.	E.W.			N.S.	E.W.			N.S.	E.W.
	17,20	17,20			17,20	18,30			17,20	22,40
	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
	180,0	17,1	180,0	27,1	180,0	37,1	180,0	47,1	180,0	57,1
	176,9	16,8	176,7	26,8	176,3	36,8	175,7	46,8	174,7	56,7
	174,0	16,0	173,6	26,0	172,9	35,9	171,7	45,8	169,7	55,7
	171,3	14,8	170,7	24,6	169,7	34,5	168,1	44,3	165,5	54,0
	168,8	13,0	168,2	22,8	167,0	32,6	165,2	42,3	162,2	51,9
	166,7	10,9	166,1	20,6	164,9	30,3	162,9	39,9	159,8	49,4
	165,1	8,5	164,5	18,1	163,3	27,7	161,3	37,2	158,2	46,6
	163,9	5,8	163,3	15,4	162,3	24,9	160,4	34,4	157,5	43,7
	163,1	2,9	162,7	12,5	161,8	22,0	160,2	31,5	157,5	40,8
	162,9	0,0	162,7	9,6	161,9	19,1	160,4	28,5	158,1	37,9
	163,1	-2,9	163,1	6,6	162,4	16,2	161,3	25,7	159,3	35,1
	163,9	-5,8	163,9	3,8	163,5	13,4	162,5	23,0	160,9	32,5
	165,1	-8,5	165,2	1,2	165,0	10,9	164,2	20,5	162,9	30,1
	166,7	-10,9	167,0	-1,2	166,8	8,6	166,3	18,3	165,2	28,0
	168,8	-13,0	169,1	-3,2	169,0	6,6	168,6	16,4	167,8	26,2
	171,3	-14,8	171,5	-4,9	171,5	5,0	171,2	14,9	170,7	24,8
	174,0	-16,0	174,2	-6,1	174,2	3,9	174,1	13,8	173,7	23,7
	176,9	-16,8	177,1	-6,8	177,1	3,1	177,0	13,1	176,8	23,1
	180,0	-17,1	180,0	-7,1	180,0	2,9	180,0	12,9	180,0	22,9

Latitude	50°		60°		70°		80°		90°	
Pertée-de-brouillage Interference-Range Alcance-de-interferencia			N.S.	E.W.						
			17,20	34,40						
	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
	180,0	67,1	180,0	77,1	180,0	87,1	0,	82,9		72,9
	172,6	66,7	167,3	76,5	137,0	85,7	23,2	82,5		72,9
	166,0	65,5	157,1	75,0	123,8	83,1	43,5	81,6		72,9
	160,7	63,6	150,3	72,8	120,8	80,1	60,0	80,2		72,9
	156,8	61,3	146,2	70,1	121,4	77,2	73,5	78,6		72,9
	154,4	58,6	144,4	67,3	123,5	74,3	84,9	76,9		72,9
	153,1	55,8	144,0	64,3	126,5	71,5	94,8	75,2		72,9
	152,8	52,8	144,7	61,4	130,1	68,8	103,6	73,5		72,9
	153,3	49,9	146,3	58,6	133,9	66,3	111,8	71,8		72,9
	154,4	47,1	148,4	55,9	138,0	63,9	119,4	70,3		72,9
	156,1	44,4	151,0	53,3	142,3	61,7	126,8	68,8		72,9
	158,2	41,9	153,9	51,0	146,7	59,7	133,8	67,5		72,9
	160,7	39,6	157,2	49,0	151,3	58,0	140,7	66,3		72,9
	163,5	37,6	160,7	47,2	155,9	56,5	147,4	65,3		72,9
	166,5	36,0	164,3	45,7	160,7	55,2	154,0	64,4		72,9
	169,7	34,6	168,1	44,5	165,4	54,2	160,6	63,8		72,9
	173,1	33,7	172,0	43,6	170,3	53,5	167,1	63,3		72,9
	176,5	33,1	176,0	43,1	175,1	53,0	173,5	63,0		72,9
	180,0	32,9	180,0	42,9	180,0	52,9	180,0	62,9		72,9

6,6 Mc/s jour - ELEMENTS POUR LE TRACE DES COURBES DE BROUILLAGE SUR 1900 km
 6,6 Mc/s dia - DATA FOR PLOTTING 1900 km INTERFERENCE CONTOURS
 6,6 Mc/s dia - DATOS PARA EL TRAZADO DE CURVAS DE INTERFERENCIA A 1900 km

Latitude	00°		10°		20°		30°		40°	
-Portée de brouillage Interference-Range -Aleance de interferencia	N-S 34.3°	E-W 34.3°			N-S 34.3°	E-W -36.5°			N-S 34.3°	E-W -44.8°
	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
	180.0	34.2	180.0	44.2	180.0	54.2	180.0	64.2	180.0	74.2
	173.3	33.6	172.3	43.5	170.6	53.4	167.5	63.2	160.6	72.9
	166.9	31.9	165.1	41.6	162.1	51.2	157.0	60.6	146.8	69.4
	161.2	29.1	158.9	38.5	155.3	47.8	149.3	56.6	138.8	64.8
	156.4	25.5	154.0	34.6	150.2	43.4	144.2	51.9	134.6	59.5
	152.5	21.2	150.2	30.0	146.6	38.5	141.2	46.6	133.0	53.9
	149.5	16.3	147.6	24.9	144.4	33.2	139.8	41.1	132.9	48.3
	147.4	11.1	145.9	19.4	143.4	27.6	139.6	35.5	134.0	42.8
	146.2	5.6	145.2	13.9	143.3	22.0	140.3	29.9	135.9	37.3
	145.8	0.0	145.4	8.3	144.1	16.4	141.9	24.4	138.4	32.1
	146.2	-5.6	146.3	2.7	145.7	11.0	144.1	19.2	141.5	27.2
	147.4	-11.1	148.1	-2.6	147.9	5.9	147.0	14.3	145.1	22.6
	149.5	-16.3	150.6	-7.7	150.9	1.1	150.4	9.8	149.1	18.4
	152.5	-21.2	153.9	-12.3	154.5	-3.2	154.4	5.8	153.6	14.8
	156.4	-25.5	157.9	-16.3	158.7	-7.0	158.8	2.3	158.4	11.6
	161.2	-29.1	162.6	-19.6	163.4	-10.1	163.7	-0.5	163.5	9.1
	166.9	-31.9	168.0	-22.1	168.7	-12.3	168.9	-2.5	168.8	7.3
	173.3	-33.6	173.9	-23.7	174.2	-13.7	174.4	-3.8	174.4	6.2
	180.0	-34.2	180.0	-24.2	180.0	-14.2	180.0	-4.2	180.0	5.8

Coordonnées pour le tracé des courbes
Coordinates for plotting of contours
Coordenadas para el trazado de las curvas

Latitude	50°		60°		70°		80°		90°	
-Portée de brouillage Interference-Range -Aleance de interferencia	N-S 34.3°	E-W 53.5°	N-S 34.3°	E-W 69°						
	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
	180.0	34.2	0.	85.8	0.	75.8	0.	65.8		55.8
	137.8	81.6	56.0	83.2	22.4	75.1	13.7	65.6		55.8
	123.5	76.7	77.1	73.6	42.0	73.3	27.0	65.0		55.8
	119.5	71.2	88.4	73.7	58.2	70.7	39.9	64.0		55.8
	119.2	65.6	96.4	68.7	71.4	67.6	52.2	62.8		55.8
	120.6	60.0	103.2	63.8	82.5	64.3	63.8	61.3		55.8
	123.0	54.5	109.3	59.0	92.2	60.8	74.7	59.7		55.8
	126.0	49.2	115.1	54.3	101.0	57.5	85.1	58.0		55.8
	129.5	44.1	120.7	49.9	109.1	54.2	94.9	56.2		55.8
	133.4	39.3	126.3	45.7	116.7	51.0	104.3	54.5		55.8
	137.6	34.8	132.0	41.9	124.1	48.1	113.4	52.9		55.8
	142.1	30.7	137.7	38.3	131.3	45.4	122.2	51.4		55.8
	146.9	26.9	143.5	35.2	138.3	42.9	130.8	50.0		55.8
	152.0	23.7	149.3	32.4	145.3	40.8	139.2	48.7		55.8
	157.2	20.9	155.3	30.1	152.3	39.0	147.5	47.7		55.8
	162.7	13.7	161.4	28.2	159.2	37.6	155.7	46.9		55.8
	168.4	7.1	167.6	26.9	166.1	36.6	163.8	46.3		55.8
	174.2	1.6	173.3	26.1	173.1	36.0	171.9	45.9		55.8
	180.0	15.8	180.0	25.8	180.0	35.8	180.0	45.8		55.8

Coordonnées pour le tracé des courbes
Coordinates for plotting of contours
Coordenadas para el trazado de las curvas

9,0, MHz, jour - ELEMENTS POUR LE TRACÉ DES COURBES DE BROUILLAGE SUR 3800 km
9,0 Mc/s day - DATA FOR PLOTTING 3800 km INTERFERENCE CONTOURS
9,0 Mc/s dia - DATOS PARA EL TRAZADO DE CURVAS DE INTERFERENCIA A 3800 km

Latitude	00°		10°		20°		30°		40°	
Portée-de-brouillage Interference-Range Alcance-de-interferencia	N-S 540	E-W 540			N-S 540	E-W 580			N-S 540	E-W 710
	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
Coordonnées pour le tracé des courbes Coordinates for plotting of contours Coordenadas para el trazado de las curvas	180,0	54,0	180,0	64,0	180,0	74,0	180,0	84,0	0	86,0
	166,6	52,3	162,3	62,5	153,3	71,9	128,2	79,7	66,2	81,2
	154,8	49,5	148,2	58,3	136,6	66,3	115,0	72,2	82,1	73,8
	145,5	44,5	138,5	52,4	127,7	59,3	111,4	64,2	90,0	66,1
	138,5	39,3	132,2	45,4	123,2	51,6	111,0	58,2	95,7	58,5
	133,5	31,3	128,2	37,9	121,1	43,6	111,9	48,1	100,6	50,9
	130,0	23,9	126,0	30,0	120,6	35,5	113,6	40,1	105,2	43,4
	127,7	16,1	124,9	22,0	121,1	27,5	116,0	32,2	109,7	36,1
	126,4	8,1	124,8	13,9	122,3	19,5	118,8	24,6	114,3	29,0
	126,0	0,0	125,6	5,9	124,3	11,6	122,2	17,1	119,1	22,2
	126,4	-8,1	127,1	-2,1	127,0	4,0	126,0	9,9	124,2	15,7
	127,7	-16,1	129,5	-9,8	130,4	-3,4	130,4	3,1	129,6	9,5
	130,0	-23,9	132,8	-17,2	134,6	-10,3	135,4	-3,2	135,4	3,9
	133,5	-31,3	137,2	-24,2	139,7	-16,7	141,1	-9,0	141,7	-1,2
	138,5	-38,3	142,9	-30,5	145,8	-22,4	147,6	-14,1	148,5	-5,6
	145,5	-44,5	150,0	-36,0	152,9	-27,2	154,8	-18,2	155,8	-9,1
	154,8	-49,5	158,7	-40,3	161,2	-30,9	162,7	-21,4	163,6	-11,8
	166,6	-52,8	163,9	-43,0	170,3	-33,2	171,2	-23,3	171,7	-13,4
	180,0	-54,0	180,0	-44,0	180,0	-34,0	180,0	-24,0	180,0	-14,0

Latitude	50°		60°		70°		80°		90°	
Portée-de-brouillage Interference-Range Alcance-de-interferencia	N-S 540	E-W 850	N-S 540	E-W 1000						
	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
Coordonnées pour le tracé des courbes Coordinates for plotting of contours Coordenadas para el trazado de las curvas	0	75,0	0	66,0	0	56,0	0	46,0		36,0
	31,1	74,2	19,5	65,1	14,4	55,6	11,6	45,8		36,0
	53,5	69,9	37,2	62,8	28,3	54,3	23,2	45,3		36,0
	68,6	64,2	52,3	59,2	41,5	52,4	34,5	44,5		36,0
	79,4	58,1	65,0	55,0	53,7	49,8	45,7	43,4		36,0
	88,1	51,7	75,8	50,3	65,1	46,9	56,5	42,0		36,0
	95,5	45,3	85,4	45,3	75,7	43,7	67,1	40,5		36,0
	102,3	38,9	94,1	40,3	85,6	40,3	77,4	38,3		36,0
	108,7	32,7	102,2	35,4	95,0	36,9	87,4	37,1		36,0
	115,0	26,3	110,0	30,6	104,0	33,5	97,2	35,4		36,0
	121,4	21,1	117,5	26,0	112,7	30,3	106,8	33,7		36,0
	127,8	15,8	125,1	21,8	121,2	27,2	115,2	32,1		36,0
	134,5	11,0	132,6	17,9	129,7	24,5	125,5	30,6		36,0
	141,4	6,7	140,2	14,4	138,1	22,0	134,7	29,2		36,0
	148,6	3,0	148,0	11,5	146,4	19,9	143,9	23,1		36,0
	156,1	-0,0	155,8	9,1	154,8	18,2	152,9	27,2		36,0
	163,9	-2,2	163,8	7,4	163,2	17,0	162,0	26,5		36,0
	171,0	-3,5	171,9	6,4	171,6	16,3	171,0	26,1		36,0
	180,0	-4,0	180,0	6,0	180,0	16,0	180,0	26,0		36,0

11,3 MHz, jour - ELEMENTS POUR LE TRACÉ DES COURBES DE BROUILLAGE SUR 6000 km
 11,3 Mc/s day - DATA FOR PLOTTING 6000 km INTERFERENCE CONTOURS
 11,3 Mc/s día - DATOS PARA EL TRAZADO DE CURVAS DE INTERFERENCIA A 6000 km

