



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

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.



**Documentos de la Conferencia Administrativa Mundial
de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Aeronáutico (R) (CAMR-Aer2) (Ginebra, 1978)**

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 65.
- La serie completa de documentos de la Conferencia comprende los Documentos N° 1 a 364, DT N° 1 a 65, DL N° 2 a 4.

UNIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Addendum N.º 1 al
Documento N.º DT/1-S
1 de febrero de 1978

Nota del Secretario General

PROPOSICIONES COORDINADAS

Sírvase encontrar en anexo la lista de las proposiciones recibidas después de la fecha de publicación del Documento N.º DT/1 (Anexo 1: RR, AP3, AP27; Anexo 2: Resoluciones y Recomendaciones).

El Secretario General,

M. MILLI

Anexos: 2



PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

N° de la disposition ayant fait l'objet de propositions	Voir proposition				
	PHL/55	ZAI/56	ARG/60	E/61-62	B/65
No. of provision subject to proposals	See proposal				
	PHL/55	ZAI/56	ARG/60	E/61-62	B/65
N.º de la disposi- ción objeto de proposiciones	léase proposición				
	PHL/55	ZAI/56	ARG/60	E/61-62	B/65
RR 201A		42			47
205A		43			48
429				1	
ADD 429A		44		2-3	49
431				4	
ADD 431A				5	
432				6	
590		45			50
591		46			51
969A		47			52
1326C		48			53
1353B		49			54
APP 3		50,51			
ADD 27/8A					1
27/9		1	1		2
ADD 27/9A					3
27/10 (titre)		2			
27/10		3			4
27/11		4			5
ADD 27/11A					6
27/12		5			7
27/13		6			8
27/14		7			8
27/15		8			9
27/16		9			10-11
		9A			
27/17		10	2		12
27/18		11	3		13
27/19		12	4		14
27/20		13	5		15
27/23			6		16
27/24		14			17

N° de la disposition ayant fait l'objet de propositions	Voir proposition				
	PHL/55	ZAI/56	ARG/60	E/61-62	B/65
No. of provision subject to proposals	See proposal				
	PHL/55	ZAI/56	ARG/60	E/61-62	B/65
N.º de la disposi- ción objeto de proposiciones	léase proposición				
	PHL/55	ZAI/56	ARG/60	E/61-62	B/65
ADD 27/24A					18
27/32		15			
27/34					19
27/49			7		
27/50 - 56		16	8-13		20-26
27/62					27
27/63-73		17	14-19		28-29
ADD section/sección Nº 0		18-20	21-25		
27/95		22			
27/96		23-23A			
27/80-94					
97-119					
121-132					
134, 137					
139-173					
176-185		24			
27/120		21			
27/130	1				
27/133		25			
27/135		26			
27/136		27			
27/138		28			
27/158					30
27/159					31
27/160					32
27/161					33
27/164					34
27/171					35
27/172					36
27/174		29			
27/175		30			
27/186		31			37

N° de la disposition ayant fait l'objet de propositions	Voir proposition				
	PHL/55	ZAI/56	ARG/60	E/61-62	B/65
No. of provision subject to proposals	See proposal				
	PHL/55	ZAI/56	ARG/60	E/61-62	B/65
N.° de la disposi- cion objeto de proposiciones	léase proposicion				
	PHL/55	ZAI/56	ARG/60	E/61-62	B/65
27/188		32			38
27/189		33			39
27/192		34			40
27/193		35			41
27/194					42
ADD 27/194A		36			43
ADD 27/194B					44
ADD 27/195-207		37, 38 39			45
27/196, 201		40, 41	20		46
27/195		41A			
27/196		41B			
27/197		41C			
27/198		41D			
27/199		41E			
27/200		41F			
27/201		41G			
27/202		41H			
27/203		41I			
27/204		41J			
27/205		41K			

Anexo 2

Resoluciones (títulos abreviados)

	N.º 13	ZAI/56/54	E/65/55
	N.º 14	ZAI/56/55	B/65/57
ADD	Utilización de las frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R)	ZAI/56/56	B/65/56
	N.º Aer 1	ZAI/56/57	B/65/58
ADD	Utilización de las frecuencias 3 023 y 5 680 kHz	ZAI/56/58	B/65/59
	N.º Aer 2	ZAI/56/59	B/65/60
ADD	Utilización no autorizada de frecuencias de las bandas atribuidas al servicio móvil aeronáutico (R)	ZAI/56/60	B/65/61
	N.º Aer 3	ZAI/56/61	B/65/62
ADD	Empleo de la técnica de banda lateral única en las bandas atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R)		B/65/67
	N.º Aer 4	ZAI/56/62	B/65/63
ADD	Utilización de las ondas métricas por el servicio móvil aeronáutico (R)	ZAI/56/63	
	N.º Aer 5	ZAI/56/64	B/65/64
ADD	Utilización de las ondas métricas para la difusión de datos meteorológicos en el servicio móvil aeronáutico (R)	ZAI/56/65	B/65/65
	N.º Aer 6	ZAI/56/66	
ADD	Tramitación de las notificaciones	ZAI/56/53	
ADD	Puesta en práctica de la nueva ordenación de las bandas	ZAI/56/52	PHL/54/1
ADD	Puesta en práctica del Plan	ZAI/56/67	B/65/66 B/65/68

Recomendaciones

N.º 19	E/63/2
N.º Aer 1	ZAI/56/69 B/65/70

- ADD Investigación de técnicas que contribuyan a reducir la congestión en las bandas de ondas decamétricas ZAI/56/70 B/65/71
- ADD Atribución exclusiva de nuevas bandas de ondas decamétricas ZAI/56/68 ARG/60/27 B/65/69
- ADD Características de los servicios, condiciones de explotación y disposiciones conexas ARG/60/26
- ADD Correspondencia pública en el servicio móvil aeronáutico E/63/1
-

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/1-S
11 de enero de 1978

SESIÓN PLENARIA

Nota del Secretario General

PROPOSICIONES COORDINADAS

1. El presente documento de trabajo contiene las proposiciones presentadas por las administraciones y publicadas en los documentos preparatorios N.ºs 1 a 53.

Están agrupadas de la manera siguiente:

Propuestas relacionadas con	Página
- el Reglamento de Radiocomunicaciones	5
- el Apéndice 3 al Reglamento de Radiocomunicaciones	15
- el Apéndice 27 al Reglamento de Radiocomunicaciones. . . .	21
Parte I (Disposiciones generales), N.ºs 27/1 a 27/73. . . .	21
Parte II (Plan de adjudicación de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R)) N.ºs 27/74 a 27/207	67
- fechas de entrada en vigor	153
- Resoluciones	155
- Recomendaciones	181

Cada proposición está precedida del texto de origen al que se refiere (dicho texto está marcado por un corchete en el margen izquierdo).

Si las mismas proposiciones han sido formuladas de manera idéntica por varios países, sólo se publican una vez. En tal caso los textos van precedidos del símbolo de los países que lo han presentado.

2. Las proposiciones publicadas después de la fecha del presente documento serán objeto de un suplemento.

3. Los símbolos de países utilizados son los del Cuadro N.º 1 del Prefacio a la Lista Internacional de Frecuencias. Los demás símbolos (ADD, MOD y SUP) conservan su significado habitual.

4. No se han reproducido las consideraciones preliminares expuestas por las administraciones, ni los "motivos". Los delegados que deseen conocerlos se referirán a los documentos donde se han publicado las proposiciones de que se trate.

El Secretario General,

M. MILI

Anexo: Proposiciones coordinadas



PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

OBSERVACIONES GENERALES Y DE INTRODUCCIÓN

USA	Véase el Documento No 4,	páginas 3 y 4
URS	"	" 29, página 1
G	"	" 43, páginas 2 y 3
J	"	" 44, página 2
CAN	"	" 46

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

ARTÍCULO 5

Spa2

Atribución¹ de bandas de frecuencias
entre 10 kHz y 275 GHz

Spa2

Sección IV. Cuadro de atribución de bandas de frecuencias
entre 10 kHz y 275 GHz201A
Spa2

Las frecuencias 2 182 kHz, 3 023.5 kHz, 5 680 kHz, 8 364 kHz, 121.5 MHz, 156.8 MHz y 243 MHz pueden además utilizarse, de conformidad con los procedimientos en vigor para los servicios de radiocomunicación terrenal, en operaciones de búsqueda y salvamento de vehículos espaciales tripulados.

También pueden utilizarse las frecuencias 10 003 kHz, 14 993 kHz, y 19 993 kHz, aunque, en este caso, las emisiones deben restringirse a una banda de ± 3 kHz con relación a la frecuencia.

USA/4/53 MOD 201A
D/8/1
F/22/1-94
MAU/33/1-94
G/43/48

Las frecuencias 2 182 kHz, ~~3-023,5~~ 3 023 kHz, 5 680 kHz, 8 364 kHz, 121,5 MHz, 156,8 MHz y 243 MHz pueden además utilizarse, de conformidad con los procedimientos en vigor para los servicios de radiocomunicación terrenal, en operaciones de búsqueda y salvamento de vehículos espaciales tripulados.

También pueden utilizarse las frecuencias 10 003 kHz, 14 993 kHz, y 19 993 kHz, aunque, en este caso, las emisiones deben restringirse a una banda de ± 3 kHz con relación a la frecuencia.

205A
Mar2

Las estaciones del servicio móvil marítimo que participen en operaciones coordinadas de búsqueda y de salvamento pueden utilizar también las frecuencias de 3 023.5 y de 5 680 kHz en las condiciones especificadas en los números 1326C y 1353B, respectivamente.

USA/4/54 MOD 205A

Las estaciones del servicio móvil marítimo que participen en operaciones coordinadas de búsqueda y de salvamento pueden utilizar también las frecuencias portadoras de ~~3-023,5~~ 3 023 y de 5 680 kHz en las condiciones especificadas en los números 1326C y 1353B, respectivamente.

D/8/2 MOD 205A
F/22/1-95
MAU/33/1-95
G/43/49

Las estaciones del servicio móvil marítimo que participen en operaciones coordinadas de búsqueda y de salvamento pueden utilizar también las frecuencias portadoras de 3-023,5 3 023 y de 5 680 kHz en las condiciones especificadas en los números 1326C y 1353B, respectivamente.

ARTÍCULO 7

Disposiciones especiales relativas a ciertos servicios

Sección II. Servicio móvil aeronáutico

- 429 § 3. Las frecuencias de todas las bandas atribuidas al servicio móvil aeronáutico de la categoría (R), se reservan para las comunicaciones entre las aeronaves en general y las estaciones aeronáuticas especialmente encargadas de velar por la seguridad y la regularidad de la navegación aérea en las rutas nacionales o internacionales de la aviación civil.

D/8/3

MOD 429

§ 3 (1) Las frecuencias de todas las bandas atribuidas al servicio móvil aeronáutico de la categoría (R), se reservan para las comunicaciones entre las aeronaves en general y las estaciones aeronáuticas especialmente encargadas de velar por la seguridad y la regularidad de la navegación aérea en las rutas nacionales o internacionales de la aviación civil.

(2) Las comunicaciones de control de operaciones aeronáuticas del servicio móvil aeronáutico (R) están destinadas a permitir las comunicaciones relativas a la regularidad de la navegación aérea.

USA/4/55

ADD 429A

Las comunicaciones de control de operaciones aeronáuticas del servicio móvil aeronáutico (R) están destinadas a permitir las comunicaciones relativas a la regularidad de la navegación aérea.

ADD 429A

Comunicaciones del control de operaciones aeronáuticas

F/22/1-96

MAU/33/1-96

J/44/31

Las comunicaciones del control de operaciones aeronáuticas del servicio móvil aeronáutico (R), tienen por objeto permitir las comunicaciones relativas a la regularidad de vuelo.

431 § 5. Las frecuencias de las bandas atribuidas al servicio móvil
Aer aeronáutico entre 2 850 y 18 030 kHz (véase el artículo 5), se asigna-
rán de conformidad con lo dispuesto en los apéndices 26 y 27 y
con las demás disposiciones pertinentes del presente Reglamento.

CAN/20/1 MOD 431 § 5. Las frecuencias de las bandas atribuidas al servicio móvil
aeronáutico entre 2 850 y ~~18-030~~ 22 000 kHz (véase el
Artículo 5), se asignarán de conformidad con lo dispuesto en los
Apéndices 26 y 27 y con las demás disposiciones pertinentes del
presente Reglamento.

ARTÍCULO 9

Spa2 **Notificación e inscripción en el Registro internacional de frecuencias de asignaciones de frecuencia¹ a estaciones de radiocomunicación terrenal²**

Spa2 **Subsección IIA. Procedimiento a seguir en los casos no tratados en la subsección IIB del presente artículo**

552 § 21.(1) *Examen de las notificaciones relativas a asignaciones de frecuencia a estaciones aeronáuticas del servicio móvil aeronáutico (R) en las bandas entre 2 850 kHz y 17 970 kHz atribuidas exclusivamente a este servicio (véase el número 500).*

CAN/20/2 MOD 552 § 21.(1) Examen de las notificaciones relativas a asignaciones de frecuencia a estaciones aeronáuticas del servicio móvil aeronáutico (R) en las bandas entre 2 850 y ~~17-970~~ 22 000 kHz atribuidas exclusivamente a este servicio (véase el número 500).

589 § 30. (1) *Bandas de frecuencias entre 2 850 kHz y 17 970 kHz atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R).*

CAN/20/3 MOD 589 § 30.(1) Bandas de frecuencias entre 2 850 y ~~17-970~~ 22 000 kHz atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R).

590 (2) Si la conclusión es favorable respecto de los números 554 a
Aer 557, se inscribirá en la columna 2a la fecha del 29 de abril de 1966.

USA/4/56 MOD 590
D/8/4
F/22/1-97
MAU/33/1-97
G/43/50

(2) Si la conclusión es favorable respecto de los números 554 a 557, se inscribirá en la columna 2.^a la fecha del ~~29-de-abril-de-1966~~ (fecha de la firma del Acuerdo CAMR (R), Ginebra, 1978).

[
591 (3) Si la conclusión es favorable respecto del número 558, se ins-
Aer cribará en la columna 2b la fecha del 29 de abril de 1966.

USA/4/57 MOD 591
D/8/5
F/22/1-98
MAU/33/1-98
G/43/51

(3) Si la conclusión es favorable respecto al número 558, se
inscribirá en la columna 2b la fecha del ~~29-de-abril-de-1966~~ (fecha
de la firma del Acuerdo CAMR (R), Ginebra, 1978).

ARTÍCULO 28

Condiciones que deben reunir las estaciones móviles

Sección II. Disposiciones especiales sobre la seguridad

969A (3) Las estaciones móviles podrán utilizar las frecuencias
Mar2 aeronáuticas de 3 023,5 kHz y de 5 680 kHz para fines de coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento en el lugar de un siniestro así como para las comunicaciones entre dichas estaciones y las estaciones terrestres participantes, de conformidad con cualquier acuerdo especial que rijan al servicio móvil aeronáutico (véanse los números 1326C y 1353B).

USA/4/58 MOD 969A
D/8/6
F/22/1-99
MAU/33/1-99
G/43/52

(3) Las estaciones móviles podrán utilizar las frecuencias aeronáuticas de ~~3-023,5~~ 3 023 kHz y de 5 680 kHz para fines de coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento en el lugar de un siniestro así como para las comunicaciones entre dichas estaciones y las estaciones terrestres participantes, de conformidad con cualquier acuerdo especial que fija al servicio móvil aeronáutico (véanse los números 1326C y 1353B).

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

ARTÍCULO 35

Utilización de las frecuencias para radiotelefonía en el
servicio móvil marítimo

Sección II. Bandas comprendidas entre 1 605 y 4 000 kHz

C. Búsqueda y salvamento

1326C § 3A. La frecuencia de 3 023.5 kHz podrá utilizarse para la
Mar2 comunicación entre estaciones móviles ocupadas en operaciones coor-
dinadas de búsqueda y salvamento, incluida la comunicación entre tales
estaciones y las estaciones terrestres que participen en las operaciones,
con las frecuencias portadoras, las clases de emisión y condiciones de
explotación que se definen en el apéndice 27.

USA/4/59 MOD 1326C
F/22/1-100
MAU/33/1-100
G/43/53

3A. La frecuencia aeronáutica de ~~3-023,5~~ 3 023 kHz podrá
utilizarse para la comunicación entre estaciones móviles ocupadas
en operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento, incluida la
comunicación entre tales estaciones y las estaciones terrestres
que participen en las operaciones, ~~con las frecuencias portadoras,~~
~~las clases de emisión y condiciones de explotación que se definen~~
~~en el Apéndice 27~~ de conformidad con las disposiciones del
Apéndice 27 (Rev.).

D/8/7 MOD 1326C

3A. La frecuencia de ~~3-023,5~~ 3 023 kHz podrá utilizarse para la
comunicación entre estaciones móviles ocupadas en operaciones coordi-
nadas de búsqueda y salvamento, incluida la comunicación entre tales
estaciones y las estaciones terrestres que participen en las
operaciones, ~~con las frecuencias portadoras, y las clases de emisión~~
~~y condiciones de explotación que se definen en el Apéndice 27~~ de
conformidad con las disposiciones del Apéndice 27 (Rev.).

Mar2

D. Búsqueda y salvamento

1353B § 15A. La frecuencia de 5 680 kHz podrá utilizarse para la comunicación entre estaciones móviles ocupadas en operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento, incluida la comunicación entre tales estaciones y las estaciones terrestres que participen en las operaciones, con las frecuencias portadoras, las clases de emisión y condiciones de explotación que se definen en el apéndice 27.

USA/4/60 MOD 1353B 15A. La frecuencia aeronáutica de 5 680 kHz podrá utilizarse para la comunicación entre estaciones móviles ocupadas en operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento, incluida la comunicación entre tales estaciones y las estaciones terrestres que participen en las operaciones, ~~con las frecuencias portadoras, las clases de emisión y condiciones de explotación que se definen en el Apéndice 27~~ de conformidad con las disposiciones del Apéndice 27 (Rev.).

F/22/1-101
MAU/33/1-101
G/43/54

D/8/8 MOD 1353B 15A. La frecuencia de 5 680 kHz podrá utilizarse para la comunicación entre estaciones móviles ocupadas en operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento, incluida la comunicación entre tales estaciones y las estaciones terrestres que participen en las operaciones, ~~con las frecuencias portadoras, las clases de emisión y condiciones de explotación que se definen en el Apéndice 27~~ de conformidad con las disposiciones del Apéndice 27 (Rev.).

APÉNDICE 3

Mar Mar2

Cuadro de tolerancias de frecuencias ★

(Véase el artículo 12)

1. La tolerancia de frecuencia se define en el artículo 1 y se expresa en millonésimas o, en algunos casos, en hertzios.

2. La potencia mencionada para las distintas categorías de estaciones es la potencia media, tal como se define en el artículo 1.

Bandas de frecuencias (excluido el límite inferior, pero incluido el superior) y categorías de estaciones	Tolerancias aplica- bles hasta el 1.º de enero de 1966 * a los transmisores actual- mente en servicio y a los que se instalen an- tes del 1º de enero de 1964	Tolerancias aplica- bles a los nuevos emi- sores instalados des- pués del 1.º de enero de 1964 y a todos los transmisores a partir del 1.º de enero de 1966 *
	* 1.º de enero de 1970 en el caso de todas las tole- rancias marcadas con asterisco.	
Banda : 1 605 a 4 000 kHz -----		
2. Estaciones terrestres		
— de potencia inferior o igual a 200 vatios	100	100 h) l)
— de potencia superior a 200 vatios	50	50 h) l)
3. Estaciones móviles		
a) estaciones de barco	200	200 i) k)
b) Estaciones de embarcaciones y dispositivos de salvamento	—	300
bA) Radiobalizas de localiza- ción de siniestros	—	300
c) Estaciones de aeronave	200 *	100 *
d) Estaciones móviles terres- tres	200	200
4. Estaciones de radiodeterminación		
— de potencia inferior o igual a 200 vatios	100	100
— de potencia superior a 200 va- tios	50	50
5. Estaciones de radiodifusión	50	20
Banda : 4 a 29,7 MHz -----		
2. Estaciones terrestres : -----		
b) Estaciones aeronáuticas :		
— de potencia inferior o igual a 500 vatios	100	100
— de potencia superior a 500 vatios	50	50

Bandas de frecuencias (excluido el límite inferior, pero incluido el superior) y categorías de estaciones	Tolerancias aplica- bles hasta el 1.º de enero de 1966 * a los transmisores actual- mente en servicio y a los que se instalen antes del 1.º de enero de 1964	Tolerancias aplica- bles a los nuevos emi- sores instalados des- pués del 1.º de enero de 1964 y a todos los transmisores a partir del 1.º de enero de 1966 *
	* 1.º de enero de 1970 en el caso de todas las tole- rancias marcadas con asterisco.	

3. Estaciones móviles:		

c) Estaciones de aeronave	200 *	100 *

★ Ciertos servicios, por razones de carácter técnico o de explotación, pueden requerir tolerancias más estrictas.

Bandas de frecuencias (exclui- do el límite inferior, pero incluido el superior) y categorías de estaciones	Tolerancias aplica- bles hasta el 1.º de enero de 1966*) a los transmisores actual- mente en servicio y a los que se instalen antes del 1.º de enero de 1964	Tolerancias aplica- bles a los nuevos emisores instalados después del 1.º de enero de 1964 y a todos los transmisio- res a partir del 1.º de enero de 1966*)
	*) 1.º de enero de 1970 en el caso de to- das las tolerancias marcadas con asterisco	
.....		
Banda: 1 605 a 4 000 kHz		
.....		
2. Estaciones terrestres		
- de potencia inferior o igual a 200 vatios	100	100 h) 1) <u>r</u>)
- de potencia superior a 200 vatios	50	50 h) 1) <u>r</u>)

CAN/2C/4
F/24/1
J/44/7

MOD

Bandas de frecuencias (excluido el límite inferior, pero incluido el superior) y categorías de estaciones	Tolerancias aplica- bles hasta el 1.º de enero de 1966 * a los transmisores actual- mente en servicio y a los que se instalen antes del 1.º de enero de 1964	Tolerancias aplica- bles a los nuevos emi- sores instalados des- pués del 1.º de enero de 1964 y a todos los transmisores a partir del 1.º de enero de 1966 *
	* 1.º de enero de 1970 en el caso de todas las tole- rancias marcadas con asterisco.	

USA/4/61 CAN/20/5 F/24/2 J/44/7	MOD	3. Estaciones móviles		
		a) estaciones de barco	200	200 i) k)
		b) estaciones de embarca- ciones y dispositivos de salvamento	-	300
		b A) radiobalizas de localización de sinistros	-	300
		c) estaciones de aeronave	200*)	100*) r)
USA/4/61	ADD	d) estaciones móviles terrestres	200	200
		4. <u>Estaciones aero- náuticas:</u>		
		- de potencia inferior o igual a 500 vatios	100	100 r)
		- de potencia superior a 500 vatios	50	50 r)
		5. 4* <u>Estaciones de radio- determinación:</u>		
USA/4/61	MOD	- de potencia inferior o igual a 200 vatios	100	100
		- de potencia superior a 200 vatios	50	50
		6. 5* <u>Estaciones de radio- difusión:</u>	50	20
		Banda: 4 a 29,7 MHz		
				
USA/4/61 CAN/20/6 F/24/3 J/44/7	MOD	2. Estaciones terrestres:		
				
		b) Estaciones aeronáuticas:		
		- de potencia inferior o igual a 500 vatios	100	100 r)
		- de potencia superior a 500 vatios	50	50 r)
				
		3. Estaciones móviles:		
				

*)

USA/4/61
CAN/20/7 MOD
F/24/4
J/44/7

Bandas de frecuencias (excluido el límite inferior, pero incluido el superior) y categorías de estaciones	Tolerancias aplicables hasta el 1.º de enero de 1966*) a los transmisores actualmente en servicio y a los que se instalen antes del 1.º de enero de 1964	Tolerancias aplicables a los nuevos emisores instalados después del 1.º de enero de 1964 y a todos los transmisores a partir del 1.º de enero de 1966*)
	*) 1.º de enero de 1970 en el caso de todas las tolerancias marcadas con asterisco	
c) Estaciones de aeronave	200*)	100*) r)
.		

*) Ciertos servicios, por razones de carácter técnico o de explotación, pueden requerir tolerancias más estrictas.

Agréguese la siguiente nota a continuación de la Nota q):

USA/4/62 ADD

r) Para los transmisores de banda lateral única utilizados en el servicio móvil aeronáutico (R), la tolerancia es:

1) Bandas comprendidas entre 1 605 y 4 000 kHz:

Estaciones aeronáuticas 10 Hz

Estaciones de aeronave 20 Hz

2) Bandas comprendidas entre 4 y 29,7 MHz:

Estaciones aeronáuticas 10 Hz

Estaciones de aeronave 20 Hz.

CAN/20/8 ADD r) Para los transmisores de banda lateral única de las estaciones radio-telefónicas de aeronave y aeronáuticas la tolerancia es 20 y 10 Hz, respectivamente

F/24/5

ADD r) Para los transmisores de banda lateral única del servicio móvil aeronáutico (R), la tolerancia es:

1) estaciones aeronáuticas: 10 Hz

2) estaciones de aeronave:

a) instaladas a bordo de aeronaves de gran velocidad (superior a 400 km/hora): 20 Hz

b) instaladas a bordo de aeronaves de velocidad inferior o igual a 400 km/hora: 40 Hz.

AUS/31/1 ADD

r) Para transmisores-receptores de banda lateral única del servicio móvil aeronáutico (R), la tolerancia es

1) En la banda 1 605-4 000 kHz

Estaciones aeronáuticas ± 10 Hz

Estaciones de aeronave ± 75 Hz

2) En la banda de 4 a 29,7 MHz

Estaciones aeronáuticas ± 10 Hz

Estaciones de aeronave ± 75 Hz

J/44/8 ADD

r) Para los transmisores de banda lateral única utilizados en el servicio móvil aeronáutico (R), la tolerancia es:

Estaciones aeronáuticas 10 Hz

Estaciones de aeronave 20 Hz

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

APÉNDICE 27

**Plan de adjudicación de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R)
e información conexas**

(Véase el artículo 7)

PARTE I

Disposiciones generales

Sección I

Definiciones

CAN/20/9 ADD 27/8A

Las comunicaciones de control de las operaciones aeronáuticas del servicio móvil aeronáutico (R) están destinadas a permitir las comunicaciones relativas a la regularidad de la navegación aérea

URS/29/14 ADD 27/8A

Se denominan comunicaciones de control de vuelo en el servicio aeronáutico las comunicaciones utilizadas en el servicio móvil aeronáutico (R) para todas las operaciones de control de vuelo desde el despegue hasta el aterrizaje.

J/44/14

ADD 27/8a

8a Una zona de comunicaciones del control de operaciones a larga distancia (OPECON) es una zona en la que se necesitan medios de comunicación a larga distancia para permitir las comunicaciones de control de operaciones aeronáuticas con aeronaves en vuelo, en cualquier momento y a cualquier distancia, por una o más familias de frecuencias comunes a la zona.

27/9

9. Una familia de frecuencias del servicio móvil aeronáutico es un grupo de frecuencias elegidas en diferentes bandas del servicio móvil aeronáutico, destinadas a permitir la comunicación, en cualquier momento y a cualquier distancia, entre aeronaves en vuelo y las estaciones aeronáuticas correspondientes.

USA/4/1

MOD 27/9

Una familia de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R) ~~es-un-grupo-de~~ contiene una o varias frecuencias elegidas en diferentes bandas del servicio móvil aeronáutico (R), destinadas a permitir la comunicación, en cualquier momento y dentro de la zona de utilización autorizada (véanse los números 27/189 - 27/207) ~~y-a-cualquier-distancia~~, entre las estaciones de aeronaves en-vuelo y las estaciones aeronáuticas correspondientes.

D/5/1

MOD 27/9

F/22/1-1

MAU/33/1-1

G/43/1

J/44/2

9. Una familia de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R) ~~es-un-grupo-de~~ contiene una o varias frecuencias elegidas en diferentes bandas del servicio móvil aeronáutico (R), destinadas a permitir la comunicación, en cualquier momento y dentro de la zona de utilización autorizada (27/189 - 27/207) ~~y-a-cualquier-distancia~~, entre las estaciones de aeronaves-en-vuelo y las estaciones aeronáuticas correspondientes.

CAN/20/10 MOD 27/9

9. Una familia de frecuencias del servicio móvil aeronáutico ~~es-un-grupo~~ se compone de frecuencias elegidas en diferentes bandas del servicio móvil aeronáutico, destinadas a permitir la comunicación, en cualquier momento y dentro de la zona de utilización autorizada (véanse los números 27/189-27/207) ~~y-a-cualquier-distancia~~, entre las estaciones de aeronaves en-vuelo y las estaciones aeronáuticas correspondientes.

URS/29/15

MOD 27/9

Una familia de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R) es un grupo de 2 a 5 frecuencias elegidas en diferentes bandas del servicio móvil aeronáutico (R), destinadas a permitir la comunicación entre estaciones de aeronave, y las estaciones aeronáuticas correspondientes dentro de los límites de una zona operacional determinada (véanse los N.ºs 27/189 - 27/207).

URS/29/16 ADD 27/9A

Un "canal común" es un canal adjudicado a dos o más zonas para empleo común sin tener en cuenta las condiciones de interferencia recíproca, y su utilización está sujeta a acuerdo entre las administraciones interesadas.

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

Sección II

Principios técnicos y operativos aplicados en la elaboración del Plan de adjudicación de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R)

OBSERVACION GENERAL

USA	Véase el documento N.º 27	Control mundial de operaciones aeronáuticas
URS	Véase el documento N.º 29 (punto 4)	Características del equipo de banda lateral única
AUS	Véase el documento N.º 31	Tolerancias de frecuencias
SUI	Véase el documento N.º 34	Utilización integral de la técnica de banda lateral única
AUS	Véase el documento N.º 42	Criterios de protección de los canales adyacentes

A. Determinación de la anchura de los canales

USA/4/2 MOD del título A. ~~Determinación de la anchura de los canales~~
D/5/2
CAN/20/11 A. Características de los canales
F/22/1-2
MAU/33/1-2
G/43/2

1. Separación entre frecuencias

27/10

Las separaciones de frecuencias indicadas en el cuadro que sigue son adecuadas para el empleo de las comunicaciones que utilizan las clases de emisión de que tratan los números 27/49 a 27/53.

Banda (kc/s)	Separación (kc/s)	Banda (kc/s)	Separación (kc/s)
2850-3025	7	8815-8965	7
3400-3500	7	10 005-10 100	8
4650-4700	7	11 275-11 400	8
5450-5480 (Región 2)	7	13 260-13 360	8
5480-5680	7	17 900-17 970	8
6525-6685	7		

USA/4/3 MOD 27/10

D/5/3

F/22/1-3

MAU/33/1-3

G/43/2

~~Las separaciones de frecuencias indicadas en el cuadro que sigue son adecuadas~~ Una separación de 3 kHz entre las frecuencias (de referencia) de la portadora es adecuada para el empleo de las comunicaciones que utilizan las clases de emisión de que tratan los números 27/49 a ~~27/53~~ 27/52 en las bandas de frecuencias comprendidas entre 2 850 y 17 970 kHz atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R). La frecuencia (de referencia) de la portadora de los canales del Plan se expresará en múltiplos enteros de 1 kHz.

1. Separación entre frecuencias

CAN/20/12 MOD 27/10

~~Las separaciones de frecuencias indicadas en el cuadro que sigue son adecuadas~~ Una separación de 3 kHz entre las frecuencias de portadora es adecuada para el empleo de las comunicaciones que utilizan las clases de emisión de que tratan los números 27/49 a ~~27/53~~ y 27/50 en las bandas de frecuencias comprendidas entre 2 850 y 22 000 kHz atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R). La frecuencia de la portadora de los canales del Plan se expresará en múltiplos enteros de 1 kHz.

Banda (kc/s)	Separación (kc/s)	Banda (kc/s)	Separación (kc/s)
2850-3025	7	8815-8965	7
3400-3500	7	10 005-10 100	8
4650-4700	7	11 275-11 400	8
5450-5480 (Región 2)	7	13 260-13 360	8
5480-5680	7	17 900-17 970	8
6525-6685	7		

27/11

- a) Se supone que para las transmisiones radiotelefónicas las frecuencias de modulación estarán limitadas a 3000 ciclos por segundo y que para las otras clases de emisiones autorizadas, la anchura de banda ocupada no será superior a la de las emisiones A3.

USA/4/4 MOD 27/11
D/5/4
F/22/1-4
MAU/33/1-4
G/43/5

a) ~~Se supone que~~ Para las transmisiones radiotelefónicas las ~~audiofrecuencias de modulación~~ estarán limitadas a ~~3.000 ciclos por segundo~~ las comprendidas entre 300 y 2 700 Hz y ~~que~~ para las otras clases de emisiones autorizadas la anchura de banda ocupada no rebasará el límite superior de las emisiones A3J.

No obstante, la especificación de estos límites no implica restricción alguna en cuanto a su posible ampliación cuando se trate de emisiones distintas de las de la clase A3J, a condición de que se respeten los límites fijados para las emisiones no deseadas (véanse los números ADD 27/66A y ADD 27/66B).

Nota: Para los tipos de transmisores de estaciones de aeronave cuya instalación inicial se haya efectuado antes del 1.º de febrero de 1983 las audiofrecuencias estarán limitadas a 3 000 Hz.

CAN/20/13 MOD 27/11

- a) ~~Se supone que~~ Para las transmisiones radiotelefónicas las ~~audiofrecuencias de modulación~~ estarán limitadas a ~~3000 ciclos por segundo~~ las comprendidas entre 300 y 2 700 Hz y ~~que~~ para las otras clases de emisiones autorizadas la anchura de banda ocupada no rebasará el límite superior de las emisiones A3J. No obstante, la especificación de estos límites no implica restricción alguna en cuanto a su posible ampliación cuando se trate de emisiones distintas de las de la clase A3J, a condición de que se respeten los límites fijados para las emisiones no deseadas.

USA/4/5 ADD 27/11A
D/5/6
CAN/20/14
F/22/1-5
MAU/33/1-5
G/43/5

Teniendo en cuenta las eventuales interferencias que podrían producirse, no deberá emplearse ningún canal determinado para transmisiones radiotelefónicas y de datos dentro de una misma zona de adjudicación.

27/12

- b) El uso de los canales resultantes del cuadro precedente (número 27/10) para distintas clases de emisión será objeto de acuerdos especiales entre las administraciones interesadas, a fin de evitar la interferencia perjudicial que pudiera resultar del empleo simultáneo del mismo canal para diversas clases de emisión, sin otorgarse por principio prioridad a ninguna de ellas.

USA/4/6 MOD 27/12
D/5/7
F/22/1-6
MAU/33/1-6

- b) El uso de los canales indicados en el número 27/16 resultantes del cuadro precedente (número 27/10) para distintas clases de emisión distintas de las A3J y A2H será objeto de arreglos particulares entre las administraciones interesadas, a fin de evitar la interferencia perjudicial que pudiera resultar del empleo simultáneo del mismo canal para diversas clases de emisión sin otorgarse por principio prioridad a ninguna de ellas.

G/43/6 MOD 27/12

- b) El uso de los canales indicados en el número 27/16 resultantes del cuadro precedente (número 27/10) para distintas clases de emisión distintas de las A3J y A2H será objeto de arreglos particulares, entre las administraciones interesadas, y aquellas cuyos servicios puedan ser afectados, a fin de evitar la interferencia perjudicial que pudiera resultar del empleo simultáneo del mismo canal para diversas clases de emisión. sin otorgarse por principio prioridad a ninguna de ellas.

27/13

- c) Se reconoce que pueden obtenerse varios canales por fraccionamiento de cada uno de los que se prevén en este plan de separación.

USA/4/7 SUP 27/13
D/5/8
CAN/20/15
F/22/1-7
MAU/33/1-7
G/43/7

27/14

- d) Con el fin de satisfacer necesidades especiales, podrán agruparse, igualmente, canales adyacentes indicados en el cuadro precedente (número 27/10). Ello habrá de ser objeto de acuerdos especiales entre las administraciones interesadas.

USA/4/8 SUP 27/14
D/5/9
CAN/20/16
F/22/1-8
MAU/33/1-8

G/43/8 MOD 27/14

- d) ~~Con el fin de satisfacer necesidades especiales, podrán agruparse, igualmente, canales adyacentes indicados en el cuadro precedente (número 27/10). Ello habrá de ser objeto de acuerdos especiales entre las administraciones interesadas.~~ Para evitar la posible interferencia, las frecuencias adyacentes que figuran en la lista de frecuencias en el número 27/16 no deben adjudicarse a las mismas zonas de paso de rutas aéreas mundiales principales, a las zonas Volmet o ZRRN ni a las zonas de paso de rutas aéreas mundiales principales, zonas Volmet o ZRRN colindantes, cuando puede surgir un problema particular de interferencia potencial.

27/15

- e) Los acuerdos mencionados en los números 27/12 y 27/14 deberán establecerse de conformidad con lo dispuesto en los artículos del Convenio Internacional de Telecomunicaciones y del Reglamento de Radiocomunicaciones, titulados «Acuerdos particulares» y «Acuerdos especiales», respectivamente.

G/43/9 SUP 27/15

USA/4/9 MOD 27/15
D/5/10
CAN/20/17
F/22/1-9
MAU/33/1-9

- Los arreglos mencionados en ~~los números 27/12 y 27/14~~ el número 27/12 deberán establecerse de conformidad con lo dispuesto en los artículos del Convenio Internacional de Telecomunicaciones y del Reglamento de Radiocomunicaciones, titulados ~~"Acuerdos particulares"~~ "Arreglos particulares".

2. Frecuencias adjudicables

27/16

En el cuadro siguiente se da una lista de las frecuencias adjudicables en las bandas atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R), de acuerdo con la separación entre frecuencias prevista en el número 27/10.

kc/s				
2850-3025	4650-4700	6525-6685	10 005-10 100	17 900-17 970
2854	4654	6526 **	10 009	17 909
2861	4661	6533	10 017	17 917
2868	4668	6540	10 025	17 925
2875	4675	6547	10 033	17 933
2882	4682	6554	10 041	17 941
2889	4689	6561	10 049	17 949
2896	4696	6568	10 057	17 957
2903		6575	10 065	17 965
2910	5450-5480	6582	10 073	
2917		6589	10 081	
2924		6596	10 089	
2931	Región 2	6603	10 093 **	
2938	5454	6610		
2945	5461	6617	11 275-11 400	
2952	5469	6624		
2959	5477	6631		
2966		6638	11 279	
2973	5480-5680	6645	11 287	
2980		6652	11 295	
2987		6659	11 303	
2994		6666	11 311	
3001	5484	6673	11 319	
3008	5491	6680	11 327	
3015	5498		11 335	
3023,5 (R) y (OR)	5505		11 343	
	5512	8815-8965	11 351	
	5519		11 359	
3400-3500	5526		11 367	
	5533	8819	11 375	
3404	5540	8826	11 383	
3411	5547	8833	11 391	
3418	5554	8840		
3425	5561	8847		
3432	5568	8854	13 260-13 360	
3439	5575	8861		
3446	5582	8868	13 264	
3453	5589	8875	13 272	
3460	5596	8882	13 280	
3467	5603	8889	13 288	
3474	5610	8896	13 296	
3481	5617	8903	13 304	
3488	5624	8910	13 312	
3495	5631	8917	13 320	
3499 *	5638	8924	13 328	
	5645	8931	13 336	
	5652	8938	13 344	
	5659	8945	13 352	
	5666	8952	13 356 **	
	5673	8959		
	5680 (R) y (OR)	8963 *		

* Disponible sólo para la emisión A1.

** Disponible sólo para emisiones A1, A3A, A3H y A3J.

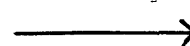
USA/4/10 MOD 27/16

En el cuadro siguiente se da una lista de las frecuencias (de referencia) de la portadora adjudicables en las bandas atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R), de acuerdo con la separación entre frecuencias prevista en el número 27/10.

USA/4/11

		kHz				
<u>2850 - 3025</u>		<u>3400 - 3500</u>	<u>4650 - 4700</u>	<u>5480 - 5680</u>	<u>6525 - 6685</u>	
2851	2953	3401	4651	5481 5583	6526 6628	
2854	2956	3404	4654	5484 5586	6529 6631	
2857	2959	3407	4657	5487 5589	6532 6634	
2860	2962	3410	4660	5490 5592	6535 6637	
2863	2965	3413	4663	5493 5595	6538 6640	
2866	2968	3416	4666	5496 5598	6541 6643	
2869	2971	3419	4669	5499 5601	6544 6646	
2872	2974	3422	4672	5502 5604	6547 6649	
2875	2977	3425	4675	5505 5607	6550 6652	
2878	2980	3428	4678	5508 5610	6553 6655	
2881	2983	3431	4681	5511 5613	6556 6658	
2884	2986	3434	4684	5514 5616	6559 6661	
2887	2989	3437	4687	5517 5619	6562 6664	
2890	2992	3440	4690	5520 5622	6565 6667	
2893	2995	3443	4693	5523 5625	6568 6670	
2896	2998	3446	4696	5526 5628	6571 6673	
2899	3001	3449	(16) CANALES	5529 5631	6574 6676	
2902	3004	3452	*4699	5532 5634	6577 6679	
2905	3007	3455		5535 5637	6580 6682	
2908	3010	3458		5538 5640	6583	(53) CANALES
2911	3013	3461		5541 5643	6586	
2914	3016	3464	<u>5450 - 5480</u>	5544 5646	6589	
2917	3019	3467	REGIÓN 2	5547 5649	6592	
2920	3023(R/OR) 3470		5451	5550 5652	6595	
2923	3473		5454	5553 5655	6598	
2926	(58) CANALES 3476		5457	5556 5658	6601	
2929	3479		5460	5559 5661	6604	
2932	3482		5463	5562 5664	6607	
2935	3485		5466	5565 5667	6610	
2938	3488		5469	5568 5670	6613	
2941	3491		5472	5571 5673	6616	
2944	3494		5475	5574 5676	6619	
2947	3497		(9) CANALES	5577 5680(R/OR) 6622		
2950			*5478	5580	6625	
		(33) CANALES			(67) CANALES	

* Banda de guarda.



USA/4/11
(cont.)

<u>8815 - 8965</u>	<u>10005 - 10100</u>	<u>11275 - 11400</u>	<u>13260 - 13360</u>	<u>17900 - 17970</u>
8816 8921	10006	11276 11384	13261	17901
8819 8924	10009	11279 11387	13264	17904
8822 8927	10012	11282 11390	13267	17907
8825 8930	10015	11285 11393	13270	17910
8828 8933	10018	11288 11396	13273	17913
8831 8936	10021	11291	13276	17916
8834 3939	10024	11294	13279	17919
8837 8942	10027	11297	13282	17922
8840 8945	10030	11300	13285	17925
8843	10033	11303	13288	17928
8846 8948	10036	11306	13291	17931
8849 8951	10039	11309	13294	17934
8852 8954	10042	11312	13297	17937
8855 8957	10045	11315	13300	17940
8858 8960	10048	11318	13303	17943
8861	10051	11321	13306	17946
(49) CANALES	10054	11324	13309	17949
8864 *8963	10057	11327	13312	17952
8870	10060	11330	13315	17955
8873	10063	11333	13318	17958
8876	10066	11336	13321	17961
8879	10069	11339	13324	17964
8882	10072	11342	13327	17967
8885	10075	11345	13330	
8888	10078	11348	13333	(23) CANALES
8891	10081	11351	13336	
8894	10084	11354	13339	
8897	10087	11357	13342	
8900	10090	11360	13345	
8903	10093	11363	13348	
8906	10096	11366	13351	
8909		11369	13354	
8912	(31) CANALES	11372	13357	
8915	*10099	11375		
8918		11378		(33) CANALES
		11381		

* Banda de guarda.

D/5/11 MOD 27/16
G/43/10

En el cuadro siguiente se da una lista de las frecuencias (de referencia) de la portadora adjudicables en las bandas atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R), de acuerdo con la separación entre frecuencias prevista en el número 27/10.

D/5/12
F/22/1-11
MAU/33/1-11
G/43/10

El siguiente cuadro se incluye únicamente a título de ejemplo. El definitivo se ajustará al formato del cuadro existente y en él se especificará cada una de las frecuencias (de referencia) de la portadora del canal. En el cuadro definitivo figurarán asimismo los canales próximos a los límites de la banda y cuya anchura de banda es inferior a 3 kHz.

D/5/12
G/43/10

2850 - 3025	5450 - 5480	8815 - 8865	13260 - 13360
2851 a 3019 por pasos de 3 kHz 3023*(R) y (CR) 58 CANALES	Región 2 5451 a 5475 por pasos de 3 kHz 9 CANALES	8816 a 8960 por pasos de 3 kHz 49 CANALES	13261 a 13357 por pasos de 3 kHz 33 CANALES
3400 - 3500	5480 - 5680	10005 - 10100	17900 - 17970
3401 a 3497 por pasos de 3 kHz 33 CANALES	5481 a 5676 por pasos de 3 kHz 5680*(R) y (OR) 67 CANALES	10006 a 10096 por pasos de 3 kHz 31 CANALES	17901 a 17967 por pasos de 3 kHz 23 CANALES
4650 - 4700	6525 - 6685	11275 - 11400	
4651 a 4696 por pasos de 3 kHz 16 CANALES	6526 a 6682 por pasos de 3 kHz 53 CANALES	11276 a 11396 por pasos de 3 kHz 41 CANALES	

* Las emisiones A3 y A3H también pueden utilizarse.

CAN/20/18 MOD 27/16 En el cuadro siguiente se da una lista de las frecuencias adjudicables en las bandas atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R), de acuerdo con la separación entre frecuencias previstas en el número MOD 27/10 / CAN/20/12_7:

kHz

2850-3025 (57 canales)				3400-3500 (33 canales)		4650-4700 (16 canales)	
Frecuencia de portadora	Frecuencia asignada	Frecuencia de portadora	Frecuencia asignada	Frecuencia de portadora	Frecuencia asignada	Frecuencia de portadora	Frecuencia asignada
*2852,0	*2853,4	2951,0	2952,4	*3401,0	3402,4	*4651,0	4652,4
2855,0	2856,4	2954,0	2955,4	3404,0	3405,4	4654,0	4655,4
2858,0	2859,4	2957,0	2958,4	3407,0	3408,4	4657,0	4658,4
2861,0	2862,4	2960,0	2961,4	3410,0	3411,4	4660,0	4661,4
2864,0	2865,4	2963,0	2964,4	3413,0	3414,4	4663,0	4664,4
2867,0	2868,4	2966,0	2967,4	3416,0	3417,4	4666,0	4667,4
2870,0	2871,4	2969,0	2970,4	3419,0	3420,4	4669,0	4670,4
2873,0	2874,4	2972,0	2973,4	3422,0	3423,4	4672,0	4673,4
2876,0	2877,4	2975,0	2976,4	3425,0	3426,4	4675,0	4676,4
2879,0	2880,4	2978,0	2979,4	3428,0	3429,4	4678,0	4679,4
2882,0	2883,4	2981,0	2982,4	3431,0	3432,4	4681,0	4682,0
2885,0	2886,4	2984,0	2985,4	3434,0	3435,4	4684,0	4685,4
2888,0	2889,4	2987,0	2988,4	3437,0	3438,4	4687,0	4688,4
2891,0	2892,4	2990,0	2991,4	3440,0	3441,4	4690,0	4691,4
2894,0	2895,4	2993,0	2994,4	3443,0	3444,4	4693,0	4694,4
2897,0	2898,4	2996,0	2997,4	3446,0	3447,4	*4696,0	4697,4
2900,0	2901,4	2999,0	3000,4	3449,0	3450,4	5450-5480 (9 canales)	
2903,0	2904,4	3002,0	3003,4	3452,0	3453,4		
2906,0	2907,4	3005,0	3006,4	3455,0	3456,4	Región 2	
2909,0	2910,4	3008,0	3009,4	3458,0	3459,4		
2912,0	2913,4	3011,0	3012,4	3461,0	3462,4		
2915,0	2916,4	3014,0	3015,4	3464,0	3465,4		
2918,0	2919,4	3017,0	3018,4	3467,0	3468,4		
2921,0	2922,4			3470,0	3471,4		
2924,0	2925,4	3023,0	3024,4	3473,0	3474,4		
2927,0	2928,4			3476,0	3477,4		
2930,0	2931,4			3479,0	3480,4		
2933,0	2934,4			3482,0	3483,4		
2936,0	2937,4			3485,0	3486,4		
2939,0	2940,4			3488,0	3489,4		
2942,0	2943,4			3491,0	3492,4		
2945,0	2946,0			3494,0	3495,4		
2948,0	2949,4			3497,0	3498,4		
						*5451,0	5452,4
						5454,0	5455,4
						5457,0	5458,4
						5460,0	5461,4
						5463,0	5464,4
						5466,0	5467,4
						5469,0	5470,4
						5472,0	5473,4
						*5475,0	5476,4

* De ser necesario, podrán extenderse estos canales hasta el límite de la banda para permitir emisiones de mayor anchura de banda. En tal caso, las frecuencias asignadas serán 2 852,5, 3 402,0, 4 652,0, 4 698,0, 5 452,0 y 5 477,5 kHz.

CAN/20/18 (cont.)

5480-5680 (66 canales)				6525-6685 (53 canales)			
Frecuencia de portadora	Frecuencia asignada	Frecuencia de portadora	Frecuencia asignada	Frecuencia de portadora	Frecuencia asignada	Frecuencia de portadora	Frecuencia asignada
*5481,0	5482,4	5583,0	5584,4	*6526,0	6527,4	6628,0	6629,4
5484,0	5485,4	5586,0	5587,4	6529,0	6530,4	6631,0	6632,4
5487,0	5488,4	5589,0	5590,4	6532,0	6533,4	6634,0	6635,4
5490,0	5491,4	5592,0	5593,4	6535,0	6536,4	6637,0	6638,4
5493,0	5494,4	5595,0	5596,4	6538,0	6539,4	6640,0	6641,4
5496,0	5497,4	5598,0	5599,4	6541,0	6542,4	6643,0	6644,4
5499,0	5500,4	5601,0	5602,4	6544,0	6545,4	6646,0	6647,4
5502,0	5503,4	5604,0	5605,4	6547,0	6548,4	6649,0	6650,4
5505,0	5506,4	5607,0	5608,4	6550,0	6551,4	6652,0	6653,4
5508,0	5509,4	5610,0	5611,4	6553,0	6554,4	6655,0	6656,4
5511,0	5512,4	5613,0	5614,4	6556,0	6557,4	6658,0	6659,4
5514,0	5515,4	5616,0	5617,4	6559,0	6560,4	6661,0	6662,4
5517,0	5518,4	5619,0	5620,4	6562,0	6563,4	6664,0	6665,4
5520,0	5521,4	5622,0	5623,4	6565,0	6566,4	6667,0	6668,4
5523,0	5524,4	5625,0	5626,4	6568,0	6569,4	6670,0	6671,4
5526,0	5527,4	5628,0	5629,4	6571,0	6572,4	6673,0	6674,4
5529,0	5530,4	5631,0	5632,4	6574,0	6575,4	6676,0	6677,4
5532,0	5533,4	5634,0	5635,4	6577,0	6578,4	6679,0	6680,4
5535,0	5536,4	5637,0	5638,4	6580,0	6581,4	6682,0	6683,4
5538,0	5539,4	5640,0	5641,4	6583,0	6584,4		
5541,0	5542,4	5643,0	5644,4	6586,0	6587,4		
5544,0	5545,4	5646,0	5647,4	6589,0	6590,4		
5547,0	5548,4	5649,0	5650,4	6592,0	6593,4		
5550,0	5551,4	5652,0	5653,4	6595,0	6596,4		
5553,0	5554,4	5655,0	5656,4	6598,0	6599,4		
5556,0	5557,4	5658,0	5659,4	6601,0	6602,4		
5559,0	5560,4	5661,0	5662,4	6604,0	6605,4		
5562,0	5563,4	5664,0	5665,4	6607,0	6608,4		
5565,0	5566,4	5667,0	5668,4	6610,0	6611,4		
5568,0	5569,4	5670,0	5671,4	6613,0	6614,4		
5571,0	5572,4	5673,0	5674,4	6616,0	6617,4		
5574,0	5575,4			6619,0	6620,4		
5577,0	5578,4	5680,0	5681,4	6622,0	6623,4		
5580,0	5581,4			6625,0	6626,4		

* De ser necesario, podrán extenderse estos canales hasta el límite de la banda para permitir emisiones de mayor anchura de banda. En tal caso, las frecuencias asignadas serán 5482,0 y 6527,0 kHz.



CAN/20/18 (cont.)

8815-8965 (50 canales)				10005-10100 (31 canales)		11275-11400 (41 canales)	
Frecuencia de portadora	Frecuencia asignada	Frecuencia de portadora	Frecuencia asignada	Frecuencia de portadora	Frecuencia asignada	Frecuencia de portadora	Frecuencia asignada
*8816,0	8817,4	8924,0	8925,4	*10006,0	10007,4	*11276,0	11277,4
8819,0	8820,4	8927,0	8928,4	10009,0	10010,4	11279,0	11280,4
8822,0	8823,4	8930,0	8931,4	10012,0	10013,4	11282,0	11283,4
8825,0	8826,4	8933,0	8934,4	10015,0	10016,4	11285,0	11286,4
8828,0	8829,4	8936,0	8937,4	10018,0	10019,4	11288,0	11289,4
8831,0	8832,4	8939,0	8940,4	10021,0	10022,4	11291,0	11292,4
8834,0	8835,4	8942,0	8943,4	10024,0	10025,4	11294,0	11295,4
8837,0	8838,4	8945,0	8946,4	10027,0	10028,4	11297,0	11298,4
8840,0	8841,4	8948,0	8949,0	10030,0	10031,4	11300,0	11301,4
8843,0	8844,4	8951,0	8952,4	10033,0	10034,4	11303,0	11304,4
8846,0	8847,4	8954,0	8955,4	10036,0	10037,4	11306,0	11307,4
8849,0	8850,4	8957,0	8958,4	10039,0	10040,4	11309,0	11310,4
8852,0	8853,4	*8960,0	8961,4	10042,0	10043,4	11312,0	11313,4
8855,0	8856,4			10045,0	10046,4	11315,0	11316,4
8858,0	8859,4			10048,0	10049,4	11318,0	11319,4
8861,0	8862,4			10051,0	10052,4	11321,0	11322,4
8864,0	8865,4			10054,0	10055,4	11324,0	11325,4
8867,0	8868,4			10057,0	10058,4	11327,0	11328,4
8870,0	8871,4			10060,0	10061,4	11330,0	11331,4
8873,0	8874,4			10063,0	10064,4	11333,0	11334,4
8876,0	8877,4			10066,0	10067,0	11336,0	11337,4
8879,0	8880,4			10069,0	10070,4	11339,0	11340,4
8882,0	8883,4			10072,0	10073,4	11342,0	11343,4
8885,0	8886,4			10075,0	10076,4	11345,0	11346,4
8888,0	8889,4			10078,0	10079,4	11348,0	11349,4
8891,0	8892,4			10081,0	10082,4	11351,0	11352,4
8894,0	8895,4			10084,0	10085,4	11354,0	11355,4
8897,0	8898,4			10087,0	10088,4	11357,0	11358,4
8900,0	8901,4			10090,0	10091,4	11360,0	11361,4
8903,0	8904,4			10093,0	10094,4	11363,0	11364,4
8906,0	8907,4			*10096,0	10097,4	11366,0	11367,4
8909,0	8910,4					11369,0	11370,4
8912,0	8913,4					11372,0	11373,4
8915,0	8916,4					11375,0	11376,4
8918,0	8919,4					11378,0	11379,4
8921,0	8922,4					11381,0	11382,4
						11384,0	11385,4
						11387,0	11388,4
						11390,0	11391,4
						11393,0	11394,4
						*11396,0	11397,4

* De ser necesario, podrán extenderse estos canales hasta el límite de la banda para permitir emisiones de mayor anchura de banda. En tal caso, las frecuencias asignadas serán 8 817,0, 8 962,5, 10 007,0, 10 098,0, 11 277,0 y 11 398,0 kHz.

CAN/20/18 (cont.)

13260-13360 (33 canales)		17900-17970 (23 canales)		21960-22000 (13 canales)	
Frecuencia de portadora	Frecuencia asignada	Frecuencia de portadora	Frecuencia asignada	Frecuencia de portadora	Frecuencia asignada
*13261,0	13262,4	*17901,0	17902,4	*21961,0	21962,4
13264,0	13265,4	17904,0	17905,4	21964,0	21965,4
13267,0	13268,4	17907,0	17908,4	21967,0	21968,4
13270,0	13271,4	17910,0	17911,4	21970,0	21971,4
13273,0	13274,4	17913,0	17914,4	21973,0	21974,4
13276,0	13277,4	17916,0	17917,4	21976,0	21977,4
13279,0	13280,4	17919,0	17920,4	21979,0	21980,4
13282,0	13283,4	17922,0	17923,4	21982,0	21983,4
13285,0	13286,4	17925,0	17926,4	21985,0	21986,4
13288,0	13289,4	17928,0	17929,4	21988,0	21989,4
13291,0	13292,4	17931,0	17932,4	21991,0	21992,4
13294,0	13295,0	17934,0	17935,4	21994,0	21995,4
13297,0	13298,4	17937,0	17938,4	21997,0	21998,4
13300,0	13301,4	17940,0	17941,4		
13303,0	13304,4	17943,0	17944,4		
13306,0	13307,4	17946,0	17947,4		
13309,0	13310,4	17949,0	17950,4		
13312,0	13313,4	17952,0	17953,4		
13315,0	13316,4	17955,0	17956,4		
13318,0	13319,4	17958,0	17959,4		
13321,0	13322,4	17961,0	17962,4		
13324,0	13325,4	17964,0	17965,4		
13327,0	13328,4	17967,0	17968,4		
13330,0	13331,4				
13333,0	13334,4				
13336,0	13337,4				
13339,0	13340,4				
13342,0	13343,4				
13345,0	13346,4				
13348,0	13349,4				
13351,0	13352,4				
13354,0	13355,4				
13357,0	13358,4				

* De ser necesario, podrán extenderse estos canales hasta el límite de la banda para permitir emisiones de mayor anchura de banda. En tal caso, las frecuencias asignadas serán 13 262,0, 17 902,0 y 21 962,0 kHz.

F/22/1-10
MAU/33/1-10

MOD 27/16 'En el cuadro siguiente se da una lista de las frecuencias portadoras (de referencia) adjudicables en las bandas atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R), de acuerdo con la separación entre frecuencias prevista en el Núm. 27/10.'

kHz			
2850 - 3025	5450 - 5480	8815 - 8965	13 260 - 13 360
2851 a 3019 en etapas de 3 kHz 3023*(R) y (OR) 58 CANALES	Región 2 5451 a 5475 en etapas de 3 kHz 9 CANALES	8816 a 8960 en etapas de 3 kHz 49 CANALES	13 261 a 13 357 en etapas de 3 kHz 33 CANALES
3400 - 3500	5480 - 5680	10 005 - 10 100	17 900 - 17 970
3401 a 3497 en etapas de 3 kHz 33 CANALES	5481 a 5676 en etapas de 3 kHz 5680*(R) y (OR) 67 CANALES	10 006 a 10 096 en etapas de 3 kHz 31 CANALES	17 901 a 17 967 en etapas de 3 kHz 23 CANALES
4650 - 4700	6525 - 6685	11 275 - 11 400	
4651 a 4696 en etapas de 3 kHz 16 CANALES	6526 a 6682 en etapas de 3 kHz 53 CANALES	11 276 a 11 396 en etapas de 3 kHz 41 CANALES	

* Pueden utilizarse también emisiones A3 y A3H.

URS/29/17 MOD 27/16

En el cuadro siguiente se da una lista de las frecuencias portadoras (de referencia) y asignadas adjudicadas en las bandas atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R) de acuerdo con la separación entre frecuencias prevista en el N.º 27/10.

3. *Canales comunes a los servicios (R) y (OR)*

27/17

- 3.1 Se autoriza el empleo mundial, en la forma indicada en los números 27/196 y 27/201 de este Apéndice, de los canales comunes a los servicios (R) y (OR) cuyas frecuencias centrales son 3023,5 y 5680 kc/s. No obstante estas disposiciones, las estaciones aeronáuticas podrán también utilizar la frecuencia 5680 kc/s para comunicar con las estaciones de aeronave cuando las otras frecuencias de las estaciones aeronáuticas no estén disponibles o se desconozcan. Sin embargo, esta utilización estará limitada a zonas y sujeta a condiciones tales de modo que no pueda causarse interferencia perjudicial a otras comunicaciones del servicio móvil aeronáutico autorizadas.

USA/4/12 MOD 27/17
D/5/13
F/22/1-12
MAU/33/1-12

Se autoriza el empleo mundial, en la forma indicada en los números 27/196 y 27/201 de este Apéndice, de ~~los canales~~ las frecuencias (de referencia) de las portadoras 3 023 y 5 680 kHz comunes a los servicios (R) y (OR) ~~cuyas frecuencias centrales son 3-023,5 y 5-680-ke/s.~~ No obstante estas disposiciones, las estaciones aeronáuticas podrán también utilizar la frecuencia (de referencia) de la portadora 5 680 ke/s kHz para comunicar con las estaciones de aeronave cuando las otras frecuencias de las estaciones aeronáuticas no estén disponibles o se desconozcan. Sin embargo, esta utilización estará limitada a zonas y sujeta a condiciones tales de modo que no pueda causarse interferencia perjudicial a otras comunicaciones del servicio móvil aeronáutico autorizadas.

CAN/20/19 MOD 27/17

- 3.1 Se autoriza el empleo mundial, en la forma indicada en los números 27/196 y 27/201 de este Apéndice, de ~~los canales~~ las frecuencias de portadora 3 023 y 5 680 kHz comunes a los servicios (R) y (OR) ~~cuyas frecuencias centrales son 3-023,5 y 5-680-ke/s.~~ No obstante estas disposiciones, las estaciones aeronáuticas podrán también utilizar la frecuencia de portadora 5 680 ke/s kHz para comunicar con las estaciones de aeronave cuando las otras frecuencias de las estaciones aeronáuticas no estén disponibles o se desconozcan. Sin embargo, esta utilización estará limitada a zonas y sujeta a condiciones tales de modo que no pueda causarse interferencia perjudicial a otras comunicaciones del servicio móvil aeronáutico autorizadas.

G/43/11 MOD 27/17

Se autoriza el empleo ~~mundial~~, en la forma indicada en los números 27/196 y 27/201 de este Apéndice, de ~~los canales~~ las frecuencias (de referencia) de las portadoras 3 023 y 5 680 kHz comunes a los servicios (R) y (OR) ~~cuyas frecuencias centrales son 3-023,5 y 5-680-ke/s.~~ Ne obstante estas disposiciones, las estaciones aeronáuticas podrán también utilizar la frecuencia 5-680-ke/s para comunicar con las estaciones de aeronave cuando las otras frecuencias de las estaciones aeronáuticas no estén disponibles o se desconozcan. Sin embargo, esta utilización estará limitada a zonas y sujeta a condiciones tales de modo que no pueda causarse interferencia perjudicial a otras comunicaciones del servicio móvil aeronáutico autorizadas.

27/18

3.2 Todas las estaciones que utilicen las frecuencias 3023,5 y 5680 kc/s para fines de búsqueda y salvamento y trabajen en banda lateral única, deberán transmitir una portadora de nivel suficiente para su recepción por un receptor de doble banda lateral, y estar en condiciones de recibir emisiones de doble banda lateral.

CAN/20/20 SUP 27/18

USA/4/13 MOD 27/18
D/5/14
F/22/1-13
MAU/33/1-13
G/43/12

Todas las estaciones que ~~utilicen~~ participen directamente en operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento utilizando las frecuencias 3 023 y 5 680 kHz ~~3-023,5 y 5-680-ke/s para fines de búsqueda y salvamento y trabajen en banda lateral única,~~ deberán transmitir una portadora de nivel suficiente para su recepción por un receptor de doble banda lateral, y estar en condiciones de recibir emisiones de doble banda lateral únicamente en el modo de banda lateral superior (véase asimismo el número MOD 27/73).

27/19

3.3 A reserva de que se proceda a la apropiada coordinación, las estaciones del servicio móvil aeronáutico (R) que utilicen el canal común a los servicios (R) y (OR) cuya frecuencia central es 3023,5 kc/s, podrán utilizar como frecuencia portadora la de 3023 kc/s.

USA/4/14 SUP 27/19
D/5/15
CAN/20/21
F/22/1-14
MAU/33/1-14
G/43/13

27/20

4. La Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) coordina en una gran parte del mundo las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R) en relación con el funcionamiento de los servicios aéreos. Debiera consultarse a dicha Organización en los casos pertinentes, especialmente en lo que se refiere al empleo de las frecuencias del Plan en la explotación.

USA/4/15 MOD 27/20

La Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) coordina ~~en una gran parte del mundo~~ las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R) en relación con el funcionamiento de los servicios aéreos aeronáuticos. Deberá ~~debiera~~ consultarse a dicha Organización ~~en los casos pertinentes, especialmente~~ en lo que se refiere al empleo de las frecuencias del Plan en la explotación internacional aeronáutica.

D/5/16 MOD 27/20
MAU/33/1-15

4. La Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) (OACI) coordina ~~en una gran parte del mundo~~ las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R) en relación con el funcionamiento de los servicios aéreos aeronáuticos. Deberá ~~debiera~~ consultarse a dicha Organización ~~en los casos pertinentes, especialmente~~ en lo que se refiere al empleo de las frecuencias del Plan en la explotación internacional aeronáutica, incluida la coordinación del empleo de las frecuencias adjudicadas para su utilización en el plano mundial. La OACI efectuará la necesaria coordinación, en colaboración con la IFRB, con objeto de facilitar la aplicación de los procedimientos de notificación e inscripción descritos en el artículo 9 del Reglamento de Radiocomunicaciones.

F/22/2 MOD 27/20 "La Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) (OACI) coordina ~~en una gran parte del mundo~~ las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R) ~~en relación con el funcionamiento de los servicios aéreos~~ relativas a la seguridad de la navegación aérea. Deberá ~~debiera~~ consultarse a dicha Organización ~~en los casos pertinentes, especialmente~~ en lo que se refiere al empleo de las frecuencias del Plan en la explotación."

G/43/14 MOD 27/20

La Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) (OACI) coordina ~~en una gran parte del mundo~~ las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R) en relación con el funcionamiento de los servicios aéreos aeronáuticos. Deberá ~~debiera~~ consultarse a dicha Organización ~~en los casos pertinentes, especialmente~~ en lo que se refiere al empleo de las frecuencias del Plan en la explotación internacional aeronáutica, incluida la coordinación del empleo de las frecuencias adjudicadas para su utilización en el plano mundial.

J/44/1

Con respecto a la Disposición N.º 27/20, esta Administración opina que debe mantenerse en su forma actual.

5. *Adaptación del procedimiento de adjudicación*

- 27/23 7. Siempre que sea apropiado y conveniente para la utilización eficaz de las frecuencias consideradas, se recurrirá a la coordinación aludida en el número 27/20.
-

USA/4/16 MOD 27/23 7. Siempre que sea apropiado y conveniente para la utilización eficaz de las frecuencias consideradas, y, particularmente, cuando los procedimientos del número 27/22 no sean satisfactorios, se recurrirá a la coordinación aludida en el número 27/20.
D/5/17
F/22/1-15
MAU/33/1-16
G/43/15

B. Curvas de alcances de interferencia

[1. *Definición de las curvas*

G/43/16 MOD del 1. ~~Definición de las curvas~~ Consideraciones generales
título

[27/24 1.1 En los transparentes que deben utilizarse con el presente Apéndice, las curvas indican, para los distintos órdenes de frecuencias, la distancia mínima aceptable para separar dos estaciones aeronáuticas que transmitan simultáneamente en la misma frecuencia con una potencia media radiada aparente de 1 kW (en emisiones de clases A1, F1 y F2, así como en las de A3 y A3H sin modular) a fin de asegurar, en el límite del alcance útil de la emisión deseada de una de las estaciones terrestres, una relación señal útil/señal interferente de 15 db a bordo de una aeronave. Por regla general se supone que este límite corresponde a la frontera de la zona considerada y que el alcance del servicio no se incluye en la curva.

CAN/20/22 SUP 27/24
G/43/17

USA/4/17 MOD 27/24
D/5/8
F/22/1-16
MAU/33/1-17

En los transparentes que deben utilizarse con el presente Apéndice, las curvas indican, para los distintos órdenes de frecuencias, la distancia mínima aceptable para separar dos estaciones aeronáuticas que transmitan simultáneamente en la misma frecuencia con una potencia media radiada aparente de 1 kW (~~en emisiones de clases A1, F1 y F2, así como en las de A3 y A3H sin modular~~) a fin de asegurar, en el límite del alcance útil de la emisión deseada de una de las estaciones terrestres, una relación señal útil/señal interferente de 15 dB a bordo de una aeronave. Por regla general se supone que este límite corresponde a la frontera de la zona considerada y que el alcance del servicio no se incluye en la curva.

1.1 Disposiciones generales

- a) Alcance del servicio - Determinados factores, como la potencia del transmisor, la pérdida de propagación, el nivel de ruido, etc, limitan la distancia a la que se pueden establecer comunicaciones seguras entre una estación aeronáutica y una estación de aeronave. Esta distancia límite, basada en el trayecto de propagación más desfavorable, constituye el alcance del servicio. A menudo se supone que tal distancia límite corresponde a la frontera de la zona de la ruta aérea.
- b) Alcance de la interferencia - Distancia mínima necesaria entre el límite del alcance del servicio de una estación deseada y una estación interferente, para obtener una relación de protección de 15 dB. Esta relación de protección es entre la señal deseada de una estación de aeronave en el límite del alcance del servicio y la señal de una estación aeronáutica interferente que funcione en la misma frecuencia. El alcance de la interferencia se ha calculado para las frecuencias indicadas en los cuadros, en condiciones de propagación diurna y nocturna, diversas latitudes, actividad solar media y una potencia radiada aparente media de 1,0 kW de la estación aeronáutica.
- c) Distancia de repetición - Distancia a la que se puede compartir una frecuencia y que es igual a la suma de los alcances del servicio y de interferencia.
- d) La Figura 1 ilustra la utilización del concepto de alcance de la interferencia en la planificación de frecuencias mediante la determinación de la distancia de repetición.

(véase la página siguiente)

1.1A Transparentes

Los transparentes que deben utilizarse con el presente Apéndice indican, para las frecuencias mencionadas, el alcance de la interferencia descrita en el punto 1.1b), que se requeriría entre una estación aeronáutica interferente y una estación de aeronave que funcionase en el límite de su alcance de servicio. Como las condiciones de propagación varían no solamente de una hora a otra de los periodos diurno y nocturno, sino también de un día a otro y según la estación del año, el nivel de actividad solar y la ubicación geográfica, cabe esperar notables variaciones en la relación de protección de 15 dB, y, por consiguiente, es posible que se disponga de mayor protección durante gran parte del tiempo, especialmente cuando la aeronave no funcione en el límite de su alcance de servicio.

→

CAN/20/23 (cont.)

G/43/18

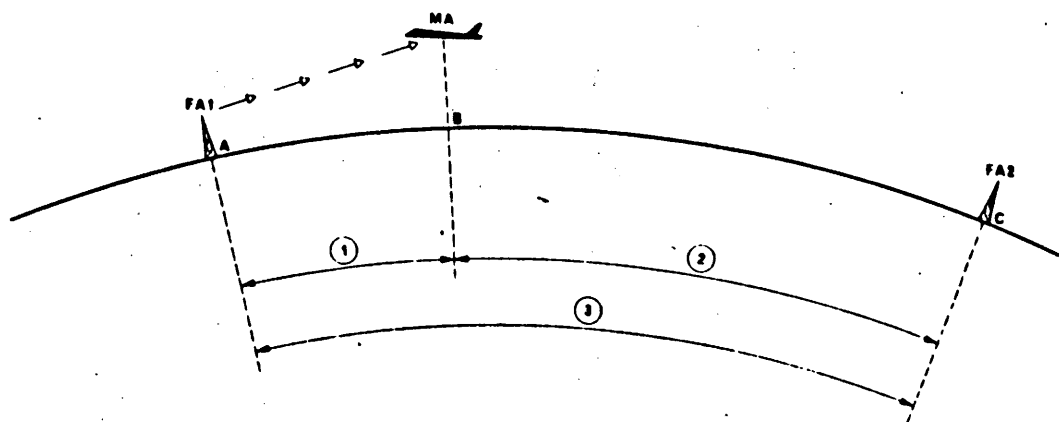


FIGURA 1

Alcance del servicio, alcance de la interferencia, distancia de repetición

- FA1: estación aeronáutica en comunicación con la estación de aeronave MA
 FA2: estación aeronáutica en comunicación con una estación de aeronave distinta de la MA
 MA : estación de aeronave en comunicación con la estación aeronáutica FA1
 1 : alcance de servicio AB
 2 : alcance de interferencia CB
 3 : distancia de repetición AC

G/43/18 ADD 27/24A 1.1 a) Alcance del servicio - Debido a factores como la potencia de los transmisores, la pérdida de propagación, el nivel de ruido, etc existe un límite de distancias a que pueden efectuarse comunicaciones seguras entre una estación aeronáutica y una estación de aeronave. Esta distancia limitativa es el alcance de servicio.

b) Alcance de la interferencia - Se trata de la distancia de separación mínima necesaria para obtener una relación de protección de 15 dB entre la señal deseada en una estación de aeronave y una señal interferente procedente de una estación aeronáutica que funciona en la misma frecuencia. Este alcance de la interferencia se ha calculado para los órdenes de frecuencias indicados en los cuadros de datos, para las condiciones diurnas y nocturnas y las condiciones de la actividad solar mediana correspondiente a una altitud de 40°N aproximadamente, para valores medios de alcance del servicio y para una potencia radiada aparente media de 1-0 kW en la estación aeronáutica.

c) Distancia de repetición - Se trata de la distancia a que puede compartirse satisfactoriamente una frecuencia, y es igual a la suma del alcance del servicio y del alcance de la interferencia en la dirección de interés.

(véase la Figura más arriba)

G/43/18 (cont.)

d) Transparentes - Los transparentes que deben utilizarse con el presente Apéndice muestran, para las frecuencias indicadas, el alcance de la interferencia entre una estación aeronáutica potencialmente interferente y una estación de aeronave que funciona en el límite de su alcance de servicio. Normalmente, se supone que este límite corresponde al límite de la zona de que se trata más próxima a la estación aeronáutica potencialmente interferente.

1.2 El siguiente cuadro muestra los valores de los alcances del servicio, los alcances de la interferencia y las distancias de repetición correspondientes a los planes de adjudicación para el servicio (R).