Toutes Longitudes
All longitudes
Todas longitudes

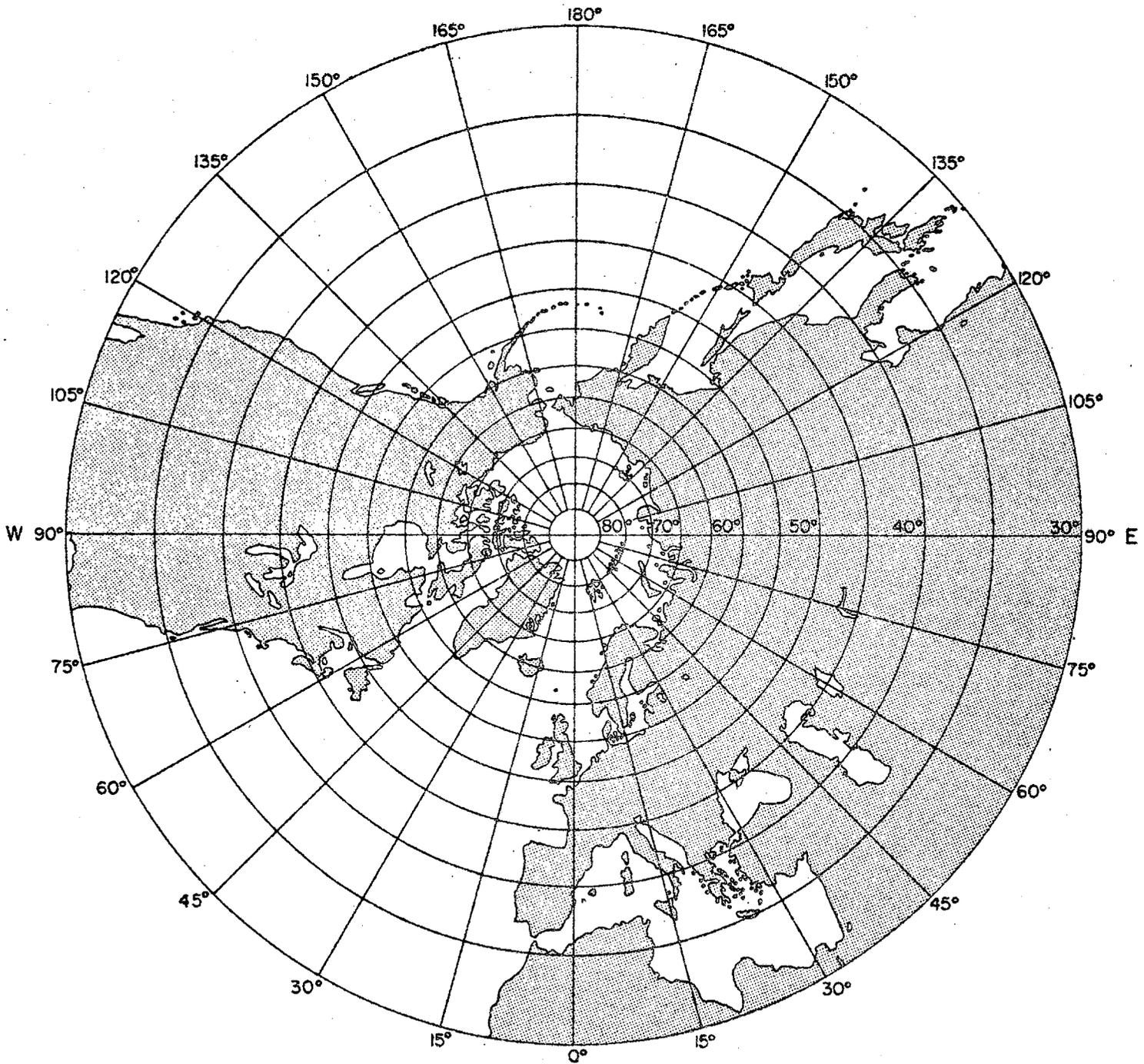
5. Que las curvas de alcances de interferencia y los mapas gnomónicos de las regiones polares adjuntos, aplicables a las latitudes situadas al norte de 60°N y al sur de 60°S formen parte del Apéndice 27. La descripción de estas curvas y mapas es la siguiente:

<u>Banda de frecuencias</u>	<u>Día o noche</u>	<u>Banda de frecuencias</u>	<u>Día o noche</u>
3,0)	Día	5,6	Día
3,5)	Día		
3,0)	Noche	5,6)	Noche
		6,6)	Noche
3,5)	Noche	6,6	Día
4,7	Día	9,0	Día
4,7)	Noche	11,3	Día
10,0)	Día		

Nota de la Secretaría

Para acelerar la reproducción y distribución del presente documento de trabajo, se ha mantenido sin modificación la numeración de las siguientes páginas:

Pôle Nord - North Pole - Polo Norte

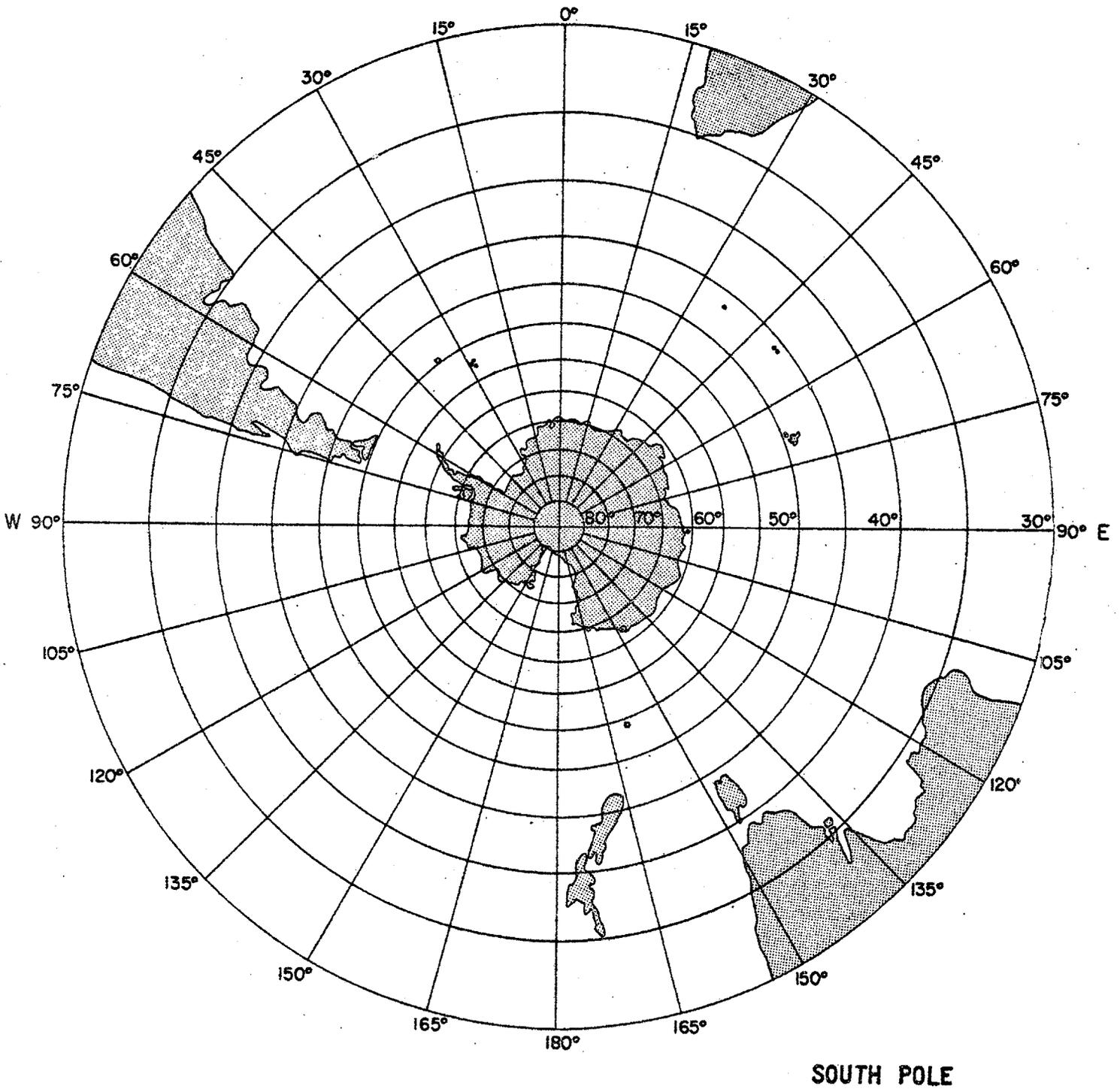


NORTH POLE

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

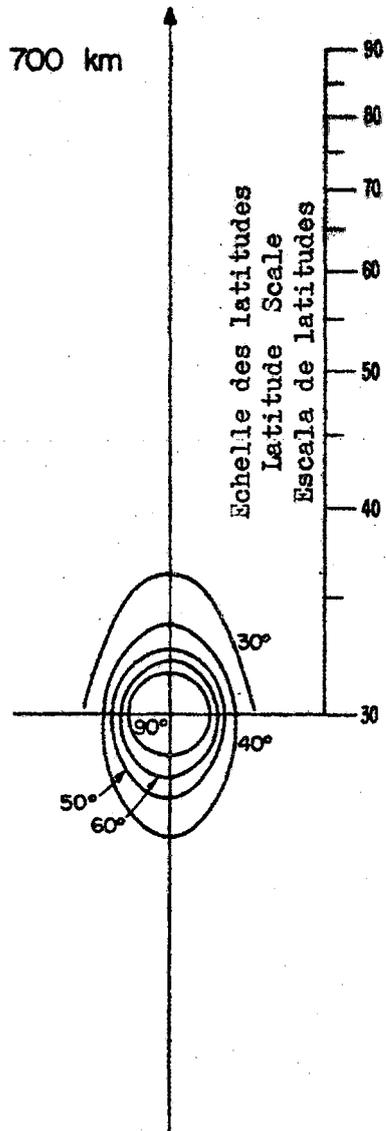
PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

Pôle Sud - South Pole - Polo Sur



PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

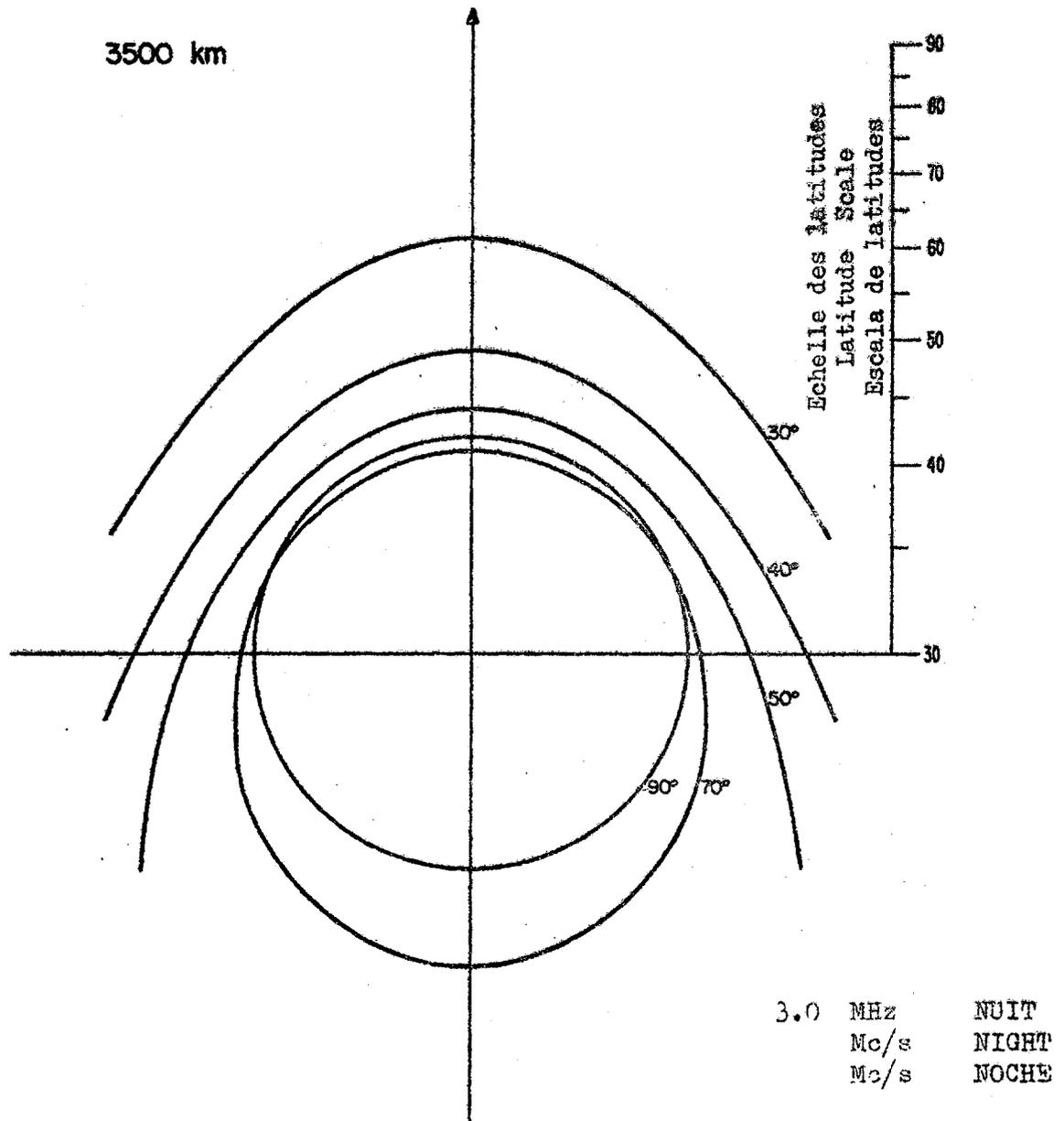
PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT



3.0	3.5	MHz	JOUR
		Mc/s	DAY
		Mc/s	DIA

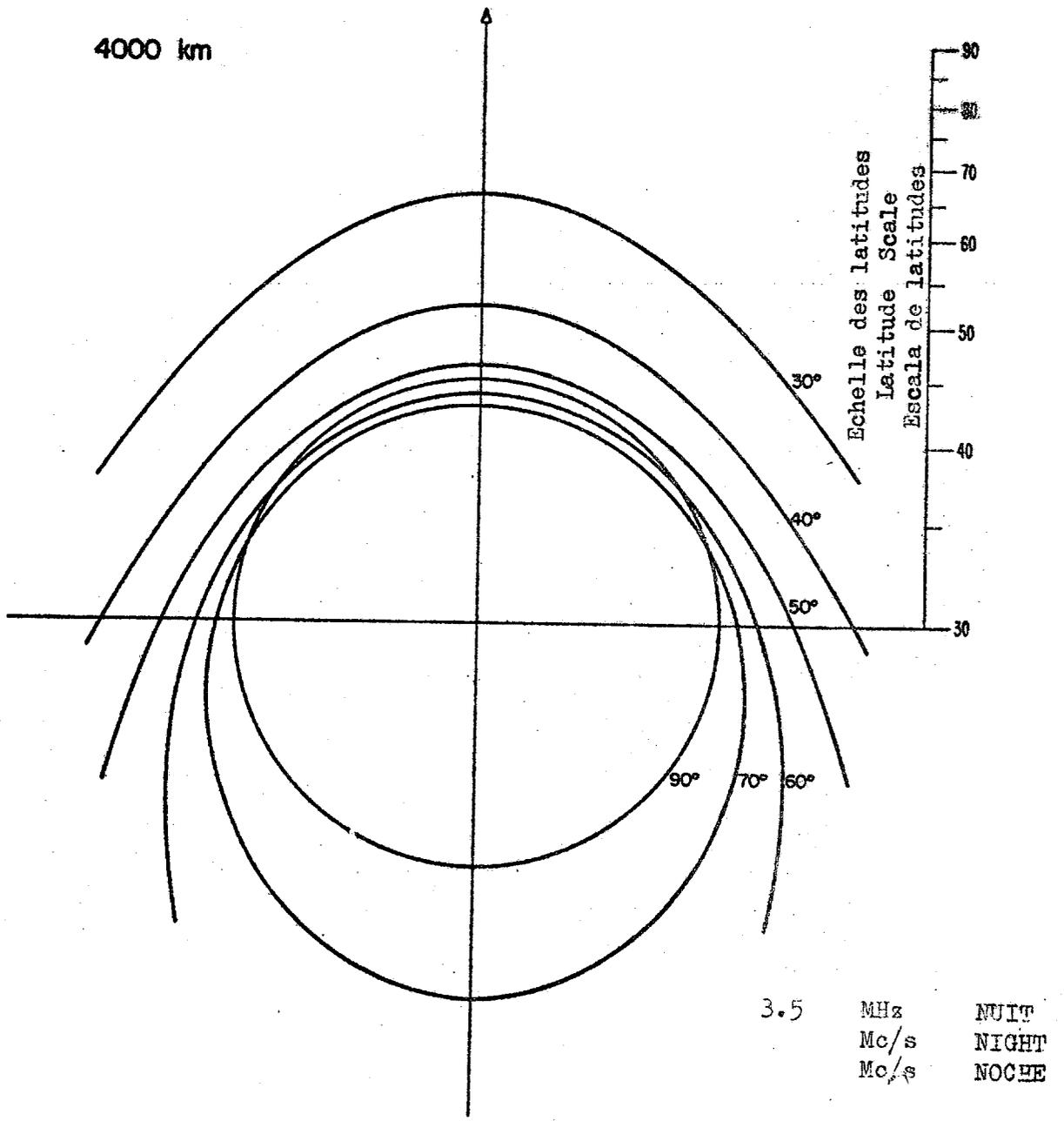
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT



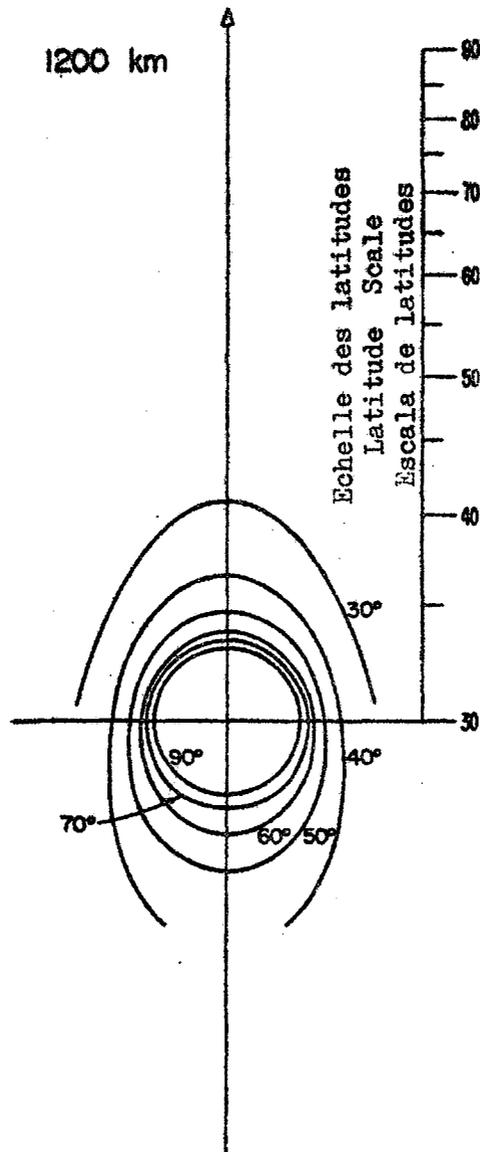
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT



PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

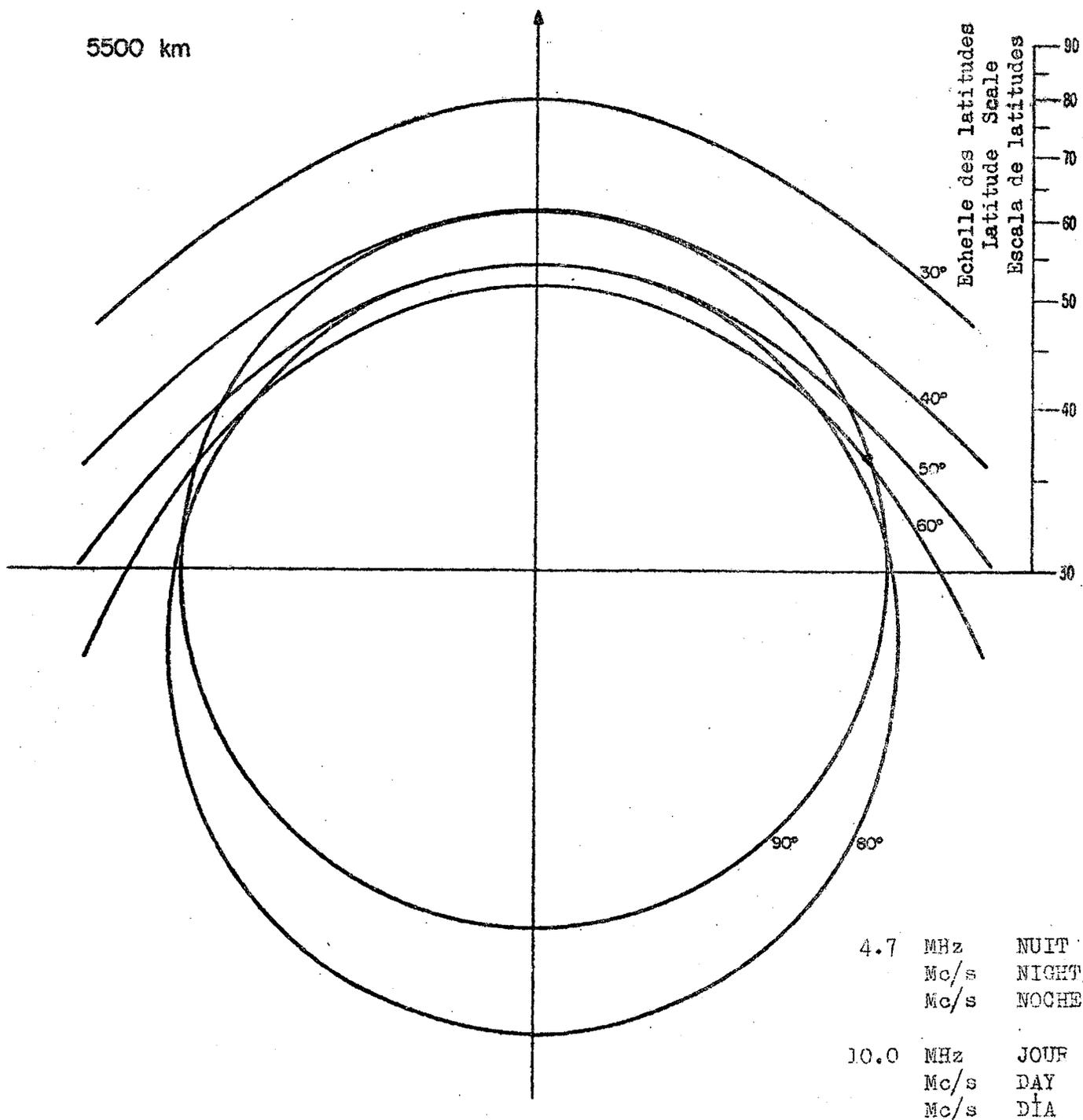
PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT



4.7 MHz JOUR
 Mc/s DAY
 Mc/s DÍA

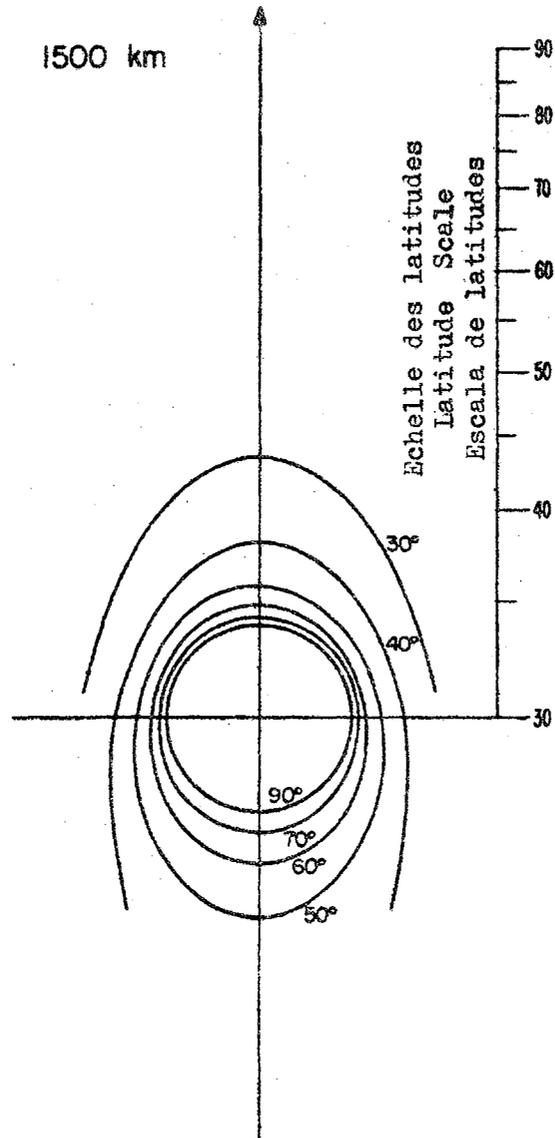
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT



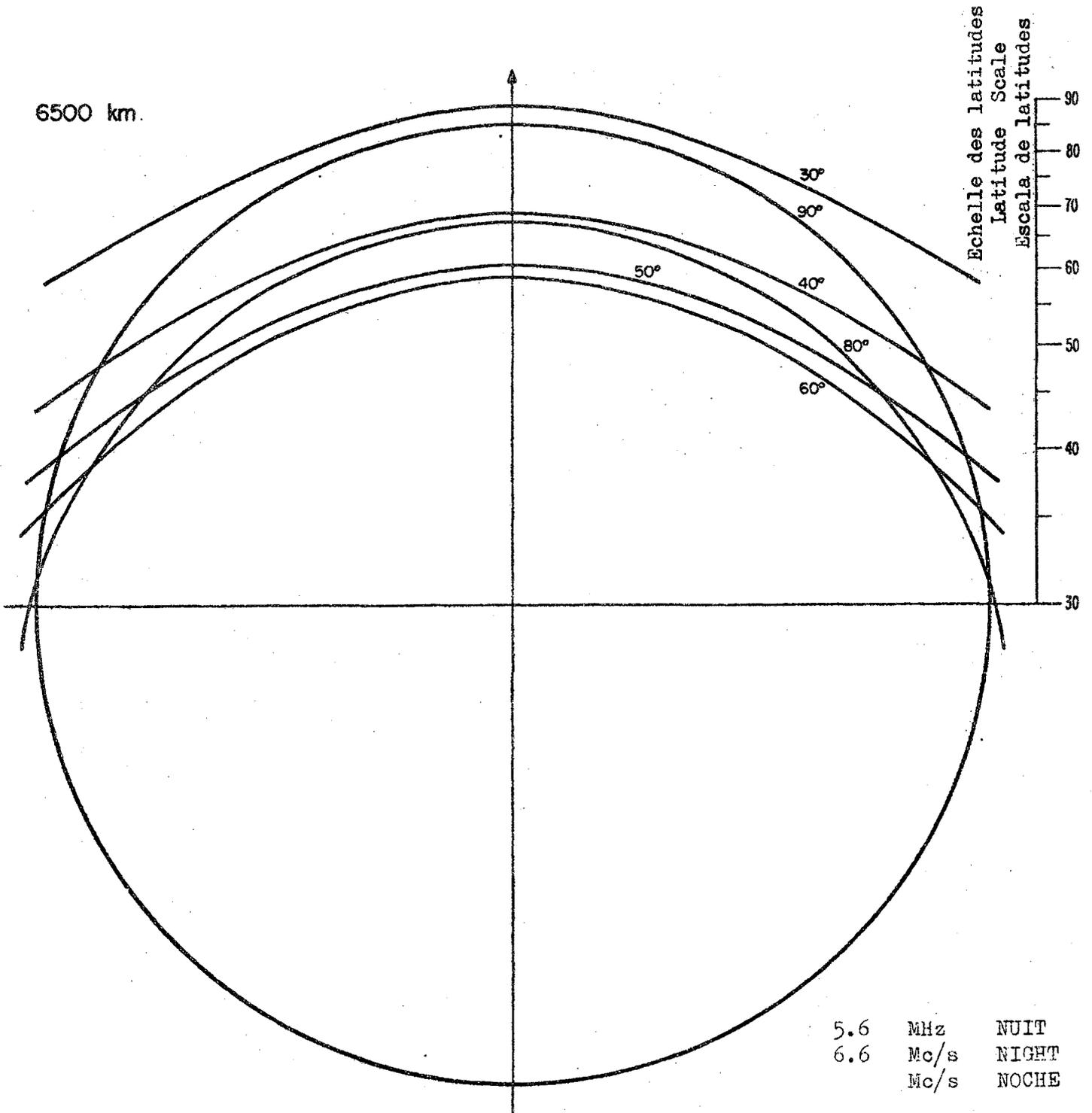
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT



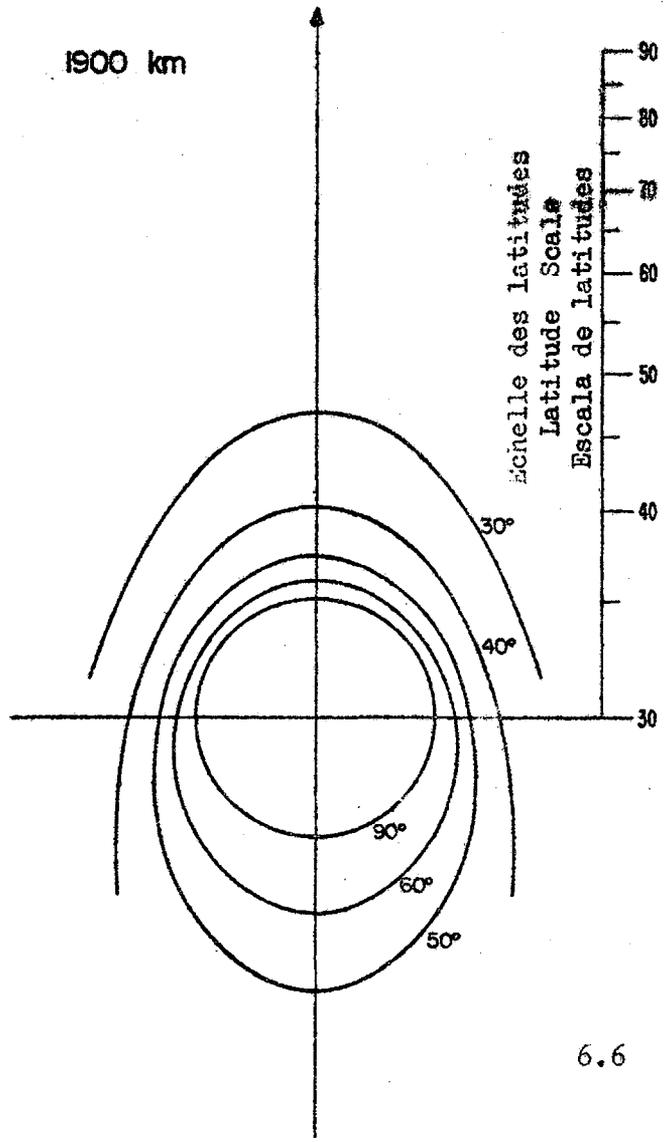
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT



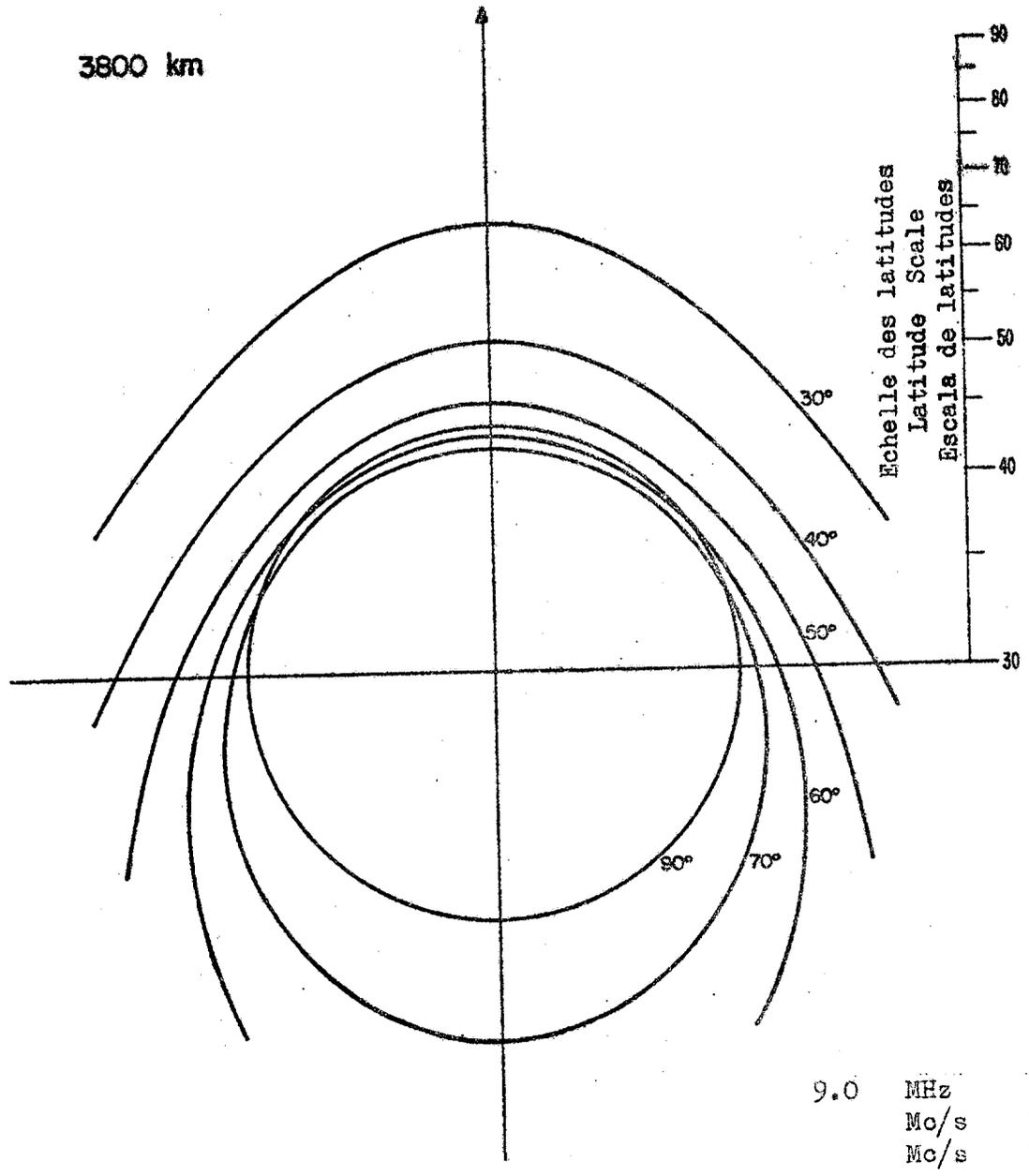
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT



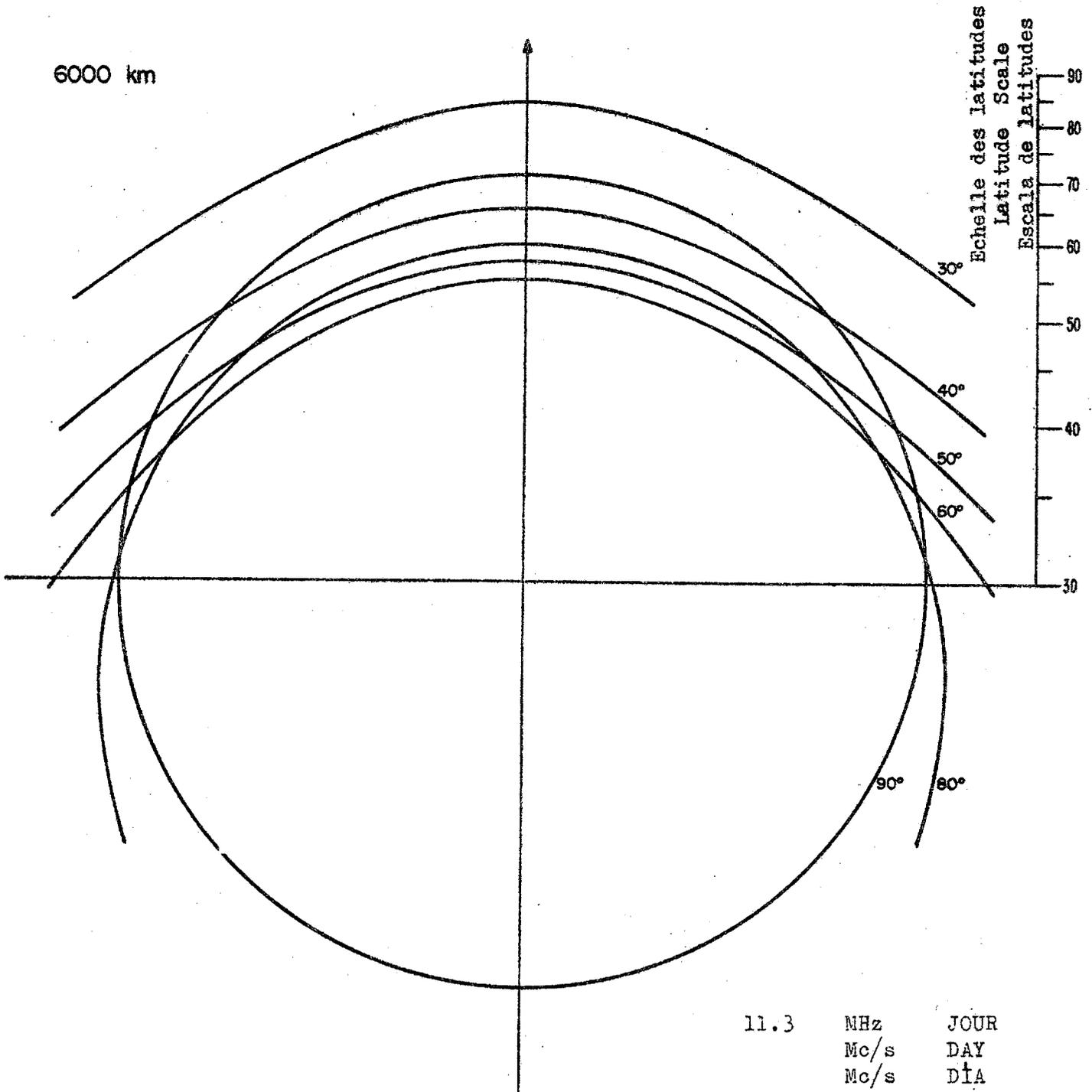
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT



PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT



SUBCOMISIÓN 4A

ORDEN DEL DÍA

DE LA TERCERA SESIÓN DE LA SUBCOMISIÓN 4A

Lunes, 10 de febrero de 1964, a las 3 de la tarde, Sala XI

1. Examen y adopción del proyecto de segundo informe de la Subcomisión 4A a la Comisión 4

Criterios de propagación

Relaciones de protección y alcances de interferencia

Compartición de frecuencias entre zonas

Documento N.º DT/I-15

(El Documento N.º DT/I-15 se distribuirá tan pronto como esté disponible el viernes, 7 de febrero)

2. Otros asuntos

El Presidente,
George W. HAYDON

CONFERENCIA AERONÁUTICA

GINEBRA, 1964

Documento N.º DT/I-17-S

7 de febrero de 1964

Original: inglés

COMISIÓN 4

PROYECTO

INFORME DEL GRUPO ESPECIAL 4 A LA COMISIÓN 4

Determinación de las necesidades de explotación de las ZRRN

El Grupo de trabajo especial, integrado por los delegados de Australia, Brasil, Canadá, Estados Unidos de América, Francia y U.R.S.S., ha llegado a las conclusiones que se indican en Anexo al presente documento.

El Presidente,

J.T. PENWARDEN

Anexo: 1

A N E X O

FÓRMULA PROPUESTA PARA EVALUAR LAS NECESIDADES DE
FRECUENCIAS PARA LA EXPLOTACIÓN DE LAS ZRRN

Introducción

Después de examinar detalladamente varias fórmulas propuestas, se ha comprobado que, debido a los diferentes tipos de vuelo existentes en las distintas zonas del mundo, sólo puede usarse una fórmula muy sencilla y de carácter muy general. La sencillez de la fórmula que finalmente se adopte debiera facilitar la recopilación de estadísticas por las administraciones.

Se ha acordado que, puesto que generalmente las administraciones disponen de información sobre las horas de vuelo efectuadas por las aeronaves matriculadas, ésta debe servir de base para el establecimiento de una fórmula simple.

Fórmula propuesta

N, esto es, el número de aeronaves que requieren un servicio en ondas decamétricas en una zona dada, durante la hora de mayor volumen de tráfico, puede expresarse mediante:

$$N = \frac{T_a}{52 \times 7 \times 24} \times K \quad \text{[ecuación (1)]}$$

donde: T_a = Número total anual de horas de vuelo efectuadas por las aeronaves dotadas de un equipo para ondas decamétricas, con certificado de aeronavegabilidad.

K = Factor de corrección (relación hora de mayor tráfico/media anual)

$$52 \times 7 \times 24 = \text{número de horas por año}$$

Ni que decir tiene que el factor K puede desarrollarse como sigue $K = k_a \times k_b \times k_c$

donde: k_a = Factor de concentración (actividad de cresta semanal con relación a la actividad media anual), y

k_b = Factor de concentración (actividad horaria de cresta con relación a la actividad media diaria durante la semana)

k_c = Factor de concentración (actividad de cresta horaria con relación al tráfico medio del día).