Banda de frecuencias MHz	Alcance del servicio km		Alcance de la interferencia km		Distancia de repetición km	
	De día	De noche	De día	De noche	De día	De noche
3	100	500	700	3500	800	4000
3.5	100	800	700	3500	800	4300
4.7	350	1400	1200	5500	1550	6900
5.6	450	1800	1500	6500	1950	8300
6.6	650	2200	1900	8000	2550	10200
9	1000	3400	3800	11000	4800	14400
10	1250	—	5500	—	6750	—
11.3	1500	—	6000	—	7500	—
13.3	1900	—	7700	—	9600	—
18.0	2600	—	10000	—	12600	—

2. *Escala y sistema de proyección adoptados para los mapas*

27/26

Tales transparentes no pueden ser utilizados más que sobre un planisferio o un mapa polar 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 deben utilizarse con el presente Apéndice y en los que figuran las ZRRM, las ZRRN y las zonas VOLMET, están en la escala conveniente y los transparentes pueden utilizarse directamente sobre ellos. Las regiones aurales se representan en los mapas polares.

DDR/19/3 Mapas I a III

1. Inserción del nombre oficial "República Democrática Alemana".
2. Representación gráfica de la frontera entre la República Federal de Alemania y la República Democrática Alemana de la misma manera que entre otros países.

4. Condiciones para la compartición entre áreas

27/30

4.1 Los transparentes se han establecido en las siguientes condiciones de compartición de frecuencias:

Zonas	Bandas comprendidas entre Mc/s	Condiciones de compartición
Entre ZRMP o zonas VOLMET o entre ZRMP y zonas VOLMET	3 y 6,6 9 y 11,3 13 y 18	Propagación nocturna Propagación diurna Separación en longitud <i>Nota</i> : 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 o una zona VOLMET	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

CAN/20/24 MOD 27/30 4.1 Los transparentes se han establecido en las siguientes condiciones de compartición de frecuencias:

Zonas	Bandas comprendidas entre Mc/s	Condiciones de compartición
Entre ZRMP o zonas VOLMET o entre ZRMP y zonas VOLMET	3 y 6,6 9 y 11,3 13 y 18 <u>22</u>	Propagación nocturna Propagación diurna Separación en longitud (<u>sin transparentes</u>) <i>Nota</i> : 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 o una zona VOLMET	3 y 5,6 6,6 y 11,3 13 y 18 <u>22</u>	Propagación nocturna Propagación diurna Separación en longitud (<u>sin transparentes</u>)
Entre dos ZRRN	3 y 4,7 5,6 y 11,3 13 y 18 <u>22</u>	Propagación nocturna Propagación diurna Separación en longitud (<u>sin transparentes</u>)

5. *Modo de empleo*

27/32

- 5.1 Tomar uno de los mapas de ZRMP, de ZRRN o de las zonas VOLMET que deben utilizarse con el presente Apéndice y seleccionar el transparente correspondiente, según el orden de magnitud de la frecuencia y las condiciones de compartición que se desee estudiar.

Modo de empleo

USA/4/18 MOD 27/32

Tomar uno de los mapas de ZRMP, de ZRRN o de las zonas VOLMET que deben utilizarse con el presente Apéndice y seleccionar el transparente correspondiente, según el orden de magnitud de la frecuencia y las condiciones de compartición que se desee estudiar. (Nota: Los transparentes para los mapas de ZRMP y de ZRRN son asimismo aplicables en el plano mundial.)

27/34

- 5.3 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.

CAN/20/25 MOD 27/34

5.3 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~~, en el punto más próximo del transmisor potencialmente interferente o sobre la ubicación geográfica del transmisor potencialmente interferente. Tomar nota de la latitud de este punto y elegir la curva correspondiente.

G/43/19 MOD 27/34

5.3 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~~, en el punto más próximo del transmisor potencialmente interferente o sobre la ubicación geográfica del transmisor potencialmente interferente. Tomar nota de la latitud ~~de este punto~~ del punto elegido y ~~elegir~~ utilizar la curva del alcance de interferencia correspondiente.

C. Clases de emisión y potencia

URS/29/4

4. Características del equipo de banda lateral única

La necesidad de un número cada vez mayor de canales de frecuencia que experimenta el servicio móvil aeronáutico (R) hace esencial la utilización de la técnica de radiotelefonía en banda lateral única y al mismo tiempo impone la mejora de los parámetros de transmisión y recepción del equipo radioeléctrico a fin de reducir la separación entre canales adyacentes.

Para reducir la separación entre canales adyacentes, es preciso que los transmisores de banda lateral única de nueva construcción contengan una banda de audiofrecuencia entre 300 y 2 700 Hz y que las radiaciones fuera de banda y las radiaciones no esenciales se reduzcan hasta los niveles siguientes:

- 30 dB para desviaciones de 1,5 a 4,5 kHz con respecto a la frecuencia asignada;
- 38 dB para desviaciones de 4,5 a 7,5 kHz respecto de la frecuencia asignada.

Para desviaciones de más de 7,5 kHz la supresión de las radiaciones no deseadas debe equivaler a $-43 \text{ dB} + 10 \log P(W)$ para una potencia del transmisor inferior a 50 W y a 60 dB para una potencia del transmisor superior a 50 W.

La Administración de la U.R.S.S. considera que los transmisores de banda lateral única del servicio móvil aeronáutico (R) deben tener las siguientes clases de emisión además de las clases básicas de emisión A3J:

- A3H - para el periodo de transición al Plan del Apéndice 27 MOD y para comunicaciones en las frecuencias de búsqueda y salvamento 3 023 (3 023,5) kHz y 5 680 kHz;
- A3A - para aeronaves supersónicas;
- A2H - para sistemas de llamada selectiva y, si la Administración lo desea, para las clases de emisión AI, FI, A7J y A9J para telegrafía y transmisión de datos.

A la vista de la introducción de la técnica de banda lateral única, unida a la posibilidad de utilizar otras clases de emisión (por ejemplo, FI) en los canales de frecuencia indicados en el Apéndice 27, sería conveniente, a los efectos de la explotación y registro de estaciones radioeléctricas, indicar en los cuadros de frecuencia del Apéndice 27 revisado tanto la frecuencia portadora nominal (de referencia) como la frecuencia asignada, que en el sistema de banda lateral única tiene una separación de 1 400 Hz con respecto a la portadora.

1. Clases de emisión

27/50 1.1 Telefonía — Modulación de 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)

USA/4/19 MOD 27/50 1.1
D/5/19
F/22/1-17
MAU/33/1-18

Telefonía - Modulación de 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)

* Las clases de emisión A3 y A3H solamente se emplearán en 3 023 kHz y 5 680 kHz, y ajustándose a lo dispuesto en el punto 4.4 de la Resolución UIT Aer2-(A) propuesta.

CAN/20/26 MOD 27/50

1.1 Telefonía - Modulación de 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)

Las clases de emisión A3 y A3H solamente las emplearán las estaciones que participen directamente en operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento utilizando las frecuencias 3 023 kHz y 5 680 kHz. Véase el número 27/17. [CAN/20/19]

URS/29/18 MOD 27/50 1.1

Telefonía - Modulación de amplitud:

- doble banda lateral (A3)¹⁾
- banda lateral única, portadora reducida (A3A)
- banda lateral única, portadora completa (A3H)¹⁾
- banda lateral única, portadora suprimida (A3J)
- ~~dos bandas laterales independientes~~ (A3B)

G/43/20 MOD 27/50 1.1 Telefonía - Modulación de 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)

* Las clases de emisión A3 y A3H solamente se emplearán en 3 023 kHz y 5 680 kHz.

URS/29/19 ADD 27/50.1¹) Las clases de emisión A3 y A3H podrán utilizarse exclusivamente en las frecuencias de 3 023 (3 023,5) kHz y 5 680 kHz y en canales de trabajo de las ZRRN hasta el 1.º de febrero de 1987 con fines nacionales, siempre que no se cause interferencia perjudicial a la explotación de los canales ZRMP.

1.2 Telegrafía (incluyendo la transmisión automática de datos)

27/51

1.2.1 Modulación de amplitud:

- telegrafía sin modulación por audiofrecuencia (manipulación por interrupción de portadora) (A1)
- telegrafía con manipulación por interrupción de una o más audiofrecuencias de modulación, o con manipulación por interrupción de la emisión modulada (A2)
- telegrafía multicanal de frecuencias vocales, banda lateral única, portadora reducida (A7A)
- telegrafía multicanal de frecuencias vocales, banda lateral única, portadora completa (A7H)
- telegrafía multicanal de frecuencias vocales, banda lateral única, portadora suprimida (A7J)

USA/4/20 MOD 27/51
 D/5/20
 F/22/1-18
 MAU/33/1-19
 G/43/21

1.2.1 Modulación de amplitud:

- telegrafía sin modulación por audiofrecuencia (manipulación por interrupción de portadora) (A1)**
- ~~telegrafía con manipulación por interrupción de una o más audiofrecuencias de modulación, o con manipulación por interrupción de la emisión modulada~~ (A2)
- telegrafía con manipulación por interrupción de una o más audiofrecuencias de modulación, o con manipulación por interrupción de la emisión modulada, incluyendo la llamada selectiva, banda lateral única, portadora completa A2H
- ~~telegrafía multicanal de frecuencias vocales, banda lateral única portadora reducida~~ (A7A)
- ~~telegrafía multicanal de frecuencias vocales, banda lateral única, portadora completa~~ (A7H)
- telegrafía multicanal de frecuencias vocales, banda lateral única, portadora suprimida (A7J)
- otras transmisiones, como las automáticas de datos, banda lateral única, portadora suprimida A9J

CAN/20/27 MOD 27/51

1.2.1 Modulación de amplitud:

- ~~telegrafía sin modulación por audiofrecuencia (manipulación por interrupción de portadora)~~ (A1)
- telegrafía con manipulación por interrupción de una o más audiofrecuencias de modulación, o con manipulación por interrupción de la emisión modulada, incluyendo la llamada selectiva, banda lateral única, portadora completa (A2H)
- ~~telegrafía multicanal de frecuencias vocales, banda lateral única, portadora reducida~~ (A7A)
- ~~telegrafía multicanal de frecuencias vocales, banda lateral única, portadora completa~~ (A7H)
- telegrafía multicanal de frecuencias vocales, banda lateral única, portadora suprimida (A7J)
- otras transmisiones, como las automáticas de datos, banda lateral única, portadora suprimida (A9J)

No se permitirán las clases de emisión que a continuación se indican, a no ser que se tomen las precauciones adecuadas para no causar interferencia perjudicial a las clases de emisión arriba mencionadas:

A1, A7A, A7H y F1

27/52

1.2.2 *Modulación de frecuencia:*

- telegrafía con manipulación por desviación de frecuencia, sin modulación por una audiofrecuencia; se emite siempre una de las dos frecuencias (F1)
- telegrafía con manipulación por interrupción de una audiofrecuencia moduladora de frecuencia, o con manipulación por interrupción de la emisión modulada en frecuencia (F2)

CAN/20/28 SUP 27/52

USA/4/21 MOD 27/52
D/5/211.2.2 Modulación de frecuencia:

- telegrafía con manipulación por desviación de frecuencia, sin modulación por una audiofrecuencia; se emite siempre una de las dos frecuencias (F1)**
- ~~telegrafía con manipulación por interrupción de una audiofrecuencia moduladora de frecuencia, o con manipulación por interrupción de la emisión modulada en frecuencia~~ (F2)

** Las emisiones A1 y F1 se permiten a condición de que no causen interferencias perjudiciales a las clases de emisión A2H, A3J, A7J y A9J. Además, las emisiones A1 y F1 deberán ajustarse a lo dispuesto en los números 27/65 y 27/66, y se evitará efectuarlas.

MOD 27/52
F/22/1-19
MAU/33/1-20
G/43/22

1.2.2 Modulación de frecuencia:

- telegrafía con manipulación por desviación de frecuencia, sin modulación por una audiofrecuencia; se emite siempre una de las dos frecuencias (F1)**
- ~~telegrafía con manipulación por interrupción de una audiofrecuencia moduladora de frecuencia, o con manipulación por interrupción de la emisión modulada en frecuencia~~ (F2)

** Las emisiones A1 y F1 se permiten a condición de que no causen interferencias perjudiciales a las clases de emisión A2H, A3J, A7J y A9J. Además, las emisiones A1 y F1 se ajustarán a lo dispuesto en ADD 27/66A y ADD 27/66B, y se evitará efectuarlas en los límites del canal o cerca de ellos.

27/53

1.3 *Facsimil*

— con modulación de la portadora principal, ya directamente, ya por medio de una subportadora modulada en frecuencia

(A4)

USA/4/22 SUP 27/53
 D/5/22
 CAN/20/29
 F/22/1-20
 MAU/33/1-21
 G/43/23

2. *Potencia*

27/54

2.1 A menos que se indique lo contrario en la Parte II de este Apéndice, las potencias de cresta suministradas a la línea de alimentación de la antena no superarán los valores máximos señalados en el cuadro que figura a continuación; se supone que la potencia radiada aparente de cresta correspondiente, es igual a los dos tercios de estos valores.

Clase de emisión	Estaciones	Potencia de cresta máxima
A1 F1 F2	Aeronáuticas De aeronave	1,5 kW 75 W
A3 A3H (Modulación = 100%)	Aeronáuticas De aeronave	6 kW 300 W
Otras emisiones A2 A3A A3B A3J A4 A7A A7H A7J	Aeronáuticas De aeronave	6 kW 300 W

USA/4/23
D/5/23
G/43/24

MOD 27/54

2.1 A menos que se indique lo contrario en la Parte II de este Apéndice, las potencias de cresta suministrada a la línea de alimentación de la antena no superarán los valores máximos señalados en el cuadro que figura a continuación; se supone que la potencia radiada aparente de cresta correspondiente, es igual a los dos tercios de estos valores.

Clase de emisión	Estaciones	Potencia de cresta máxima
A1 F1 F2	Aeronáuticas De aeronave	1,5 kW 75 W
A3 A3H (Modulación = 100%)	Aeronáuticas De aeronave	6 kW 300 W
Otras emisiones A2 A3A A3B A3J A4 A7A A7H A7J	Aeronáuticas De aeronave	6 kW 300 W

USA/4/24

D/5/24

F/22/1-21

MAU/33/1-22

G/43/24

Sustitúyase el cuadro anterior por el siguiente:

Clase de emisión	Estaciones	Potencia de cresta máxima
A2H, A3J, A7J, A9J (Modulación = 100%)	Aeronáuticas De aeronave	6 kW 400 W
A3* A3H* (Modulación = 100%)	Aeronáuticas De aeronave	6 kW 400 W
Otras emisiones A1, F1	Aeronáuticas De aeronave	1,5 kW 75 W

* Las emisiones A3 y A3H solamente se emplearán en 3 023 kHz y 5 680 kHz, y ajustándose a lo dispuesto en el punto 4.4 de la Resolución UIT Aer2(A), propuesta.

G/43/24

* Las emisiones A3 y A3H solamente se emplearán en 3 023 kHz y 5 680 kHz.

CAN/20/30 MOD 27/54

2.1 A menos que se indique lo contrario en la Parte II de este Apéndice, las potencias de cresta suministradas a la línea de alimentación de la antena no superarán los valores máximos señalados en el cuadro que figura a continuación; se supone que la potencia radiada aparente de cresta correspondiente, es igual a los dos tercios de estos valores:

Clase de emisión	Estaciones	Potencia de cresta máxima
A1 F1 F2	Aeronáuticas De aeronave	1.5 kW 75 W
A3 A3H (Modulación = 100%)	Aeronáuticas De aeronave	6 kW 300 W
Otras emisiones A2 A3A A3B A3J A4 A7A A7H A7J	Aeronáuticas De aeronave	6 kW 300 W

Estación	Clase de emisión*	Potencia de cresta máxima (P) <u>P</u>
aeronáutica	A3J, A2H, A7J, A9J	6 kW
de aeronave	A3J, A2H, A7J, A9J	400 W

* Para otras clases de emisión, la potencia de cresta máxima no deberá exceder de

- 1,5 kW en el caso de las estaciones aeronáuticas, y
- 75 W en el de las estaciones de aeronave.

J/44/3 MOD 27/54 2. Potencia

2.1 A menos que se indique lo contrario en la Parte II de este Apéndice, las potencias de cresta suministradas a la línea de alimentación de la antena no superarán los valores máximos señalados en el cuadro que figura a continuación; se supone que la potencia radiada aparente de cresta correspondiente, es igual a los dos tercios de estos valores.

Clase de emisión	Estaciones	Potencia de cresta máxima
A1 F1 F2	Aeronáuticas De aeronave	1,5 kW 75 W
A3 A3H (Modulación = 100%)	Aeronáuticas De aeronave	6 kW 300 W
Otras emisiones A2 A3A A3B A3J A4 A7A A7H A7J	Aeronáuticas De aeronave	6 kW 300 W

Sustitúyase el cuadro anterior por el siguiente:

Clase de emisión	Estaciones	Potencia de cresta máxima
A2H, A3J, A7J, A9J (Modulación = 100%)	Aeronáuticas De aeronave	6 kW 400 W
A3* A3H* (Modulación = 100%)	Aeronáuticas De aeronave	6 kW 400 W
Otras emisiones A1, F1	Aeronáuticas De aeronave	1,5 kW 75 W

* Las emisiones A3 y A3H solamente se emplearán en 3 023 kHz y 5 680 kHz, y ajustándose a lo dispuesto en el punto 4.4 de la Resolución UIT Aer2(A), propuesta.

27/55

2.2 Se supone que las potencias de cresta máximas especificadas para las estaciones aeronáuticas producirán la potencia radiada aparente media de 1 kW (en emisiones de clases A1, F1 y F2 así como en las de A3 y A3H sin modular) tomada como base para las curvas de alcances de interferencia.

USA/4/25 MOD
D/5/25
CAN/20/31
F/22/1-22
MAU/33/1-23
G/43/25

27/55 2.2 Se supone que las potencias de cresta máximas especificadas para las estaciones aeronáuticas producirán la potencia radiada aparente media de 1 kW (en emisiones de clases A1, F1 y F2 así como en las de A3 y A3H sin modular) tomadas como base para las curvas de alcances de interferencia.

27/56

2.3 Las estaciones aeronáuticas que dan servicio a las ZRMP o a las zonas VOLMET pueden rebasar los límites de potencia indicados en el número 27/54 cuando sea necesario para asegurar comunicaciones satisfactorias con las estaciones de aeronave. En cada uno de estos casos, la administración de que dependa la estación aeronáutica tomará las disposiciones necesarias para:

USA/4/26 MOD
D/5/26
CAN/20/32
F/22/1-23
MAU/33/1-24
G/43/26

27/56 2.3 Las estaciones aeronáuticas que dan servicio a las ZRMP, e a las zonas VOLMET o a zonas mundiales, pueden rebasar los límites de potencia indicados en el número 27/54 cuando sea necesario para asegurar comunicaciones satisfactorias con las estaciones de aeronave. En cada uno de estos casos, la administración de que dependa la estación aeronáutica tendrá en cuenta el número 694 del RR y tomará las disposiciones necesarias para:

27/62

2.4 Se admite que la potencia empleada por las estaciones de aeronave puede rebasar en la práctica los límites especificados en el número 27/54. No obstante, tal aumento de potencia no deberá causar interferencia perjudicial a las estaciones que utilicen las frecuencias de conformidad con los principios técnicos en que se basa el Plan de adjudicación.

CAN/20/33 SUP 27/62

D/5/27 MOD 27/62
F/22/1-24
MAU/33/1-25

2.4 Se admite que la potencia empleada por las estaciones de aeronave puede rebasar en la práctica los límites especificados en el número 27/54. No obstante, tal aumento de potencia en casos excepcionales (que no debiera rebasar 600 W Pp) no deberá causar interferencia perjudicial a las estaciones que utilicen las frecuencias de conformidad con los principios técnicos en que se basa el Plan de Adjudicación.

3. Disposiciones técnicas relativas al uso de emisiones de banda lateral única

27/63

3.1 Definición de los diferentes tipos de portadoras :

Onda portadora	Nivel N (db) de la portadora en relación a la potencia de cresta
Portadora completa (A3H)	$0 > N > -6$
Portadora reducida (A3A)	$-6 > N > -26$
Portadora suprimida (A3J)	$-26 > N$

USA/4/27 MOD 27/63 3.
D/5/28
F/22/1-25
MAU/33/1-26
G/43/27

Disposiciones técnicas relativas al uso de emisiones de banda lateral única

3.1 Definición de los diferentes tipos de portadoras:

Onda portadora	Nivel N (dB) de la portadora en relación a la potencia de cresta
Portadora completa (<u>por ejemplo, (A3H) A2H</u>)	$0 > N > -6$
Portadora reducida (A3A)	$6 > N > -26$
Portadora suprimida (<u>por ejemplo, A3J</u>)	<u>Estaciones de aeronave</u> $-26 > N$ <u>Estaciones aeronáuticas</u> $-40 > N$

CAN/20/34 MOD 27/63 3.1 Definición de los diferentes tipos de portadoras:

Onda portadora	Nivel N (db) de la portadora en relación a la potencia de cresta
Portadora completa (A3H) (A2H)	$0 > N > -6$
Portadora reducida (A3A)	$-----6 > N > -26-----$
Portadora suprimida (A3J)	$26 > N$ <u>para las estaciones de aeronave</u> $40 > N$ <u>para las estaciones aeronáuticas</u>

27/64

3.2 Modos de explotación:

Todo transmisor equipado únicamente para banda lateral única que funcione dentro de los límites de una zona en la que se utilicen estaciones de doble banda lateral debe poder funcionar como mínimo según los dos modos siguientes:

- Portadora completa (A3H),
- Portadora suprimida (A3J).

USA/4/28 SUP 27/64
D/5/29
CAN/20/35
F/22/1-26
MAU/33/1-27
G/43/28

3.3 Tolerancias de nivel de las emisiones de BLU fuera de la anchura de banda necesaria:

USA/4/29 MOD del subtítulo 3.3

D/5/29A

CAN/20/36

F/22/1-27

MAU/33/1-28

G/43/29

Tolerancias de nivel de las emisiones de BLU fuera de la anchura de banda necesaria.

27/65

- 3.3.1 En el caso de una emisión de banda lateral única (A3H, A3A y A3J), la potencia media suministrada a la línea de transmisión de la antena de una estación aeronáutica o de una estación de aeronave, en una frecuencia cualquiera, será inferior a la potencia media (P_m) del transmisor, en la cantidad indicada en el siguiente cuadro:

USA/4/30 MOD 27/65
D/5/30
F/22/1-28
MAU/33/1-29
G/43/30

- 3.3.1 En el caso de una emisión ~~de banda lateral única (A3H, A3A y A3J)~~, A2H, A3J, A7J o A9J, la potencia media suministrada a la línea de transmisión de la antena de una estación aeronáutica o de una estación de aeronave, en una frecuencia cualquiera, será inferior a la potencia media (P_m) del transmisor, en la cantidad indicada en el siguiente cuadro:

CAN/20/37 MOD 27/65

- 3.3.1 En el caso de una emisión de banda lateral única ~~(A3H, A3A y A3J)~~, la potencia media de cresta suministrada a la línea de transmisión de la antena de una estación aeronáutica o de una estación de aeronave, en una frecuencia cualquiera, será inferior a la potencia media de cresta ~~(P_m)~~ (P_p) del transmisor, en la cantidad indicada en el siguiente cuadro:

27/66

3.3.2

Separación de frecuencia Δ con relación a la frecuencia asignada (kc/s)	Atenuación mínima en relación a la potencia media P_m (db)
$2 < \Delta < 6$	25
$6 < \Delta < 10$	35
$10 < \Delta$	Estaciones de aeronave: 40 Estaciones aeronáuticas: $43 + 10 \log_{10} P_m$ (vatios)

USA/4/31 MOD 27/66
D/5/31
F/22/1-29
MAU/33/1-30
G/43/31

3.3.2 Para los tipos de transmisores de estaciones de aeronave y para los transmisores de estaciones aeronáuticas cuya instalación inicial se haya efectuado antes del 1.º de febrero de 1983.

Separación de frecuencia Δ con relación a la frecuencia asignada (ke/s) (kHz)	Atenuación mínima en relación a la potencia media P_m (dB)
$2 \leq \Delta < 6$ $6 \leq \Delta < 10$ $10 \leq \Delta$	25 35 Estaciones de aeronave: 40 Estaciones aeronáuticas: $43 + 10 \log_{10} P_m$ (vatios) *

* La atenuación no deberá rebasar 60 dB.

CAN/20/38 MOD 27/66

3.3.2

Separación de frecuencia Δ con relación a la frecuencia asignada (ke/s) (kHz)	Atenuación mínima con relación a la potencia media P_m de cresta (P_p) (db)
$1,5 \leq \Delta < 6$ $4,5 \leq \Delta < 7,5$ $7,5 \leq \Delta$	-25 30 -35 38 Estaciones de aeronave: -40 43 Estaciones aeronáuticas: $43 + 10 \log_{10} \frac{P_m}{P_p}$ (vatios)

J/44/4 MOD 27/66

3.3.2 Para los tipos de transmisores de estaciones de aeronave y para los transmisores de estaciones aeronáuticas cuya instalación inicial se haya efectuado antes del 1.º de febrero de 1983.

Separación de frecuencia Δ con relación a la frecuencia asignada (ke/s) (kHz)	Atenuación mínima en relación a la potencia media P_m (dB)
$2 < \Delta < 6$ $6 < \Delta < 10$ $10 < \Delta$	25 35 Estaciones de aeronave: 40 Estaciones de aeronáuticas: 43*

* Sin rebasar la potencia de 50 mV

USA/4/32 ADD 27/66A 3.3.3 En el caso de una emisión A2H, A3J o A7J ~~XXXX~~, la potencia de cresta (Pp) suministrada a la línea de transmisión de la antena de una estación aeronáutica o de una estación de aeronave, en una frecuencia cualquiera, será inferior a la potencia de cresta (Pp) del transmisor, en la cantidad indicada en el siguiente cuadro.

D/5/32 ADD 27/66A 3.3.3 En el caso de una emisión A2H, A3J o A7J o A9J, la potencia de cresta (Pp) suministrada a la línea de transmisión de la antena de una estación aeronáutica o de una estación de aeronave, en una frecuencia cualquiera, será inferior a la potencia de cresta (Pp) del transmisor, en la cantidad indicada en el siguiente cuadro.

F/22/1-30
MAU/33/1-31
G/43/32

USA/4/33 ADD 27/66B 3.3.4 Para los transmisores de estaciones de aeronave cuya instalación inicial se efectúe después del 1.º de febrero de 1983 y para los transmisores de estaciones aeronáuticas en servicio después del 1.º de febrero de 1983.

D/5/33
F/22/1-31
MAU/33/1-32
G/43/33

Separación de frecuencia Δ con relación a la frecuencia asignada (kHz)	Atenuación mínima con relación a la potencia de cresta (Pp) (dB)
$1,5 \leq \Delta < 4,5$	30
$4,5 \leq \Delta < 7,5$	38
$7,5 \leq \Delta$	Estaciones de aeronave: 43
	Estaciones aeronáuticas: $43 + 10 \log_{10} P_p$ (vatios)*

* La atenuación no deberá exceder de 60 dB.

J/44/5 ADD 27/66B 3.3.4 Para los transmisores de estaciones de aeronave cuya instalación inicial se efectúe después del 1.º de febrero de 1983 y para los transmisores de estaciones aeronáuticas en servicio después del 1.º de febrero de 1983.

Separación de frecuencia Δ con relación a la frecuencia asignada (kHz)	Atenuación mínima con relación a la potencia de cresta (Pp) (dB)
$1,5 < \Delta < 4,5$	30
$4,5 < \Delta < 7,5$	38
$7,5 < \Delta$	43*

* Sin rebasar la potencia de 50 mW

3.4 Utilización de canales

- 27/67** 3.4.1 Se considerará que las estaciones que utilizan emisiones de banda lateral única funcionan de conformidad con el Plan de adjudicación si la anchura de banda necesaria no rebasa la mitad superior o inferior del canal previsto para las emisiones de doble banda lateral.
- 27/68** 3.4.2 A reserva de lo dispuesto en el número 27/12 y de las condiciones siguientes, las estaciones que efectúen emisiones de banda lateral única podrán funcionar en la mitad superior o en la mitad inferior de los canales de doble banda lateral designados por la frecuencia central en el Plan de adjudicación:
- 27/69** a) Cuando utilicen la mitad superior del canal, las estaciones emitirán en la banda lateral superior, con la portadora en la frecuencia central del canal indicada en el Plan de adjudicación;
- 27/70** b) Los equipos capaces de funcionar únicamente en múltiplos enteros de 1 kc/s se limitarán a las mitades superiores de los canales enumerados en el Plan de adjudicación, cuando trabajen en canales de 7 kc/s de anchura;
- 27/71** c) Cuando utilicen la mitad inferior del canal, las estaciones utilizarán la banda lateral superior, siendo la frecuencia portadora inferior a la frecuencia central del canal indicada en el Plan de adjudicación en el valor siguiente:

Banda	Frecuencia portadora (de referencia) con respecto a la frecuencia central del canal
2, 3, 4, 5, 6 y 8 Mc/s	-3500 c/s
10, 11, 13 y 17 Mc/s	-4000 c/s

USA/4/34
D/5/34
CAN/2039-43
F/22/1-32/36
MAU/33/1-33/37
G/43/34

SUP 27/67 a 71 inclusive

4. Frecuencias asignadas

27/72

- 4.1 La frecuencia asignada a una estación para emisiones radiotelefónicas de banda lateral única será 1500 c/s superior a la frecuencia (de referencia) de la portadora.

USA/4/35 MOD 27/72 4.1 La frecuencia asignada a una estación para emisiones radiotelefónicas de banda lateral única, salvo para las de clase A2H, será 1500-c/s 1 400 Hz superior a la frecuencia (de referencia) de la portadora.*

D/5/36 ADD 27/72A *Notas: 1. Las estaciones aeronáuticas equipadas con sistemas de llamada selectiva deberán indicar la clase de emisión A2H en la columna Información complementaria del Formulario de Notificación (véase el Apéndice 1 al Reglamento de Radiocomunicaciones).

D/5/37 ADD 27/72B 2. Para las clases de emisión A1 y F1, la frecuencia asignada se elegirá de acuerdo con las disposiciones de la nota relativa a los números 27/51 y 27/52.

F/22/1-37
MAU/33/1-38
G/43/35

CAN/20/44 MOD 27/72 4.1 ~~La frecuencia asignada a una estación~~ Para emisiones radiotelefónicas de banda lateral única, exceptuadas las de clase A2H, la frecuencia asignada será 1500-c/s 1 400 Hz superior a la frecuencia ~~(de referencia)~~ de la portadora.*

F/22/1-37
MAU/33/1-38
G/43/35

CAN/20/45 *Notas: 1. Las estaciones aeronáuticas equipadas con sistemas de llamada selectiva indicarán la clase de emisión A2H en la columna Información complementaria del Formulario de Notificación (véase el Apéndice 1 al Reglamento de Radiocomunicaciones).

F/22/1-37
MAU/33/1-38
G/43/35
CAN/20/46 2. Se tomarán las medidas necesarias para no situar las clases de emisión A1 y F1, en el límite del canal.

- [27/73 4.2 Las estaciones que empleen emisiones de doble banda lateral (A3) funcionarán en las frecuencias asignadas en los valores indicados en el Plan de adjudicación.

CAN/20/47 SUP 27/73

USA/4/36 MOD 27/73 4.2 Las estaciones que empleen emisiones de doble banda
 D/5/38 lateral (A3) funcionarán en las frecuencias asignadas ~~en los~~
 F/22/1-38 ~~valores indicados en el Plan de adjudicación~~ 3 023 ó 5 680 kHz
 MAU/33/1-39 (véase el número 27/50).
 G/43/36

J/44/6 ADD 27/73A 5. Características de rechazo del receptor

El receptor debe satisfacer las características del siguiente cuadro.

Gama de frecuencias (Hz)	Atenuación (dB)
de 300 a 2 500	menos de 6
por debajo de - 500 y por encima de 3 300	más de 60

Observación - Las frecuencias especificadas anteriormente se refieren a la respuesta en frecuencia portadora del receptor.

PARTE II

**Plan de adjudicación de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R)
en sus bandas exclusivas entre 2850 y 17 970 kc/s**OBSERVACIONES GENERALES

USA	Véase el documento N.º 25	Método propuesto para la transición a la utilización mundial de la técnica de banda lateral única en el servicio móvil aeronáutico (R)
USA	Véase el documento N.º 26	Necesidades de adjudicaciones de frecuencias "mundiales" para comunicaciones del control de operaciones aeronáuticas a larga distancia
URS	Véase el documento N.º 29 (puntos 2 y 3)	Método de determinar las necesidades en materia de frecuencias
	(punto 5)	Procedimiento de revisión del Plan de adjudicación de frecuencias
SUI	Véase el documento N.º 34	Canales destinados al servicio mundial de control de operaciones
J	Véase el documento N.º 44 (punto 4.1)	Principios fundamentales de la adjudicación de frecuencias para acomodar las comunicaciones del control de operaciones aeronáuticas a larga distancia
AUS	Véase el documento N.º 50	Determinación de las necesidades futuras en frecuencias de las bandas de ondas decamétricas (HF) del servicio móvil aeronáutico (R) para la ZRRN-14
USA	Véase el documento N.º 51	Interferencia entre canales adyacentes

USA/4/37 ADD
D/5/39
F/22/1-39
MAU/33/1-40

Sección 0

USA/4/38 ADD
D/5/40
F/22/1-40
MAU/33/1-41

Frecuencias adjudicadas para su utilización mundial

USA/4/39 ADD 27/73A

D/5/41
F/22/1-41
MAU/33/1-42

D/5/42 ADD 27/73B

F/22/1-41
MAU/33/1-42

Las frecuencias designadas en el Plan de adjudicación de frecuencias para el control de operaciones aeronáuticas podrán utilizarse en todo el mundo y dentro de cualquier zona de operaciones.

Nota: Cuando la zona de operaciones se encuentre totalmente dentro de los límites de una ZRRN o de una subzona ZRRN, se utilizarán, en la medida de lo posible, las frecuencias adjudicadas a las ZRRN y subzonas ZRRN.

Sección I

Descripción de los límites de las zonas y subzonas

Sección I

J/44/15 MOD

Descripción de los límites de las ZRMP, ZRRN, subzonas ZRRN y zonas VOLMET y OPECON.

USA/4/41 MOD 27/74 a 27/185 (Según lo que acuerde la Conferencia)

27/77 4. En la descripción de los límites de las zonas de paso de rutas aéreas mundiales principales (ZRMP), toda línea que una dos puntos que no esté definida de otra manera es un arco de círculo máximo.

J/44/16 MOD 27/77 En la descripción de los límites de las Zonas de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales (ZRMP), zonas VOLMET y zonas de comunicaciones del control de operaciones a larga distancia (OPECON), toda línea que una dos puntos que no esté definida de otra manera es un arco de círculo máximo.

27/79 En la descripción de los límites de las zonas VOLMET, toda línea que una dos puntos es un arco de círculo máximo.

J/44/17 SUP 27/79

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

ARTÍCULO 1

Límites de las Zonas de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales (ZRMP)

27/82

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales — PACÍFICO ESTE CENTRAL (ZRMP-CEP)

Desde el punto 50°N 122°W pasando por los puntos 38°N 120°W, 32°N 117°W, 20°S 145°W, 20°S 152°W, 22°N 159°W, hasta el punto 50°N 122°W.

D/6/1 MOD 27/82 Desde el punto 50°N 122°W pasando por los puntos 38°N
F/22/1-42 120°W, ~~32°N 117°W~~, 15°N 110°W, 20°S 145°W, 20°S 152°W, ~~22°N 159°W~~,
MAU/33/1-43 30°N 165°W, hasta el punto 50°N 122°W.

27/83

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales — PACÍFICO OESTE CENTRAL (ZRMP-CWP)

Desde el punto 17°N 155°W, pasando por los puntos 10°N 160°E, 10°N 117°E, 23°N 114°E, 40°N 117°E, 25°N 155°W, hasta el punto 17°N 155°W.

D/6/3 MOD 27/83 Desde el punto ~~17°N 155°W~~ 40°N 117°E, pasando por los
F/22/1-43 puntos ~~10°N 160°E, 10°N 117°E, 23°N 114°E, 40°N 117°E, 25°N 155°W~~
MAU/33/1-44 25°N 155°W, 17°N 155°W, 00° 165°W, 00° 170°E, 12°S 165°E, 12°S 136°E,
J/44/9 09°N 155°E, 22°N 155°E, hasta el punto ~~17°N 155°W~~ 40°N 117°E.

27/84

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales — EUROPA
(ZRMP-EU)

Desde el punto 33°N 12°W pasando por los puntos 54°N 12°W, 70°N 00°, 74°N 40°E, 40°N 40°E, 40°N 36°E, 29°N 35° 30'E, 32°N 13°E, hasta el punto 33°N 12°W.

D/6/5 MOD 27/84
F/22/1-44
URS/29/20
MAU/33/1-45

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales -
EUROPA
(ZRMP-EU)

Modifíquese la designación como sigue: ZRMP-~~EU~~ EUR

Modifíquense los límites como sigue:

Desde el punto 33°N 12°W pasando por los puntos 54°N 12°W, 70°N 00°, 74°N 40°E, ~~40°N 40°E~~, 74°N 52°E, 60°N 52°E, 40°N 36°E, 29°N 35°E 30'E, 32°N 13°E, hasta el punto 33°N 12°W.

27/85

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales — EXTREMO ORIENTE
(ZRMP-FE)

Desde el punto 24°N 88°E pasando por los puntos 35°N 132°E, 37°N 143°E, 35°N 143°E, 10°N 126°E, 07°S 106°E hasta el punto 24°N 88°E.

D/6/6 SUP 27/85
F/22/1-45
URS/29/21
MAU/33/1-46
CHN/53/1

D/6/7 ADD 27/85A
F/22/1-46

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales -
OCÉANO ÍNDICO
(ZRMP-10)

D/6/7
F/22/1-46
MAU/33/1-46a

Desde el Polo Sur, pasando por los puntos 30°S 26°E, 20°N 35°E, 30°N 60°E, 30°N 90°E, 30°S 120°E, 40°S 160°E, hasta el Polo Sur.

MAU/33/2

A. En lo que respecta a la modificación propuesta del Artículo 1, Sección I, Parte II del Apéndice 27, creación de una nueva ZRMP (ADD 27/85A) que abarque las rutas entre Australia/Asia y África, Mauricio propone la designación de ZRMP NO en lugar de ZRMP IO, propuesta por la OACI.

27/86

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales — MEDIO ORIENTE
(ZRMP-ME)

Desde el punto 50°N 80°E pasando por los puntos 31°N 80°E, 29°N 85°E, 08°N 75°E, 22°N 56°E, 16°N 42°E, 30°N 30°E, 51°N 30°E, 57°N 37°E, hasta el punto 50°N 80°E.

D/6/9 MOD 27/86
F/22/1-47
MAU/33/1-47

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales -
ORIENTE MEDIO
(ZRMP-ME)

Modifíquese la designación como sigue: ZRMP-~~ME~~ MID.

Modifíquense los límites como sigue:

Desde el punto ~~50°N 80°E~~ 51°N 30°E pasando por los puntos ~~31°N 80°E, 29°N 85°E, 08°N 75°E, 57°N 37°E, 50°N 80°E, 44°N 94°E, 08°N 76°E, 22°N 56°E, 16°N 42°E, 30°N 30°E,~~ hasta el punto ~~50°N 80°E~~ 51°N 30°E.

CHN/53/2 MOD 27/86

ZRMP-Medio Oriente (ZRMP-~~ME~~ MID)

Desde el punto 50°N 80°E pasando por los puntos ~~31°N 80°E, 29°N 85°E, 08°N 75°E, 44°N 94°E, 08°N 76°E,~~ 22°N 56°E, 16°N 42°E, 30°N 30°E, 51°N 30°E, 57°N 37°E, hasta el punto 50°N 80°E.

27/87

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales — ATLÁNTICO NORTE
(ZRMP-NA)

Desde el Polo Norte, por los puntos 49°N 100°W, 49°N 74°W, 39°N 78°W, 18°N 66°W, 05°N 55°W, 16°N 26°W, 32°N 08°W, 44°N 02°E, 60°N 20°E, hasta el Polo Norte.

D/6/10 MOD 27/87
F/22/1-48
MAU/33/1-48

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales -
ATLÁNTICO NORTE
(ZRMP-NA)

Modifíquese la designación como sigue: ZRMP-~~NA~~ NAT

Modifíquense los límites como sigue:

Desde el Polo Norte, por los puntos ~~49°N 100°W, 60°N 135°W,~~ 49°N 120°W, 49°N 74°W, 39°N 78°W, 18°N 66°W, 05°N 55°W, 16°N 26°W, 32°N 08°W, 44°N 02°E, 60°N 20°E, hasta el Polo Norte.

27/88 Nota : Para aclarar debidamente las adjudicaciones de frecuencias en esta ZRMP, la Zona se ha dividido en tres sectores, denominados NA-1, NA-2 y NA-3 para facilitar la referencia. A continuación se describen los sectores NA-1, NA-2 y NA-3.

27/89 Sector — ATLÁNTICO NORTE - 1 (NA-1)

Desde el punto 49°N 74°W pasando por los puntos 49°N 100°W, el Polo Norte, 60°N 20°E, 68°N 20°W hasta el punto 49°N 74°W.

27/90 Nota : Una sola de las familias de frecuencias adjudicadas a la ZRMP-NA puede utilizarse en ese sector. Esta familia se indica en el Plan por (NA-1).

27/91 Sector — ATLÁNTICO NORTE - 2 (NA-2)

Desde el punto 39°N 78°W pasando por los puntos 49°N 74°W, 68°N 20°W, 60°N 20°E, 44°N 02°E, 35°N 26°W hasta el punto 39°N 78°W.

27/92 Sector — ATLÁNTICO NORTE - 3 (NA-3)

Desde el punto 39°N 78°W pasando por los puntos 35°N 26°W, 44°N 02°E, 32°N 08°W, 16°N 26°W, 05°N 55°W, 18°N 66°W hasta el punto 39°N 78°W.

27/93 Nota : Una sola de las familias de frecuencias adjudicadas a la ZRMP-NA puede utilizarse en ese sector. Esta familia se indica en el Plan por (NA-3).

D/6/12 SUP 27/88 - 93 inclusive

F/22/1-49/54

MAU/33/1-49/54

URS/29/22 ADD 27/93A

J/44/10

Zona de paso de rutas aéreas mundiales preincipales - ASIA
CENTRO-SEPTENTRIONAL (ZRMP-NCA)

Desde el Polo Norte pasando por los puntos 75°N 10°E, 60°N 25°E, 30°N 25°E, 30°N 73°E, 37°N 73°E, 49°N 85°E, 42°N 97°E, 42°N 110°E, 30°N 135°E, 65°N 170°W, hasta el Polo Norte.

27/94

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales — PACÍFICO NORTE
(ZRMP-NP)

Desde el punto 50°N 166°E pasando por los puntos 75°N 150°W, 75°N 90°W, 55°N 110°W, 46°N 122°W, 50°N 170°W, 33°N 138°E, 52°N 132°E hasta el punto 50°N 166°E.

D/6/13 MOD
F/22/1-55
URS/29/23
MAU/33/1-55
J/44/11
CHN/53/3

27/94

~~Desde el punto 50°N-166°E pasando por los puntos 75°N 150°W, 75°N 90°W, 55°N 110°W, 46°N 122°W, 50°N 170°W, 33°N 138°E, 52°N 132°E hasta el punto 50°N-166°E~~ Desde el punto 50°N-166°E pasando por los puntos 60°N 135°W, 47°N 118°W, 30°N 165°W, 30°N 115°E, 41°N 116°E, 55°N 135°E, hasta el Polo Norte.

27/95

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales — ÁFRICA NORTE-SUR - 1
(ZRMP-NSA-1)

Desde el punto 05°N 03°W pasando por los puntos 37°N 03°W, 37°N 14°E, 00° 28°E, 11°S 28°E, 20°S 35°E, 31°S 35°E, 31°S 17°E hasta el punto 05°N 03°W.

D/6/14 MOD 27/95
F/22/1-56
MAU/33/1-56

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales -
ÁFRICA NORTE-SUR - 1
(ZRMP-NSA-1)

Modifíquese la designación como sigue: ZRMP NSA---1 AFI.

Modifíquense los límites como sigue:

~~Desde el punto 05°N-03°W pasando por los puntos 37°N-03°W, 37°N-14°E, 00°-28°E, 11°S-28°E, 20°S-35°E, 31°S-35°E, 31°S-17°E hasta el punto 05°N-03°W.~~

Desde el punto 40°N 35°W pasando por los puntos 37°N 03°W, 37°N 35°E, 30°N 35°E, 10°N 52°E, 22°S 60°E, 35°S 30°E, 35°S 16°E, 05°N 03°W, 05°N 35°W, hasta el punto 40°N 35°W.

27/96

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales — ÁFRICA NORTE-SUR - 2
(ZRMP-NSA-2)

Desde el punto 00° 24'E pasando por los puntos 37°N 07'E, 37°N 36'E, 30°N 35'E, 10°N 52'E, 22°S 60'E, 30°S 34'E, 30°S 24'E hasta el punto 00° 24'E.

D/6/16
F/22/1-57
MAU/33/1-57

SUP 27/96

27/97

Nota : La utilización de una sola de las familias de frecuencias adjudicadas a esta zona puede extenderse hasta Australia Occidental, pasando por las Islas Cocos.

D/6/17
F/22/1-58
MAU/33/1-58

SUP 27/97

27/98

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales — ATLÁNTICO SUR
(ZRMP-SA)

Desde el punto 40°N 03°W pasando por los puntos 05°N 03°W, 20°S 20°W, 22° 30'S 42°W, 15°S 50°W, 00° 38°W, 40°N 15°W hasta el punto 40°N 03°W.

D/6/18 MOD
F/22/1-59
MAU/33/1-59

27/98

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales -
ATLÁNTICO SUR
(ZRMP-SA)

Modifíquese la designación como sigue: ZRMP-SA SAT

Modifíquense los límites como sigue:

~~Desde el punto 40°N 03°W pasando por los puntos 05°N 03°W, 20°S 20°W, 22° 30'S 42°W, 15°S 50°W, 00° 38°W, 40°N 15°W hasta el punto 40°N 03°W.~~

Desde el Polo Sur, pasando por los puntos 30°S 75°W, 10°S 40°W, 00° 60°W, 20°N 60°W, 25°N 25°W, 41°N 15°W, 41°N 03°W, 15°N 03°W, 20° S 32°E, hasta el Polo Sur.

27/99

Nota : La utilización de una sola de las familias de frecuencias adjudicadas a esta zona puede extenderse hasta Buenos Aires.

D/6/20

SUP 27/99

F/22/1-60

MAU/33/1-60

27/100

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales — AMÉRICA SUR - 1
(ZRMP-SAM-1)

Desde el punto 36°S 73°W pasando por los puntos 00° 93°W, 15°N 106°W, 15°N 75°W, 05°N 75°W, 20°S 50°W, 36°S 52°W hasta el punto 36°S 73°W.

D/6/21

MOD 27/100

F/22/1-61

MAU/33/1-61

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales -
AMÉRICA SUR-1
(ZRMP-SAM-1)

Modifíquese la designación como sigue: ZRMP-SAM-1

Modifíquense los límites como sigue:

~~Desde el punto 36°S 73°W pasando por los puntos 00° 93°W, 15°N 106°W, 15°N 75°W, 05°N 75°W, 20°S 50°W, 36°S 52°W hasta el punto 36°S 73°W.~~

Desde el Polo Sur, pasando por los puntos 15°N 125°W, 15°N 60°W, 10°N 60°W, 05°S 30°W, 36°S 52°W hasta el Polo Sur.

27/101

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales — AMÉRICA SUR - 2
(ZRMP-SAM-2)

Desde el punto 34°S 74°W pasando por los puntos 24°S 60°W, 02°N 79°W, 15°N 83°W, 15°N 60°W, 10°N 60°W, 05°S 30°W, 36°S 52°W hasta el punto 34°S 74°W.

D/6/22

SUP 27/101

F/22/1-62

MAU/33/1-62

27/102

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales — ASIA SUDESTE
(ZRMP-SEA)

Desde el punto 29°N 85°E pasando por los puntos 15°N 105°E, 00° 135°E, 00° 168°E, 35°S 150°E, 35°S 116°E, 08°N 75°E, hasta el punto 29°N 85°E.

D/6/23 MOD 27/102
F/22/1-63
MAU/33/1-63
CHN/53/4

~~Desde el punto 29°N 85°E pasando por los puntos 15°N 105°E, 00° 135°E, 00° 168°E, 35°S 150°E, 35°S 116°E, 08°N 75°E, hasta el punto 29°N 85°E.~~

Desde el punto 26°N 130°E, pasando por los puntos 00° 130°E, 00° 135°E, 12°S 145°E, 12°S 160°E, 25°S 155°E, 40°S 150°E, 35°S 115°E, 18°N 62°E, 26°N 65°E, hasta el punto 26°N 130°E.

URS/29/24 ADD 27/102A

Zona de paso de rutas aéreas mundiales principales -
ASIA CENTRO-ORIENTAL (ZRMP-CEA)

Desde el punto 55°N 124°E pasando por los puntos 37°N 145°E, 26°N 130°E, 0° 130°E, 0° 80°E, 18°N 62°E, 37°N 67°E, 55°N 80°E, hasta el punto 55°N 124°E.

27/103

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales — PACÍFICO SUR
(ZRMP-SP)

Desde el punto 22°N 158°W pasando por los puntos 22°N 156°W, 00° 120°W, 40°S 120°W, 50°S 170°W, 50°S 145°E, 38°S 145°E, 00° 167°E, 00° 175°W hasta el punto 22°N 158°W.

D/6/25 MOD 27/103
F/22/1-64
MAU/33/1-64
NZL/45/1

~~Desde el punto 22°N 158°W pasando por los puntos 22°N 156°W, 00° 120°W, 40°S 120°W, 50°S 170°W, 50°S 145°E, 38°S 145°E, 00° 167°E, 00° 175°W hasta el punto 22°N 158°W.~~

Desde el Polo Sur, pasando por los puntos 38°S 145°E, 00° 167°E, 00° 175°W, 22°N 158°W, 22°N 156°W, 00° 120°W, hasta el Polo Sur.

D/6/27 ADD 27/103A
CHN/53/5

ZRMP

Límites: Desde el punto 55°N 124°E, pasando por los puntos 37°N 145°E, 26°N 130°E, 00° 130°E, 00° 80°E, 18°N 62°E, 37°N 67°E, 55°N 80°E hasta el punto 55°N 124°E.

F/22/1-65 ADD 27/103A Añádase la ZRMP indicada en el apartado 2) de la Recomendación 2/3 una vez que los Estados afectados hayan adoptado las medidas señaladas en el apartado b).

MAU/33/1-65

(véase el Anexo al Documento N.º 21, página 2-9)

D/6/29 ADD 27/103B

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales -
ASIA CENTRAL NORTE
(ZRMP-NCA)

Límites: Desde el Polo Norte, pasando por los puntos 75°N 10°E, 60°N 25°E, 30°N 25°E, 30°N 73°E, 37°N 73°E, 49°N 85°E, 42°N 97°E, 42°N 110°E, 30°N 135°E, 65°N 170°W, hasta el Polo Norte.

F/22/1-66 ADD 27/103B
MAU/33/1-66

Añádase la ZRMP-NCA una vez que los Estados afectados hayan adoptado las medidas señaladas en la Recomendación 2/5.

(véase el Anexo al Documento N.º 21, página 2-9)

CHN/53/6 ADD 27/103B

ZRMP-Asia Norte Central (ZRMP-NCA)

Desde el Polo Norte, por los puntos 75°N 10°E, 60°N 25°E, 30°N 25°E, 30°N 73°E, 37°N 73°E, 49°N 85°E, 42°N 97°E, 42°N 110°E, 54°N 123°E, 47°N 131°E, 40°N 131°E, 30°N 135°E, 65°N 170°W, hasta el Polo Norte.

ARTÍCULO 2

Límites de las Zonas y sub-zonas de Rutas Aéreas Regionales y Nacionales (ZRRN)

27/106 Sub-zona 1B

A partir del Polo Norte, sigue el meridiano 15°W, pasa por los puntos 72°N 15°W, 65°N 26°W, 60°N 26°W, 60°N 13°W, 50°N 13°W y, desde allí, hacia el Este, siguiendo las aguas territoriales entre las islas anglo-normandas y la costa francesa, a la altura del meridiano 03°W, continúa a lo largo de la frontera Nordeste de Francia, tocando los siguientes países: Bélgica, Luxemburgo y la República Federal de Alemania, se prolonga por la frontera entre Suiza y la República Federal de Alemania, y a lo largo de la frontera entre Austria y la República Federal de Alemania. Sigue después la frontera entre Checoslovaquia y la República Federal de Alemania y a continuación el límite entre la República Federal de Alemania y Alemania Oriental hasta el Mar Báltico, y luego hacia el Oeste por la costa de la República Federal de Alemania, hasta la frontera entre la República Federal de Alemania y Dinamarca, continuando por esta frontera hasta el Mar del Norte, y de ahí por el paralelo 55°N hasta el punto 55°N 04°E y finalmente hasta el Polo Norte por el meridiano 04°E.

DDR/19/1 N.º 27/106 Sub-zona 1B

Primer punto y seguido (7.ª línea)

..... Sigue después la frontera entre la República Socialista Checoslovaca y la República Federal de Alemania y a continuación la frontera entre la República Federal de Alemania y la República Democrática Alemana hasta el Mar Báltico.

DNK/37/1 MOD 27/106 Subzona 1B
G/43/37

A partir del Polo Norte, sigue el meridiano 15°W, pasa por los puntos 72°N 15°W, 65°N 26°W, 60°N 26°W, 60°N 13°W, 50°N 13°W y, desde allí, hacia el Este, siguiendo las aguas territoriales entre las islas anglo-normandas y la costa francesa, a la altura del meridiano 03°W, continúa a lo largo de la frontera Nordeste de Francia, tocando los siguientes países: Bélgica, Luxemburgo y la República Federal de Alemania, se prolonga por la frontera entre Suiza y la República Federal de Alemania, y a lo largo de la frontera entre Austria y la República Federal de Alemania. Sigue después la frontera entre Checoslovaquia y la República Federal de Alemania y a continuación el límite entre la República Federal de Alemania y Alemania Oriental hasta el Mar Báltico, y luego hacia el Oeste por la costa de la República Federal de Alemania, hasta la frontera entre la República Federal de Alemania y Dinamarca, continuando por esta frontera hasta el Mar del Norte, y de ahí por el paralelo 55°N hasta el punto 55°N 04°E continuyendo por los puntos 56°N 03°E, 59°N 02°E, 62°N 01°E y hasta llegar finalmente hasta el Polo Norte por el meridiano 04°E 01°E.

27/107 Sub-zona 1C

Desde el Polo Norte, pasa por 55°N 04°E y de ahí se dirige hacia el Este por el paralelo 55°N y por la frontera entre Dinamarca y la República Federal de Alemania hasta el Mar Báltico. Sigue luego por la costa báltica de la República Federal de Alemania hasta el límite entre la República Federal de Alemania y Alemania Oriental, por dicho límite, por las fronteras occidentales de Checoslovaquia y Austria y por la frontera entre Suiza y Austria, para continuar hacia el Este por las fronteras meridionales de Austria y de Hungría, siguiendo luego, a lo largo de la frontera entre Hungría y Rumania, y de ahí por la frontera entre la U.R.S.S. y los siguientes países: Hungría, Checoslovaquia y Polonia, hasta la costa del Mar Báltico. Bordea luego la costa soviética del Mar Báltico hasta la frontera entre Finlandia y la U.R.S.S., sigue por esta frontera, pasa por 70°N 32°E hasta terminar en el Polo Norte.

DDR/19/2 N.º 27/107 Sub-zona 1C

A partir del final de la primera línea y el primer punto y seguido

..... Y de ahí se dirige hacia el Este siguiendo el paralelo 55°N y la frontera entre Dinamarca y la República Federal de Alemania hasta el Mar Báltico. Sigue luego por la costa báltica de la República Federal de Alemania hasta la frontera entre ésta y la República Democrática Alemana y a continuación dicha frontera y las fronteras occidentales de la República Socialista Checoslovaca y Austria hasta la frontera con Suiza.

DNK/37/2 MOD 27/107 Subzona 1C
G/43/38

Desde el Polo Norte, pasa por 55°N-04°E 01°E, hasta el punto 62°N 01°E, atravesando luego los puntos 59°N 02°E, 56°N 03°E, 55°N 04°E, y de ahí se dirige hacia el Este por el paralelo 55°N y por la frontera entre Dinamarca y la República Federal de Alemania hasta el Mar Báltico. Sigue luego por la costa báltica de la República Federal de Alemania hasta el límite entre la República Federal de Alemania y Alemania Oriental, por dicho límite, por las fronteras occidentales de Checoslovaquia y Austria y por la frontera entre Suiza y Austria, para continuar hacia el Este por las fronteras meridionales de Austria y de Hungría, siguiendo luego, a lo largo de la frontera entre Hungría y Rumania, y de ahí por la frontera entre la U.R.S.S. y los siguientes países: Hungría, Checoslovaquia y Polonia, hasta la costa del Mar Báltico. Bordea luego la costa soviética del Mar Báltico hasta la frontera entre Finlandia y la U.R.S.S., sigue por esta frontera, pasa por 70°N 32°E hasta terminar en el Polo Norte.

27/128 Sub-zona 6B

A partir de aproximadamente 49°N 88°E sigue la frontera entre China y la U.R.S.S. hasta 37°N 75°E, continúa después hacia el Este por la frontera meridional de China hasta la costa del Mar del Sur de la China, y luego por las aguas territoriales del Sur de la Isla de Hainán hasta 20°N 113°E, y a continuación por 20°N 176°W, 50°N 164°E, 43°N 147°E y desde ahí hacia el Oeste por las aguas territoriales entre el Japón y la U.R.S.S., pasando luego por la frontera entre China y la U.R.S.S. y por la frontera entre China y Mongolia hasta aproximadamente 49°N 88°E.

CHN/53/7 MOD 27/128

Sub-zona 6B

Desde 39°49'41"N 124°10'06"E pasa por 39°31'51"N 124°06'31"E, 39°N 124°E, 32°30'N 124°E, 32°30'N 126°50'E, 26°N 125°E, 25°N 123°E, 21°N 121°30'E, 20°N 120°40'E, 20°N 176°W, 50°N 164°E, 43°N 147°E, (y desde allí hacia el Oeste por las aguas territoriales entre Japón y la U.R.S.S.,) pasando luego por la frontera entre China y la U.R.S.S. y por la frontera entre China y Mongolia hasta aproximadamente 49°N 88°E, y por la frontera entre la República Popular Democrática de Corea y la U.R.S.S. y luego por la frontera entre China y la República Popular Democrática de Corea, hasta 39°49'41"N 124°10'06"E.

27/130 Sub-zona 6D

Desde la intersección de las fronteras de China, India y Birmania sigue hacia el Sur a lo largo de la frontera entre Birmania e India y Birmania y Pakistán hasta la Bahía de Bengala, luego por la costa de Birmania hasta su punto más meridional. De ahí hasta la Isla de Weh (frente a la costa septentrional de Sumatra) y por 02°S 92°E, 10°S 92°E hasta 10°S 110°E, sigue hacia el Norte a lo largo del meridiano 110°E, y después a lo largo del límite de la Sub-zona 6C por 20°N 130°E, hasta 20°N 113°E, y desde allí hacia el Sur, alrededor de la Isla de Hainán y a lo largo de las fronteras entre China y Viet-Nam del Norte, China y Laos y China y Birmania, para cerrar el área en la intersección de las fronteras de China, India y Birmania.

CHN/53/8 MOD 27/130

Sub-zona 6D

Desde la intersección de las fronteras de China, India y Birmania sigue hacia el Sur a lo largo de la frontera entre Birmania e India y Birmania y Bangladesh hasta la Bahía de Bengala, luego por la costa de Birmania hasta su punto más



CHN/53/8 (cont.)

meridional. De ahí hasta la Isla de Weh (frente a la costa septentrional de Sumatra) y por $02^{\circ}\text{S } 92^{\circ}\text{E}$, $10^{\circ}\text{S } 92^{\circ}\text{E}$ hasta $10^{\circ}\text{S } 110^{\circ}\text{E}$, sigue hacia el Norte a lo largo del meridiano 110°E , y después a lo largo del límite de la Sub-zona 6C, ~~per $20^{\circ}\text{N } 130^{\circ}\text{E}$, hasta $20^{\circ}\text{N } 113^{\circ}\text{E}$, y desde allí hacia el Sur, alrededor de la Isla de Hainán y hasta el punto $04^{\circ}\text{N } 130^{\circ}\text{E}$, siguiendo por $20^{\circ}\text{N } 130^{\circ}\text{E}$, $21^{\circ}\text{N } 121^{\circ}\text{E}$, $18^{\circ}\text{N } 119^{\circ}\text{E}$, $14^{\circ}\text{N } 119^{\circ}\text{E}$, $10^{\circ}\text{N } 118^{\circ}\text{E}$, $08^{\circ}\text{N } 116^{\circ}\text{E}$, $04^{\circ}\text{N } 113^{\circ}\text{E}$, $03^{\circ}30'\text{N } 112^{\circ}\text{E}$, $06^{\circ}\text{N } 108^{\circ}\text{E}$, $10^{\circ}\text{N } 110^{\circ}\text{E}$, $15^{\circ}\text{N } 110^{\circ}\text{E}$, $18^{\circ}\text{N } 108^{\circ}\text{E}$, $13^{\circ}\text{N } 107^{\circ}\text{E}$, $20^{\circ}\text{N } 107^{\circ}\text{E}$, $20^{\circ}\text{N } 108^{\circ}\text{E}$, $21^{\circ}32'52''\text{N } 108^{\circ}\text{E}$, y a lo largo de las fronteras entre China y Viet-Nam, China y Laos y China y Birmania, para cerrar el aérea en la intersección de las fronteras de China, India y Birmania.~~

27/132 Sub-zona 6F

Desde la intersección de las fronteras de China, India y Birmania en dirección nordeste hasta el meridiano 100°E . Continúa por este meridiano hasta el límite septentrional de la Sub-zona 6B, y hacia el Este por este límite hasta 147°E . De ahí por $20^{\circ}\text{N } 130^{\circ}\text{E}$, $04^{\circ}\text{N } 130^{\circ}\text{E}$, y luego hacia el Oeste por el límite de la Sub-zona 6D hasta la intersección de las fronteras de China, India y Birmania.

CHN/53/9

MOD 27/132

Sub-zona 6F

Desde $39^{\circ}49'41''\text{N } 124^{\circ}10'06''\text{E}$ pasa por $39^{\circ}31'51''\text{N } 124^{\circ}06'31''\text{E}$, $39^{\circ}\text{N } 124^{\circ}\text{E}$, $32^{\circ}30'\text{N } 124^{\circ}\text{E}$, $32^{\circ}30'\text{N } 126^{\circ}50'\text{E}$, $26^{\circ}\text{N } 125^{\circ}\text{E}$, $25^{\circ}\text{N } 123^{\circ}\text{E}$, $21^{\circ}\text{N } 121^{\circ}30'\text{E}$, $18^{\circ}\text{N } 119^{\circ}\text{E}$, $14^{\circ}\text{N } 119^{\circ}\text{E}$, $10^{\circ}\text{N } 118^{\circ}\text{E}$, $08^{\circ}\text{N } 116^{\circ}\text{E}$, $04^{\circ}\text{N } 113^{\circ}\text{E}$, $03^{\circ}30'\text{N } 112^{\circ}\text{E}$, $06^{\circ}\text{N } 108^{\circ}\text{E}$, $10^{\circ}\text{N } 110^{\circ}\text{E}$, $15^{\circ}\text{N } 110^{\circ}\text{E}$, $18^{\circ}\text{N } 108^{\circ}\text{E}$, $18^{\circ}\text{N } 107^{\circ}\text{E}$, $20^{\circ}\text{N } 107^{\circ}\text{E}$, $20^{\circ}\text{N } 108^{\circ}\text{E}$, $21^{\circ}32'52''\text{N } 108^{\circ}\text{E}$, continúa por las fronteras de China-Viet-Nam, China-Laos y China-Birmania hasta la intersección de las fronteras de China, India y Birmania, sigue hacia el Sur, a lo largo de las fronteras India-Birmania y Bangladesh-Birmania, hasta la Bahía de Bengala, continuando por la costa de Birmania hasta su punto más meridional, y de

→

CHN/53/9 (cont.)

allí hasta la Isla de Weh (frente a la costa septentrional de Sumatra). Luego, por los puntos 02°S 92°E, 10°S 92°E, 10°S 110°E, sigue hacia el Norte, a lo largo del meridiano 110°E, y después a lo largo del límite de la Sub-zona 6C hasta el punto 04°N 130°E. Después, pasa por 20°N 130°E, 43°N 147°E, y de allí hacia el Oeste entre las aguas territoriales de Japón y de la U.R.S.S., y luego a lo largo de las fronteras RPDC-U.R.S.S. y China-RPDC hasta 39°49'41"N 124°10'06"E.

CHN/53/10 ADD/27/132A

Nueva Sub-zona 6G

Desde 21°32'52"N 108°E, en la frontera China-Viet-Nam, sigue por el límite nacional de la parte continental de la República Popular de China hasta 39°49'41"N 124°10'06"E, en la frontera China-RPDC y después por 39°31'51"N 124°06'31"E, 39°N 124°E, 32°30'N 124°E, 32°30'N 126°50'E, 26°N 125°E, 25°N 123°E, 21°N 121°30'E, 18°N 119°E, 14°N 119°E, 10°N 118°E, 08°N 116°E, 04°N 113°E, 03°30'N 112°E, 06°N 108°E, 10°N 110°E, 15°N 110°E, 18°N 108°E, 18°N 107°E, 20°N 107°E, 20°N 108°E, hasta 21°32'52"N 108°E.

27/137 Sub-zona 7D

A partir de la frontera entre Tanzania y Mozambique en el lago Nyasa, hacia el Sur a lo largo de la frontera occidental de Mozambique, hasta la costa oriental africana, pasando luego por 27°S 33°E, 40°S 33°E, 40°S 60°E, 11°S 60°E, 11°S 41°E y desde allí siguiendo la costa septentrional de Mozambique hasta el lago Nyasa.

MAU/33/3 MOD 27/137 Subzona 7D

A partir de la frontera entre Tanzania y Mozambique en el lago Nyasa, hacia el Sur a lo largo de la frontera occidental de Mozambique, hasta la Costa Oriental Africana, pasando luego por 27°S 33°E, 40°S 33°E, ~~40°S 60°E~~, 40°S 65°E, ~~11°S 60°E~~, 11°S 65°E, 11°S 41°E y de allí siguiendo la costa septentrional de Mozambique hasta el lago Nyasa.

27/140 Sub-zona 8A

Desde el Polo Sur, pasa por los puntos 02°S 60°E, 02°S 92°E, 10°S 92°E, 10°S 110°E hasta el Polo Sur.

MAU/33/3A La Conferencia puede desear proponer las modificaciones correspondientes de los límites de la Subzona 8A, véase MOD 27/137.

27/141

Zona de Rutas Aéreas Regionales y Nacionales — 9
(ZRRN-9)

Desde el Polo Sur sigue el meridiano 110°E, y pasa por 10°S 110°E, 10°S 141°E, 00° 141°E, 00° 160°E, 03°30'N 160°E, 03°30'N 120°W hasta el Polo Sur, por el meridiano 120°W.

AUS/32/1 MOD 27/141

Zona de Rutas Aéreas Regionales y Nacionales-9 (ZRRN-9)

Desde el Polo Sur sigue el meridiano ~~110°~~ 160° y pasa por ~~10°S 27°S~~, 19°S 153°E, 10°S 145°E 10°S 141°E, 00° 141°E, 00° 160°E, 03° 30'N 160°E, 03° 30'N 120°W hasta el Polo Sur, por el meridiano 120°W.

27/142 Sub-zona 9A

Desde 10°S 110°E hasta el Polo Sur, y siguiendo el meridiano 139°E, hasta 24°S; luego, pasa por 24°S 131°E, 10°S 131°E, hasta 10°S 110°E.

AUS/32/2 SUP 27/142

27/143 Sub-zona 9B

Desde 00° 141°E por los puntos 10°S 141°E, 10°S 131°E, 24°S 131°E, 24°S 139°E, 27°S 139°E, 27°S 170°W, 03° 30'N 170°W, 03°30'N 160°E, 00° 160°E hasta 00° 141°E.

F/23/1 MOD 27/143 Subzona 9B

El límite Este se tiene que desplazar de 170° W a 157° W.

AUS/32/3 MOD 27/143 Subzona 9B

Los límites meridionales y occidentales entre 27°S 160°E y 10°S 141°E deben desplazarse a 27°S 160°E, 19°S 153°E, 10°S 145°E, 10°S 141°E.

NZL/45/3 MOD 27/143 Subzona 9B

Enmiéndose el trazado para que diga:

~~Desde 00° 141°E por los puntos 10°S 141°E, 10°S 131°E, 24°S 131°E, 24°S 139°E, 27°S 139°E, 27°S 170°W, 03°30'N 170°W, 03°30'N 160°E, 00° 160°E hasta 00° 141°E.~~

Desde 00° 141°E por los puntos 10°S 141°E, 10°S 145°E, 27°S 160°E, 27°S 157°W, 03°30'N 157°W, 03°30'N 160°E, 00° 160°E hasta 00° 141°E.

27/145 Sub-zona 9D

A partir del Polo Sur sigue el meridiano 139°E, hasta 27°S 139°E, y luego, pasa por 27°S 170°W, hasta el Polo Sur por el meridiano 170°W.

AUS/32/4 MOD 27/145 Subzona 9D

El límite occidental debe desplazarse de 139°E a 160°E.

Zona de Rutas Aéreas Regionales y Nacionales — 10
(ZRRN-10)

27/146 Sub-zona 10A

Desde 50°N 164°E por 66°N 169°W hasta el Polo Norte, y por 57°N 130°W, 57°N 150°W, 50°N 175°W hasta cerrar la Sub-zona en 50°N 164°E.

USA/52/1 MOD 27/146 a) Descripción de los límites: Desde 50°N 164°E por 66°N 169°W, hasta el Polo Norte, y por 50°N 130°W, siguiendo hacia el Oeste, hasta cerrar la subzona en 50°N 164°E.

DNK/37/3 ADD 27/150A Subzona 10F

Del Polo Norte al Polo Norte, pasando por los puntos siguientes: 82°N 30'E, 82°N 00', 73°N 00', 73°N 20'W, 70°N 20'W, 63°30'N 39'W, 58°30'N 43'W, 58°30'N 50'W, 63°30'N 55'44'W, 65°30'N 58°39'W, 74°N 68°18'W, 76°N 76°W, 78°N 75°W, 82°N 60°W.

Zona de Rutas Aéreas Regionales y Nacionales — 11
(ZRRN-11)

27/151 Sub-zona 11A

Desde 29°N 180° a lo largo del límite entre las Regiones 2 y 3 de la U.I.T. hasta 50°N 164°E, y desde allí por los puntos 50°N 150°W, 57°N 139°W, 50°N 127°W, 33°N 127°W, 33°N 153°W, 29°N 153°W hasta cerrar la Sub-zona en 29°N 180°.

USA/52/3 MOD 27/151 a) ZRRN-11A:

1) Descripción de los límites: Desde 29°N 180°, por los puntos 50°N 164°E, 50°N 130°W, 33°N 153°W, 29°N 153°W, hasta cerrar la subzona en 29°N 180°.

27/152 Sub-zona 11B

Desde 50°N 127°W por 33°N 127°W, 33°N 119°W, 25°N 98°W, 25°N 35°W, 40°N 50°W, 40°N 65°W, 46°N 67°W, a lo largo de la frontera entre Estados Unidos y Canadá hasta cerrar la Sub-zona en 50°N 127°W.

USA/52/4 MOD 27/152 b) ZRRN-11B:

- 1) Descripción de los límites: Desde 50°N 130°W por 33°N 130°W, 33°N 119°W, 25°N 98°W, 25°N 65°W, 40°N 65°W, 46°N 67°W, a lo largo de la frontera entre Estados Unidos y Canadá por 50°N 127°W, hasta cerrar la subzona en 50°N 130°W.

USA/52/6 ADD 27/152A c) ZRRN-11C:

- 1) Descripción de los límites: Desde 25°N 65°W, por 40°N 65°W, 40°N 50°N, 25°N 35°W, hasta cerrar la subzona en 25°N 65°W.

AUS/32/5 ADD 27/173A Zona de Rutas Aéreas Regionales y Nacionales-14 (ZRRN-14)

Desde el Polo Sur sigue el meridiano 110°E y pasa por 10°S 110°E, 10°S 145°E, 19°S 153°E, 27°S 160°E hasta el Polo Sur, por el meridiano 160°E.

AUS/32/6 ADD 27/173B Subzona 14A

Desde el Polo Sur sigue el meridiano 110°E al 19°S, pasando por 19°S 118°E, 24°S 120°E, 240°S 131°E hasta el Polo Sur, por el meridiano 131°E.

AUS/32/7 ADD 27/173C Subzona 14B

Desde 19°S 110°E a 10°S 110°E y de ahí a 10°S 131°E,
24°S 131°E, 24°S 120°E, 19°S 118°E hasta llegar a 19°S 110°E.

AUS/32/8 ADD 27/173D Subzona 14C

Desde 24°S 131°E a 10°S 131°E y de ahí a 10°S 139°E,
24°S 139°E hasta llegar a 24°S 131°E.

AUS/32/9 ADD 27/173E Subzona 14D

Desde el Polo Sur sigue el meridiano de 131°E hasta
24°S y pasa por 24°S 139°E, 27°S 139°E, 27°S 142°E, 34°S 142°E,
34°S 139°E hasta el Polo Sur, por el meridiano 139°E.

AUS/32/10 ADD 27/173F Subzona 14E

Desde 24°S 139°E sigue el meridiano 139°E hasta 10°S
y sigue por 10°S 145°E, 19°S 153°E hasta llegar a 24°S 139°E.

AUS/32/11 ADD 27/173G Subzona 14F

Desde 27°S 139°E sigue el meridiano 139°E hasta 24°S
y sigue por 19°S 153°E, 27°S 160°E hasta llegar a 27°S 139°E.

AUS/32/12 ADD 27/173H Subzona 14G

Desde el Polo Sur sigue el meridiano 139°E hasta 34°S
y sigue por 34°S 142°E, 27°S 142°E, 27°S 160°E hasta el
Polo Sur, por el meridiano 160°E.

ARTÍCULO 3

Límites de las Zonas de adjudicación y de las Zonas de recepción VOLMET

Zona VOLMET — ÁFRICA-OCÉANO ÍNDICO
(AFI-MET)

27/174

La Zona de adjudicación AFI-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 37°N 03°W y que pasa por los puntos 37°N 36°E, 30°N 35°E, 10°N 52°E, 22°S 60°E, 30°S 34°E, 30°S 24°E, 12°N 20°W, 29°N 20°W, para terminar en el punto 37°N 03°W.

D/7/1 MOD
F/22/1-67
MAU/33/1-67

27/174

La Zona de adjudicación AFI-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 29°N 20°W y que pasa por los puntos 37°N 03°W, 37°N 36°E, 30°N 35°E, 10°N 52°E, 22°S 60°E, 35°S 35°E, 35°S 15°E, 08°S 15°W, 12°N 20°W, para terminar en el punto 29°N 20°W.