Discusión

Se reconoce que las necesidades de canales de ondas decamétricas que presenten las administraciones a la Segunda Reunión de la C.A.E.R. acaso rebasen el número de canales disponibles en el Plan. El Grupo ha estimado, pues, que no es absolutamente indispensable precisar el valor asignado al factor K. Ha habido acuerdo general en que, aun cuando ese factor puede variar considerablemente de una zona a otra, debe adoptarse un valor uniforme constante para K, con el fin de mantener una distribución equitativa de frecuencias entre las zonas. Por consiguiente, no se ha considerado crítico el valor específico de K y se ha adoptado, con carácter provisional, un valor de 2,9, por considerar el Grupo que es una media razonable para todas las zonas. Además, se ha llegado a la conclusión de que no es necesario asignar valores específicos a los factores k_a , k_b y k_c .

En su forma definitiva, la ecuación (1) puede escribirse como sigue:

$$N = \frac{2,9 T_a}{8736}$$
$$= \frac{T_a}{3000} \quad (\text{aproximadamente})$$

GINEBRA, 1964

COMISIÓN 5
GRUPO DE TRABAJO 1

PROYECTO
INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO 1 A LA COMISIÓN 5

1. El Grupo de trabajo 1, se constituyó por la Comisión 5, el 5 de febrero de 1964, con el siguiente mandato.

1. Método que han de seguir las administraciones para reunir los datos estadísticos, y
2. Forma en que han de compilarse esos datos.

2. El Grupo de trabajo ha terminado sus trabajos. Adjunto se acompaña el formulario de notificación que ha adoptado el Grupo, junto con las instrucciones sobre la forma en que han de registrarse los datos estadísticos.

El Responsable del Grupo,
William A.E. NIELSON

Anexos: 6

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

A N E X O 2

ESTADÍSTICA DE LAS OPERACIONES DE AERONAVE
RUTAS AÉREAS MUNDIALES PRINCIPALES

Instrucciones para cumplimentar el formulario de notificación

1. Observaciones generales

1.1 En vista del gran número de datos que habrán de tramitarse y del reducido tiempo de que se dispondrá para ello, se ha procurado preparar un formulario que permita perforar directamente la información en las fichas de 80 columnas, sin ninguna otra operación intermedia. Es, pues, de suma importancia tener extremo cuidado para evitar la inscripción de los datos en forma defectuosa o imprecisa.

1.2 Se ha dividido el formulario en 80 columnas, para que corresponda a las fichas de datos de 80 columnas que han de utilizarse, como datos de entrada, con el sistema electrónico de tramitación de datos. Las columnas están numeradas de 1 a 80 y se han previsto las instrucciones necesarias para la inscripción correcta de la información que se ha de facilitar.

1.3 Desde el punto de vista de la información que ha de facilitarse, el formulario de notificación de las operaciones de aeronave en las rutas aéreas mundiales principales (véase el Anexo 1) que utilizan comunicaciones por ondas decamétricas, puede dividirse en cuatro secciones:

- La primera sección, columna 1 a 20, corresponde a información de carácter general y administrativo;
- La segunda sección, columnas 21 a 26, se refiere a los detalles relativos al punto de origen del vuelo;
- La tercera sección, columnas 27 a 75, se refiere a la información relativa a toda etapa intermedia y a las rutas aéreas mundiales principales o a las zonas internacionales de vuelo sobrevoladas;
- La cuarta sección, columnas 76 a 80, se refiere a los datos relativos a la terminación del vuelo.

1.4 Las administraciones de que dependa la aeronave tendrán que comunicar los vuelos que la misma realice; si se trata de una aeronave arrendada, y la administración que autorice la operación o que explote la aeronave no sea la administración del país de matrícula de esa aeronave, tendrá que suministrar los datos estadísticos relativos a las operaciones de esa aeronave.

2. Explicación de los títulos y subtítulos del formulario de notificación

2.1 PAÍS.— Lugar destinado al símbolo de país del país que sonete el formulario de notificación. En el Anexo 4 figuran los símbolos del país del Prefacio de la Lista Internacional de Frecuencias.

2.2 NÚMERO DE ORDEN. Número, por orden sucesivo, de todos los vuelos de un país.

2.3 IDENTIFICACIÓN DEL VUELO: Consiste en el distintivo de dos letras de la compañía seguidas del número de vuelo. En Anexo 5 al presente documento pueden verse tales distintivos. De no figurar en el Anexo 5 el distintivo de la compañía, las administraciones indicarán el distintivo adecuado nacional del vuelo. De no haber número de vuelo, las administraciones indicarán la identificación del mismo pero sin rebasar 8 caracteres.

2.4 TIPO DE VUELO. Los vuelos son de dos categorías:

- Vuelos regulares;
- Vuelos no regulares (incluida la aviación en general y los vuelos de transporte militar, por las rutas aéreas civiles internacionales).

2.5 VELOCIDAD DE LA AERONAVE. Las aeronaves se han clasificado en tres categorías:

- Velocidad inferior a 350 nudos;
- Velocidad de 350 a 500 nudos;
- Velocidad superior a 500 nudos.

2.6 RENGLÓN. Renglón o renglones del formulario para la inscripción de la información relativa a un mismo vuelo.

2.7 ORIGEN. Comienzo del vuelo si éste se inicia durante la semana de inscripción de los datos. No obstante, si el vuelo se inicia antes de las 0001 M.T.G. del 2 de agosto de 1964, el ORIGEN será, a los efectos de registro, la primera salida que realice la aeronave después de comenzada la semana de registro.

2.8 NÚMERO DE LA CASILLA. Una de las 1818 subdivisiones numeradas del mapamundi del Anexo 1.

- 2.9 ZRMP. Zona de paso de rutas aéreas mundiales principales, según la definición del Apéndice 26 al Reglamento de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1959.
- ZMV. Zona mundial de vuelo, A a Y, como puede verse en el mapa-mundi del Anexo 1.
- 2.10 DÍA DE VUELO (T.M.G.). Día de la semana que se inicia cada etapa del vuelo.
- 2.11 ZRMP o ZMV. Vuelo realizado sin escala a lo largo de una ZRMP o de una ZMV.
- 2.12 LONGITUD DE LA ETAPA. Distancia, en millas marinas, de cada etapa de vuelo.
- 2.13 TÉRMINO. Fin de un vuelo realizado durante la semana de registro; no obstante, si el vuelo termina después de las 2400 T.M.G. del 8 de agosto de 1964, a los efectos de registro se entenderá por término la primera escala que realice la aeronave después de terminada la semana de registro.

3. Instrucciones detalladas sobre la información que ha de inscribirse en las distintas columnas del formulario

Título	Columna(s)	Instrucciones																									
ESTUDIO N.º	1	Déjese en blanco.																									
PAÍS	2 a 4	<p>Inscríbase en columnas consecutivas, empezando por la 2, el símbolo (véase el Anexo 4) correspondiente a la Administración notificante. Déjense en blanco las columnas innecesarias.</p> <p><u>Ejemplo:</u> Los símbolos de país de Afganistán, Francia y Suecia, por ejemplo, se inscribirán como sigue:</p> <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="margin-right: 10px;"> Número de las columnas del formulario de notificación } </div> <div style="margin-right: 10px;"> → </div> <table border="1" style="border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="3">PAÍS</th> </tr> <tr> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>F</td> <td>G</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>S</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> </div>	PAÍS			2	3	4	A	F	G	F			S												
PAÍS																											
2	3	4																									
A	F	G																									
F																											
S																											
N.º DE ORDEN	5 a 9	<p>Inscríbase en estas columnas el número de orden de cada vuelo. Empiécese con el número 1 para el primer vuelo inscrito durante la semana de registro y sígase consecutivamente hasta el último vuelo. Déjense en blanco las columnas innecesarias.</p> <p><u>Ejemplo:</u></p> <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="margin-right: 10px;"> Número de las columnas del formulario de notificación } </div> <div style="margin-right: 10px;"> → </div> <table border="1" style="border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="5">N.º DE SERIE</th> </tr> <tr> <th>5</th> <th>6</th> <th>7</th> <th>8</th> <th>9</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>3</td> <td>1</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>4</td> <td>5</td> <td>7</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> </div>	N.º DE SERIE					5	6	7	8	9				1	6			3	1	5		4	5	7	1
N.º DE SERIE																											
5	6	7	8	9																							
			1	6																							
		3	1	5																							
	4	5	7	1																							

Título	Columna(s)	Instrucciones																																																									
IDENTIFICACIÓN DEL VUELO	10 a 17	<p>Inscríbanse el distintivo y el número de vuelo en columnas consecutivas, empezando por la columna 10. (Véase el Anexo 5). Déjense en blanco las columnas que no sea necesario utilizar.</p> <p><u>Ejemplo:</u></p> <table border="1" data-bbox="970 651 1485 1003"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="8">IDENTIFICACIÓN DEL VUELO</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>10</th> <th>11</th> <th>12</th> <th>13</th> <th>14</th> <th>15</th> <th>16</th> <th>17</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">Número de las columnas del formulario de notificación } →</td> <td>Vuelos regulares</td> <td>Q</td> <td>F</td> <td>5</td> <td>8</td> <td>7</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Vuelos regulares</td> <td>R</td> <td>K</td> <td>3</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Vuelos regulares</td> <td>A</td> <td>F</td> <td>1</td> <td>8</td> <td>9</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Vuelos no regulares</td> <td>B</td> <td>H</td> <td>D</td> <td>C</td> <td>C</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			IDENTIFICACIÓN DEL VUELO										10	11	12	13	14	15	16	17	Número de las columnas del formulario de notificación } →	Vuelos regulares	Q	F	5	8	7				Vuelos regulares	R	K	3	0	0	0			Vuelos regulares	A	F	1	8	9				Vuelos no regulares	B	H	D	C	C			
		IDENTIFICACIÓN DEL VUELO																																																									
		10	11	12	13	14	15	16	17																																																		
Número de las columnas del formulario de notificación } →	Vuelos regulares	Q	F	5	8	7																																																					
	Vuelos regulares	R	K	3	0	0	0																																																				
	Vuelos regulares	A	F	1	8	9																																																					
	Vuelos no regulares	B	H	D	C	C																																																					
TIPO DE VUELO	18	<p>Insértese un 1 o un 2, según el tipo de vuelo.</p> <p>Si se trata de un vuelo regular, insértese un 1.</p> <p>Insértese un 2 si se trata de vuelos no regulares (aviación en general y transportes militares que sobrevuelan rutas aéreas civiles internacionales, inclusive).</p>																																																									
VELOCIDAD DE LA AERONAVE	19	<p>Inscríbase un 1, un 2 o un 3, según la velocidad de la aeronave:</p> <p>1 - Si la velocidad es inferior a 350 nudos; 2 - Si va de 350 a 500 nudos; 3 - Si es superior a 500 nudos.</p>																																																									
RENGLÓN	20	<p>De inscribirse el vuelo en un renglón del formulario, insértese un 1 en esta Columna. Si el número de etapas requiere dos o más renglones para el vuelo, insértese un 1 en el primero y un 2 en el segundo, y así sucesivamente.</p>																																																									
ORIGEN	21 a 26	<p>Inscríbase en las columnas 21 a 26 según se explica a continuación, la información relativa al origen del vuelo (véase el punto 2.7).</p>																																																									

Título	Columna(s)	Instrucciones																				
NÚMERO DE LA CASILLA	21 a 24	<p>Inscríbese en las columnas 21 a 24 el número de la casilla (según el mapa del Anexo 3) en que se halla el aeropuerto de origen. Déjense en blanco las columnas que no sea necesario utilizar</p> <p><u>Ejemplo:</u> El número de la casilla correspondiente a los vuelos que se inicien, por ejemplo, en los aeropuertos de Londres, Karachi y El Cabo, respectivamente, se inscribirá como sigue:</p> <table border="1" data-bbox="1143 779 1445 1133"> <thead> <tr> <th colspan="4">NÚMERO DE LA CASILLA</th> </tr> <tr> <th>20</th> <th>21</th> <th>22</th> <th>23</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>2</td> <td>3</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td></td> <td>5</td> <td>5</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table> <p>Número de las columnas en el formulario de notificación } </p>	NÚMERO DE LA CASILLA				20	21	22	23		2	3	0		5	5	0	1	4	2	2
NÚMERO DE LA CASILLA																						
20	21	22	23																			
	2	3	0																			
	5	5	0																			
1	4	2	2																			
ZRMP/ZMV	25	<p>Inscríbese en esta columna el símbolo de la ZRMP en que se inicia el vuelo (véase el Anexo 6). Por ejemplo, para un vuelo que se inicie en la ZRMP EU se inscribirá la letra A en la columna 25.</p> <p>o</p> <p>Insértese el símbolo correspondiente a la ZMV (véase el Anexo 3) de origen del vuelo.</p>																				
DÍA DE VUELO	26	<p>Indíquese el día (T.M.G.) de la semana en que se inicia el vuelo mediante uno de los dígitos 1 a 7 correspondientes respectivamente a los días de la semana, según se indica a continuación:</p> <p>1 para el primer día de la semana de estudio 2 para el segundo día de la semana de estudio 3 para el tercer día de la semana de estudio 4 para el cuarto día de la semana de estudio 5 para el quinto día de la semana de estudio 6 para el sexto día de la semana de estudio 7 para el séptimo día de la semana de estudio</p>																				

Título	Columna (s)	Instrucciones																
ZRMP/ZMV SOBREVOLADA	27	Inscribábase en esta columna la letra correspondiente a la ZRMP o a la ZMV siempre que se sobrevuele una ZRMP o una ZMV entre el punto de ORIGEN y la primera escala; de lo contrario, déjese en blanco esta columna. De sobrevolarse una segunda ZRMP o ZMV sin escala intermedia, inscribábase en la columna 38 la nota correspondiente a esa ZRMP o ZMV y déjense en blanco las columnas 28 a 37.																
LONGITUD DE LA ETAPA	28 a 31	Inscribábase la distancia en millas marinas, entre los dos aeropuertos correspondientes a la etapa de que se trate. Déjense en blanco las columnas que no se requieran. <u>Ejemplo:</u> Inscribábase como sigue las distancias comprendidas entre 950 y 6235 millas marinas: <table border="1" data-bbox="1098 1081 1457 1355" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th colspan="4" style="text-align: center;">LONGITUD DE LA ETAPA</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">28</th> <th style="text-align: center;">29</th> <th style="text-align: center;">30</th> <th style="text-align: center;">31</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">9</td> <td style="text-align: center;">5</td> <td style="text-align: center;">0</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">6</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">5</td> </tr> </tbody> </table>	LONGITUD DE LA ETAPA				28	29	30	31		9	5	0	6	2	3	5
LONGITUD DE LA ETAPA																		
28	29	30	31															
	9	5	0															
6	2	3	5															
PARADA	32 a 37	Insértense en estas columnas las características de vuelo de una etapa intermedia.																
NÚMERO DE LA CASILLA	32 a 35	Insértese, en la forma indicada para las columnas 21 a 24, el número de la casilla de la etapa intermedia si la hubiere.																
ZRMP/ZMV	36	Insértese el símbolo de la Zona de paso de Ruta aérea mundial principal (véase el Anexo 6) en que tenga lugar una parada, o El símbolo de la Zona mundial de vuelo (véase el Anexo 3) en que tenga lugar la parada.																

Título	Columna(s)	Instrucciones
DÍA DE VUELO	37	Insértese, mediante los números 1 a 7, como se explica en relación con la columna 26, el día de la semana en que tiene origen el vuelo después de la primera etapa.
ZRMP/ZMV SOBREVOLADA	38	Siempre que se sobrevuele una ZRMP o una ZMV entre dos etapas consecutivas, insértese la letra correspondiente a la ZRMP o a la ZMV. De no haber tal sobrevuelo, déjese en blanco esta columna.
DISTANCIA POR ETAPA DE VUELO	39 a 42	Indíquese la distancia, en millas marinas, entre los dos aeropuertos correspondientes a la etapa de vuelo cuyo origen se indica en la casilla de las columnas 28 a 31 y su terminación en las columnas 42 a 45. Ahora bien, si la parada subsiguiente no es intermedia, sino la terminación del vuelo, consígnese la distancia de la etapa en las columnas 72 a 75 y déjense en blanco las columnas 39 a 42.
PARADA	43 a 48	Inscríbanse en estas columnas, como en el caso de la PARADA precedente, los datos relativos a la segunda escala, si la hubiere.
ZRMP/ZWV SOBREVOLADA	49	Inscríbanse, como en el caso de la columna 38, los datos relativos a la zona sobrevolada.
DISTANCIA POR ETAPA DE VUELO	50 a 53	Inscríbase, como en el caso de las columnas 39 a 42, la distancia en millas marinas entre los dos aeropuertos correspondientes a la etapa de vuelo.
PARADA	54 a 59	Inscríbanse, como en el caso de la PARADA precedente, los datos relativos a la tercera escala, caso de haberla.
ZRMP/ZWV SOBREVOLADA	60	Inscríbanse, como en el caso de la columna 38, los datos relativos a la zona sobrevolada.

Título	Columna(s)	Instrucciones
DISTANCIA POR ETAPA DE VUELO	61 a 64	Inscribábase, como en el caso de las columnas 39 a 42, la distancia en millas marinas; entre los dos aeropuertos, correspondiente a la etapa de vuelo.
PARADA	65 a 70	Inscribábase, como en el caso de la PARADA precedente, los datos relativos a la cuarta escala, si la hubiere.
ZRMP/ZWV SOBREVOLADA	49	Inscribábase, como en el caso de la columna 38, los datos relativos a la zona sobrevolada.
DISTANCIA POR ETAPA DE VUELO	72 a 75	Distancia, en millas marinas, entre los dos aeropuertos correspondientes a la última etapa del vuelo.
TÉRMINO	76 a 80	Información relativa <u>solamente</u> al término del vuelo. Si el vuelo comprende más de cuatro escalas déjense en blanco las columnas 72 a 80 del primer renglón e inscribábase los datos de las paradas subsiguientes en el <u>segundo</u> renglón y en los siguientes, en caso necesario; pero el término del vuelo sólo figurará en el último renglón.

4. Instrucciones relativas a los vuelos de más de cuatro escalas

4.1 En el caso de que las escalas sean más de cuatro y de que los datos sobre el vuelo no terminen en el primer renglón, inscribáanse los datos de las paradas subsiguientes en el segundo renglón, como sigue:

- Repítase la información de las columnas 2 a 19 (ambas inclusive), del primer renglón, en las mismas columnas del segundo renglón;
- Insértese un 2 en el segundo renglón de la columna 20;
- Insértese en el segundo renglón, empezando por la columna 28, el resto de la información de vuelo;
- Si el número de escalas intermedias no es superior a ocho, inscribase la información correspondiente a la terminación del vuelo en las columnas 76 a 80 del segundo renglón.

4.2 De haber más de ocho escalas y no terminarse los datos relativos al vuelo en el segundo renglón, insértense los demás datos en el tercer renglón, como sigue:

- Repítase en las mismas columnas del tercer renglón la información contenida en el segundo renglón de las columnas 2 a 19 (ambas inclusive);
- Insértese un 3 en el tercer renglón de la columna 20;
- Insértese en el tercer renglón, empezando por la columna 28, el resto de la información de vuelo;
- Insértese en las columnas 76 a 80, tercer renglón, la información correspondiente a la terminación del vuelo.

A N E X O 3

MAPAMUNDI PROPUESTO PARA LA PRESENTACIÓN DE LOS
DAIOS ESTADÍSTICOS SOBRE LAS OPERACIONES DE AERONAVE

A N E X O 4

SÍMBOLOS DE PAÍS

A N E X O 5

DISTINTIVO DE LAS COMPANÍAS AÉREAS

A N E X O 6

CLAVE PARA LAS ZRMP

ZRMP	SÍMBOLO
EU	A
EU Ext	B
NA	C
NA Ext	D
SA	E
NSAM-1	F
NSAM-2	G
NP	H
CEP	I
CWP	J
SP	K
FE-1	L
FE-2	M
ME	N
ME Ext	O
NSA-1	P
NSA-2	Q

SUBCOMISIÓN 4B

ORDEN DEL DÍA
DE LA
PRIMERA SESIÓN DE LA SUBCOMISIÓN 4B

Martes, 11 de febrero, a las 11 de la mañana (Sala XII)

1. Documentos N.ºs I-37, punto 9, y DT/I-20 (Utilización de la técnica de banda lateral única)

2. Separación entre canales (Documento N.º I-37, punto 5),

Documento N.º I-1,	páginas 14-18,	USA
" " I-3,	páginas 4-13,	J
" " I-5,	páginas 8-10,	I.F.R.B.
" " I-11,	páginas 2-3,	IND
" " I-15		C.C.I.R.
" " I-47		G
" " I-48		CAN

3. Otros asuntos

El Presidente de la Subcomisión 4B,
H.A. KIEFFER

COMISIÓN 4
(CUESTIONES TÉCNICAS
Y DE EXPLOTACIÓN)

PUNTO 9 DEL PROGRAMA DE TRABAJO --
UTILIZACIÓN DE LA TÉCNICA DE BANDA LATERAL ÚNICA

Esta cuestión se ha discutido prolongadamente en la Comisión 4. Se trata de llegar a un acuerdo sobre la política que ha de seguirse para poder dar una orientación clarísima sobre este problema a la Segunda Reunión de la Conferencia.

El presente documento tiene por objeto dejar constancia del mayor grado de acuerdo a que hasta ahora se ha llegado, como base para una decisión de la Comisión 4 que permita a la Subcomisión 4B realizar sus tareas, especialmente sobre el punto N.º 5: Separación entre canales.

La Comisión 4 está de acuerdo:

- a) En que esta Reunión de la Conferencia no puede decidir que el servicio móvil aeronáutico (R) tenga que convertir todas sus operaciones a la técnica de banda lateral única (BLU) sobre una base planificada;
- b) En que, no obstante, la Reunión principal de la Conferencia tendrá que basar sus trabajos en la hipótesis de que en una fecha futura se requerirá la técnica de la BLU para el servicio móvil aeronáutico (R), y
- c) En que, por consiguiente, hay que preparar en esta Reunión principios de planificación que permitan a la Reunión principal establecer planes que garanticen la operación constante, con doble banda lateral, y faciliten la introducción de la técnica de banda lateral única en cuanto se requiera.

Además, la Comisión 4 opina por unanimidad que la cuestión del momento en que deberá emplearse sobre una base planificada la técnica de banda lateral única es un problema al que la Reunión principal debe conceder la mayor consideración, en vista de las necesidades que surjan del análisis de los datos estadísticos que se somentan.

Al presentar cuanto precede, en particular como medio para que la Subcomisión 4B pueda iniciar sus trabajos, es posible que la Comisión quiera considerar la necesidad de que se formule una Resolución o Recomendación adecuada para reforzar sus conclusiones. Se sugiere que el momento adecuado podría ser cuando se examine el Informe de la Subcomisión 4B, momento en el que se cree que existirán proposiciones.

El Presidente de la Comisión 4,
J.T. PENWARDEN

CONFERENCIA AERONÁUTICA

GINEBRA, 1964

Documento N.º DT/I-21-S

12 de febrero de 1964

Original: inglés

SUBCOMISIÓN 4B

PROYECTO

INFORME DE LA SUBCOMISIÓN 4B A LA COMISIÓN 4

Determinación de la separación entre las frecuencias de los
canales en las bandas del servicio móvil aeronáutico (R)

Basándose en un informe de un Grupo de trabajo ad hoc, en que participaron los delegados de Canadá, Japón, Reino Unido, Estados Unidos de América, U.R.S.S., el observador de I.A.T.A. y el miembro de la I.F.R.B., la Subcomisión 4B ha llegado a las conclusiones que se exponen en el anexo al presente documento.

El Presidente,

H.A. KIEFFER

Anexos: 1

A N E X O

SEPARACIÓN ENTRE LAS FRECUENCIAS DE LOS CANALES EN LAS BANDAS
DEL SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO (R) ENTRE 2850 kc/s Y 17 970 kc/s

1. La Subcomisión ha considerado las tres proposiciones siguientes:
 - a) la proposición presentada por los Estados Unidos;
 - b) la proposición contenida en el Anexo 5 del Documento N.º I-5;
 - c) la proposición del Reino Unido de que se implante progresivamente el sistema b).

2. Consideraciones

Se ha reconocido que la adopción de una separación entre canales de 7 kc/s en las bandas 5450 - 5480 kc/s (solamente en la Región 2), 5480 - 5680 kc/s, 6525 - 6685 kc/s y 8815 - 8965 kc/s originaría considerables dificultades económicas y de explotación al ponerla en práctica en el momento en que entrara en vigor el Plan revisado. Se estima, no obstante, aceptable adoptar una separación entre canales de 8 kc/s en las bandas superiores a 10 Mc/s.

3. Conclusión

3.1 Se ha acordado que sería posible adoptar una separación entre canales de 8 kc/s en las bandas superiores a 10 Mc/s y que el espacio de banda que quedara liberado en la banda de 17 Mc/s podría utilizarse, en la parte superior de la banda y en la banda de 10 Mc/s en su parte inferior, para crear dos canales adicionales de anchura de banda restringida, que se destinarían en el servicio móvil aeronáutico (R) a los fines que decida la Reunión principal.

3.2 Se ha acordado mantener la actual separación entre canales de 7 kc/s en las tres bandas inferiores.

3.3 En relación con las cuatro bandas comprendidas entre 5480 y 8965 kc/s, la Subcomisión hace la siguiente sugerencia:

3.4 Que la actual Reunión tome nota de la conveniencia de seguir velando por la máxima economía en la utilización del espectro de ondas decimétricas así como de la posibilidad de crear un número limitado de canales adicionales mediante la reducción de la anchura de los canales en algunas de las bandas inferiores a 10 Mc/s; pero que, considerando que esto no será factible desde los puntos de vista económico y de explotación en el momento en que probablemente se acepte el Plan revisado, no recomiende ningún cambio en las actuales disposiciones de canales en tales bandas.

COMISIÓN 5

PROYECTO

RESOLUCIÓN N.º ...

RELATIVA A LA UTILIZACIÓN DE FRECUENCIAS DE LAS BANDAS DE ONDAS MÉTRICAS

La Primera Reunión de Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones (Aeronáutica), Ginebra, 1964,

Considerando:

- a) La repercusión que la utilización de frecuencias de las bandas de ondas métricas tendrá en la necesidad de emplear las ondas decamétricas que ha de adjudicar en 1965 la Reunión principal de la Conferencia;
- b) Que habrá que facilitar a la Segunda Reunión de la Conferencia datos relativos a la cobertura en ondas métricas de las rutas aéreas mundiales principales, Reunión en que se examinarán las estadísticas relativas a las operaciones aéreas internacionales con el fin de determinar las necesidades de frecuencias de las bandas de ondas decamétricas, y
- c) La conveniencia de que todas las administraciones apliquen el mismo criterio al notificar la cobertura de ruta que les permiten los medios de que disponen con frecuencias de las bandas de ondas métricas,

Resuelve:

1. Que, durante las primeras fases de la Segunda Reunión de la C.A.E.R. Aeronáutica de la U.I.T., las delegaciones sometan datos sobre el alcance efectivo de las instalaciones aeromóviles de ondas métricas utilizadas en las rutas aéreas mundiales principales (ATC y OPN);
2. Que se considere que el alcance efectivo equivale a la distancia en que se dispone de comunicaciones por ondas métricas durante el 90% del tiempo, por lo menos, a una altura de ruta mínima especificada, y
3. Que las administraciones suministren los datos en forma de curvas representadas en gráficos o en diagramas, según el caso, que indiquen la orientación de las zonas cubiertas.

CONFERENCIA AERONÁUTICA

GINEBRA, 1964

Documento N.º DT/I-23-S

11 de febrero de 1964

Original: inglés

GRUPO DE TRABAJO 1

COMISIÓN 5

PROYECTO

RESOLUCIÓN N.º ...