27/175

La Zona de recepción AFI-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 37°N 03°W y que pasa por los puntos 37°N 36°E, 30°N 35°E, 10°N 52°E, 22°S 60°E, 30°S 34°E, 30°S 24°E, 05°N 10°W, 10°S 40°W, 29°N 20°W para terminar en el punto 37°N 03°W.

D/7/2 MOD
F/22/1-68
MAU/33/1-68

27/175

La Zona de recepción AFI-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 37°N 03°W y que pasa por los puntos 37°N 36°E, 30°N 35°E, 10°N 52°E, 10°N 100°E, el Polo Sur, 29°N 40°W, 29°N 20°W, para terminar en el punto 37°N 03°W.

Zona VOLMET — ATLÁNTICO
(AT-MET)

D/7
F/22/1-69
MAU/33/1-69

Nota: Se propone sustituir la designación ATLÁNTICO (AT-MET) por ATLÁNTICO NORTE (NAT-MET).

27/176

La Zona de adjudicación AT-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 41°N 78°W y que pasa por los puntos 51°N 55°W, 10°S 43°W, 37°S 59°W, para terminar en el punto 41°N 78°W.

D/7/3 MOD 27/176
F/22/70
MAU/33/70

La Zona de adjudicación NAT-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 41°N 78°W y que pasa por los puntos 51°N 55°W, 24°N 50°W, 24°N 74°W y que pasa por los punto 41°N 78°W.

27/177

La Zona de recepción AT-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 24°N 97°W y que pasa por los puntos 24°N 85°W, 75°N 85°W, 75°N 20°W, 10°S 20°W, 46°S 52°W, 46°S 80°W, para terminar en el punto 24°N 97°W.

D/7/4 MOD 27/177
F/22/1-71
MAU/33/1-71

La Zona de recepción NAT-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 24°N 97°W y que pasa por los puntos 24°N 85°W, 75°N 85°W, 75°N 20°W, 00° 20°W, 00° 95°W, para terminar en el punto 24°N 97°W.

Zona VOLMET — EUROPA
(EU-MET)

D/7/6
F/22/1-72
MAU/33/1-72

Nota: Se propone sustituir la designación EU-MET por EUR-MET.

27/178 La Zona de adjudicación *EU-MET* queda definida por una línea trazada desde el punto 33°N 12°W y que pasa por los puntos 54°N 12°W, 70°N 00°, 74°N 40°E, 40°N 36°E, 29°N 35°30'E, 32°N 13°E para terminar en el punto 33°N 12°W.

D/7/6 MOD 27/178 La Zona de adjudicación *EUR-MET* queda definida por una línea trazada desde el punto 33°N 12°W y que pasa por los puntos 54°N 12°W, 70°N 00°, 74°N 40°E, 40°N 36°E, 29°N 35°30'E, 32°N 13°E para terminar en el punto 33°N 12°W.

27/179 La Zona de recepción *EU-MET* queda definida por una línea trazada desde el punto 15°N 20°W y que pasa por los puntos 40°N 50°W, 75°N 50°W, 75°N 45°E, 15°N 45°E, para terminar en el punto 15°N 20°W.

D/7/7 MOD 27/179 La Zona de recepción *EUR-MET* queda definida por una línea trazada desde el punto 15°N 20°W y que pasa por los puntos 40°N 50°W, 75°N 50°W, 75°N 45°E, 15°N 45°E, para terminar en el punto 15°N 20°W.

**Zona VOLMET — MEDIO ORIENTE
(ME-MET)**

D/7/9
F/22/1-73
MAU/33/73

Zona VOLMET-MEDIO ORIENTE (ME-MET)

Nota: Se propone sustituir la designación ME-MET por MID-MET.

27/180 La Zona de adjudicación *ME-MET* queda definida por una línea trazada desde el punto 50°N 80°E y que pasa por los puntos 29°N 80°E, 27°N 85°E, 16°N 78°E, 22°N 56°E, 16°N 42°E, 30°N 30°E, 51°N 30°E, 57°N 37°E, para terminar en el punto 50°N 80°E.

D/7/9 MOD 27/180 La Zona de adjudicación *MID-MET* queda definida por una línea trazada desde el punto 50°N 80°E y que pasa por los puntos 29°N 80°E, 27°N 85°E, 16°N 78°E, 22°N 56°E, 16°N 42°E, 30°N 30°E, 51°N 30°E, 57°N 37°E, para terminar en el punto 50°N 80°E.

27/181

La Zona de recepción ME-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 50°N 80°E, y que pasa por los puntos 29°N 80°E, 27°N 85°E, 16°N 78°E, 15°N 42°E, 20°N 20°E, 40°N 20°E, 51°N 30°E, 57°N 37°E, para terminar en el punto 50°N 80°E.

D/7/10 MOD 27/181
F/22/1-74
URS/29/25
MAU/33/1-74
CHN/53/12

La Zona de recepción MID-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 50°N 80°E, y que pasa por los puntos 50°N 90°E, 35°N 90°E, 27°N 85°E, 16°N 78°E, 22°N 56°E, 16°N 42°E, 30°N 30°E, 51°N 30°E, 57°N 37°E, para terminar en el punto 50°N 80°E.

URS/29/26 ADD 27/181A

Zona VOLMET - ASIA CENTRO-SEPTENTRIONAL

La zona de adjudicación NCA-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 56°N 32°E y que pasa por los puntos 80°N 90°E, 75°N 168°W, 66°N 168°W, 48°N 160°E, 42°N 135° , 50°N 130°E, 50°N 90°E, 35°N 70°E, 45°N 30°E, 60°N 20°E, para terminar en el punto 76°N 32°E.

URS/29/27 ADD 27/181B

La zona de recepción NCA-MET queda definida por una línea trazada desde el Polo Norte y que pasa por los puntos 40°N 168°W, 30°N 140°E, 30°N 20°E, para terminar en el Polo Norte.

Zona VOLMET — PACÍFICO (PAC-MET)

27/182

La Zona de adjudicación PAC-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 52°N 132°E y que pasa por los puntos 63°N 149°W, 38°N 120°W, 23°S 180°, 34°S 150°E, 22°N 112°E para terminar en el punto 52°N 132°E.

D/7/12 MOD 27/182
F/22/1-75
MAU/33/1-75
NZL/45/8

La Zona de adjudicación PAC-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 52°N 132°E y que pasa por los puntos 63°N 149°W, 38°N 120°W, 50°S 120°W, 50°S 145°E, 28°S 145°E, 03°S 129°E, 22°N 112°E, para terminar en el punto 52°N 132°E.

27/183

La Zona de recepción PAC-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 60°N 100°E y que pasa por los puntos 80°N 160°W, 75°N 90°W, 60°N 85°W, 20°N 120°W, 40°S 120°W, 50°S 170°W, 50°S 145°E, 28°S 145°E, 03°S 129°E, 05°N 80°E, 40°N 80°E, para terminar en el punto 60°N 100°E.

D/7/13 MOD 27/183
F/22/1-76
MAU/33/1-76
NZL/45/9

La zona de recepción PAC-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 60°N 100°E y que pasa por los puntos 80°N 160°W, el Polo Norte, el Polo Sur a lo largo del meridiano 110°W, 28°S 145°E, 03°S 129°E, 05°N 80°E, 40°N 80°E, para terminar en el punto 60°N 100°E.

Zona VOLMET — SUDESTE ASIÁTICO
(SEA-MET)

27/184

La Zona de adjudicación SEA-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 29°N 86°E y que pasa por los puntos 15°N 105°E, 10°S 155°E, 35°S 155°E, 35°S 116°E, 08°N 75°E, 26°N 65°E para terminar en el punto 29°N 86°E.

D/7/15 MOD 27/184
F/22/1-77
MAU/33/1-77

La zona de adjudicación SEA-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 55°N 75°E, y que pasa por los puntos 55°N 135°E, 45°N 135°E, 35°N 130°E, 10°N 130°E, 10°S 155°E, 35°S 155°E, 35°S 116°E, 08°N 75°E, 26°N 65°E, para terminar en el punto 55°N 75°E.

URS/29/28 MOD 27/184

Zona VOLMET - SUDESTE ASIÁTICO (SEA-MET)

La zona de adjudicación SEA-MET queda definida por una línea trazada desde el punto ~~29°N 86°E~~ 55°N 75°E y que pasa por los puntos ~~15°N 105°E~~, 55°N 135°E, 45°N 135°E, 35°N 155°E, 10°N 130°E, 10°S 155°E, 35°S 155°E, 35°S 116°E, 8°N 75°E, 26°N 65°E para terminar en el punto 55°N 75°E.

CHN/53/12 MOD 27/184

La zona de adjudicación SEA-MET se define por una línea trazada desde el punto ~~29°N 86°E~~, 55°N 75°E, pasando por los puntos 55°N 135°E, 45°N 135°E, 35°N 130°E, 10°N 130°E, 10°S 155°E, 35°S 155°E, 35°S 116°E, 08°N 75°E, 26°N 65°E, 15°N 105°E, hasta el punto ~~29°N 86°E~~, 55°N 75°E.

27/185

La Zona de recepción SEA-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 35°N 50°E y que pasa por los puntos 30°N 90°E, 10°N 180°, 40°S 180°, 48°S 170°E, 35°S 116°E, 08°N 75°E, 10°N 50°E, para terminar en el punto 35°N 50°E.

D/7/16 MOD 27/185
F/22/1-78
URS/29/29
MAU/33/1-78
CHN/53/13

La zona de recepción SEA-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 55°N 50°E y que pasa por los puntos 55°N 180°, 50°S 180°, 50°S 70°E, 8°N 70°E, 8°N 50°E, para terminar en el punto 55°N 50°E.

Zona VOLMET - CARIBE (CAR-MET)

D/7/18 ADD 27/185A
F/22/1-79
MAU/33/1-79

La zona de adjudicación CAR-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 30°N 110°W, y que pasa por los puntos 30°N 75°W, 00° 50°W, sigue el ecuador hasta el punto 00° 80°W y termina en el punto 30°N 110°W.

D/7/19 ADD 27/185B
F/22/1-80
MAU/33/1-80

La zona de recepción CAR-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 40°N 120°W, y que pasa por los puntos 40°N 20°W, 25°S 20°W, 25°S 120°W, para terminar en el punto 40°N 120°W.

Zona VOLMET - AMÉRICA DEL SUR (SAM-MET)

D/7/20 ADD 27/185C
F/22/1-81
MAU/33/1-81

La zona de adjudicación SAM-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 15°N 83°W, y que pasa por los puntos 15°N 60°W, 5°S 35°W, 55°S 60°W, 55°S 83°W, para terminar en el punto 15°N 83°W.

D/7/21 ADD 27/185D
F/22/1-82
MAU/33/1-82

La zona de recepción SAM-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 30°N 120°W, y que pasa por el punto 30°N 00°, y el Polo Sur, para terminar en el punto 30°N 120°W.

Zona VOLMET - ASIA NORTE CENTRAL (NCA-MET)

D/7/23 ADD 27/185E
F/22/1-83
MAU/33/1-83

La zona de adjudicación NCA-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 76°N 32°E, y que pasa por los puntos 80°N 90°E, 75°N 168°W, 66°N, 168°W, 48°N 160°E, 42°N 135°E, 50°N 130°E, 50°N 90°E, 35°N 70°E, 45°N 30°E, 60°N 20°E, para terminar en el punto 76°N 32°E.

D/7/24 ADD 27/185F
F/22/1-84
MAU/33/1-84

La zona de recepción NCA-MET queda definida por una línea trazada desde el Polo Norte, y que pasa por los puntos 40°N 168°W, 30°N 140°E, 30°N 20°E, para terminar en el Polo Norte.

J/44/18 ADD Artículo 3A

Descripción de los límites de las zonas de comunicaciones del control de operaciones a larga distancia (zonas OPECON).

J/44/19 ADD 27/185A Zona OPECON - ÁFRICA/ORIENTE MEDIO (OPECON-AF/MID)

La zona OPECON AF/MID es una zona que abarca las zonas ZRRN 4, 5 y 7 definidas en los números 27/118 a 27/125 y 27/133 a 27/138.

J/44/20 ADD 27/185B Zona OPECON - EUROPA (OPECON-EUR)

La zona OPECON-EUR es una zona que abarca las zonas ZRRN-1, 2 y 3 definidas en los N.^{os} 27/104 a 27/117.

J/44/21 ADD 27/185C Zona OPECON - AMÉRICA NORTE (OPECON-NAM)

La zona OPECON-NAM es una zona que abarca las zonas ZRRN 10 y 11 definidas en los N.^{os} 27/146 a 27/152.

J/44/22 ADD 27/185D Zona OPECON - AMÉRICA DEL SUR (OPECON-SAM)

La zona OPECON-SAM es una zona que abarca las zonas ZRRN 12 y 13 definidas en los N.^{os} 27/153 a 27/173.

J/44/23 ADD 27/185E Zona OPECON - ASIA SUDESTE (OPECON-SEA)

La zona OPECON-SEA es una zona que abarca las zonas ZRRN 6, 8 y 9 definidas en los N.^{os} 27/126 a 27/132 y 27/139 a 27/145.

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

Sección II

Adjudicación de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R)

ARTÍCULO 1

27/186

Plan de adjudicación de frecuencias
 (por ZRMP, ZRRN y subzonas ZRRN y zonas VOLMET)

USA/4/42 MOD 27/186
 D/5/43
 F/22/1-85
 MAU/33/1-85
 G/43/39

Plan de adjudicación de frecuencias por zonas
 (~~por--ZRMP,--ZRRN-y-subzonas-ZRRN-y-zonas-VOLMET~~)

J/44/24 MOD 27/186 Plan de adjudicación de frecuencias (por ZRMP, ZRRN
 y subzonas ZRRN, zonas VOLMET y zonas OPECON).

OBSERVACIÓN GENERALNecesidades de frecuencias

En lo que concierne a las necesidades de frecuencias, será conveniente referirse a la carta-circular No 400 de la IFRB, publicada como Documento No 48 de esta conferencia.

Conviene también referirse a los documentos siguientes:

D	Documento	No 6
D	"	No 7
USA	"	No 26
URS	"	No 29
D	"	No 30
MAU	"	No 33
DNK	"	No 37
USA	"	No 39
J	"	No 44
NZL	"	No 45
USA	"	No 52

27/188

b) La lista siguiente no incluye las frecuencias 3023,5 y 5680 kc/s comunes (sobre una base mundial) a los servicios (R) y (OR) ni las de uso mundial de 3499, 6526, 8963, 10 093 y 13 356 kc/s. La adjudicación de estas frecuencias se indica en el artículo 2.

USA/4/43 MOD 27/188
D/5/44
F/22/1-86
MAU/33/1-86
G/43/40
J/44/25

La lista siguiente no incluye las frecuencias 3 023,3-023,5 y 5 680 kHz comunes (sobre una base mundial) a los servicios (R) y (OR) ~~ni las de uso mundial de 3-499, -6-526, -8-963, -10-093 y 13,356-ke/s~~. La adjudicación de esas frecuencias se indica en el Artículo 2.

URS/29/30 MOD 27/188

El siguiente plan de adjudicación de frecuencias por zonas no incluye las frecuencias adjudicadas sobre una base mundial (véanse los N.^{os} 27/190 y 27/195-27/207).

27/189

Bandas Mc/s		3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
Zonas		kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s
CAR		2952 2966			5484 5568	6540 6561	8840 8959	10 017	11 343 11 367	13 320	17 917
CEP			3467		5554 5603		8875 8931			13 336	17 925
CWP		2896		4675	5505	6631	8854		11 303	13 296	17 909
EU		2910	3467	4689	5554	6568 6582	8875 8931		11 303		17 941
FE		2868 2987			5624 5645		8840 8868			13 288 13 312	17 965
ME			3404 3446		5603	6624	8847	10 009		13 336	17 917
NA	NA-1	2868			5624		8910			13 328	17 941
	NA-2	2868 2931 2945 2987			5610 5624 5638 5673		8854 8889 8910 8945			13 288 13 328 13 352	17 941
	NA-3	2931			5610		8945			13 328	17 941
	NP	2910			5589		8938			13 264	17 909
NSA-1			3411		5519		8826			13 304	17 949
NSA-2		2966	3481		5505	6540 6561	8959	10 025		13 280 13 336	17 925
SA		2875*	3432			6610 6680	8882	10 049		13 344	17 949
SAM-1		2889		4696		6666	8826		11 343		17 917
SAM-2		2910			5582		8847		11 327	13 320	17 917



Bandas Mc/s	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
Zonas	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s
SEA	2987			5673		8868 8882			13 288*	17 965
SP	2945			5638		8847			13 304	17 949
1								11 359	13 296	
1B		3453*		5645*			10 065			
1C	2994	3453* 3474		5645* 5659	6533	8938	10 065			
1D	2896	3418*	4668	5568*	6631	8952	10 081			
1E	2861		4654*		6547		10 065			
2							10 033 10 041 10 057 10 089	11 287 11 319 11 335 11 351 11 367 11 383	13 320	17 957
2A	2875 2882 2903 2973 3008	3425 3439 3460 3495	4661 4696	5512 5568 5596 5666	6540 6561 6575 6589 6610	8840 8861 8868 8903 8917	10 017* 10 049			
2B	2854* 2868* 2875 2924 2938 2952 2980*	3425 3439 3460 3488	4654 4661 4668* 4696	5484 5498 5540 5596 5638* 5645* 5666	6533 6589 6603 6638 6645 6673	8861 8917				
2C	2882 2903 2917 2924 2938 2952 2959 2987* 3008	3418 3425 3439 3460 3474 3495	4654 4661 4675 4696	5491 5547 5582 5589 5596 5617 5631 5652* 5666	6554 6603 6617 6645 6652 6659 6666	8840 8861 8903 8917*	10 017*			
3							10 033 10 073 10 089	11 327 11 375 11 391*	13 272	17 941* 17 957
3A	2861 2875 2924	3411* 3432* 3439 3481	4661 4675*	5631 5659	6547 6589 6617 6631 6673 6680	8840 8861 8868* 8882* 8917 8959*				
3B	2854 2903 2931 2938 2959 2966	3404 3495	4661 4689*	5484 5533 5540 5575	6533 6589 6624 6659	8819* 8826* 8833* 8847* 8861 8875* 8882 8889 8896 8910 8931* 8945*	10 025			

Bandas Mc/s	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
Zonas	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s
3C	2854 2882 2917 2994 3008	3425 3453 3474*	4654 4661 4682* 4696	5498 5526 5554* 5568	6603 6652 6666	8861 8896 8910 8945*	10 025			
4								11 375		17 933
4A	2854				6638	8896	10 081			
4B	2924				6589 6638	8924				
5								11 295		17 933
5A		3453		5526	6610	8896				
5B	2966		4682	5659	6547	8854 8896				
5C			4682	5659	6547	8896				
5D			4682	5659	6547 6645	8861				
6							10 049	11 311	13 328 13 352	
6A	2910 2931 2945	3411*		5512 5547 5568 5582		8889 8924 8938	10 065			
6B	2889 2952*	3418* 3460*		5491 5610* 5631*	6540 6575	8952				
6C	2924 3015	3439		5659	6554 6617	8819 8833 8945			13 320	
6D		3411 3474 3488 3495	4668 4689	5526 5533 5596 5652	6589 6617 6659	8826 8833 8861* 8875 8931 8959		11 359		
6E	2861 2931	3411* 3467		5547 5617	6533	8889 8917				
6F	2973 3001*	3481*			6568 6582 6673*		10 065 10 081		13 280	
7				5498			10 041	11 335		
7A	2868					8840			13 264	
7B	2868					8840			13 264	
7C	2868					8840			13 264	
7D	2868					8840			13 264	
7E	2917	3425	4675	5491	6603	8875				



Bandas Mc/s	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
Zonas	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s
9								11 335 11 383		
9A		3404 3418 3453			6610 6638 6652	8938 8952		11 319		
9B	2861 2959 3008	3425 3446 3460		5498 5526 5666	6533 6540 6575 6645 6666	8889 8896 8910 8917 8924		11 319		17 933
9C	2861 2973	3425 3446 3460		5498 5526 5666	6533	8896 8910 8917 8924 8952 8959				17 933
9D	2917 2938 2973 3008	3467* 3481*	4661 4682	5498 5526	6561	8826 8840 8889 8931* 8952 8959		11 319		17 933
10							10 041 10 057	11 295 11 319 11 359 11 383	13 280	
10A	2861 2875* 2924 2987*	3411 3446 3481	4668 4696*	5454 5547 5631	6568 6617	8868 8917 8924				
10B	2896 2917 2973 3015	3418 3432 3453	4654 4682	5461 5469 5491 5526 5659	6596 6645	8896 8952		11 311		
10C	2854 2889	3474	4689*	5498 5512 5575	6533 6582 6624 6638 6673	8826		11 311		
10D	2903 3008	3425 3432 3439 3488 3495	4661 4675	5477 5540 5561 5596 5617 5645 5666	6554 6610 6659 6666 6680			11 311		
10E	2882 2924 2938	3460 3495	4675 4682	5454 5505* 5631	6631	8861 8903		11 311		
12								11 351		

Bandas Mc/s	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
Zonas	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s
12C	2875	3404 3453 3460	4661 4689	5454 5533 5617 5666	6547 6589 6603 6652	8861	10 025 10 073 10 089			
12D	2861			5461	6575	8924				
12E	2959 3015	3425 3446		5575 5631	6533	8875 8938				
12F	2959 3015	3425 3446 3467		5491 5589 5631	6533 6673	8861* 8875 8938				
12G	2959 2980* 3015	3425 3446		5477 5512	6596					
12H	2959 3015	3425 3446		5589	6533					
13									13 280	17 957
13C	2854 2987	3474		5540 5617	6603 6652	8819		11 295		
13D	2868 2924	3411 3495		5454 5469	6617 6638	8910 8917	10 033 10 065			
13E	2917	3488	4654			8945				
13F	2917 2952	3439	4654	5666	6624	8861 8896 8945		11 359		
13G	2938 2980 2994 3008		4668	5491	6554 6645	8903 8952	10 025 10 041 10 081			
13H	2861 2966	3425		5477 5498 5547		8840 8938		11 287 11 319	13 312	
13I	2931			5659		8924				
13J	2882 2903 2973	3418	4675 4682	5461 5526	6547 6568 6582	8889 8931	10 009 10 057			
13K	2896 2945	3460 3481	4661	5505 5596	6631 6659	8833 8854	10 089			
AFI-MET		3488* 3495*			6575 6617*		10 073*	11 279		17 909*
AT-MET	3001			5652		8868			13 272	
EU-MET	2889* 2980			5533 5575		8833		11 391	13 312	
ME-MET	3001 3015			5561	6596	8819		11 343		
SEA-MET		3432			6680		10 017			
PAC-MET	2980			5519	6610*	8903		11 279*	13 344	

AP27/186-190/8

USA/4/44 MOD 27/189

Bandas Me/s MHz	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
Zonas	ke/s kHz	kc/s kHz	ke/s kHz	ke/s kHz	ke/s kHz	ke/s kHz	ke/s kHz	ke/s kHz	ke/s kHz	ke/s kHz
CAR										
CEP										
CMN(R) & (OR)										
Mundial A										
Mundial B (etc.)										

(Observación: La Conferencia determinará las frecuencias que han de incluirse en el cuadro precedente).

G/43/41 MOD 27/189

La revisión del cuadro la determinará la Conferencia.

D/5/45 MOD 27/189
F/22/1-87
MAU/33/1-87

La Conferencia deberá establecer el Cuadro teniendo en cuenta la inclusión de frecuencias para el control de las operaciones aeronáuticas.

URS/29/31 ADD 27/190

A continuación se reproduce una lista de frecuencias adjudicadas sobre una base mundial.

J/44/26

ADD 27/191A

Bandas MHz	3	3,5	4,7	5.6	6.6	9	10	11,3	13,3	18
Zonas	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz	kHz
-1										
AF/MID-2										
-:										
-1										
E U R -2										
-:										
-1										
N A M -2										
-:										
-1										
S A M -2										
-:										
-1										
S E A -2										
-:										

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

ARTÍCULO 2

Plan de adjudicación de frecuencias (por orden numérico de frecuencias)

Notas generales :

- 27/192** 1. *Clases de las estaciones :* FA.
Clases de emisión, véanse los números **27/49** a **27/53**.
Potencia : A menos de indicaciones en contrario en el Plan, los valores de potencia para las estaciones aeronáuticas y de aeronave, son los que figuran en los números **27/54** a **27/62**.
Horario : H24, a menos de indicaciones en contrario.

Notas generales:

- | | | |
|--------------|-----------|--|
| USA/4/45 MOD | 27/192 1. | <u>Clases de las estaciones:</u> FA. |
| D/5/46 | | |
| F/22/1-88 | | <u>Clases de emisión:</u> véanse los números 27/49 a 27/53 <u>27/52</u> . |
| MAU/33/1-88 | | <u>Potencia:</u> A menos de indicaciones en contrario en el Plan, los valores de potencia para las estaciones aeronáuticas y de aeronave son los que figuran en los números 27/54 a 27/62. |
| G/43/42 | | <u>Horario:</u> H.24, a menos de indicaciones en contrario. |

- [27/193 2. Una frecuencia adjudicada para utilización diurna puede ser empleada durante el periodo comprendido entre una hora después de la salida del Sol hasta una hora antes de la puesta cuando el mismo canal se adjudica en el Plan a otras ZRMP, ZRRN y sub-ZRRN o Zonas VOLMET, que tienen protección completa durante las veinticuatro horas.

USA/4/46 MOD 27/193 2. Una frecuencia adjudicada para utilización diurna puede ser
D/5/47 empleada durante el periodo comprendido entre una hora después de la
F/22/1-89 salida del sol hasta una hora antes de la puesta cuando el mismo
MAU/33/1-89 canal se adjudica en el Plan a otras ZRMP, ZRRN y sub-ZRRN o zonas
VOLMET, o para el control de las operaciones aeronáuticas, que tienen
protección completa durante las veinticuatro horas.

G/43/43 MOD 27/193 2. Una frecuencia adjudicada para utilización diurna puede ser
empleada durante el periodo comprendido entre una hora después de la
salida del sol hasta una hora antes de la puesta cuando el mismo canal
se adjudica en el Plan a otras ZRMP, ZRRN y sub-ZRRN o zonas VOLMET,
o mundiales, que tienen protección completa durante las veinticuatro
horas.

J/44/27 MOD 27/193 2. Una frecuencia adjudicada para utilización
diurna puede ser empleada durante el periodo comprendido
entre una hora después de la salida del sol hasta una hora
antes de la puesta cuando el mismo canal se adjudica en el
Plan a otras ZRMP, ZRRN y sub-ZRRN o zonas VOLMET, o zonas
OPECON, que tienen protección completa durante las
veinticuatro horas.

- [27/194 3. Un « canal común » es un canal adjudicado a zonas adyacentes para empleo común sin tener en cuenta las condiciones de interferencia recíproca y su utilización está sujeta a acuerdo entre las administraciones concernientes.

URS/29/32 SUP 27/194

USA/4/47 ADD 27/194A 3.A Las frecuencias adjudicadas para el control de las operaciones aeronáuticas serán asignadas por las administraciones para dar servicio a una o varias empresas explotadoras de aeronaves que operen por autorización de dichas administraciones. Tales asignaciones se emplearán para establecer comunicaciones entre estaciones aeronáuticas y estaciones de aeronave a efectos de control de la regularidad de la navegación aérea y las administraciones no asignarán tales frecuencias con fines ZRRM, ZRRN o VOLMET.

D/5/48 ADD 27/194A Las frecuencias adjudicadas para el control de las operaciones aeronáuticas serán asignadas por las administraciones para dar servicio a una o varias empresas explotadoras de aeronaves que operen por autorización de dichas administraciones. Tales asignaciones se emplearán para establecer comunicaciones entre estaciones aeronáuticas y estaciones de aeronave a efectos de control de la regularidad de la navegación aérea.

F/22/1-90

MAU/33/1-90

G/43/44 ADD 27/194A Las frecuencias adjudicadas para uso mundial, excepto las frecuencias 3 023 kHz y 5 680 kHz, serán asignadas por las administraciones para dar servicio a una o varias empresas explotadoras de aeronaves que operen por autorización de dichas administraciones. Tales asignaciones se emplearán para establecer comunicaciones entre estaciones aeronáuticas y estaciones de aeronave a efectos de control de la regularidad de la navegación aérea.

J/44/28 ADD 27/194A 4. La finalidad de las frecuencias destinadas a las comunicaciones del control de operaciones a larga distancia en el plan de adjudicación de frecuencias (véase el N.º 27/191A) es que las utilicen las aeronaves en vuelo en cualquier parte del mundo.

J/44/29 ADD nota: Cuando una zona de operaciones se encuentre totalmente dentro del límite de una ZRRN o de una subzona ZRRN, deben utilizarse, en la mayor medida posible, las frecuencias adjudicadas a las ZRRN o a las subzonas ZRRN.

G/43/45 ADD 27/194B El propósito de las frecuencias designadas con fines mundiales en el Plan de adjudicación de frecuencias es que se utilicen en cualquier parte del mundo y dentro de cualquier zona de explotación no comprendida totalmente dentro de los límites de una ZRRN y una subzona ZRRN.

27/195

Banda 2850-3025 kc/s

Frecuencia en kc/s 1	Zona de uso autorizado 2	Observaciones 3
2854	ZRRN: 2B, 3B, 3C, 4A, 10C, 13C	En 2B, uso limitado al Norte de 40° Norte y al Este de 60° Este. Canal común a 2B, 3B, y 3C.
2861	ZRRN: 1E, 3A, 6E, 9B, 9C, 10A, 12D, 13H	Canal común a 9B y 9C.
2868	ZRMP: FE, NA-1, NA-2 ZRRN: 2B, 7A, 7B, 7C, 7D, 13D	Canal común a NA-1 y NA-2. En 2B, limitado al uso diurno. Canal común a 7A, 7B, 7C y 7D.
2875	ZRMP: SA ZRRN: 2A, 2B, 3A, 10A, 12C	En SA, uso limitado al Sur de 30° Norte. Canal común a 2A, 2B y 3A. En 10A, limitado al uso diurno.
2882	ZRRN: 2A, 2C, 3C, 10E, 13J	Canal común a 2A, 2C y 3C.
2889	ZRMP: SAM-1 ZRRN: 6B, 10C VOLMET: EU-MET	En EU-MET, uso limitado al Norte de 50° Norte.
2896	ZRMP: CWP ZRRN: 1D, 10B, 13K	
2903	ZRRN: 2A, 2C, 3B, 10D, 13J	Canal común a 2A, 2C y 3B.
2910	ZRMP: EU, NP, SAM-2 ZRRN: 6A	Canal común a EU y 6A.
2917	ZRRN: 2C, 3C, 7E, 9D, 10B, 13E, 13F	Canal común a 2C y 3C. Canal común a 13E y 13F.
2924	ZRRN: 2B, 2C, 3A, 4B, 6C, 10A, 10E, 13D	Canal común a 2B, 2C y 3A.
2931	ZRMP: NA-2, NA-3 ZRRN: 3B, 6A, 6E, 13I	Canal común a NA-2 y NA-3. Canal común a 6A y 6E.
2938	ZRRN: 2B, 2C, 3B, 9D, 10E, 13G	Canal común a 2B, 2C y 3B.
2945	ZRMP: NA-2, SP ZRRN: 6A, 13K	
2952	ZRMP: CAR ZRRN: 2B, 2C, 6B, 13F	Canal común a 2B y 2C. En 6B, uso limitado al Este de 125° Este.
2959	ZRRN: 2C, 3B, 9B, 12E, 12F, 12G, 12H	Canal común a 2C y 3B. Canal común a 12E, 12F, 12G y 12H.
2966	ZRMP: CAR, NSA-2 ZRRN: 3B, 5B, 13H	En CAR, uso ampliado hasta el punto medio de la ruta aérea entre la Ciudad de México y Tahití.
2973	ZRRN: 2A, 6F, 9C, 9D, 10B, 13J	Canal común a 9C y 9D.
2980	ZRRN: 2B, 12G, 13G VOLMET: EU-MET, PAC-MET	En 2B, limitado al uso diurno. En 12G, potencia media limitada a 500 vatios durante la noche. En 12G, protección de noche de 12 db.

1	2	3
2987	ZRMP: FE, NA-2, SEA ZRRN: 2C, 10A, 13C	Canal común a FE y SEA. En 2C, limitado al uso diurno. En 10A, uso limitado al Este de 180°.
2994	ZRRN: 1C, 3C, 13G	
3001	ZRRN: 6F VOLMET: AT-MET, ME-MET	En 6F, uso limitado al Este de 120° Este.
3008	ZRRN: 2A, 2C, 3C, 9B, 9D, 10D, 13G	Canal común a 2A, 2C y 3C. Canal común a 9B y 9D.
3015	ZRRN: 6C, 10B, 12E, 12F, 12G, 12H VOLMET: ME-MET	Canal común a 12E, 12F, 12G y 12H.

USA/4/48 MOD 27/195 a 27/207, como se indica a continuación:

USA/4/49

Agréguense nuevos canales con una separación de 3 kHz.
(Véase la MOD 27/16)

USA/4/50
F/22/1-91
MAU/33/1-91

En el cuadro (páginas 45 a 55) se recomienda designar las frecuencias adjudicadas para utilización mundial como sigue:

Columna 1 - "Frecuencia en ke/s kHz" - ()
Columna 2 - "Zona de uso autorizado" - Mundial
Columna 3 - "Observaciones" - Control de operaciones aeronáuticas
(COA)
(Véase ADD 27/194A)

D/5/49

MOD 27/195 a 27/207

La Conferencia deberá establecer el Cuadro con la disposición de canales basada en una separación de 3 kHz (véase el número 27/16).

G/43/47

MOD 27/195 a 27/207 Como se indica a continuación:
inclusive

Agréguense nuevos canales con una separación de 3 kHz.
(Véase MOD 27/16)

En el cuadro (páginas 45 a 55) se propone designar las frecuencias adjudicadas para utilización mundial como sigue:

Columna 1 - Frecuencia en ke/s kHz
Columna 2 - Zona de uso autorizado - Mundial
Columna 3 - Observaciones - Véase ADD 27/194A y ADD 194B

J/44/30

MOD 27/195 (Insértense las frecuencias, observaciones, etc., apropiadas, en cada columna.)

Frecuencia en kc/s-kHz 1	Zona de uso autorizado 2	Observaciones (Sujeto a modificación) 3
2851		
2854 NOC	ZRRN: 2B, 3B, 3C, 4A, 10C, 13C	En 2B, uso limitado al Norte de 40° Norte y al Este de 60° Este. Canal común a 2B, 3B, y 3C.
2857		
2861 <u>2860</u>	ZRRN: 1E, 3A, 6E, 9B, 9C, 10A, 12D, 13H	Canal común a 9B y 9C.
2863		
2866		
2868 <u>2869</u>	ZRMP: FE, NA-1, NA-2 ZRRN: 2B, 7A, 7B, 7C, 7D, 13D	Canal común a NA-1 y NA-2. En 2B, limitado al uso diurno. Canal común a 7A, 7B, 7C y 7D.
2872		
2875 NOC	ZRMP: SA ZRRN: 2A, 2B, 3A, 10A, 12C	En SA, uso limitado al Sur de 30° Norte. Canal común a 2A, 2B y 3A. En 10A, limitado al uso diurno.
2878		
2882 <u>2881</u>	ZRRN: 2A, 2C, 3C, 10E, 13J	Canal común a 2A, 2C y 3C.
2884		
2887		
2889 <u>2890</u>	ZRMP: SAM-1 ZRRN: 6B, 10C VOLMET: EU-MET	En EU-MET, uso limitado al Norte de 50° Norte.
2893		
2896 NOC	ZRMP: CWP ZRRN: 1D, 10B, 13K	
2899		
2903 2902	ZRRN: 2A, 2C, 3B, 10D, 13J	Canal común a 2A, 2C y 3B.
2905		

Banda 2850-3025 ~~ke/s~~ kHz (cont.)

1	2	3
2908		
2910 2911	ZRMP: EU, NP, SAM-2 ZRRN: 6A	Canal común a EU y 6A.
2914		
2917 NOC	ZRRN: 2C, 3C, 7E, 9D, 10B, 13E, 13F	Canal común a 2C y 3C. Canal común a 13E y 13F.
2920		
2924 2923	ZRRN: 2B, 2C, 3A, 4B, 6C, 10A, 10E, 13D	Canal común a 2B, 2C y 3A.
2926		
2929		
2931 2932	ZRMP: NA-2, NA-3 ZRRN: 3B, 6A, 6E, 13I	Canal común a NA-2 y NA-3. Canal común a 6A y 6E.
2935		
2938 NOC	ZRRN: 2B, 2C, 3B, 9D, 10E, 13G	Canal común a 2B, 2C y 3B.
2941		
2943 2944	ZRMP: NA-2, SP ZRRN: 6A, 13K	
2947		
2950		
2952 2953	ZRMP: CAR ZRRN: 2B, 2C, 6B, 13F	Canal común a 2B y 2C. En 6B, uso limitado al Este de 125° Este.
2956		
2959 NOC	ZRRN: 2C, 3B, 9B, 12E, 12F, 12G, 12H	Canal común a 2C y 3B. Canal común a 12E, 12F, 12G y 12H.
2962		

Banda 2850-3025 ~~ke/s~~ kHz (fin)

1	2	3
2966 <u>2965</u>	ZRMP: CAR, NSA-2 ZRRN: 3B, 5B, 13H	En CAR, uso ampliado hasta el punto medio de la ruta aérea entre la Ciudad de México y Tahiti.
2968		
2971		
2973 <u>2974</u>	ZRRN: 2A, 6F, 9C, 9D, 10B, 13J	Canal común a 9C y 9D.
2977		
2980 NOC	ZRRN: 2B, 12G, 13G VOLMET: EU-MET, PAC-MET	En 2B, limitado al uso diurno. En 12G, potencia media limitada a 500 vatios durante la noche. En 12G, protección de noche de 12 db.
2983		
2987 <u>2986</u>	ZRMP: FE, NA-2, SEA ZRRN: 2C, 10A, 13C	Canal común a FE y SEA. En 2C, limitado al uso diurno. En 10A, uso limitado al Este de 180°.
2989		
2992		
2994 <u>2995</u>	ZRRN: 1C, 3C, 13G	
2998		
3001 NOC	ZRRN: 6F VOLMET: AT-MET, ME-MET	En 6F, uso limitado al Este de 120° Este.
3004		
3008 <u>3007</u>	ZRRN: 2A, 2C, 3C, 9B, 9D, 10D, 13G	Canal común a 2A, 2C y 3C. Canal común a 9B y 9D.
3010		
3013		
3015 <u>3016</u>	ZRRN: 6C, 10B, 12E, 12F, 12G, 12H VOLMET: ME-MET	Canal común a 12E, 12F, 12G y 12H.
3019		

	1	2	3
27/196	3023,5	Mundial	Autorizada para utilización mundial. 1. A bordo de las aeronaves para: 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 en las condiciones siguientes: a) con potencia media limitada a un valor no mayor de 20 W en el circuito de antena; b) en cada caso deberá prestarse especial atención al tipo de antena que se use a fin de evitar interferencias perjudiciales; c) la potencia de las estaciones aeronáuticas que usen esta frecuencia en las condiciones arriba mencionadas puede aumentarse en la medida necesaria para satisfacer ciertas necesidades de explotación, previa coordinación entre las administraciones directamente interesadas y aquellas cuyos servicios puedan ser afectados. 3. La aplicación específica de esta frecuencia para los propósitos arriba mencionados puede ser decidida en conferencias aeronáuticas regionales. 4. Está autorizado también el uso de esta frecuencia para la comunicación entre estaciones móviles ocupadas en operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento, incluida la comunicación entre tales estaciones y las estaciones terrestres que participen en las operaciones. 5. Este canal puede ser utilizado para emisiones de clase A1 ó A3 de acuerdo con arreglos especiales. En todo caso, no será subdividido.

USA/4/51 MOD 27/196 y 27/201 En el cuadro, modifíquese la Columna 2 en lo que respecta a los números 27/196 y 27/201, como sigue: mundial, (R) y (OR).

MAU/33/1-92

G/43/46

USA/4/52

F/22/1-92

MAU/33/1-92

G/43/46

En el cuadro, modifíquese la Columna 3, en lo que respecta a los números 27/196 y 27/201, como sigue:

3. La aplicación específica de esta frecuencia para los propósitos arriba mencionados puede ser decidida en reuniones e conferencias aeronáuticas regionales de la OACI sobre navegación aérea.

4. Está autorizado también el uso de esta frecuencia para la comunicación entre estaciones móviles del servicio móvil aeronáutico y estaciones móviles ocupadas en operaciones coordinadas aire-superficie de búsqueda y salvamento, incluida la comunicación entre tales estaciones y las estaciones terrestres que participen en las operaciones.

D/5/50

MOD 27/196 a 27/201

MOD la Columna 3 del nuevo Plan para los números 27/196 y 27/201, como sigue:

3. la aplicación específica de esta frecuencia para los propósitos arriba mencionados puede ser decidida en conferencias aeronáuticas regionales reuniones regionales de la OACI sobre navegación aérea.

USA/25/4 27/196

1	2	3
3023.5 <u>3023</u>	Mundial R & OR	Autorizada para utilización mundial. 1. A bordo de las aeronaves para: 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 en las condiciones siguientes: a) con potencia media limitada a un valor no mayor de 20 W en el circuito de antena; b) en cada caso deberá prestarse especial atención al tipo de antena que se use a fin de evitar interferencias perjudiciales; c) la potencia de las estaciones aeronáuticas que usen esta frecuencia en las condiciones arriba mencionadas puede aumentarse en la medida necesaria para satisfacer ciertas necesidades de explotación, previa coordinación entre las administraciones directamente interesadas y aquellas cuyos servicios puedan ser afectados. 3. La aplicación específica de esta frecuencia para los propósitos arriba mencionados puede ser decidida en conferencias aeronáuticas regionales. 4. Está autorizado también el uso de esta frecuencia para la comunicación entre estaciones móviles ocupadas en operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento, incluida la comunicación entre tales estaciones y las estaciones terrestres que participen en las operaciones. 5. Este canal puede ser utilizado para emisiones de clase A1 ó A3 de acuerdo con arreglos especiales. En todo caso, no será subdividido.

1	2	3
3404	ZRMP: ME ZRRN: 3B, 9A, 12C	
3411	ZRMP: NSA-1 ZRRN: 3A, 6A, 6D, 6E, 10A, 13D	En 3A, limitado al uso diurno. En 6A, potencia media reducida a 250 W durante la noche. En 6E, uso limitado al Oeste de 82°30' Este y potencia media reducida a 250 W durante la noche.
3418	ZRRN: 1D, 2C, 6B, 9A, 10B, 13J	En 1D, uso limitado al Este de 21° Este. En 6B, uso limitado al Este de 120° Este.
3425	ZRRN: 2A, 2B, 2C, 3C, 7E, 9B, 9C, 10D, 12E, 12F, 12G, 12H, 13H	Canal común a 2A, 2B, 2C y 3C. Canal común a 9B y 9C. Canal común a 12E, 12F, 12G y 12H.
3432	ZRMP: SA ZRRN: 3A, 10B, 10D VOLMET: SEA-MET	En SA, uso ampliado a Buenos Aires. En 3A, potencia media reducida a 250 W durante la noche.
3439	ZRRN: 2A, 2B, 2C, 3A, 6C, 10D, 13F	Canal común a 2A, 2B, 2C y 3A.
3446	ZRMP: ME ZRRN: 9B, 9C, 10A, 12E, 12F, 12G, 12H	Canal común a 9B y 9C. Canal común a 12E, 12F, 12G y 12H.
3453	ZRRN: 1B, 1C, 3C, 5A, 9A, 10B, 12C	Canal común de uso limitado en la parte del Mar del Norte incluida en 1B y 1C.
3460	ZRRN: 2A, 2B, 2C, 6B, 9B, 9C, 10E, 12C, 13K	Canal común a 2A, 2B y 2C. En 6B, uso limitado al Este de 120° Este. Canal común a 9B y 9C.
3467	ZRMP: CEP, EU ZRRN: 6E, 9D, 12F	En 9D, uso limitado al Oeste de 160° Este.
3474	ZRRN: 1C, 2C, 3C, 6D, 10C, 13C	Canal común a 1C y 2C. En 3C, limitado al uso diurno.
3481	ZRMP: NSA-2 ZRRN: 3A, 6F, 9D, 10A, 13K	En NSA-2, uso ampliado hasta Australia occidental pasando por las Islas Cocos. Canal común a 6F y NSA-2 ampliado. En 6F, uso limitado al Sur de 25° Norte y potencia media reducida a 250 vatios durante la noche. En 9D, uso limitado al Este de 160° Este.
3488	ZRRN: 2B, 6D, 10D, 13E VOLMET: AFI-MET	En AFI-MET uso limitado al Oeste de 10° Este y al Sur de 20° Norte.
3495	ZRRN: 2A, 2C, 3B, 6D, 10D, 10E, 13D VOLMET: AFI-MET	Canal común a 2A y 2C. Canal común a 10D y 10E. En AFI-MET, uso limitado al Sur del Ecuador.
3499	Mundial	Al solamente.

1	2	3
3401		
3404 NOC	ZRMP: ME ZRRN: 3B, 9A, 12C	
3407		
3411 <u>3410</u>	ZRMP: NSA-I ZRRN: 3A, 6A, 6D, 6E, 10A, 13D	En 3A, limitado al uso diurno. En 6A, potencia media reducida a 250 W durante la noche. En 6E, uso limitado al Oeste de 82°30' Este y potencia media reducida a 250 W durante la noche.
3413		
3416		
3418 <u>3419</u>	ZRRN: 1D, 2C, 6B, 9A, 10B, 13J	En 1D, uso limitado al Este de 21° Este. En 6B, uso limitado al Este de 120° Este.
3422		
3425 NOC	ZRRN: 2A, 2B, 2C, 3C, 7E, 9B, 9C, 10D, 12E, 12F, 12G, 12H, 13H	Canal común a 2A, 2B, 2C y 3C. Canal común a 9B y 9C. Canal común a 12E, 12F, 12G y 12H.
3428		
3432 <u>3431</u>	ZRMP: SA ZRRN: 3A, 10B, 10D VOLMET: SEA-MET	En SA, uso ampliado a Buenos Aires. En 3A, potencia media reducida a 250 W durante la noche.
3434		
3437		
3439 <u>3440</u>	ZRRN: 2A, 2B, 2C, 3A, 6C, 10D, 13F	Canal común a 2A, 2B, 2C y 3A.
3443		
3446 NOC	ZRMP: ME ZRRN: 9B, 9C, 10A, 12E, 12F, 12G, 12H	Canal común a 9B y 9C. Canal común a 12E, 12F, 12G y 12H.
3449		
3453 <u>3452</u>	ZRRN: 1B, 1C, 3C, 5A, 9A, 10B, 12C	Canal común de uso limitado en la parte del Mar del Norte incluida en 1B y 1C.

Banda 3400-3500 ~~ke/s~~ kHz (fin)

1	2	3
3455		
3458		
3460 3461	ZRRN: 2A, 2B, 2C, 6B, 9B, 9C, 10E, 12C, 13K	Canal común a 2A, 2B y 2C. En 6B, uso limitado al Este de 120° Este. Canal común a 9B y 9C.
3464		
3467 NOC	ZRMP: CEP, EU ZRRN: 6E, 9D, 12F	En 9D, uso limitado al Oeste de 160° Este.
3470		
3474 3473	ZRRN: 1C, 2C, 3C, 6D, 10C, 13C	Canal común a 1C y 2C. En 3C, limitado al uso diurno.
3476		
3479		
3481 3482	ZRMP: NSA-2 ZRRN: 3A, 6F, 9D, 10A, 13K	En NSA-2, uso ampliado hasta Australia occidental pasando por las Islas Cocos. Canal común a 6F y NSA-2 ampliado. En 6F, uso limitado al Sur de 25° Norte y potencia media reducida a 250 vatios durante la noche. En 9D, uso limitado al Este de 160° Este.
3485		
3488 NOC	ZRRN: 2B, 6D, 10D, 13E VOLMET: AFI-MET	En AFI-MET uso limitado al Oeste de 10° Este y al Sur de 20° Norte.
3491		
3495 3494	ZRRN: 2A, 2C, 3B, 6D, 10D, 10E, 13D VOLMET: AFI-MET	Canal común a 2A y 2C. Canal común a 10D y 10E. En AFI-MET, uso limitado al Sur del Ecuador.
3499 3497	Mundial	At solamente

27/198

Banda 4650-4700 kc/s

1	2	3
4654	ZRRN: 1E, 2B, 2C, 3C, 10B, 13E, 13F	En 1E, limitado al uso diurno. Canal común a 2B, 2C y 3C. Canal común a 13E y 13F.
4661	ZRRN: 2A, 2B, 2C, 3A, 3B, 3C, 9D, 10D, 12C, 13K	Canal común a 2A, 2B, 2C, 3A, 3B y 3C.
4668	ZRRN: 1D, 2B, 6D, 10A, 13G	En 2B, limitado al uso diurno.
4675	ZRRN: CWP ZRRN: 2C, 3A, 7E, 10D, 10E, 13J	En 3A, limitado al uso diurno. Canal común a 10D y 10E.
4682	ZRRN: 3C, 5B, 5C, 5D, 9D, 10B, 10E, 13J	En 3C, limitado al uso diurno. Canal común a 5B, 5C y 5D.
4689	ZRRN: EU ZRRN: 3B, 6D, 10C, 12C	En 3B y 10C, limitado al uso diurno.
4696	ZRRN: SAM-1 ZRRN: 2A, 2B, 2C, 3C, 10A	Canal común a 2A, 2B, 2C y 3C. En 10A, limitado al uso diurno.

USA/25/6 27/198

Banda 4650-4700 kc/s kHz

1	2	3
4651		
4654 NOC	ZRRN: 1E, 2B, 2C, 3C, 10B, 13E, 13F	En 1E, limitado al uso diurno. Canal común a 2B, 2C y 3C. Canal común a 13E y 13F.
4657		
4661 4660	ZRRN: 2A, 2B, 2C, 3A, 3B, 3C, 9D, 10D, 12C, 13K	Canal común a 2A, 2B, 2C, 3A, 3B y 3C.
4663		
4665		
4668 4669	ZRRN: 1D, 2B, 6D, 10A, 13G	En 2B, limitado al uso diurno.

Banda 4650-4700 ~~ke/e~~ kHz (fin)

1	2	3
4672		
4675 NOC	ZRMP: CWP ZRRN: 2C, 3A, 7E, 10D, 10E, 13J	En 3A, limitado al uso diurno. Canal común a 10D y 10E.
4678		
4682 <u>4681</u>	ZRRN: 3C, 5B, 5C, 5D, 9D, 10B, 10E, 13J	En 3C, limitado al uso diurno. Canal común a 5B, 5C y 5D.
4684		
4687		
4689 <u>4690</u>	ZRMP: EU ZRRN: 3B, 6D, 10C, 12C	En 3B y 10C, limitado al uso diurno.
4693		
4696 NOC	ZRMP: SAM-1 ZRRN: 2A, 2B, 2C, 3C, 10A	Canal común a 2A, 2B, 2C y 3C. En 10A, limitado al uso diurno.
4699	Mundial	Al Solamente

27/199

Banda 5450-5480 kc/s (Región 2)

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

USA/25/7 27/199

Banda 5450-5480 ke/s kHz

1	2	3
5451		
5454 NOC	ZRRN: 10A, 10E, 12C, 13D	
5457		
5461 5460	ZRRN: 10B, 12D, 13J	
5463		
5466		
5469 NOC	ZRRN: 10B, 13D	
5472		
5477 5475	ZRRN: 10D, 12G, 13H	
5478	Mundial	Al solamente

1	2	3
5484	ZRMP: CAR ZRRN: 2B, 3B	Canal común a 2B y 3B.
5491	ZRRN: 2C, 6B, 7E, 10B, 12F, 13G	
5498	ZRRN: 2B, 3C, 7, 9B, 9C, 9D, 10C, 13H	Canal común a 2B y 3C. Canal común a 9B, 9C y 9D.
5505	ZRMP: CWP, NSA-2 ZRRN: 10E, 13K	En 10E, uso limitado al Este de 60° Oeste y con una potencia media de 250 vatios.
5512	ZRRN: 2A, 6A, 10C, 12G	
5519	ZRMP: NSA-1 VOLMET: PAC-MET	
5526	ZRRN: 3C, 5A, 6D, 9B, 9C, 9D, 10B, 13J	Canal común a 9B, 9C y 9D.
5533	ZRRN: 3B, 6D, 12C VOLMET: EU-MET	
5540	ZRRN: 2B, 3B, 10D, 13C	Canal común a 2B y 3B.
5547	ZRRN: 2C, 6A, 6E, 10A, 13H	Canal común a 6A y 6E.
5554	ZRMP: CEP, EU ZRRN: 3C	En 3C, limitado al uso diurno.
5561	ZRRN: 10D VOLMET: ME-MET	
5568	ZRMP: CAR ZRRN: 1D, 2A, 3C, 6A	En CAR, uso ampliado al punto medio de la ruta aérea entre Ciudad de México y Tahití. En 1D, limitado al uso diurno. Canal común a 2A y 3C.
5575	ZRRN: 3B, 10C, 12E VOLMET: EU-MET	
5582	ZRMP: SAM-2 ZRRN: 2C, 6A	
5589	ZRMP: NP ZRRN: 2C, 12F, 12H	Canal común a 12F y 12H.
5596	ZRRN: 2A, 2B, 2C, 6D, 10D, 13K	Canal común a 2A, 2B y 2C.
5603	ZRMP: CEP, ME	

1	2	3
5610	ZRMP: NA-2, NA-3 ZRRN: 6B	Canal común a NA-2 y NA-3. En 6B, uso limitado al Este de 100° Este.
5617	ZRRN: 2C, 6E, 10D, 12C, 13C	
5624	ZRMP: FE, NA-1, NA-2	Canal común a NA-1 y NA-2.
5631	ZRRN: 2C, 3A, 6B, 10A, 10E, 12E, 12F	Canal común a 2C y 3A. En 6B, uso limitado al Este de 100° Este y al Sur de 40° Norte. Canal común a 12E y 12F.
5638	ZRMP: NA-2, SP ZRRN: 2B	En 2B, limitado al uso diurno.
5645	ZRMP: FE ZRRN: 1B, 1C, 2B, 10D	Canal común de uso limitado en la parte del Mar del Norte incluida en 1B y 1C. En 2B, limitado al uso diurno.
5652	ZRRN: 2C, 6D VOLMET: AT-MET	En 2C, limitado al uso diurno.
5659	ZRRN: 1C, 3A, 5B, 5C, 5D, 6C, 10B, 13I	Canal común a 5B, 5C y 5D.
5666	ZRRN: 2A, 2B, 2C, 9B, 9C, 10D, 12C, 13F	Canal común a 2A, 2B y 2C. Canal común a 9B y 9C.
5673	ZRMP: NA-2, SEA	

USA/25/8

27/200

Banda 5480-5680 ~~ke/s~~ kHz

1	2	3
5481		
5484 NOC	ZRMP: CAR ZRRN: 2B, 3B	Canal común a 2B y 3B.
5487		
5491 <u>5490</u>	ZRRN: 2C, 6B, 7E, 10B, 12F, 13G	
5493		
5496		
5498 <u>5499</u>	ZRRN: 2B, 3C, 7, 9B, 9C, 9D, 10C, 13H	Canal común a 2B y 3C. Canal común a 9B, 9C y 9D.
5502		

Banda 5480-5680 ~~ke/s~~ kHz (cont.)

1	2	3
5505 NOC	ZRMP: CWP, NSA-2 ZRRN: 10E, 13K	En 10E, uso limitado al Este de 60° Oeste y con una potencia media de 250 vatios.
5508		
5512 <u>5511</u>	ZRRN: 2A, 6A, 10C, 12G	
5514		
5517		
5519 <u>5520</u>	ZRMP: NSA-1 VOLMET: PAC-MET	
5523		
5526 NOC	ZRRN: 3C, 5A, 6D, 9B, 9C, 9D, 10B, 13J	Canal común a 9B, 9C y 9D.
5529		
5533 <u>5532</u>	ZRRN: 3B, 6D, 12C VOLMET: EU-MET	
5535		
5538		
5540 <u>5541</u>	ZRRN: 2B, 3B, 10D, 13C	Canal común a 2B y 3B.
5544		
5547 NOC	ZRRN: 2C, 6A, 6E, 10A, 13H	Canal común a 6A y 6E.
5550		
5554 <u>5553</u>	ZRMP: CEP, EU ZRRN: 3C	En 3C, limitado al uso diurno.
5556		
5559		

1	2	3
5561 <u>5562</u>	ZRRN: 10D VOLMET: ME-MET	
5565		
5568 NOC	ZRMP: CAR ZRRN: 1D, 2A, 3C, 6A	En CAR, uso ampliado al punto medio de la ruta aérea entre Ciudad de México y Tahiti. En 1D, limitado al uso diurno. Canal común a 2A y 3C.
5571		
5575 <u>5574</u>	ZRRN: 3B, 10C, 12E VOLMET: EU-MET	
5577		
5580		
5582 <u>5583</u>	ZRMP: SAM-2 ZRRN: 2C, 6A	
5586		
5589 NOC	ZRMP: NP ZRRN: 2C, 12F, 12H	Canal común a 12F y 12H.
5592		
5596 <u>5595</u>	ZRRN: 2A, 2B, 2C, 6D, 10D, 13K	Canal común a 2A, 2B y 2C.
5598		
5601		
5603 <u>5604</u>	ZRMP: CEP, ME	
5607		
5610 NOC	ZRMP: NA-2, NA-3 ZRRN: 6B	Canal común a NA-2 y NA-3. En 6B, uso limitado al Este de 100° Este.
5613		
5617 <u>5616</u>	ZRRN: 2C, 6E, 10D, 12C, 13C	

1	2	3
5619		
5622		
5624 5625	ZRMP: FE, NA-1, NA-2	Canal común a NA-1 y NA-2.
5628		
5631 NOC	ZRRN: 2C, 3A, 6B, 10A, 10E, 12E, 12F	Canal común a 2C y 3A. En 6B, uso limitado al Este de 100° Este y al Sur de 40° Norte. Canal común a 12E y 12F.
5634		
5636 5637	ZRMP: NA-2, SP ZRRN: 2B	En 2B, limitado al uso diurno.
5640		
5643		
5645 5646	ZRMP: FE ZRRN: 1B, 1C, 2B, 10D	Canal común de uso limitado en la parte del Mar del Norte incluida en 1B y 1C. En 2B, limitado al uso diurno.
5649		
5652 NOC	ZRRN: 2C, 6D VOLMET: AT-MET	En 2C, limitado al uso diurno.
5655		
5659 5658	ZRRN: 1C, 3A, 5B, 5C, 5D, 6C, 10B, 13I	Canal común a 5B, 5C y 5D.
5661		
5664		
5666 5667	ZRRN: 2A, 2B, 2C, 9B, 9C, 10D, 12C, 13F	Canal común a 2A, 2B y 2C. Canal común a 9B y 9C.
5670		
5673 NOC	ZRMP: NA-2, SEA	
5676		

	1	2	3
27/201	5680	Mundial	Autorizada para utilización mundial. 1. A bordo de las aeronaves para: a) comunicaciones con el control de aproximación y de aeródromo; b) comunicación 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 en las condiciones siguientes: a) con potencia media limitada a un valor no mayor de 20 W en el circuito de antena; b) en cada caso debe prestarse especial atención al tipo de antena que se use a fin de evitar interferencias perjudiciales; c) la potencia de las estaciones aeronáuticas que usen esta frecuencia en las condiciones arriba mencionadas puede aumentarse en la medida necesaria para satisfacer ciertas necesidades de explotación, previa coordinación entre las administraciones directamente interesadas y aquellas cuyos servicios puedan ser afectados. 3. La aplicación específica de esta frecuencia para los propósitos arriba mencionados puede ser decidida en conferencias aeronáuticas regionales. 4. Está autorizado también el uso de esta frecuencia para la comunicación entre estaciones móviles ocupadas en operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento, incluida la comunicación entre tales estaciones y las estaciones terrestres que participen en las operaciones. 5. Este canal puede ser usado para emisiones de clase A1 ó A3 de acuerdo con arreglos especiales. En todo caso, no será subdividido.

OBSERVACIÓN GENERAL

USA/4/51
F/22/1-92
MAU/33/1-92
G/43/46

véase MOD 27/196

USA/25/9 27/201

Fréquence kHz 1	Zone d'emploi autorisé 2	Observations 3
5680 NOC	Mundial (R y OR)	Autorizada para utilización mundial. - A bordo de las aeronaves para: - comunicaciones con el control de aproximación y de aeródromo; - comunicación con una estación aeronáutica cuando las otras frecuencias de la estación sean desconocidas o no estén disponibles. - En las estaciones aeronáuticas para control de aeródromo y aproximación en las condiciones siguientes: - con potencia media limitada a un valor no mayor de 20 W en el circuito de antena; - en cada caso debe prestarse especial atención al tipo de antena que se use a fin de evitar interferencias perjudiciales; - la potencia de las estaciones aeronáuticas que usen esta frecuencia en las condiciones arriba mencionadas puede aumentarse en la medida necesaria para satisfacer ciertas necesidades de explotación, previa coordinación entre las administraciones directamente interesadas y aquellas cuyos servicios puedan ser afectados. - La aplicación específica de esta frecuencia para los propósitos arriba mencionados puede ser decidida en conferencias aeronáuticas regionales. - Está autorizado también el uso de esta frecuencia para la comunicación entre estaciones móviles ocupadas en operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento, incluida la comunicación entre tales estaciones y las estaciones terrestres que participen en las operaciones. - Este canal puede ser usado para emisiones de clase A1 ó A3 de acuerdo con arreglos especiales. En todo caso, no será subdividido.

27/202

Banda 6525-6685 kc/s

1	2	3
6526	Mundial	A1, A3A, A3H y A3J solamente.
6533	ZRRN: 1C, 2B, 3B, 6E, 9B, 9C, 10C, 12E, 12F, 12H	Canal común a 9B y 9C. Canal común a 12E, 12F y 12H.
6540	ZRMP: CAR, NSA-2 ZRRN: 2A, 6B, 9B	
6547	ZRRN: 1E, 3A, 5B, 5C, 5D, 12C, 13J	Canal común a 5B, 5C y 5D.
6554	ZRRN: 2C, 6C, 10D, 13G	
6561	ZRMP: CAR, NSA-2 ZRRN: 2A, 9D	En CAR, uso ampliado al punto medio de la ruta aérea entre la Ciudad de México y Tahiti. En NSA-2, uso ampliado a Australia occidental pasando por las Islas Cocos.
6568	ZRMP: EU ZRRN: 6F, 10A, 13J	
6575	ZRRN: 2A, 6B, 9B, 12D VOLMET: AFI-MET	
6582	ZRMP: EU ZRRN: 6F, 10C, 13J	
6589	ZRRN: 2A, 2B, 3A, 3B, 4B, 6D, 12C	Canal común a 2A, 2B, 3A y 3B.
6596	ZRRN: 10B, 12G VOLMET: ME-MET	
6603	ZRRN: 2B, 2C, 3C, 7E, 12C, 13C	Canal común a 2B, 2C y 3C.
6610	ZRMP: SA ZRRN: 2A, 5A, 9A, 10D VOLMET: PAC-MET	En PAC-MET, uso limitado al Norte de 30° Norte y al Oeste de 160° Este.
6617	ZRRN: 2C, 3A, 6C, 6D, 10A, 13D VOLMET: AFI-MET	En AFI-MET, uso limitado al Sur del Ecuador. Canal común a 2C y 3A. Canal común a 6C y 6D.
6624	ZRMP: ME ZRRN: 3B, 10C, 13F	
6631	ZRMP: CWP ZRRN: 1D, 3A, 10E, 13K	
6638	ZRRN: 2B, 4A, 4B, 9A, 10C, 13D	Canal común a 4A y 4B.

Banda 6525-6685 kc/s (fin)

1	2	3
6645	ZRRN: 2B, 2C, 5D, 9B, 10B, 13G	Canal común a 2B y 2C.
6652	ZRRN: 2C, 3C, 9A, 12C, 13C	Canal común a 2C y 3C.
6659	ZRRN: 2C, 3B, 6D, 10D, 13K	
6666	ZRMP: SAM-1 ZRRN: 2C, 3C, 9B, 10D	Canal común a 2C y 3C.
6673	ZRRN: 2B, 3A, 6F, 10C, 12F	Canal común a 2B y 3A. En 6F, uso limitado al Este de 120° Este y al Sur de 43° Norte.
6680	ZRMP: SA ZRRN: 3A, 10D VOLMET: SEA-MET	En SA, uso ampliado a Buenos Aires.

USA/25/10

27/202

Banda 6525-6685 ~~kc/s~~ kHz.

1	2	3
6526 NOC	Mundial	A1, A3A, A3H y A3J solamente.
6529		
6533 <u>6532</u>	ZRRN: 1C, 2B, 3B, 6E, 9B, 9C, 10C, 12E, 12F, 12H	Canal común a 9B y 9C. Canal común a 12E, 12F y 12H.
6535		
6538		
6540 <u>6541</u>	ZRMP: CAR, NSA-2 ZRRN: 2A, 6B, 9B	
6544		

Banda 6525-6685 ~~ke/s~~ kHz (cont.)

1	2	3
6547 NOC	ZRRN: 1E, 3A, 5B, 5C, 5D, 12C, 13J	Canal común a 5B, 5C y 5D.
6550		
6554 <u>6553</u>	ZRRN: 2C, 6C, 10D, 13G	
6556		
6559		
6561 <u>6562</u>	ZRMP: CAR, NSA-2 ZRRN: 2A, 9D	En CAR, uso ampliado al punto medio de la ruta aérea entre la Ciudad de México y Tahiti. En NSA-2, uso ampliado a Australia occidental pasando por las Islas Cocos.
6565		
6568 NOC	ZRMP: EU ZRRN: 6F, 10A, 13J	
6571		
6573 <u>6574</u>	ZRRN: 2A, 6B, 9B, 12D VOLMET: AFI-MET	
6577		
6580		
6582 <u>6583</u>	ZRMP: EU ZRRN: 6F, 10C, 13J	
6586		
6589 NOC	ZRRN: 2A, 2B, 3A, 3B, 4B, 6D, 12C	Canal común a 2A, 2B, 3A y 3B.
6592		
6596 <u>6595</u>	ZRRN: 10B, 12G VOLMET: ME-MET	
6598		

Banda 6525-6685 ~~ke/s~~ kHz (cont.)

1	2	3
6601		
6603 6604	ZRRN: 2B, 2C, 3C, 7E, 12C, 13C	Canal común a 2B, 2C y 3C.
6607		
6610 NOC	ZRMP: SA ZRRN: 2A, 5A, 9A, 10D VOLMET: PAC-MET	En PAC-MET, uso limitado al Norte de 30° Norte y al Oeste de 160° Este.
6613		
6617 6616	ZRRN: 2C, 3A, 6C, 6D, 10A, 13D VOLMET: AFI-MET	En AFI-MET, uso limitado al Sur del Ecuador. Canal común a 2C y 3A. Canal común a 6C y 6D.
6619		
6622		
6624 6625	ZRMP: ME ZRRN: 3B, 10C, 13F	
6628		
6631 NOC	ZRMP: CWP ZRRN: 1D, 3A, 10E, 13K	
6634		
6638 6637	ZRRN: 2B, 4A, 4B, 9A, 10C, 13D	Canal común a 4A y 4B.
6640		
6643		
6645 6646	ZRRN: 2B, 2C, 5D, 9B, 10B, 13G	Canal común a 2B y 2C.
6649		
6652 NOC	ZRRN: 2C, 3C, 9A, 12C, 13C	Canal común a 2C y 3C.

Banda 6525-6685 ~~ke/s~~ kHz (fin)

1	2	3
6655		
6659 6658	ZRRN: 2C, 3B, 6D, 10D, 13K	
6661		
6664		
6666 6667	ZRMP: SAM-1 ZRRN: 2C, 3C, 9B, 10D	Canal común a 2C y 3C.
6670		
6673 NOC	ZRRN: 2B, 3A, 6F, 10C, 12F	Canal común a 2B y 3A. En 6F, uso limitado al Este de 120° Este y al Sur de 43° Norte.
6676		
6680 6679	ZRMP: SA ZRRN: 3A, 10D VOLMET: SEA-MET	En SA, uso ampliado a Buenos Aires.
6682		

27/203

Banda 8815-8965 kc/s

1	2	3
8819	ZRRN: 3B, 6C, 13C VOLMET: ME-MET	En 3B, uso limitado al Este de 140° Este.
8826	ZRMP: NSA-1, SAM-1 ZRRN: 3B, 6D, 9D, 10C	En 3B, uso limitado al Este de 130° Este.
8833	ZRRN: 3B, 6C, 6D, 13K VOLMET: EU-MET	En 3B, uso limitado al Norte de 50° Norte. Canal común a 6C y 6D.
8840	ZRMP: CAR, FE ZRRN: 2A, 2C, 3A, 7A, 7B, 7C, 7D, 9D, 13H	En CAR, uso ampliado al punto medio de la ruta aérea entre la Ciudad de México y Tahiti. Canal común a 2A, 2C y 3A. Canal común a 7A, 7B, 7C y 7D.
8847	ZRMP: ME, SAM-2, SP ZRRN: 3B	En 3B, uso limitado al Este de 140° Este.
8854	ZRMP: CWP, NA-2 ZRRN: 5B, 13K	
8861	ZRRN: 2A, 2B, 2C, 3A, 3B, 3C, 5D, 6D, 10E, 12C, 12F, 13F	Canal común a 2A, 2B, 2C, 3A, 3B y 3C. En 6D, uso limitado al Sur de 10° Norte. En 12F, uso limitado al Norte de 04° Norte y a 300 W de potencia media.
8868	ZRMP: FE, SEA ZRRN: 2A, 3A, 10A VOLMET: AT-MET	Canal común a FE y SEA. Canal común a 2A y 3A. En 3A, uso limitado al Norte de 60° Norte.
8875	ZRMP: CEP, EU ZRRN: 3B, 6D, 7E, 12E, 12F	En 3B, uso limitado al Este de 120° Este. Canal común a 12E y 12F.
8882	ZRMP: SA, SEA ZRRN: 3A, 3B	En SA, uso ampliado a Buenos Aires. Autorizada su utilización en India y en Pakistán más allá de los límites de la SEA. En 3A, uso limitado al Norte de 60° Norte. Canal común a 3A y 3B.
8889	ZRMP: NA-2 ZRRN: 3B, 6A, 6E, 9B, 9D, 13J	Canal común a 6A y 6E. Canal común a 9B y 9D.
8896	ZRRN: 3B, 3C, 4A, 5A, 5B, 5C, 9B, 9C, 10B, 13F	Canal común a 3B y 3C. Canal común a 4A, 5A, 5B y 5C. Canal común a 9B y 9C.
8903	ZRRN: 2A, 2C, 10E, 13G VOLMET: PAC-MET	Canal común a 2A y 2C.
8910	ZRMP: NA-1, NA-2 ZRRN: 3B, 3C, 9B, 9C, 13D	Canal común a NA-1 y NA-2. Canal común a 3B y 3C. Canal común a 9B y 9C.

Banda 8815-8965 kc/s (fin)

1	2	3
8917	ZRRN: 2A, 2B, 2C, 3A, 6E, 9B, 9C, 10A, 13D	Canal común a 2A, 2B, 2C y 3A. En 2C, uso limitado al Oeste de 40° Este. Canal común a 9B y 9C.
8924	ZRRN: 4B, 6A, 9B, 9C, 10A, 12D, 13I	Canal común a 9B y 9C.
8931	ZRMP: CEP, EU ZRRN: 3B, 6D, 9D, 13J	En 3B, uso limitado al Oeste de 180°. En 9D, uso limitado al Oeste de 160° Este.
8938	ZRMP: NP ZRRN: 1C, 6A, 9A, 12E, 12F, 13H	Canal común a 12E y 12F.
8945	ZRMP: NA-2, NA-3 ZRRN: 3B, 3C, 6C, 13E, 13F	Canal común a NA-2 y NA-3. En 3B y 3C, uso limitado al Norte de 50° Norte. Canal común a 3B y 3C. Canal común a 13E y 13F.
8952	ZRRN: 1D, 6B, 9A, 9C, 9D, 10B, 13G	Canal común a 9A, 9C y 9D.
8959	ZRMP: CAR, NSA-2 ZRRN: 3A, 6D, 9C, 9D	En 3A, uso limitado al Este de 80° Este. Canal común a 9C y 9D.
8963	Mundial	Al solamente.

USA/25/11 27/203

Banda 8815-8965 kc/s kHz

1	2	3
8816		
8819 NOC	ZRRN: 3B, 6C, 13C VOLMET: ME-MET	En 3B, uso limitado al Este de 140° Este.
8822		
8826 8825	ZRMP: NSA-1, SAM-1 ZRRN: 3B, 6D, 9D, 10C	En 3B, uso limitado al Este de 130° Este.
8828		

Banda 8815-8965 ~~ke/e~~ kHz (cont.)

1	2	3
8831		
8833 8834	ZRRN: 3B, 6C, 6D, 13K VOLMET: EU-MET	En 3B, uso limitado al Norte de 50° Norte. Canal común a 6C y 6D.
8837		
8840 NOC	ZRMP: CAR, FE ZRRN: 2A, 2C, 3A, 7A, 7B, 7C, 7D, 9D, 13H	En CAR, uso ampliado al punto medio de la ruta aérea entre la Ciudad de México y Tahití. Canal común a 2A, 2C y 3A. Canal común a 7A, 7B, 7C y 7D.
8843		
8847 8846	ZRMP: ME, SAM-2, SP ZRRN: 3B	En 3B, uso limitado al Este de 140° Este.
8849		
8852		
8854 8855	ZRMP: CWP, NA-2 ZRRN: 5B, 13K	
8858		
8861 NOC	ZRRN: 2A, 2B, 2C, 3A, 3B, 3C, 5D, 6D, 10E, 12C, 12F, 13F	Canal común a 2A, 2B, 2C, 3A, 3B y 3C. En 6D, uso limitado al Sur de 10° Norte. En 12F, uso limitado al Norte de 04° Norte y a 300 W de potencia media.
8864		
8868 8867	ZRMP: FE, SEA ZRRN: 2A, 3A, 10A VOLMET: AT-MET	Canal común a FE y SEA. Canal común a 2A y 3A. En 3A, uso limitado al Norte de 60° Norte.
8870		
8873		
8875 8876	ZRMP: CEP, EU ZRRN: 3B, 6D, 7E, 12E, 12F	En 3B, uso limitado al Este de 120° Este. Canal común a 12E y 12F.
8879		
8882 NOC	ZRMP: SA, SEA ZRRN: 3A, 3B	En SA, uso ampliado a Buenos Aires. Autorizada su utilización en India y en Pakistán más allá de los límites de la SEA. En 3A, uso limitado al Norte de 60° Norte. Canal común a 3A y 3B.
8885		

Banda 8815-8965 ~~ke/s~~ kHz (cont.)