Relativa a la remisión de los resultados del análisis estadístico
de los vuelos internacionales por la Junta Internacional
de Registro de Frecuencias a las administraciones

La Primera Reunión de la Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones (Aeronáutica) (Ginebra, 1964),

Después de examinar

la Resolución de la 18.^a reunión del Consejo de Administración sobre la determinación de los principios de explotación en que ha de basarse la evaluación de las necesidades de frecuencias de las bandas de ondas decamétricas para las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R);

Después de establecer

el formulario en que deben notificarse a la I.F.R.B. los datos estadísticos de las operaciones efectuadas, y

Después de acordar

que tal estadística de las operaciones debe referirse al periodo comprendido entre las 0001 T.M.G. del 2 de agosto de 1964 y las 2400 T.M.G. del 8 de agosto de 1964,

Resuelve

1. Que las administraciones adopten las medidas necesarias para suministrar a la I.F.R.B. en la forma prescrita (véase el Anexo 1) y no más tarde del 1.º de octubre de 1964, los datos estadísticos sobre las operaciones de los vuelos internacionales;
2. Que la I.F.R.B. tramite los datos recibidos de las administraciones y prepare los siguientes documentos:
 1. Lista básica por países (Véase el Anexo 2/1)
 2. Lista básica por casillas numeradas (Véase el Anexo 2/2)
 3. Lista de densidad de vuelos por casilla numerada (Véase el Anexo 2/3)
 4. Gráfico de la densidad de vuelos (Véase el Anexo 2/4)
 5. Lista de vuelos por zonas de análisis (Véase el Anexo 2/5)
3. Que la I.F.R.B. remita estos documentos a las administraciones antes del 15 de diciembre de 1964, a más tardar.

A N E X O 1

Documento N.º I-127

A N E X O 2/1

Lista básica por países: Comprende los datos estadísticos sobre los vuelos internacionales que necesitan utilizar frecuencias de las bandas de ondas decámétricas, enumerados por orden de los países que hayan suministrado los datos. Esta lista proporcionará información general sobre los vuelos notificados a la I.F.R.B. en relación con la semana de registro y, al mismo tiempo como comprobante, para las administraciones interesadas de que los datos enviados se han registrado como es debido.

A N E X O 2/2

Lista básica de casillas numeradas: Datos estadísticos sobre los vuelos internacionales que necesitan utilizar frecuencias de las bandas de ondas decamétricas, enumerados por el número de la casilla en que se inicia el vuelo o etapa del vuelo. Esta lista proporcionará información sobre los vuelos iniciados en los aeropuertos internacionales de cada país y contribuirá a un detallado análisis de los datos estadísticos.

A N E X O 2/3

Lista básica de vuelos por casilla numerada: Datos estadísticos sobre los vuelos internacionales que necesitan utilizar frecuencias de las bandas de ondas decamétricas, enumerados por orden del número de casilla en que se inicia y termina el vuelo o etapa del vuelo. El número total de vuelos en ambos sentidos, entre dos casillas cualesquiera, se sumará a fin de facilitar datos sobre el volumen de tráfico aéreo entre ambas casillas.

A N E X O 2/4

Gráfico de la densidad de vuelos: Representación gráfica de la información indicada en la Lista básica de vuelos por casilla numerada y puede estar constituida por un número de gráficos en los que se indique el volumen de vuelos por medio de líneas que unan las casillas correspondientes, y mencionando en cada línea el número de vuelos efectuados durante la semana.

A N E X O 2/5

Lista de vuelos por zonas de análisis: Datos estadísticos de los vuelos internacionales que requieran la utilización de frecuencias de las bandas de ondas decamétricas agrupadas por Zonas de análisis. Esta lista proporcionará información sobre la agrupación general de los vuelos que, junto con los datos de explotación, será útil para determinar cualquier revisión de los límites actuales de las ZRMP, para crear nuevas ZRMP o para reajustar los límites de las actuales ZRMP, y para adjudicar las frecuencias necesarias en la zona.

PROYECTO

RESOLUCIÓN N.º.....

Relativa a la información sobre la verdadera utilización de
frecuencias de las bandas de ondas métricas en los vuelos internacionales

La Primera Reunión de la Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones (Aeronáutica), Ginebra, 1964

considerando

1. Que la experiencia adquirida por las administraciones que explotan vuelos internacionales sobre la utilización de frecuencias de las bandas de ondas decamétricas puede ser valiosa para otras administraciones, y
2. Que sería utilísimo disponer de tal información al examinar los problemas de adjudicación de ondas decamétricas en la Reunión principal de la C.A.E.R. Aeronáutica,

resuelve

que las administraciones suministren a la Reunión principal de la C.A.E.R. Aeronáutica los datos de que dispongan sobre la utilización de frecuencias de las bandas de ondas decamétricas por el servicio móvil aeronáutico (R).

CONFERENCIA AERONÁUTICA

GINEBRA, 1964

Documento N.º DT/I-25-S

11 de febrero de 1964

Original: inglés

SUBCOMISIÓN 4B

ORDEN DEL DÍA
DE LA
SEGUNDA SESIÓN DE LA SUBCOMISIÓN 4B

Miércoles, 12 de febrero, a las 9 de la mañana - Sala XII

1. Separación entre canales: Examen del Documento amarillo N.º DL/I-8, (si se ha publicado)
2. Clases de emisión: Punto 3, Documento N.º I-37, Documento N.º I-48 CAN, Documento N.º I-51, Brasil
3. Potencia de emisión: Punto 4, Documento N.º I-37
4. Otros asuntos

El Presidente de la Subcomisión 4B,
H.A. KIEFFER

CONFERENCIA AERONÁUTICA

GINEBRA, 1964

Documento N.º DT/I-26-S

12 de febrero de 1964

Original: inglés

COMISIÓN 4

PROYECTO

DE SEGUNDO INFORME DE LA SUBCOMISIÓN 4B

Asunto: Clases de emisión, Anexo 1

Potencia de las emisiones, Anexo 2

Después de examinar los documentos pertinentes, la Subcomisión 4B ha llegado a las conclusiones adjuntas.

El Presidente de la Subcomisión 4B,

H.A. KIEFFER

Anexos: 2

A N E X O 1

Clases de emisión

Emisiones, tales como las que se enumeran a continuación, podrán usarse, a condición de que:

- a) Se haya coordinado con los usuarios previstos en el Plan;
- b) No rebase la radiación en la banda lateral que probablemente ha de producirse con emisiones A3, cuyas frecuencias de modulación no exceden de 3 000 c/s, y
- c) No causen interferencia perjudicial a los demás usuarios de las frecuencias.

1. Telefonía - Modulada en amplitud

- Doble banda lateral (A3)
- Banda lateral única, portadora reducida (A3A)
- Banda lateral única, portadora completa (A3H)
- Banda lateral única, portadora suprimida (A3J)
- Dos bandas laterales independientes (A3B)

2. Telegrafía (sistemas automáticos de transmisión de datos, inclusive)

- Sin modulación por audiofrecuencia (manipulación por interrupción de portadora) (A1)
- Manipulación por interrupción de una o más audiofrecuencias moduladas en amplitud, o con manipulación por interrupción de la emisión modulada (A2)
- Manipulación por desviación de frecuencia, sin modulación por una audiofrecuencia; se emite siempre una de las dos frecuencias (F1)
- Frecuencia modulada por manipulación por interrupción de una audiofrecuencia moduladora de frecuencia o con manipulación por interrupción de la emisión modulada en frecuencia (F2)
- Banda lateral única, modulación de amplitud, portadora reducida, multicanal, frecuencias vocales (A7A)

- Doble banda lateral única modulada en amplitud, portadora completa, multicanal, frecuencias vocales (A7H)
- Banda lateral única modulada en amplitud, multicanal, frecuencias vocales (A7J)

3.

Facsímil

- Modulación de amplitud de la portadora principal, ya sea directamente o por una sub-portadora modulada en frecuencia (A4)

A N E X O 2

POTENCIA DE LAS EMISIONES

1. A menos que se indique lo contrario en la Parte II, la potencia máxima de cresta suministrada a la línea de transmisión de la antena se supone que se ajusta a los siguientes valores:

Clase de emisión	Estación	Potencia máxima de cresta
A1 F1	Aeronáutica Aeronave	1,5 kW 75 W
A3 A3H (modulación = 100%)	Aeronáutica Aeronave	6 kW 300 W
Otras clases de emisión autorizada	Aeronáutica Aeronave	6 kW 300 W

A fin de indicar la potencia media para la notificación de las emisiones A3 y A3H utilizadas en el servicio móvil aeronáutico (R), se considerará que la potencia media es igual al 0,375 de la potencia de cresta en el caso de las emisiones A3, e igual al 0,5 de la potencia de cresta en el caso de las emisiones A3H, a base de una sola oscilación periódica sinusoidal que module una emisión al 100%.

2. Siempre que sea necesario que las aeronaves proporcionen comunicaciones satisfactorias con las aeronaves, las estaciones que dan servicio a las ZRMP podrán emplear antenas directivas y, en tal caso, una potencia de emisión superior a la indicada en el punto 1. que precede. En todos estos casos, las administraciones de que dependan las estaciones transmisoras garantizarán:

- a) Que no se causa interferencia perjudicial a las estaciones que utilizan frecuencias de conformidad con las disposiciones aplicables del plan de adjudicación;
- b) Que la potencia transmitida a otras ZRMP o ZRRN que tengan adjudicada(s) la(s) misma(s) frecuencia(s) no es superior a la permitida de conformidad con los criterios técnicos en los que esté basado el plan;

- c) Que se conocen las características del diagrama de radiación de la antena directiva empleada, o que ésta es de un tipo respecto al cual se dispone de un diagrama de radiación típico;
- d) Que las características direccionales de la antena utilizada son tales que se reduce la radiación en las direcciones innecesarias, especialmente en otras ZRMP o ZRRN que tengan adjudicadas las mismas frecuencias en el plan.

CONFERENCIA AERONÁUTICA

GINEBRA, 1964

Documento N.º DT/I-27-S

12 de febrero de 1964

Original: inglés

SUBCOMISIÓN 4B

ORDEN DEL DÍA

TERCERA SESIÓN DE LA SUBCOMISIÓN 4B

Jueves, 13 de febrero, a las 3 de la tarde - Sala XII

1. Punto 9 del Documento N.º I-37: Banda lateral única (Fin del examen)
2. Proyecto de segundo Informe de la Subcomisión 4B (Documento N.º DT/I-26)
3. Otros asuntos

El Presidente de la
Subcomisión 4B,

H.A. KIEFFER

COMISIÓN 4

EXAMEN DEL DOCUMENTO N.º I-120 POR EL GRUPO DE TRABAJO 1 (COMISIÓN 5)

Periodo continuo de doce meses a partir del 1.º de enero de 1963 o de una fecha posterior, dejándose al criterio de cada administración la elección del periodo efectivo. El Formulario de notificación cumplimentado debe llegar a poder de la U.I.T. no más tarde del 1.º de noviembre de 1964

El Grupo de trabajo ha examinado la fórmula propuesta por la Comisión 4 para evaluar las necesidades de frecuencias para la explotación de las ZRRN y, aunque en principio le parece bien la fórmula hallada, considera algo ambigua la definición de N y Ta.

Al explicar la fórmula, se dice:

N = número de aeronaves que requieren un servicio en ondas decamétricas en una ZRRN dada, durante la hora de mayor volumen de tráfico

Ta = número total anual de horas de vuelo efectuadas por las aeronaves dotadas de un equipo para ondas decamétricas, con certificado de aeronavegabilidad.

Estima el Grupo de trabajo que la inclusión del número de horas voladas por aeronaves equipadas para ondas decamétricas en las zonas donde el servicio de comunicación es realizable mediante ondas métricas podría tener como resultado que la estadística no diese una idea menos precisa de lo que conviene a la Segunda Reunión.

El Grupo de trabajo recomienda que la Comisión 5 comunique a la Comisión 4 que se halla conforme con la fórmula propuesta, a reserva de la siguiente modificación:

Ta = número anual de horas de vuelo efectuadas por las aeronaves dotadas de un equipo para ondas decamétricas menos el número total anual de horas en que utilizaron ondas métricas.

Considera el Grupo de trabajo que las administraciones podrían facilitar los datos estadísticos bien como un valor representativo del número total de horas anuales de vuelo efectuadas por aeronaves equipadas para ondas decamétricas durante el cual utilizaron ondas métricas, o en forma de una cifra que sea igual al total de horas de vuelo anuales efectuadas por aeronaves equipadas para ondas decamétricas menos el total anual estimado de horas en que el servicio pudo darse por ondas métricas.

Este problema se ha discutido después con el Presidente de la Comisión 4 y se ha acordado que, en el Documento N.º I-120, Ta represente el total de horas de vuelo de las aeronaves dotadas de un equipo para ondas decamétricas en que haya sido necesario comunicar por ondas métricas.

PROYECTO

RESOLUCION N.º

Relativa al envío del análisis estadístico relativo a las
zonas de rutas aéreas regionales y nacionales

La primera Reunión de la Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones (Aeronáutica), (Ginebra, 1964),

Teniendo en cuenta

la Resolución de la 18.^a reunión del Consejo de Administración sobre la determinación de los principios de explotación en que ha de basarse la evaluación de las necesidades de frecuencias de las bandas de ondas decimétricas para las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R);

Después de establecer

el formulario en que deben notificarse a la I.F.R.B. los datos estadísticos de las operaciones efectuadas, y

Habiendo acordado

que estos datos estadísticos de las operaciones deben suministrarse con relación a un periodo continuo de doce meses, iniciado no antes del 1.º de enero de 1963,

Resuelve

1. Que las administraciones adopten las medidas necesarias para suministrar a la I.F.R.B., en la forma prescrita (véase el Anexo 1/1), y no más tarde del 1.º de noviembre de 1964, los datos estadísticos sobre las operaciones de los vuelos regionales y nacionales;

2. Que la I.F.R.B. tramite los datos recibidos de las administraciones y prepare los siguientes documentos:

- 1) Lista básica por países (Véase el Anexo 2/1)
- 2) Lista básica por zonas notificantes (Véase el Anexo 2/2), y

3. Que la I.F.R.B. remita estos documentos a las administraciones antes del 15 de diciembre de 1964, a más tardar.

Anexos: 4

A N E X O 1/1

ESTADÍSTICA DE LAS OPERACIONES DE AERONAVE
ZONA DE RUTAS AÉREAS REGIONALES Y NACIONALES
FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN

1. Administración notificante:
2. Periodo de registro (doce meses):
3. Datos sobre las operaciones relativos al número de horas voladas por las aeronaves provistas de equipos de comunicación por ondas decamétricas:

ZRRN o subzona en que se basa la notificación	Total de horas voladas durante los doce meses por las aeronaves equipadas para ondas decamétricas (horas por año) (T_{total})*	Total de horas voladas durante los doce meses por las aeronaves equipadas para ondas decamétricas, en que se utilizaron ondas métricas (horas por año) (T_{vhf})*	Total de horas voladas durante los doce meses en las que fue necesario comunicar por ondas decamétricas (horas por año) (T_a)
1	2	3	4

*) Los países en que estén directamente determinados los datos T_a , pueden dejar en blanco las columnas T_{total} y T_{vhf} .