1	2	3
8889 <u>8888</u>	ZRMP: NA-2 ZRRN: 3B, 6A, 6E, 9B, 9D, 13J	Canal común a 6A y 6E. Canal común a 9B y 9D.
8891		
8894		
8896 <u>8897</u>	ZRRN: 3B, 3C, 4A, 5A, 5B, 5C, 9B, 9C, 10B, 13F	Canal común a 3B y 3C. Canal común a 4A, 5A, 5B y 5C. Canal común a 9B y 9C.
8900		
8903 NOC	ZRRN: 2A, 2C, 10E, 13G VOLMET: PAC-MET	Canal común a 2A y 2C.
8906		
8910 <u>8909</u>	ZRMP: NA-1, NA-2 ZRRN: 3B, 3C, 9B, 9C, 13D	Canal común a NA-1 y NA-2. Canal común a 3B y 3C. Canal común a 9B y 9C.
8912		
8915		
8917 <u>8918</u>	ZRRN: 2A, 2B, 2C, 3A, 6E, 9B, 9C, 10A, 13D	Canal común a 2A, 2B, 2C y 3A. En 2C, uso limitado al Oeste de 40° Este. Canal común a 9B y 9C.
8921		
8924 NOC	ZRRN: 4B, 6A, 9B, 9C, 10A, 12D, 13I	Canal común a 9B y 9C.
8927		
8931 <u>8930</u>	ZRMP: CEP, EU ZRRN: 3B, 6D, 9D, 13J	En 3B, uso limitado al Oeste de 180°. En 9D, uso limitado al Oeste de 160° Este.

Banda 8815-8965 ~~ke/s~~ kHz (fin)

1	2	3
8933		
8936		
8938 8939	ZRMP: NP ZRRN: 1C, 6A, 9A, 12E, 12F, 13H	Canal común a 12E y 12F.
8942		
8945 NOC	ZRMP: NA-2, NA-3 ZRRN: 3B, 3C, 6C, 13E, 13F	Canal común a NA-2 y NA-3. En 3B y 3C, uso limitado al Norte de 50° Norte. Canal común a 3B y 3C. Canal común a 13E y 13F.
8948		
8952 8951	ZRRN: 1D, 6B, 9A, 9C, 9D, 10B, 13G	Canal común a 9A, 9C y 9D.
8954		
8959 8957	ZRMP: CAR, NSA-2 ZRRN: 3A, 6D, 9C, 9D	En 3A, uso limitado al Este de 80° Este. Canal común a 9C y 9D.
8960		
8963	Mundial	Al solamente.

27/204

Banda 10 005-10 100 kc/s

1	2	3
10 009	ZRMP: ME ZRRN: 13J	
10 017	ZRMP: CAR ZRRN: 2A, 2C VOLMET: SEA-MET	En CAR, uso ampliado al punto medio de la ruta aérea entre la Ciudad de México y Tahití. Canal común a 2A y 2C con utilización de antena direccional que asegure la protección de SEA-MET.
10 025	ZRMP: NSA-2 ZRRN: 3B, 3C, 12C, 13G	En NSA-2, uso ampliado a Australia occidental pasando por las Islas Cocos. Canal común a 3B y 3C.
10 033	ZRRN: 2, 3, 13D	Canal común a 2 y 3.
10 041	ZRRN: 2, 7, 10, 13G	
10 049	ZRMP: SA ZRRN: 2A, 6	En SA, uso ampliado a Buenos Aires.
10 057	ZRRN: 2, 10, 13J	
10 065	ZRRN: 1B, 1C, 1E, 6A, 6F, 13D	Canal común a 1B, 1C y 1E. Canal común a 6A y 6F.
10 073	ZRRN: 3, 12C VOLMET: AFI-MET	En AFI-MET, uso limitado al Sur del Ecuador.
10 081	ZRRN: 1D, 4A, 6F, 13G	Canal común a 1D y 4A.
10 089	ZRRN: 2, 3, 12C, 13K	Canal común a 2 y 3.
10 093	Mundial	A1, A3A, A3H y A3J solamente.

USA/25/12 27/204

Banda 10 005-10 100 ~~ke/e~~ kHz

1	2	3
10 006		
10 009 NOC	ZRMP: ME ZRRN: 13J	
10 012		
10 015		
10 017 <u>10 018</u>	ZRMP: CAR ZRRN: 2A, 2C VOLMET: SEA-MET	En CAR, uso ampliado al punto medio de la ruta aérea entre la Ciudad de México y Tahiti. Canal común a 2A y 2C con utilización de antena direccional que asegure la protección de SEA-MET.
10 021		
10 023 <u>10 024</u>	ZRMP: NSA-2 ZRRN: 3B, 3C, 12C, 13G	En NSA-2, uso ampliado a Australia occidental pasando por las Islas Cocos. Canal común a 3B y 3C.
10 027		
10 030		
10 033 NOC	ZRRN: 2, 3, 13D	Canal común a 2 y 3.
10 036		
10 039		
10 041 <u>10 042</u>	ZRRN: 2, 7, 10, 13G	
10 045		
10 049 <u>10 048</u>	ZRMP: SA ZRRN: 2A, 6	En SA, uso ampliado a Buenos Aires.
10 051		
<u>10 054</u>		
10 057 NOC	ZRRN: 2, 10, 13J	

Banda 10 005-10 100 ~~ke/s~~ kHz (fin)

1	2	3
10 060		
10 063		
10 065 10 066	ZRRN: 1B, 1C, 1E, 6A, 6F, 13D	Canal común a 1B, 1C y 1E. Canal común a 6A y 6F.
10 069		
10 073 10 072	ZRRN: 3, 12C VOLMET: AFI-MET	En AFI-MET, uso limitado al Sur del Ecuador.
10 075		
10 078		
10 081 NOC	ZRRN: 1D, 4A, 6F, 13G	Canal común a 1D y 4A.
10 084		
10 087		
10 089 10 090	ZRRN: 2, 3, 12C, 13K	Canal común a 2 y 3.
10 093 NOC	Mundial	A1, A3A, A3H y A3J solamente.
10 096		
10 099	Mundial	A1

27/205

Banda 11 275-11 400 kc/s

1	2	3
11 279	VOLMET: AFI-MET, PAC-MET	En PAC-MET, uso limitado al Norte de 30° Norte y al Oeste de 160° Este.
11 287	ZRRN: 2, 13H	
11 295	ZRRN: 5, 10, 13C	
11 303	ZRMP: CWP, EU	
11 311	ZRRN: 6, 10B, 10C, 10D, 10E	Canal común a 10B, 10C, 10D y 10E.
11 319	ZRRN: 2, 9A, 9B, 9D, 10, 13H	Canal común a 9A, 9B y 9D.
11 327	ZRMP: SAM-2 ZRRN: 3	
11 335	ZRRN: 2, 7, 9	
11 343	ZRMP: CAR, SAM-1 VOLMET: ME-MET	Canal común a CAR y SAM-1.
11 351	ZRRN: 2, 12	
11 359	ZRRN: 1, 6D, 10, 13F	
11 367	ZRMP: CAR ZRRN: 2	
11 375	ZRRN: 3, 4	
11 383	ZRRN: 2, 9, 10	
11 391	ZRRN: 3 VOLMET: EU-MET	En 3, uso limitado al Este de 90° Este.

1	2	3
11 276		
11 279 NOC	VOLMET: AFI-MET, PAC-MET	En PAC-MET, uso limitado al Norte de 30° Norte y al Oeste de 160° Este.
11 282		
11 285		
11 287 11 288	ZRRN: 2, 13H	
11 291		
11 293 11 294	ZRRN: 5, 10, 13C	
11 297		
11 300		
11 303 NOC	ZRMP: CWP, EU	
11 306		
11 309		
11 311 11 312	ZRRN: 6, 10B, 10C, 10D, 10E	Canal común a 10B, 10C, 10D y 10E.
11 315		
11 319 11 318	ZRRN: 2, 9A, 9B, 9D, 10, 13H	Canal común a 9A, 9B y 9D.
11 321		
11 324		
11 327 NOC	ZRMP: SAM-2 ZRRN: 3	
11 330		
11 333		

1	2	3
11 335 11 336	ZRRN: 2, 7, 9	
11 339		
11 343 11 342	ZRMP: CAR, SAM-I VOLMET: ME-MET	Canal común a CAR y SAM-I.
11 345		
11 348		
11 351 NOC	ZRRN: 2, 12	
11 354		
11 357		
11 359 11 360	ZRRN: 1, 6D, 10, 13F	
11 363		
11 367 11 366	ZRMP: CAR ZRRN: 2	
11 369		
11 372		
11 375 NOC	ZRRN: 3, 4	
11 378		
11 381		
11 383 11 384	ZRRN: 2, 9, 10	
11 387		
11 391 11 390	ZRRN: 3 VOLMET: EU-MET	En 3, uso limitado al Este de 90° Este.
11 393		
11 396		
11 399	Mundial	A1

27/206

Banda 13 260-13 360 kc/s

1	2	3
13 264	ZRMP: NP ZRRN: 7A, 7B, 7C, 7D	Canal común a 7A, 7B, 7C y 7D.
13 272	ZRRN: 3 VOLMET: AT-MET	
13 280	ZRMP: NSA-2 ZRRN: 6F, 10, 13	
13 288	ZRMP: FE, NA-2, SEA	Canal común a FE y SEA. Autorizada su utilización en India y en Pakistán más allá de los límites de la SEA, a reserva de que se garantice la protección requerida entre 300° y 340° a partir del Norte verdadero en el sentido del movimiento de las agujas del reloj.
13 296	ZRMP: CWP ZRRN: 1	
13 304	ZRMP: NSA-1, SP	
13 312	ZRMP: FE ZRRN: 13H VOLMET: EU-MET	
13 320	ZRMP: CAR, SAM-2 ZRRN: 2, 6C	Canal común a CAR y SAM-2.
13 328	ZRMP: NA-1, NA-2, NA-3 ZRRN: 6	Canal común a NA-1, NA-2 y NA-3.
13 336	ZRMP: CEP, ME, NSA-2	En NSA-2, uso ampliado a Australia occidental pasando por las Islas Cocos. Canal común a ME y NSA-2.
13 344	ZRMP: SA VOLMET: PAC-MET	
13 352	ZRMP: NA-2 ZRRN: 6	
13 356	Mundial	Solamente A1, A3A, A3H y A3J.

USA/25/14 27/206

Banda 13 260-13 360 ~~ke/s~~ kHz

1	2	3
13 261		
13 264 NOC	ZRMP: NP ZRRN: 7A, 7B, 7C, 7D	Canal común a 7A, 7B, 7C y 7D.
13 267		
13 270		
13 272 13 273	ZRRN: 3 VOLMET: AT-MET	
13 276		
13 280 13 279	ZRMP: NSA-2 ZRRN: 6F, 10, 13	
13 282		
13 285		
13 288 NOC	ZRMP: FE, NA-2, SEA	Canal común a FE y SEA. Autorizada su utilización en India y en Pakistán más allá de los límites de la SEA, a reserva de que se garantice la protección requerida entre 300° y 340° a partir del Norte verdadero en el sentido del movimiento de las agujas del reloj.
13 291		
13 294		
13 296 13 297	ZRMP: CWP ZRRN: 1	
13 300		
13 304 13 303	ZRMP: NSA-I, SP	
13 306		
13 309		
13 312 NOC	ZRMP: FE ZRRN: 13H VOLMET: EU-MET	
13 315		

Banda 13 260-13 360 ~~ke/s~~ kHz (fin)

1	2	3
13 318		
13 320 <u>13 321</u>	ZRMP: CAR, SAM-2 ZRRN: 2, 6C	Canal común a CAR y SAM-2.
13 324		
13 328 <u>13 327</u>	ZRMP: NA-1, NA-2, NA-3 ZRRN: 6	Canal común a NA-1, NA-2 y NA-3.
13 330		
13 333		
13 336 NOC	ZRMP: CEP, ME, NSA-2	En NSA-2, uso ampliado a Australia occidental pasando por las Islas Cocos. Canal común a ME y NSA-2.
13 339		
13 342		
13 344 <u>13 345</u>	ZRMP: SA VOLMET: PAC-MET	
13 348		
13 352 <u>13 351</u>	ZRMP: NA-2 ZRRN: 6	
13 354		
13 356 <u>13 357</u>	Mundial	Solamente A1, A3A, A3H y A3J.

27/207

Banda 17 900-17 970 kc/s

1	2	3
17 909	ZRMP: CWP, NP VOLMET: AFI-MET	Canal común a CWP y NP. En AFI-MET, uso limitado al Sur del Ecuador.
17 917	ZRMP: CAR, ME, SAM-1, SAM-2	Canal común a CAR, SAM-1 y SAM-2. En CAR: uso ampliado al punto medio de la ruta aérea entre la Ciudad de México y Tahití.
17 925	ZRMP: CEP, NSA-2	NSA-2, uso ampliado a Australia occidental pasando por las Islas Cocos.
17 933	ZRRN: 4, 5, 9B, 9C, 9D	Canal común a 4 y 5. Canal común a 9B, 9C y 9D.
17 941	ZRMP: EU, NA-1, NA-2, NA-3 ZRRN: 3	Canal común a EU, NA-1, NA-2 y NA-3. En 3, uso limitado al Este de 100° Este.
17 949	ZRMP: NSA-1, SA, SP	Canal común a NSA-1 y SA.
17 957	ZRRN: 2, 3, 13	Canal común a 2 y 3.
17 965	ZRMP: FE, SEA	Canal común a FE y SEA.

USA/25/15 27/207

Banda 17 900-17 970 ~~ke/s~~ kHz

1	2	3
17 901		
17 904		
17 907		
17 909 17 910	ZRMP: CWP, NP VOLMET: AFI-MET	Canal común a CWP y NP. En AFI-MET, uso limitado al Sur del Ecuador.
17 913		
17 917 17 916	ZRMP: CAR, ME, SAM-1, SAM-2	Canal común a CAR, SAM-1 y SAM-2. En CAR: uso ampliado al punto medio de la ruta aérea entre la Ciudad de México y Tahití.
17 919		

Banda 17 900-17 970 ~~ke/s~~ kHz (fin)

1	2	3
17 922		
17 925 NOC	ZRMP: CEP, NSA-2	NSA-2, uso ampliado a Australia occidental pasando por las Islas Cocos.
17 928		
17 931		
17 933- 17 934	ZRRN: 4, 5, 9B, 9C, 9D	Canal común a 4 y 5. Canal común a 9B, 9C y 9D.
17 937		
17 941- 17 940	ZRMP: EU, NA-1, NA-2, NA-3 ZRRN: 3	Canal común a EU, NA-1, NA-2 y NA-3. En 3, uso limitado al Este de 100° Este.
17 943		
17 946		
17 949 NOC	ZRMP: NSA-1, SA, SP	Canal común a NSA-1 y SA.
17 952		
17 955		
17 957- 17 958	ZRRN: 2, 3, 13	Canal común a 2 y 3.
17 961		
17 963- 17 964	ZRMP: FE, SEA	Canal común a FE y SEA.
17 967		

G/43/69

Fechas de entrada en vigor de las Actas Finales de la Conferencia y del Plan de adjudicación de frecuencias revisado (Apéndice 27 al Reglamento de Radiocomunicaciones)

La Administración del Reino Unido propone que las Actas Finales de la Conferencia entren en vigor el 1.º de enero de 1980.

El Reino Unido propone además que, con el fin de que las administraciones puedan efectuar los cambios necesarios que se deriven de la revisión del Apéndice 27 (edición de 1968), el Plan de adjudicación de frecuencias revisado que ha de preparar la Conferencia entre en vigor el 1.º de febrero de 1983.

CAN/20/53 ADD

Resolución N.º B

relativa a la adopción de un nuevo Plan de adjudicación de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R) (Apéndice 27 MOD).

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, Ginebra, 1978,

considerando

- a) que ha revisado el Plan de adjudicación de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R) basándose en nuevos criterios técnicos,

resuelve,

1. que las actas finales de la presente Conferencia entren en vigor el 1.º de abril de 1979, y
 2. que el Plan de adjudicación de frecuencias revisado del Apéndice 27 sea puesto en vigor el 1.º de febrero de 1983.
-

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

RESOLUCIONES

RESOLUCIÓN N.º 13

**relativa a la preparación de planes revisados de adjudicación de
frecuencias para el servicio móvil aeronáutico**

USA/4/65 Observacion : Si bien la Conferencia Administrativa Mundial de
G/43 Radiocomunicaciones para el servicio móvil aero-
F/22/1-114 náutico (R), 1978, no será competente para
MAU/33/1-114 ocuparse de esta resolución teniendo en cuenta el
interés que en la misma tiene el servicio (OR),
la Resolución ha dejado de ser necesaria en lo que
conciernen al servicio (R).

SUP USA/4/65
CAN/20/48
F/22/1-114
MAU/33/1-114

RESOLUCIÓN N.º 14

**relativa a la utilización de las frecuencias del
servicio móvil aeronáutico (R)**

La Conferencia Administrativa de Radiocomunicaciones,
Ginebra, 1959,

considerando

- a) que el plan preparado para el empleo de las ondas decamétricas en el servicio móvil aeronáutico (R) (apéndice 26 del Reglamento de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1959) se ha puesto en práctica en su mayor parte;
- b) que el tráfico aéreo está sujeto a continuos cambios;
- c) que dichos cambios deben ser tomados en consideración por las administraciones interesadas; pero
- d) que, al tratar de satisfacer nuevas necesidades de comunicaciones, no deberá tomarse decisión alguna que impida o ponga trabas a la utilización coordinada de las ondas decamétricas por el servicio móvil aeronáutico (R), tal como se prevé en el plan;

- e) que las familias de frecuencias adjudicadas a las zonas de paso de rutas aéreas mundiales principales (ZRMP), a las zonas de rutas aéreas regionales y nacionales (ZRRN) y a las subzonas, se han escogido teniendo en cuenta las condiciones de propagación que determinan la elección de las frecuencias que son más adecuadas para las distancias consideradas;
- f) que es indispensable distribuir el tráfico del modo más uniforme posible entre las frecuencias del mismo orden de magnitud, y
- g) que deberían adoptarse medidas para que el orden de magnitud de las frecuencias utilizadas sea adecuado,

resuelve

que las administraciones, individualmente o en colaboración, tomen las medidas necesarias :

1. para utilizar 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);
2. para el empleo, en la mayor medida posible, de antenas de direccionalidad y rendimiento adecuados con objeto de reducir al mínimo las probabilidades de interferencia mutua dentro de una zona o entre zonas distintas;
3. para coordinar el empleo de las familias de frecuencias necesarias para una parte de ruta determinada, de acuerdo con los principios técnicos expuestos en el apéndice 26 y basándose en los datos de propagación de que se disponga, a fin de que se utilice siempre la frecuencia más apropiada para las comunicaciones entre tierra y una aeronave situada a una distancia dada de la estación aeronáutica que asegure el servicio en la parte de ruta considerada;
4. para mejorar las técnicas y los procedimientos de explotación, y para emplear equipos que permitan conseguir el mayor rendimiento posible en las comunicaciones aire-tierra en ondas decamétricas;
5. para recopilar datos técnicos precisos sobre el funcionamiento de sus sistemas de comunicación en ondas decamétricas, especialmente aquellos que puedan tener influencia en las normas técnicas y de explotación, a fin de facilitar la revisión del presente Plan, y
6. para determinar, por medio de acuerdos regionales, el mejor método para asegurar en toda nueva ruta aérea, regional o internacional a gran distancia, las comunicaciones necesarias que no son o no puedan ser realizadas por medio del sistema de las ZRMP y ZRRN, de forma que no se cause interferencia perjudicial a la utilización de las frecuencias previstas en el Plan de adjudicación del servicio móvil aeronáutico (R).

D/16/1 MOD
 F/22/1-115
 MAU/133/1-115
 G/43/59
 J/44/32-13

RESOLUCIÓN 14

Relativa a la utilización de las frecuencias del servicio
 móvil aeronáutico (R)

La Conferencia Administrativa Mundial de Radio-
 comunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R), Ginebra,
 1978,

Considerando:

- a) Que el anterior Plan de adjudicación preparado para el empleo de las ondas decamétricas en el servicio móvil aeronáutico (R) (Apéndice 27 al Reglamento de Radiocomunicaciones, edición de 1968) ha sido considerablemente modificado por esta Conferencia;
- b) Que el tráfico aéreo está sujeto a continuos cambios;
- c) Que dichos cambios deben ser tomados en consideración por las administraciones interesadas, pero
- d) Que, al tratar de satisfacer nuevas necesidades de comunicaciones, no deberá tomarse decisión alguna que impida o ponga trabas a la utilización coordinada de las ondas decamétricas por el servicio móvil aeronáutico (R), tal como se prevé en el Plan;
- e) Que las familias de frecuencias adjudicadas a las zonas de paso de rutas aéreas mundiales principales (ZRMP), a las zonas de rutas aéreas regionales y nacionales (ZRRN) y a las subzonas, y a las zonas VOLMET, se han escogido teniendo en cuenta las condiciones de propagación que determinan la elección de las frecuencias que son más adecuadas para las distancias consideradas;
- f) Que es indispensable distribuir el tráfico del modo más uniforme posible entre las frecuencias ~~del mismo~~ orden-de-magnitud disponibles; y
- g) Que deberían adoptarse medidas para que el orden de magnitud de las frecuencias utilizadas sea adecuado, y
- h) Que se han adjudicado frecuencias para su utilización en el plano mundial,

Resuelve que las administraciones, individualmente o en colaboración, tomen las medidas necesarias:

1. Para utilizar 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);
2. Para el empleo, en la mayor medida posible, de antenas de directividad y rendimiento adecuados con objeto de reducir al mínimo las probabilidades de interferencia mutua dentro de una zona o entre zonas distintas;

D/16/1 (cont.)

3. Para coordinar el empleo de las familias de frecuencias necesarias para una parte de ruta determinada, de acuerdo con los principios técnicos expuestos en el Apéndice 27 y basándose en los datos de propagación de que se disponga, a fin de que se utilice siempre la frecuencia más apropiada para las comunicaciones entre tierra y una aeronave situada a una distancia dada de la estación aeronáutica que asegure el servicio en la parte de ruta considerada;
4. Para mejorar las técnicas y los procedimientos de explotación, y para emplear equipos que permitan conseguir el mayor rendimiento posible en las comunicaciones aire-tierra en ondas decamétricas;
5. Para recopilar datos técnicos precisos sobre el funcionamiento de sus sistemas de comunicación en ondas decamétricas, especialmente aquellos que puedan tener influencia en las normas técnicas y de explotación, a fin de facilitar la revisión del presente Plan.

USA/4/67 ADD

RESOLUCIÓN N.º Aer2 - (C)

relativa a la utilización de las frecuencias del
servicio móvil aeronáutico (R)

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, Ginebra, 1978,

considerando

- a) que el anterior Plan de adjudicación preparado para el empleo de las ondas decamétricas en el servicio móvil aeronáutico (R) (Apéndice 27 al Reglamento de Radiocomunicaciones, edición de 1968) ha sido considerablemente modificado por esta Conferencia;
- b) que el tráfico aéreo está sujeto a continuos cambios;
- c) que dichos cambios deben ser tomados en consideración por las administraciones interesadas, pero
- d) que, al tratar de satisfacer nuevas necesidades de comunicaciones, no deberá tomarse decisión alguna que impida o ponga trabas a la utilización coordinada de las ondas decamétricas por el servicio móvil aeronáutico (R), tal como se prevé en el plan;
- e) que las familias de frecuencias adjudicadas a las zonas de paso de rutas aéreas mundiales principales (ZRMP), a las zonas de rutas aéreas regionales y nacionales (ZRRN) y a las subzonas, y a las zonas VOLMET, se han escogido teniendo en cuenta las condiciones de propagación que determinan la elección de las frecuencias que son más adecuadas para las distancias consideradas;

USA/4/67 (cont.)

- f) que es indispensable distribuir el tráfico del modo más uniforme posible entre las frecuencias del mismo orden de magnitud disponibles;
- g) que deberían adoptarse medidas para que el orden de magnitud de las frecuencias utilizadas sea adecuado, y
- h) que se han adjudicado frecuencias para su utilización en el plano mundial,

resuelve que las administraciones, individualmente o en colaboración, tomen las medidas necesarias:

1. para utilizar 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);
 2. para el empleo, en la mayor medida posible, de antenas de directividad y rendimiento adecuados con objeto de reducir al mínimo las probabilidades de interferencia mutua dentro de una zona o entre zonas distintas;
 3. para coordinar el empleo de las familias de frecuencias necesarias para una parte de ruta determinada, de acuerdo con los principios técnicos expuestos en el Apéndice 27 y basándose en los datos de propagación de que se disponga, a fin de que se utilice siempre la frecuencia más apropiada para las comunicaciones entre tierra y una aeronave situada a una distancia dada de la estación aeronáutica que asegure el servicio en la parte de ruta considerada;
 4. para mejorar las técnicas y los procedimientos de explotación, y para emplear equipos que permitan conseguir el mayor rendimiento posible en las comunicaciones aire-tierra en ondas decamétricas;
 5. para recopilar datos técnicos precisos sobre el funcionamiento de sus sistemas de comunicación en ondas decamétricas, especialmente aquellos que puedan tener influencia en las normas técnicas y de explotación, a fin de facilitar la revisión del presente Plan.
-

CAN/20/49 ADD

Resolución N.º A

Relativa a la utilización de las frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R).

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones Aeronáutica, Ginebra, 1978,

considerando

- a) que el Plan preparado para el empleo de las ondas decamétricas por el servicio móvil aeronáutico (R) (Apéndice 27 al Reglamento de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1971) se ha puesto en práctica en su mayor parte;
- b) que el tráfico aéreo está sujeto a continuos cambios;
- c) que dichos cambios deben ser tomados en consideración por las administraciones interesadas, pero
- d) que, al tratar de satisfacer nuevas necesidades de comunicaciones, no deberá tomarse decisión alguna que impida o comprometa la utilización coordinada de las ondas decamétricas por el servicio móvil aeronáutico (R) tal como está prevista en el Plan;
- e) que las familias de frecuencias adjudicadas a las zonas de paso de rutas aéreas mundiales principales (ZRMP), a las zonas de rutas aéreas regionales y nacionales (ZRRN) y a las subzonas, se han escogido teniendo en cuenta las condiciones de propagación que permiten elegir las frecuencias más adecuadas para las distancias consideradas;
- f) que es indispensable distribuir el tráfico del modo más uniforme posible entre las frecuencias del mismo orden de magnitud;
- g) que conviene adoptar medidas para que el orden de magnitud de las frecuencias utilizadas sea el adecuado;
- h) que, desde el punto de vista del servicio móvil aeronáutico, las ondas métricas pueden proporcionar un medio de comunicación más seguro y más exento de ruido radioeléctrico que las ondas decamétricas;
- i) que el empleo por la aviación de las ondas métricas ha progresado considerablemente, tanto desde el punto de vista técnico como del de explotación;
- j) que el empleo de los diversos sistemas de ondas métricas podría reducir sensiblemente la utilización de las bandas de ondas decamétricas atribuidas al servicio móvil aeronáutico (R), y
- k) que debido al desarrollo de las redes generales de telecomunicación en muchas zonas del mundo, aumentan rápidamente las posibilidades de dar servicio a esas zonas por ondas métricas,

CAN/20/49 (cont.)

resuelve

que las administraciones, individualmente o en colaboración, tomen las medidas necesarias para:

1. utilizar en la mayor medida posible las ondas métricas para las necesidades del servicio móvil aeronáutico (R) a fin de reducir el tráfico en las bandas de ondas decamétricas;
2. emplear, en la mayor medida posible, antenas de directividad y rendimiento adecuados con objeto de reducir al mínimo las probabilidades de interferencia mutua dentro de una zona o entre zonas distintas;
3. coordinar el empleo de las familias de frecuencias necesarias para una parte de ruta determinada, de acuerdo con los principios técnicos expuestos en el Apéndice 27 y basándose en los datos de propagación disponibles a fin de que se utilice siempre la frecuencia más apropiada para las comunicaciones entre tierra y una aeronave situada a una distancia dada de la estación aeronáutica que asegure el servicio en la parte de ruta considerada;
4. mejorar las técnicas y los procedimientos de explotación, y emplear equipos que permitan conseguir el mayor rendimiento posible en las comunicaciones aire-tierra en ondas decamétricas;
5. recopilar datos técnicos precisos sobre el funcionamiento de sus sistemas de comunicación en ondas decamétricas, especialmente aquellos que puedan influir en las normas técnicas y de explotación, a fin de facilitar la reexaminación del presente Plan, y
6. determinar, por medio de acuerdos regionales, el mejor método para asegurar, en toda nueva ruta aérea, regional o internacional a gran distancia, las comunicaciones necesarias que no sean o no puedan ser establecidas por medio del sistema de las ZRMP y ZRPN, de forma que no se cause interferencia perjudicial a la utilización de las frecuencias previstas en el Plan del servicio móvil aeronáutico (R).

RESOLUCIÓN N.º Aer 1

relativa a la utilización de las frecuencias 3 023,5 y 5 680 kHz
comunes a los servicios móviles aeronáuticos (R) y (OR)

USA/4/68 SUP

D/12/1

F/22/1-102

MAU/33/1-102

G/43/56

J/44/32-2

USA/4/69 ADD

D/12/2

F/22/1-103

MAU/33/1-103

G/43/60

J/44/32-3

RESOLUCIÓN N.º Aer2 - (D)

relativa a la utilización de las frecuencias 3 023 y
5 680 kHz comunes a los servicios móviles
aeronáuticos (R) y (OR)

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, Ginebra, 1978,

teniendo en cuenta que la presente Conferencia, al adoptar un nuevo Plan de adjudicación de frecuencias contenido en el Apéndice 27(Rev.), ha decidido que se utilice la frecuencia de 3 023 kHz en lugar de la de 3 023 kHz, y ha modificado, además, las disposiciones que rigen el empleo de las frecuencias de 3 023 y 5 680 kHz.

considerando

1. que, tales medidas han originado algunas anomalías en las condiciones prescritas en el Apéndice 26 del Reglamento de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1979, para la utilización de las frecuencias 3 023,5 y 5 680 kHz;
2. que se facilitarían las operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento en el lugar del siniestro si la utilización de las frecuencias 3 023 y 5 680 kHz, empleadas en tales operaciones, se hiciese extensiva a las comunicaciones entre las estaciones móviles y las estaciones terrestres que participen en las operaciones;
3. que la aplicación de esas mismas disposiciones relativas al empleo de las frecuencias 3 023 y 5 680 kHz a las operaciones de los servicios móviles aeronáuticos (R) y (OR) serviría los intereses generales del servicio móvil aeronáutico;

resuelve invitar a las administraciones a que apliquen al servicio móvil aeronáutico (OR), con efectos desde la entrada en vigor de las Actas Finales de la Conferencia, las disposiciones que rigen el empleo de las frecuencias 3 023 y 5 680 kHz especificadas en el Apéndice 27 (MOD 27/196 y MOD 27/201).

[

RESOLUCIÓN N.º Aer 2
relativa a la utilización de frecuencias de las bandas
de ondas decamétricas atribuidas exclusivamente
al servicio móvil aeronáutico (R)

USA/4/70 SUP
 D/13/1
 F/22/1-104
 MAU/33/1-104
 G/43/57
 J/44/32-3

USA/4/71 ADD
 D/13/2
 F/22/1-105
 MAU/33/1-105
 G/43/61
 J/44/32-4

RESOLUCIÓN N.º Aer2 - (E)

relativa a la utilización no autorizada de frecuencias
 de las bandas atribuidas al servicio
 móvil aeronáutico (R)

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunica-
 ciones Aeronáuticas, Ginebra, 1978,

considerando

- a) que las observaciones de comprobación técnica de las emi-
 siones sobre el empleo de frecuencias de las bandas atribuidas exclu-
 sivamente al servicio móvil aeronáutico (R) entre 2 850 y 17 970 kHz
 muestran que ciertas frecuencias de estas bandas siguen siendo uti-
 lizadas por estaciones de servicios distintos del servicio móvil
 aeronáutico (R), en particular por estaciones de radiodifusión de
 gran potencia, algunas de las cuales funcionan infringiendo las
 disposiciones del número 422 del Reglamento de Radiocomunicaciones;

- b) que tales estaciones causan interferencias perjudiciales
 al servicio móvil aeronáutico (R), y que en las citadas bandas se
 han observado numerosas emisiones cuya procedencia no ha podido
 identificarse con certeza;

- c) que las radiocomunicaciones son el único medio de comuni-
 cación de que dispone el servicio móvil aeronáutico (R), que es un
 servicio de seguridad;

USA/4, D/13, F/22-1,
MAU/33-1, G/43/61, J/44/32 (cont.)

considerando, en particular

d) que es de la mayor importancia que los canales directamente relacionados con el desarrollo seguro y regular de las operaciones de navegación aérea se mantengan libres de toda interferencia perjudicial, por ser indispensables para la seguridad de la vida humana y de los bienes;

resuelve rogar encarecidamente a las administraciones

1. que adopten todo género de medidas para que las estaciones que no pertenezcan al servicio móvil aeronáutico (R) se abstengan de utilizar frecuencias de las bandas del servicio móvil aeronáutico (R), salvo en las condiciones prescritas en los números 115 y 415;
2. que hagan todos los esfuerzos necesarios para identificar y localizar el origen de toda emisión no autorizada capaz de causar interferencias perjudiciales al servicio móvil aeronáutico (R), y de comprometer así este servicio de seguridad, y que comuniquen los resultados de sus observaciones a la IFRB;
3. que participen en los programas de comprobación técnica de las emisiones que la IFRB pueda organizar en aplicación de la presente Resolución;
4. que inviten a sus respectivos gobiernos a promulgar todas las disposiciones legales que sean necesarias para impedir la explotación de estaciones instaladas a bordo de aeronaves que infringen las disposiciones del número 422 del Reglamento de Radiocomunicaciones;

invita a la Junta Internacional de Registro de Frecuencias

1. a que continúe organizando programas de comprobación técnica de las emisiones en las bandas atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R) con el fin de eliminar las emisiones de las estaciones fuera de banda que causan o pueden causar interferencias perjudiciales al servicio móvil aeronáutico (R);
 2. a que tome todas las medidas necesarias para eliminar las emisiones de las estaciones fuera de banda que causan o pueden causar interferencias perjudiciales al servicio móvil aeronáutico (R);
 3. a que recabe, si ha lugar, la colaboración de las administraciones para identificar, por todos los medios de que disponga, la procedencia de tales emisiones y conseguir que éstas cesen.
-

RESOLUCIÓN N.º Aer 3

**relativa a la introducción de las técnicas de banda lateral única
en las bandas de ondas decamétricas
atribuidas al servicio móvil aeronáutico (R)**

USA/4/72 SUP
D/18/1
CAN/20/50
F/22/1-106
MAU/33/1-106
G/43/63
J/44/32-5

CAN/20/54 ADD

Resolución N.º C

relativa al empleo de la técnica de banda lateral única en las bandas atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R) entre 2 850 y 22 000 kHz.

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, Ginebra, 1978,

considerando

- a) que la Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1966, resolvió que las administraciones procediesen lo antes posible a la conversión progresiva de la explotación de doble banda lateral en banda lateral única en sus servicios radio-telefónicos de ondas decamétricas del servicio móvil aeronáutico (R);
- b) que las actas finales de la presente Conferencia entrarán en vigor el 1.º de abril de 1979, y
- c) que el Plan de adjudicación de frecuencias revisado del Apéndice 27 entrará en vigor el 1.º de febrero de 1983,

CAN/20/54 (cont.)

resuelve,

que, salvo especificación en contrario en las actas finales de la presente Conferencia, las estaciones radiotelefónicas del servicio móvil aeronáutica que funcionen en las bandas comprendidas entre 2 850 y 22 000 kHz se ajusten a las siguientes condiciones:

1. a partir del 1.º de abril de 1979, dejará de autorizarse toda nueva instalación de equipos de doble banda lateral en las estaciones aeronáuticas y de aeronave; no obstante, las administraciones se esforzarán por suspender cuanto antes y, en todo caso, para el 1.º de febrero de 1983, a más tardar, la utilización de sus equipos de doble banda lateral;
2. a partir del 1.º de abril de 1979, las frecuencias asignadas de conformidad con el Apéndice 27, edición de 1968, podrán seguir en vigor hasta el 1.º de febrero de 1983;
3. el requisito sobre el empleo de la clase de emisión A3H en la frecuencia de referencia de 2 182 kHz se mantendrá después del 3 de febrero de 1983;
4. a partir del 1.º de abril de 1979, podrán utilizarse las asignaciones de frecuencias hechas en virtud del nuevo Plan de adjudicación de frecuencias; no obstante, la utilización de dichas frecuencias no deberá redundar en perjuicio de las asignaciones de frecuencias efectuadas de conformidad con el Plan de adjudicación de frecuencias del Apéndice 27, edición de 1968;
5. a partir del 1.º de abril de 1979, no será necesario que las nuevas instalaciones de equipos de banda lateral única de las estaciones aeronáuticas y de aeronave que utilicen frecuencias del nuevo plan de adjudicación sean compatibles con los sistemas de doble banda lateral;
6. a partir del 1.º de abril de 1979, no será necesario que las nuevas instalaciones de equipos de banda lateral única de aeronave que utilicen frecuencias del actual plan de adjudicación sean compatibles con los sistemas de doble banda lateral si las comunicaciones deben establecerse únicamente con estaciones aeronáuticas y de aeronave provistas de sistemas de banda lateral única;
7. a partir del 1.º de abril de 1979, y hasta el 1.º de febrero de 1983, las nuevas instalaciones de equipos de banda lateral única de las estaciones aeronáuticas que utilicen frecuencias del actual plan de adjudicación deberán ser compatibles con los sistemas de doble banda lateral, y

CAN/20/54 (cont.)