A N E X O 1/2ESTADÍSTICA DE LAS OPERACIONES DE AERONAVERUTAS AÉREAS REGIONALES Y NACIONALESInstrucciones para cumplimentar el formulario de notificación1. Observaciones generales

Desde el punto de vista de los datos que han de facilitarse, el formulario para notificar las operaciones de aeronave en las rutas aéreas regionales y nacionales (véase el Anexo 1/1), a fin de determinar las necesidades de comunicaciones por ondas decamétricas, puede dividirse en dos secciones:

- Primera: Puntos 1 y 2: Para información de carácter administrativo, y
- Segunda: Punto 3: Tiempo total de comunicación por ondas decamétricas requerido por las operaciones.

Punto	Instrucciones
1	Nombre de la Administración notificante.
2	<p>Periodo de doce meses elegido por la Administración notificante para establecer la estadística de las operaciones en las rutas aéreas regionales y nacionales.</p> <p><u>Nota:</u> Se requieren datos estadísticos de las operaciones efectuadas durante un periodo continuo de doce meses iniciado no antes del 1.º de enero de 1963. La Administración notificante podrá, pues, elegir el periodo de doce meses que más le convenga, pero sin olvidar que la fecha límite para la presentación de los datos a la I.F.R.B. es el 1.º de noviembre de 1964.</p>

Punto	Instrucciones
3	<p><u>Columna 1:</u> Símbolo de la zona o subzona, del MAPA II (Apéndice 26, Reglamento de Radiocomunicaciones, Ginebra). Cuando la Administración tropiece con dificultades por existir superposición entre dos o más límites de ZRRN, puede elegir para este fin cualquier otra zona geográfica de referencia adecuada. En tal caso habrá de presentar un gráfico con los límites de las zonas elegidas. Sin embargo, no debe crearse más de una zona en ningún país si la ruta aérea más larga del mismo no es superior a 1000 millas marinas.</p> <p><u>Columna 2:</u> Número total de horas de vuelo, durante los doce meses del periodo de registro elegido por la Administración (véase el punto 2), de las aeronaves equipadas para ondas decamétricas.</p> <p><u>Columna 3:</u> Número total de horas de vuelo, durante los doce meses del periodo de registro elegido por la Administración (véase el punto 2), de las aeronaves equipadas para ondas decamétricas que hayan tenido que utilizar ondas métricas.</p> <p><u>Columna 4:</u> Número total de horas de vuelo, durante los doce meses del periodo de registro elegido por la Administración (véase el punto 2), de las aeronaves equipadas para ondas decamétricas que han tenido que utilizar ondas decamétricas.</p> <p><u>Nota:</u> Si la Administración notificante puede facilitar directamente los datos que se piden en la columna 4, puede dejar en blanco las columnas 2 y 3.</p>

A N E X O 2/1

Lista Básica de Países: Tabulación, por orden de países que someten los datos, del total de horas de los vuelos realizados por rutas aéreas regionales y nacionales para los que ha habido que utilizar frecuencias de las bandas de ondas decamétricas durante el periodo de registro de doce meses.

A N E X O 2/2

Lista Básica de Zonas Notificadas: Registro estadístico de los vuelos realizados por rutas aéreas regionales y nacionales durante el periodo de registro de doce meses. Esta lista contendrá:

- El número de horas de vuelo en que una aeronave ha tenido que utilizar frecuencias de las bandas de ondas decamétricas, en cualquier zona de análisis, durante los doce meses del periodo de registro, y
- Utilizando la fórmula para evaluar las necesidades de frecuencia de las operaciones en las ZRRN, número de aeronaves que requieren servicio por ondas decamétricas en una ZRRN dada, o en una zona de análisis, durante la hora de mayor tráfico.

GRUPO DE TRABAJO 1
COMISIÓN 5

RESOLUCIÓN N.º

Relativa al envío a las administraciones,
por la Junta Internacional de Registro de Frecuencias,
de los resultados del análisis estadístico relativo a las
zonas de rutas aéreas regionales y nacionales

La primera Reunión de la Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones (Aeronáutica), (Ginebra, 1964),

Teniendo en cuenta

la Resolución de la 18.^a reunión del Consejo de Administración sobre la determinación de los principios de explotación en que ha de basarse la evaluación de las necesidades de frecuencias de las bandas de ondas decimétricas para las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R);

Después de establecer

el formulario en que deben notificarse a la I.F.R.B. los datos estadísticos de las operaciones efectuadas, y

Habiendo acordado

que estos datos estadísticos de las operaciones deben suministrarse con relación a un periodo continuo de doce meses, iniciado no antes del 1.º de enero de 1963,

Resuelve

1. Que las administraciones adopten las medidas necesarias para suministrar a la I.F.R.B., en la forma prescrita (véase el Anexo 1/1), y no más tarde del 1.º de noviembre de 1964, los datos estadísticos sobre las operaciones de los vuelos regionales y nacionales;

2. Que la I.F.R.B. tramite los datos recibidos de las administraciones y prepare los siguientes documentos:

- 1) Lista básica por países (Véase el Anexo 2/1)
- 2) Lista básica por zonas notificantes (Véase el Anexo 2/2), y

3. Que la I.F.R.B. remita estos documentos a las administraciones antes del 15 de diciembre de 1964, a más tardar.

Anexos: 4

A N E X O 1/1

ESTADÍSTICA DE LAS OPERACIONES DE AERONAVE
ZONA DE RUTAS AÉREAS REGIONALES Y NACIONALES
FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN

1. Administración notificante:
2. Periodo de registro (doce meses):
3. Datos sobre las operaciones relativos al número de horas voladas por las aeronaves provistas de equipos de comunicación por ondas decamétricas:

N.º	ZRRN o subzona en que se basa la notificación	Total de horas voladas durante los doce meses por las aeronaves equipadas para ondas decamétricas (horas por año) (T total)*	Total de horas voladas durante los doce meses por las aeronaves equipadas para ondas decamétricas, en que se utilizaron ondas métricas (horas por año) (Tvhf)*	Total de horas voladas durante los doce meses en las que fue necesario comunicar por ondas decamétricas (horas por año) (Ta)
1	2	3	4	5

*) Los países que dispongan de los datos Ta, pueden dejar en blanco las columnas T total y Tvhf.

A N E X O 1/2

ESTADÍSTICA DE LAS OPERACIONES DE AERONAVE
RUTAS AÉREAS REGIONALES Y NACIONALES

Instrucciones para cumplimentar el formulario de notificación

1. Observaciones generales

Desde el punto de vista de los datos que han de facilitarse, el formulario para notificar las operaciones de aeronave en las rutas aéreas regionales y nacionales (véase el Anexo 1/1), a fin de determinar las necesidades de comunicaciones por ondas decamétricas, puede dividirse en dos secciones:

- Primera: Puntos 1 y 2: Para información de carácter administrativo, y
- Segunda: Punto 2: Tiempo total de comunicación por ondas decamétricas requerido por las operaciones.

Punto	Instrucciones
1	Nombre de la Administración notificante.
2	Periodo de doce meses elegido por la Administración notificante para establecer la estadística de las operaciones en las rutas aéreas regionales y nacionales. <u>Nota:</u> Se requieren datos estadísticos de las operaciones efectuadas durante un periodo continuo de doce meses iniciado no antes del 1.º de enero de 1963. La Administración notificante podrá, pues, elegir el periodo de doce meses que más le convenga, pero sin olvidar que la fecha límite para la presentación de los datos a la I.F.R.B. es el 1.º de noviembre de 1964.

Punto	Instrucciones
3	<p><u>Columna 1:</u> Número de orden de cada inscripción.</p> <p><u>Columna 2:</u> Símbolo de la zona o subzona, del MAPA II (Apéndice 26, Reglamento de Radiocomunicaciones, Ginebra). De existir superposición entre dos o más límites de ZRRN, y serle difícil a alguna Administración consignar los datos en la forma requerida, puede elegir para este fin cualquier otra zona geográfica de referencia adecuada. Sin embargo, no debe crearse esta zona en ningún país si la ruta aérea más larga del mismo no es superior a 1000 millas marinas.</p> <p><u>Columna 3:</u> Número total de horas de vuelo, durante los doce meses del periodo de registro elegido por la Administración (véase el punto 2), de las aeronaves equipadas para ondas decamétricas.</p> <p><u>Columna 4:</u> Número total de horas de vuelo, durante los doce meses del periodo de registro elegido por la Administración (véase el punto 2), de las aeronaves equipadas para ondas decamétricas que hayan tenido que utilizar ondas métricas.</p> <p><u>Columna 5:</u> Número total de horas de vuelo, durante los doce meses del periodo de registro elegido por la Administración (véase el punto 2), de las aeronaves equipadas para ondas decamétricas que han tenido que utilizar ondas decamétricas.</p> <p><u>Nota:</u> Si la Administración notificante puede facilitar directamente los datos que se piden en la columna 5, puede dejar en blanco las columnas 4 y 5.</p>

A N E X O 2/1

Lista Básica de Países: Tabulación por orden alfabético de países, de los vuelos realizados por rutas aéreas regionales y nacionales para los que ha habido que utilizar frecuencias de las bandas de ondas decamétricas durante el periodo de registro de doce meses.

A N E X O 2/2

Lista Básica de Zonas Notificadas: Estadística de los vuelos realizados por rutas aéreas regionales y nacionales durante el periodo de registro de doce meses. Esta lista contendrá:

- El número de horas de vuelo en que una aeronave ha tenido que utilizar frecuencias de las bandas de ondas decamétricas, en cualquier zona de análisis, durante los doce meses del período de registro, y
- Utilizando la fórmula para evaluar las necesidades de frecuencia de las operaciones en las ZRRN, número de aeronaves que requieren servicio por ondas decamétricas en una ZRRN dada, o en una zona de análisis, durante la hora de mayor tráfico.

CONFERENCIA AERONÁUTICA

GINEBRA, 1964

Documento N.º DT/I-30-S

13 de febrero de 1964

Original: inglés

SUBCOMISIÓN 4B

ORDEN DEL DÍA
CUARTA Y ÚLTIMA SESIÓN
DE LA SUBCOMISIÓN 4B

Viernes, 14 de febrero, de las 9 y media
a las 10 y media de la mañana, Sala XII

1. Proyecto de tercer y último informe de la Subcomisión a la Comisión 4
(Documento N.º I-152)
2. Otros asuntos.

El Presidente de la Subcomisión 4,
H.A. KIEFFER

PROYECTO
RECOMENDACIÓN N.º

relativa a la información que las administraciones podrían suministrar a la Segunda Reunión de la C.A.E.R. Aeronáutica sobre las operaciones en las zonas de rutas aéreas regionales y nacionales

La Primera Reunión de la Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones (Aeronáutica), Ginebra, 1964,

Considerando

1. Que la experiencia adquirida por las administraciones en lo que respecta a la utilización de frecuencias de las bandas de ondas decamétricas para los vuelos nacionales y regionales, puede ser valiosa para la Segunda Reunión de la C.A.E.R. Aeronáutica, y
2. Que los estudios por ellas realizados en lo que respecta a la densidad del tráfico en sus respectivas zonas puede también ser de utilidad para evaluar el factor de corrección K, en virtud del cual se establece la relación entre la hora de tráfico máximo y la actividad media horaria durante todo el año,

Recomienda

que las administraciones prosigan estos estudios con miras:

1. A su utilización, en general, por la Segunda Reunión de la C.A.E.R. Aeronáutica;
2. A la utilización más eficaz posible de las frecuencias de las bandas de ondas decamétricas para los vuelos regionales y nacionales;
3. A la evaluación más aproximada posible del factor de corrección K anteriormente definido, y
4. A la determinación del número máximo de aeronaves a las que puede darse servicio con una sola frecuencia o con una familia de frecuencias durante cualquier hora.

CONFERENCIA AERONÁUTICA

GINEBRA, 1964

Documento N.º DT/I-32-S

13 de febrero de 1964

Original: inglés

GRUPO DE TRABAJO 1

COMISIÓN 5

PROYECTO

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO 1

A LA COMISIÓN 5

El Grupo de trabajo 1, ha agotado el mandato que le confió la Comisión 5, y somete a la consideración de la Comisión 5 los documentos siguientes:

- 1) Proyecto de Resolución N.º DT/I-29, y
- 2) Proyecto de Recomendación N.º DT/I-31.

El Presidente,
William A.E. NIELSEN

CONFERENCIA AERONÁUTICA

GINEBRA, 1964

Documento N.º DT/I-33-S

14 de febrero de 1964

Original: inglés

COMISIÓN 4

PROYECTO

RECOMENDACIÓN N.º

Relativa al examen de las condiciones técnicas que rigen
la utilización de las frecuencias 3023.5 kc/s y 5680 kc/s

La Primera Reunión de la C.A.E.R. Aeronáutica, Ginebra, 1964

considerando

que parecen existir algunas anomalías en las condiciones prescritas para la utilización de las frecuencias 3023,5 kc/s y 5680 kc/s en la columna 3, cláusulas 2a) y 2b) del Plan de adjudicación de frecuencias del Apéndice 26 al Reglamento de Radiocomunicaciones, páginas 38 y 41, respectivamente;

comprobando

que los canales de que se trata están también adjudicados al servicio (OR) y, por consiguiente, la presente Reunión de la Conferencia no es competente para efectuar en las disposiciones anteriormente mencionadas modificaciones de fondo que puedan perjudicar la utilización por el citado servicio de los canales de que se trata,

recomienda

que las administraciones den a conocer su posición en lo que respecta a la posible modificación de dicha disposición, a fin de que el problema pueda examinarse detenidamente en la Segunda Reunión de la Conferencia.