8. para los transmisores de las estaciones de aeronave y de las estaciones aeronáuticas cuya potencia de cresta no exceda de 400 W, instalados antes del 1.º de abril de 1979, y para los transmisores de las estaciones aeronáuticas cuya potencia de cresta exceda de 400 W, utilizados hasta el 1.º de enero de 1989, la potencia media de toda emisión de clase A2H, A3H o A7J/A9J suministrada a la línea de transmisión de la antena de una estación aeronáutica o de una estación de aeronave, en una frecuencia cualquiera, será inferior a la potencia media (Pm) del transmisor, en la cantidad indicada en el siguiente cuadro:

Separación de frecuencia Δ con relación a la frecuencia asignada kHz	Atenuación mínima con relación a la potencia media (Pm) dB
$2 \leq \Delta < 6$	25
$6 \leq \Delta < 10$	35
$10 \leq \Delta$	Estaciones de aeronave: 40
	Estaciones aeronáuticas: $43 + 10 \log_{10} P_m$ (vatios)

RESOLUCIÓN N.º Aer 4

relativa a la utilización de las ondas métricas
por el servicio móvil aeronáutico (R)

USA/4/73 SUP
D/14/1
CAN/20/51
F/22/1-107
MAU/33/1-107
G/43/64
J/44/32-8

USA/4/74 ADD
D/14/2
F/22/1-108
MAU/33/1-108
J/44/32-9

RESOLUCIÓN N.º Aer2 - (F)

relativa a la utilización de las ondas métricas por
el servicio móvil aeronáutico (R)

La Conferencia Administrativa Mundial de Radio-
comunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R), Ginebra, 1978,

considerando

- a) que desde el punto de vista del servicio móvil aeronáutico, las ondas métricas pueden proporcionar un medio de comunicación más seguro y más exento de parásitos atmosféricos que las ondas decamétricas;
- b) que el empleo por la aviación de las ondas métricas ha progresado considerablemente tanto desde el punto de vista técnico como de explotación;
- c) que el empleo de los diversos sistemas de ondas métricas podría reducir sensiblemente la utilización de las bandas de ondas decamétricas atribuidas al servicio móvil aeronáutico (R), y
- d) que debido al desarrollo de las telecomunicaciones aeronáuticas en muchas zonas del mundo, aumentan rápidamente las posibilidades de dar servicio a esas zonas con ondas métricas,

resuelve

que, en la máxima medida de lo posible, las administraciones deberían utilizar ondas métricas para las necesidades del servicio móvil aeronáutico (R).

RESOLUCIÓN N.º Aer 5

relativa a la utilización de las ondas métricas para la difusión
de datos meteorológicos en el servicio móvil aeronáutico (R)

USA/4/75 SUP
D/15/1
F/22/1-109
MAU/33/1-109
G/43/65
J/44/32-8

USA/4/76
D/15/2
F/22/1-110
MAU/33/1-110
J/44/32-9

ADD

RESOLUCIÓN N.º Aer2 - (G)

relativa a la utilización de las ondas métricas para
la difusión de datos meteorológicos en el
servicio móvil aeronáutico (R)

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, Ginebra, 1978,

considerando

- a) que es limitado el número de canales de que dispone para sus comunicaciones el servicio móvil aeronáutico (R) en las bandas de frecuencias comprendidas entre 2 850 y 17 970 kHz;
- b) que constantemente 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 en vuelo;
- c) que las características de propagación de las ondas decamétricas hacen que éstas sean indispensables a las necesidades de la aviación para las comunicaciones a larga distancia;
- d) que en la Recomendación N.º 13 de la CAIRA, ordinaria, Ginebra, 1949, y en la Resolución N.º 14 MOD [véase el Informe sobre el punto 3 del Orden del día, primera página del Apéndice D] * de la Conferencia Administrativa de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1959, se invita a las administraciones a "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 presente Conferencia ha adoptado una Resolución según la cual las administraciones deberán, en la mayor medida posible, utilizar las ondas métricas para satisfacer las necesidades del servicio móvil aeronáutico (R);
- f) que la aviación ha realizado apreciables progresos técnicos en lo que respecta a la ampliación del alcance útil de las ondas métricas para las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R), y
- g) que esta ampliación del alcance útil de las ondas métricas brinda la posibilidad de satisfacer una parte de las crecientes necesidades de la aviación en lo que concierne a la difusión de datos meteorológicos,

resuelve, que, en la máxima medida posible, las administraciones deberían utilizar las ondas métricas para la difusión de datos meteorológicos con destino a las aeronaves en vuelo.

* Véase el anexo al Documento N.º 21, página 3-23

RESOLUCIÓN N.º Aer 6

relativa a la tramitación de las notificaciones de las asignaciones
de frecuencia a estaciones aeronáuticas del servicio móvil
aeronáutico (R) en las bandas comprendidas entre 2 850 y
17 970 kHz atribuidas exclusivamente a este servicio

USA/4/77 SUP
D/10/1
F/22/1-111
MAU/33/1-111
G/43/66
J/44/32-10

USA/4/64 ADD
D/10/2
F/22/1-112
MAU/33/1-112
G/43/58

RESOLUCIÓN N.º Aer2 - (B)

relativa a la tramitación de las notificaciones de las
asignaciones de frecuencia a estaciones aeronáuticas
del servicio móvil aeronáutico (R) en las bandas comprendidas
entre 2 850 y 17 970 kHz atribuidas exclusivamente
a este servicio

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones
Aeronáuticas, Ginebra, 1978,

Considerando

- a) que las Actas Finales de esta Conferencia entrarán en vigor el 1.º de abril de 1979;
- b) que el nuevo Plan de adjudicación de frecuencias contenido en el Apéndice 27(Rev.) entrará en vigor el 1.º de febrero de 1983 a las 00.01 horas TMG;
- c) que es posible que algunas administraciones deseen poner en práctica ciertas disposiciones del Plan revisado de adjudicación de frecuencias antes de esa fecha, en los casos en que esto pueda hacerse sin ocasionar interferencia perjudicial a estaciones que funcionen de conformidad con el presente Plan de adjudicación de frecuencias;
- d) que, por consiguiente, será necesario establecer un procedimiento interino para facilitar la transición entre el Plan actual y el nuevo Plan,

USA/4/64, D/10/2, F/22/1,
MAU/33/1, G/43/58 (cont.)

Resuelve

1. que en el periodo que medie entre la fecha de entrada en vigor de las Actas Finales y la de entrada en vigor del nuevo Plan de adjudicación de frecuencias:
 - 1.1 continúen aplicándose las disposiciones de los números 553 a 558 del Reglamento de Radiocomunicaciones al examen de las notificaciones de las asignaciones de frecuencia a estaciones aeronáuticas del servicio móvil aeronáutico (R) en las bandas entre 2 850 y 17 970 kHz atribuidas exclusivamente a este servicio;
 - 1.2 tales asignaciones se inscribirán en el Registro internacional de frecuencias de acuerdo con las conclusiones formuladas por la IFRB;
 - 1.3 la fecha que habrá de inscribirse en la columna 2a o 2b del Registro internacional de frecuencias será la siguiente:
 - a) si la conclusión es favorable respecto de los números 554 a 557, se inscribirá en la columna 2a la fecha del 29 de abril de 1966;
 - b) si la conclusión es favorable respecto del número 558, se inscribirá en la columna 2b la fecha del 29 de abril de 1966;
 - c) en el caso de las demás asignaciones (incluidas las que se atengan al Plan revisado de adjudicación de frecuencias pero no al Plan actual de adjudicación de frecuencias), se inscribirá en la columna 2b la fecha de recepción de la notificación por la IFRB;
 - 1.4 para toda asignación que se ajuste al Plan revisado de adjudicación de frecuencias se hará constar esta circunstancia mediante la inserción por la IFRB del símbolo apropiado en la columna de Observaciones del Registro internacional de frecuencias;
2. que en la fecha de entrada en vigor del nuevo Plan de adjudicación de frecuencias, la IFRB examinará si las asignaciones de frecuencias a estaciones aeronáuticas del servicio móvil aeronáutico (R) en las bandas atribuidas exclusivamente a este servicio entre 2 850 y 17 970 kHz inscritas en el Registro internacional de frecuencias son conformes al nuevo Plan de adjudicación de frecuencias de acuerdo con las partes pertinentes del procedimiento descrito en los números 553 a 559 del Reglamento de Radiocomunicaciones, e inscribirá frente a estas asignaciones en la columna 2a o 2b, del Registro internacional de frecuencias, una fecha, en la forma siguiente:

USA/4/64, D/10/2, F/22/1,

MAU/33/1, G/43/58 (cont.)

*

2.1 las asignaciones con emisiones de doble banda lateral (A3), mencionadas en el punto 4.4 de la Resolución Aer2 - (A) que ya figuren en el Registro en la fecha de la entrada en vigor del nuevo Plan de adjudicación de frecuencias, conservarán la fecha inscrita en la columna 2a o 2b, según el caso, hasta el 1.º de febrero de 1983. Las fechas de la columna 2a para asignaciones de frecuencia que utilicen las emisiones de doble banda lateral (A3) según el punto 4.4 de la Resolución Aer2 - (A) propuesta, se transferirán a la columna 2b el 2 de febrero de 1983. En 1.º de enero de 1987, la IFRB examinará las inscripciones y, tras consultar con las administraciones interesadas, anulará las asignaciones que hayan dejado de utilizarse y conservará las otras, a título de información solamente, sin una fecha en la columna 2b;

2.2 si la conclusión relativa a la asignación es favorable respecto de los números 554 a 557, en la columna 2a se inscribirá la fecha del (fecha de la firma del Acuerdo CAMR-AERO (R), Ginebra, 1978);

2.3 si la conclusión relativa a la asignación es favorable respecto del número 558, en la columna 2b se inscribirá la fecha del (fecha de la firma del Acuerdo CAMR, Ginebra, 1978);

2.4 todas las demás asignaciones llevarán en la columna 2b la fecha del (fecha del día SIGUIENTE al de la firma del Acuerdo CAMR, Ginebra, 1978);

3. que en la fecha de entrada en vigor del nuevo Plan de adjudicación de frecuencias se sustituyan las adjudicaciones inscritas actualmente en el Registro por las del nuevo Plan, e

Invita

a las administraciones a que notifiquen lo antes posible a la IFRB la anulación de todas las asignaciones de frecuencia que liberen como consecuencia de la puesta en servicio de las adjudicaciones del nuevo Plan de adjudicación de frecuencias.

* La propuesta G/43/58 es la siguiente :

2.1 las asignaciones con emisiones de doble banda lateral (A3), que ya figuren en el Registro en la fecha de la entrada en vigor del nuevo Plan de adjudicación de frecuencias, conservarán la fecha inscrita en la columna 2a o 2b, según el caso, hasta el 1.º de febrero de 1983. Las fechas de la columna 2a para asignaciones de frecuencia que utilicen las emisiones de doble banda lateral (A3) se transferirán a la columna 2b el 2 de febrero de 1983. En 1.º de enero de 1987, la IFRB examinará las inscripciones y, tras consultar con las administraciones interesadas, anulará las asignaciones que hayan dejado de utilizarse y conservará las otras, a título de información solamente, sin una fecha en la columna 2b;

USA/4/63
D/9/1
F/22/1-116
MAU/33/1-116
J/44/32-14

ADD

RESOLUCIÓN N.º Aer2 - (A)

relativa a la puesta en práctica de la nueva ordenación
de las bandas de ondas decamétricas atribuidas exclusivamente
al servicio móvil aeronáutico (R)
entre 2 850 y 17 970 kHz

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones
Aeronáuticas, Ginebra, 1978,

Considerando

- a) que cada una de las bandas de ondas decamétricas atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R) por la Conferencia Administrativa de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1959, y reajustadas por la Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1966, han sido de nuevo modificadas por esta Conferencia para prever el empleo de las técnicas de banda lateral única;
- b) que muchas estaciones de aeronave y aeronáuticas abandonarán las frecuencias que actualmente utilizan para pasar a las nuevas frecuencias fijadas por esta Conferencia;
- c) la conveniencia de que las asignaciones de frecuencia a esas estaciones se modifiquen en el plazo más breve posible, a fin de poder obtener cuanto antes las ventajas que resultan de los nuevos canales designados por la presente Conferencia;
- d) la conveniencia de efectuar la transferencia de las asignaciones de frecuencia de forma que la interrupción del servicio prestado por cada estación sea lo más breve posible;
- e) la conveniencia de que esa transferencia se haga de forma que no se produzcan interferencias perjudiciales entre las estaciones en cuestión durante el periodo de puesta en práctica;
- f) que las Actas Finales de esta Conferencia entrarán en vigor el 1.º de abril de 1979;
- g) que el Plan de adjudicación de frecuencias contenido en el Apéndice 27 (Rev.) entrará en vigor el 1.º de febrero de 1983;

Reconociendo

- a) que el servicio móvil aeronáutico (R) es un servicio de seguridad;
- b) que ciertas frecuencias se han adjudicado para su utilización en el plano mundial;

Resuelve

1. que las decisiones adoptadas por la presente Conferencia en relación con la nueva ordenación de las bandas de ondas decamétricas atribuidas al servicio móvil aeronáutico (R) se apliquen según un procedimiento metódico establecido para pasar de las asignaciones antiguas a las nuevas y para introducir nuevos servicios;

USA/4/63, D/9/1, F/22/1,
MAU/33/1, J/44/32-14 (cont.)

2. que en el periodo que media entre el 1.º de abril de 1979, fecha de la entrada en vigor de las Actas Finales de esta Conferencia, y el 1.º de febrero de 1983, fecha de la entrada en vigor del nuevo Plan de adjudicación de frecuencias contenido en el Apéndice 27 (Rev.), la conversión a la técnica de banda lateral única se efectúe de conformidad con las siguientes disposiciones:

2.1 la frecuencia (de referencia) de la portadora del canal de banda lateral única situado en la mitad superior del antiguo canal de doble banda lateral, será idéntica a la frecuencia (de referencia) de la portadora de dicho canal de doble banda lateral;

2.2 la frecuencia (de referencia) de la portadora del canal de banda lateral única situado en la mitad inferior del antiguo canal de doble banda lateral, será 3 kHz más baja que la frecuencia (de referencia) de la portadora de ese canal de doble banda lateral;

2.3 hasta el 1.º de febrero de 1983, las estaciones aeronáuticas y de aeronave provistas de equipos de banda lateral única podrán emplear una de las dos mitades del antiguo canal de doble banda lateral (siendo la frecuencia (de referencia) de la portadora de banda lateral única la mencionada en los puntos 2.1 y 2.2 precedentes), o un canal del nuevo Plan de frecuencias, sobre la base de no causar interferencias a los actuales usuarios de canales del Plan existente. La utilización de los mencionados canales se coordinará con la Organización de Aviación Civil Internacional de acuerdo con lo dispuesto en el número MOD 27/20 del Apéndice 27 al Reglamento de Radiocomunicaciones;

3. que el 1.º de febrero de 1983, las frecuencias indicadas en el Apéndice 27 al Reglamento de Radiocomunicaciones se sustituyan por las indicadas en la Sección II, Artículo I, del Apéndice 27 (Rev.);

4. que, salvo especificación en contrario en las Actas Finales de la presente Conferencia, las estaciones radiotelefónicas del servicio móvil aeronáutico (R) que funcionen en las bandas comprendidas entre 2 850 y 17 970 kHz se conformen a lo siguiente:

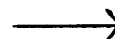
4.1 a partir del 1.º de abril de 1979, dejará de autorizarse toda nueva instalación de equipos de doble banda lateral en las estaciones de aeronave; no obstante, las administraciones se esforzarán por que la instalación de equipos de doble banda lateral cese lo antes posible antes del 1.º de abril de 1979;

4.2 a partir del 1.º de abril de 1979, dejará de autorizarse toda nueva instalación de equipos de doble banda lateral en las estaciones aeronáuticas; estas estaciones deberán estar en condiciones de trabajar en banda lateral única a la mayor brevedad posible. Además, deberán suspender cuanto antes sus emisiones en doble banda lateral y, en todo caso, no más tarde del 1.º de febrero de 1983;

USA/4/63, D/9/1, F/22/1,
MAU/33/1, J/44/32-14 (cont.)

4.3 hasta el 1.º de febrero de 1983, las estaciones aeronáuticas y de aeronave equipadas para trabajar en banda lateral única deberán estar también en condiciones de transmitir, de ser necesario, en clase A3H compatible con los receptores de doble banda lateral;

4.4 a partir del 1.º de febrero de 1983, sólo se autorizarán las clases de emisión A2H, A3J, A7J y A9J. No obstante, en casos excepcionales será posible proseguir la explotación en doble banda lateral en el plano nacional hasta el 1.º de febrero de 1987, a condición de que las interferencias perjudiciales que puedan ocasionarse al servicio móvil aeronáutico internacional (R) que funcione según la técnica de banda lateral única puedan resolverse mediante la aplicación de las disposiciones del Artículo 15 del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, particularmente las contenidas en los números 667 y 674. Sin embargo, se ruega a las administraciones que consideren necesaria la citada extensión del plazo para la puesta en práctica completa de la técnica de banda lateral única que suspendan lo antes posible la explotación en doble banda lateral.



USA/4/78 ADD
D/11/1
F/22/1-113
MAU/33/1-113
G/43/62
J/44/32-12

RESOLUCIÓN N.º Aer2 - (H)

relativa a la puesta en práctica del Plan de adjudicación de frecuencias en las bandas de ondas decamétricas atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R) entre 2 850 y 17 970 kHz

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, Ginebra, 1978,

considerando

- a) que las bandas atribuidas exclusivamente (entre 2 850 y 17 970 kHz) al servicio móvil aeronáutico (R) por la Conferencia Administrativa de Radiocomunicaciones, 1959, fueron modificadas por la Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1966;
- b) que la Conferencia de 1966 estableció los procedimientos a seguir por las administraciones para poner en práctica las modificaciones;
- c) que se dieron a la IFRB las instrucciones necesarias para aplicar esos procedimientos;

reconociendo

- d) que el servicio móvil aeronáutico (R) es un servicio de seguridad;
- e) que la presente Conferencia ha modificado nuevamente las mencionadas bandas a fin de permitir la introducción de técnicas de banda lateral única;
- f) la necesidad de que todas las administraciones pongan en práctica las modificaciones efectuadas por la presente Conferencia, a fin de evitar que se cause interferencia perjudicial a los servicios de las estaciones que funcionen de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones;

resuelve

- 1. que, para las asignaciones existentes en el Registro en 1.º de febrero de 1983 que no se ajusten a las decisiones de la presente Conferencia en dicha fecha, se siga el procedimiento siguiente:
 - 1.1 la IFRB enviará extractos pertinentes del Registro internacional de frecuencias a las administraciones interesadas en el plazo de 30 días a partir del 1.º de febrero de 1983, indicándoles que, de acuerdo con lo dispuesto en la presente Resolución, las asignaciones de que se trate han de transferirse a las bandas pertinentes en el plazo de ciento ochenta días a partir de la fecha de envío de los extractos;
 - 1.2 si alguna administración interesada no notificase a la IFRB la transferencia en el plazo especificado, se conservará la inscripción primitiva en el Registro sin fecha en la columna 2 y con la oportuna observación en la columna Observaciones. Se comunicará esta medida a la administración interesada;
- 2. que, si una administración lo desea, la IFRB le preste la asistencia necesaria. Para ello, la IFRB aplicará las disposiciones de los números 629 a 633 del Reglamento de Radiocomunicaciones.

Nota : Véase también CAN/20/53, página 153.

URS/29/5 5. Procedimiento de revisión del Plan de adjudicación de frecuencias

El paso a una nueva tabla de frecuencias con una separación de canales inferior a la de 7 kHz y 8 kHz, especificada en el actual Apéndice 27, entrañará el cambio de las frecuencias nominales del cuadro que aparece en el número 27/16 y, al mismo tiempo, la transferencia de todas las estaciones del servicio móvil aeronáutico (R) a nuevos canales. Para conservar el uso de los canales del actual Apéndice 27 que ha evolucionado en el curso de la explotación conjunta y para simplificar la preparación del nuevo Plan de adjudicación de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R) la Administración de la U.R.S.S. considera que se debe aplicar el procedimiento de revisión siguiente:

URS/29/6 5.1 Establecer una tabla de frecuencias dividida en función de la gama de frecuencias como una separación entre canales de 6 kHz, manteniendo en cada banda la portadora nominal del primer canal (el de la frecuencia más baja);

URS/29/7 5.2 Transferir las adjudicaciones del Plan vigente (N.^{os} 27/195-27/207) a nuevas frecuencias nominales desplazándolas hacia las frecuencias inferiores de cada banda. Sin embargo, para asegurar la confiabilidad de las comunicaciones durante el periodo de transición, el paso a las nuevas frecuencias nominales no debe hacerse al mismo tiempo en todas las gamas de frecuencia;

URS/29/8 5.3 Estipular que al término del periodo de transición todas las adjudicaciones a que se hace referencia en el punto 5.2 deberán quedar transferidas al sistema de banda lateral única utilizando la banda lateral superior;

URS/29/9 5.4 Prever el establecimiento de nuevos canales de banda lateral única:

5.4.1 con una frecuencia portadora situada 3 kHz por debajo de la portadora del canal al que se refiere el punto 5.1;

5.4.2 formados con una separación de 3 kHz en las bandas liberadas de la explotación en doble banda lateral por la reducción a 6 kHz de la separación entre canales del actual Apéndice 27;

5.4.3 creados en la banda 21 960 - 22 000 kHz.

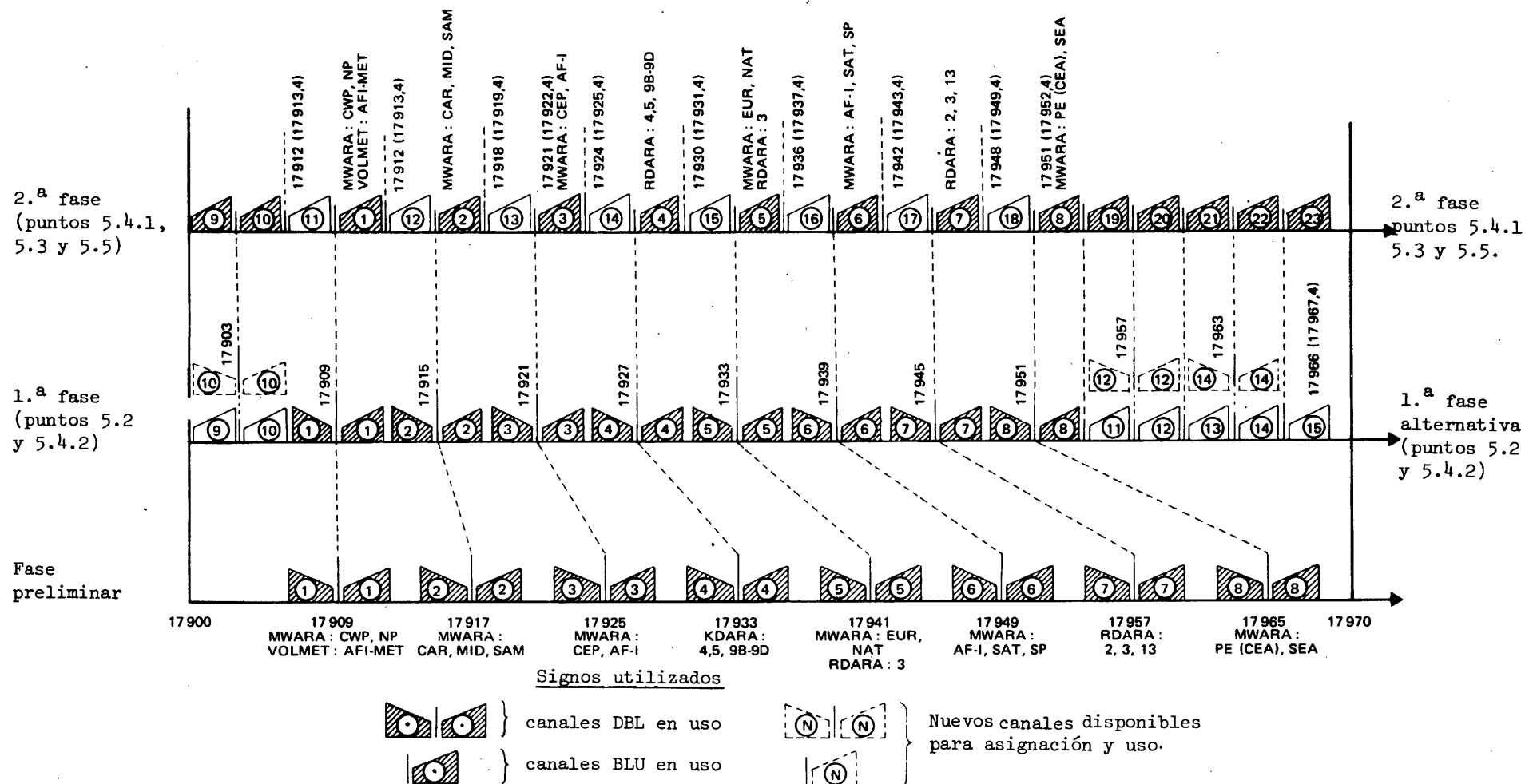
Los canales a que se hace referencia en los puntos 5.4.2 y 5.4.3 seguirán disponibles para su utilización durante el periodo de transición una vez completada la fase a que se hace referencia en el punto 5.2, es decir, hasta la fecha de entrada en vigor del nuevo Apéndice 27 (véase a título de ejemplo el Anexo 3, gráfico que modifica el cuadro de frecuencias en la banda 17 900 - 17 970 kHz).

URS/29/10 5.5 Adjudicar las frecuencias de los canales adicionales de banda lateral única a las zonas de nueva formación, establecer frecuencias nominales para el servicio de control de vuelo y adjudicar frecuencias adicionales a las zonas existentes;

URS/29/11 5.6 En caso necesario, adjudicar frecuencias adicionales a zonas en los canales a que se hace referencia en el punto 5.2, teniendo en cuenta lo dispuesto en la Sección II.B del Apéndice 27.

URS/29/12 5.6.1 Como datos teóricos y experimentales han puesto de relieve que es posible utilizar una relación de protección señal/ruido de 15 dB para la clase de emisión A3J adoptada por la CAMR-66, sería también aconsejable mantener los contornos adoptados por dicha conferencia como base técnica de la planificación de adjudicaciones de frecuencia.

S-871



SUI/34/5

PROYECTO DE RESOLUCIÓNRELATIVA A LA INTRODUCCIÓN FUTURA DE UN SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO
DE CORRESPONDENCIA PÚBLICA CON LAS AERONAVES

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones para el Servicio Móvil Aeronáutico (R), Ginebra, 1978,

Considerando:

- a) que el empleo de ondas métricas, en sus diversas formas de aplicación, podría entrañar una reducción considerable de la utilización de las ondas decamétricas por el servicio móvil aeronáutico (R);
- b) que se ha expresado el deseo de poder establecer enlaces de correspondencia pública a larga distancia con las aeronaves, utilizando las ondas decamétricas;
- c) que las partes del espectro adjudicadas actualmente al servicio móvil aeronáutico (R) y que ya no son necesarias para ese servicio, a raíz de la revisión del APP 27 del RR, podrían prestarse a una introducción de la correspondencia pública con las aeronaves, sin tener que recurrir a las frecuencias de otros servicios;

Resuelve:

pedir a la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones, 1979, que las partes del espectro que ya no se utilizan en el servicio móvil aeronáutico (R) se reserven para otras aplicaciones en el servicio móvil aeronáutico, tal como un servicio futuro de correspondencia pública con las aeronaves.

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

R E C O M E N D A C I O N E S

RECOMENDACIÓN N.º Aer 1

**relativa a la investigación de técnicas que contribuyan
a reducir la congestión en las bandas de ondas decamétricas
atribuidas al servicio móvil aeronáutico (R)**

USA/4/80 SUP
F/22/1-117
MAU/33/1-117
G/43/67
J/44/32-15

USA/4/81 ADD
F/22/1-118
MAU/33/1-118
G/43/68
J/44/32-16

RECOMENDACIÓN N.º Aer2 - (B)

relativa a la investigación de técnicas que contribuyan a
reducir la congestión en las bandas de ondas decamétricas
atribuidas al servicio móvil aeronáutico (R)

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, Ginebra, 1978,

considerando

- a) que diversas administraciones tratan activamente de desarrollar técnicas de comunicación cuya utilización, si estuviera más extendida en el servicio móvil aeronáutico (R), contribuiría a reducir la congestión en las bandas de ondas decamétricas atribuidas a este servicio. Entre estas técnicas conviene señalar el uso de estaciones teledirigidas de ondas métricas, de transmisores de ondas métricas de gran potencia dotados de antenas directivas, de técnicas de radiocomunicación espacial y de la transmisión automática de datos;
- b) que sería útil para las demás administraciones conocer estas técnicas con el fin de estudiar su aplicación a las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R), y
- c) que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) trabaja activamente para coordinar el desarrollo práctico de estas técnicas,

invita a las administraciones que trabajan en estas investigaciones a que informen, periódicamente, a la IFRB sobre los progresos realizados, y

ruega a la IFRB que comunique periódicamente a las administraciones y a la OACI la información que reciba en virtud de esta Recomendación.

USA/4/79 ADD
D/17/1
F/22/1-119
MAU/33/1-116
J/44/32

RECOMENDACIÓN N.º Aer2 (A)

relativa al estudio de la posibilidad de establecer nuevas
bandas de ondas decamétricas atribuidas exclusivamente
al servicio móvil aeronáutico (R)

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, Ginebra, 1978,

considerando

- a) que las bandas de ondas decamétricas atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R) son actualmente, por regla general, de una magnitud en MHz adecuada para satisfacer todas las necesidades de las Zonas de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales y de las Zonas y subzonas de Rutas Aéreas Regionales y Nacionales definidas en el Apéndice 27 al Reglamento de Radiocomunicaciones;
- b) que las empresas explotadoras de aeronaves necesitan comunicar con sus aeronaves en vuelo a distancias superiores a los límites de las Zonas de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales y de las Zonas y subzonas de Rutas Aéreas Regionales y Nacionales definidas en el Apéndice 27 al Reglamento de Radiocomunicaciones;
- c) que, en la actualidad el servicio móvil aeronáutico (R) no tiene atribuidas exclusivamente frecuencias de magnitud en MHz superior (20-24 MHz) necesarias para tales comunicaciones de larga distancia;

recomienda que las administraciones estudien el problema y que en la preparación de proposiciones para la próxima Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones competente tengan en cuenta la necesidad de ampliar las atribuciones exclusivas de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R) en la región de 20-24 MHz.

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/2-S
6 de Febrero 1978

JEFES DE DELEGACION

SESION PLENARIA

Nota del Secretario General

PROPUESTA DE ESTRUCTURA DE LA CONFERENCIA AERONÁUTICA (R), 1978

Comisión 1 - Comisión de dirección

Mandato: Coordinar los trabajos de las Comisiones, fijar los horarios de las sesiones, etc.

Comisión 2 - Comisión de verificación de credenciales

Mandato: Verificar las credenciales de las delegaciones y comunicar sus conclusiones a la Sesión Plenaria dentro del plazo estipulado por esta última.

Comisión 3 - Comisión de control del presupuesto

Mandato: Determinar la organización y los medios que han de ponerse a disposición de los participantes, y examinar y aprobar las cuentas de los gastos realizados durante toda la Conferencia.

Comisión 4 - Comisión técnica

Mandato: Establecer los criterios técnicos básicos que se utilizarán para la revisión del Plan de adjudicación de frecuencias del Apéndice 27, teniendo en cuenta el Informe del CCIR, de marzo de 1976, incluido su Addendum, de enero de 1978, y examinar y revisar, en su caso, los principios técnicos del Apéndice, y efectuar cualesquiera modificaciones consiguientes de otras disposiciones técnicas del Reglamento de Radiocomunicaciones, incluidas las del Apéndice 3.

Comisión 5 - Comisión de planificación

Mandato: Determinar las necesidades de frecuencias y los límites de las diversas zonas aeronáuticas, y revisar, a base del empleo de la técnica de banda lateral única, el Plan de adjudicación de frecuencias para satisfacer las necesidades de frecuencias con la mínima porción de espectro posible; considerar y revisar las disposiciones conexas del Apéndice 27 y efectuar los consiguientes cambios del Reglamento de Radiocomunicaciones en materia de planificación.



Comisión 6 - Comisión de procedimientos reglamentarios

Mandato: Revisar las otras disposiciones del Apéndice 27, y considerar y efectuar los consiguientes cambios del Reglamento de Radiocomunicaciones en materia de procedimientos y establecer el calendario básico y los principios que deben ser observados en el procedimiento de transición del actual Plan de adjudicación de frecuencias al Plan de adjudicación de frecuencias revisado.

Comisión 7 - Comisión de redacción

Mandato: Perfeccionar la forma, sin alterar el sentido, de los textos de las Actas Finales.

Cada Comisión considerará las resoluciones y recomendaciones necesarias para el cumplimiento de su mandato.

El Secretario General,
M. MILI

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° DT/3
6 février 1978
Original : français
 anglais
 espagnol

SEANCE PLENIERE
PLENARY MEETING
REUNIÓN PLENARIA

PROJET / DRAFT / PROYECTO

Note du Secrétaire général / Note by the Secretary-General / Nota del Secretario General

ATTRIBUTION DES DOCUMENTS / ALLOCATION OF DOCUMENTS / ATRIBUCIÓN DE LOS DOCUMENTOS

(Nos. 1 - 65)

- Plénière / Plenary / Plenaria : 1, 38, 40⁺, 41, 47, 58
- C2 - Pouvoirs / Credentials / Credenciales : 3
- C3 - Budget / Presupuesto : 35, 36
- C4 - Technique / Technical / Técnica : 2⁺, 4*, 5, 20, 21, 22, 24, 28, 29,
31, 33, 34, 42, 43, 44, 49, 51, 56, 60, 62, 65
- C5 - Planification / Planning / Planificación : 4, 5, 6, 7, 8, 18, 19, 20, 21, 23,
26, 29, 30, 32, 33, 34, 37, 39, 42, 43, 44, 45*, 48, 49⁺, 50, 51, 52*, 53, 55, 56,
59, 60, 62, 65
- C6 - Procédures réglementaires / Regulatory procedures / Procedimientos reglamentarios :
4, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 25, 27, 29, 33, 34, 43,
44, 46, 54, 56, 57, 60, 61, 62, 63, 65

* : + Corr.

+ : + Add.

M. MILI
Secrétaire général



CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/4
1.º de febrero de 1978
Original: inglés

JEFES DE DELEGACIÓN

PROYECTO DE ORDEN DEL DÍA

PRIMERA SESIÓN PLENARIA

Lunes, 6 de febrero de 1978 a las 15.00 horas

	<u>Documento N.º</u>
1. Apertura de la Conferencia	-
2. Elección del Presidente de la Conferencia	-
3. Elección de los Vicepresidentes de la Conferencia	-
4. Discurso del Secretario General	-
5. Constitución de Comisiones y organización de los trabajos de la Conferencia	DT/2
6. Elección de Presidentes y Vicepresidentes de las Comisiones	-
7. Composición de la Secretaría de la Conferencia	-
8. Distribución de documentos a las Comisiones	DT/3
9. Invitaciones a la Conferencia y participación	38, 41
10. Participación de organizaciones internacionales en los trabajos de la Conferencia	40 (más Add.)
11. Fecha en que la Comisión de Verificación de Credenciales deberá formular sus conclusiones	-
12. Calendario de sesiones	
13. Otros asuntos	

El Secretario General,

M. MILI



COMISIÓN 4

MANDATOS DE LOS GRUPOS DE TRABAJO DE LA COMISIÓN 4

De conformidad con la decisión adoptada en la primera sesión de la Comisión 4, se han establecido dos Grupos de Trabajo, cuyos mandatos respectivos son los siguientes:

Mandato del Grupo de Trabajo 4A

- Examinar y, en su caso, revisar o establecer los criterios técnicos de compartición en todas las bandas de frecuencias, teniendo para ello en cuenta, en la medida de lo posible, los factores tales como: la interferencia procedente de los canales adyacentes o causada por productos de intermodulación de tercer orden, la absorción auroral, etc.;
- preparar las disposiciones técnicas que se incluirán en el Apéndice 27 (Rev.) y que son de la incumbencia del Grupo de Trabajo.

Mandato del Grupo de Trabajo 4B

- Determinar las características de nuevos canales de banda lateral única;
- examinar y revisar las clases de emisión, la potencia y las disposiciones de carácter técnico relativas a la utilización de las emisiones de BLU;
- examinar el Cuadro de tolerancias de frecuencias del Apéndice 3 del Reglamento de Radiocomunicaciones e introducir en él las modificaciones relativas al servicio móvil aeronáutico (R) en las bandas de frecuencias comprendidas entre 1 605 y 4 000 kHz y entre 4 y 29,7 MHz;
- preparar las disposiciones técnicas que se incluirán en el Apéndice 27 (Rev.) y que son de la incumbencia del Grupo de Trabajo.

El Presidente de la Comisión 4,

G. KOVACS



CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° DT/6-F/E/S
7 février 1978

COMMISSION 5

Conformément aux souhaits exprimés lors de la première séance de la Commission 5, les limites des ZLAMP et des zones d'allotissement et de réception VOLMET, telles qu'elles sont recommandées dans le Rapport de la réunion de la Division des télécommunications de l'OACI (annexé au document N° 21), sont représentées sur les cartes ci-jointes.

Annexes : 4 cartes

COMMITTEE 5

In accordance with the wishes expressed in the first meeting of Committee 5, the boundaries of MVARAs and VOLMET-allotment and reception areas, as recommended in the Report of ICAO Communications Divisional Meeting (enclosure to Conference Document No. 21), are shown in the enclosed maps.

Enclosures : 4 maps

COMISIÓN 5

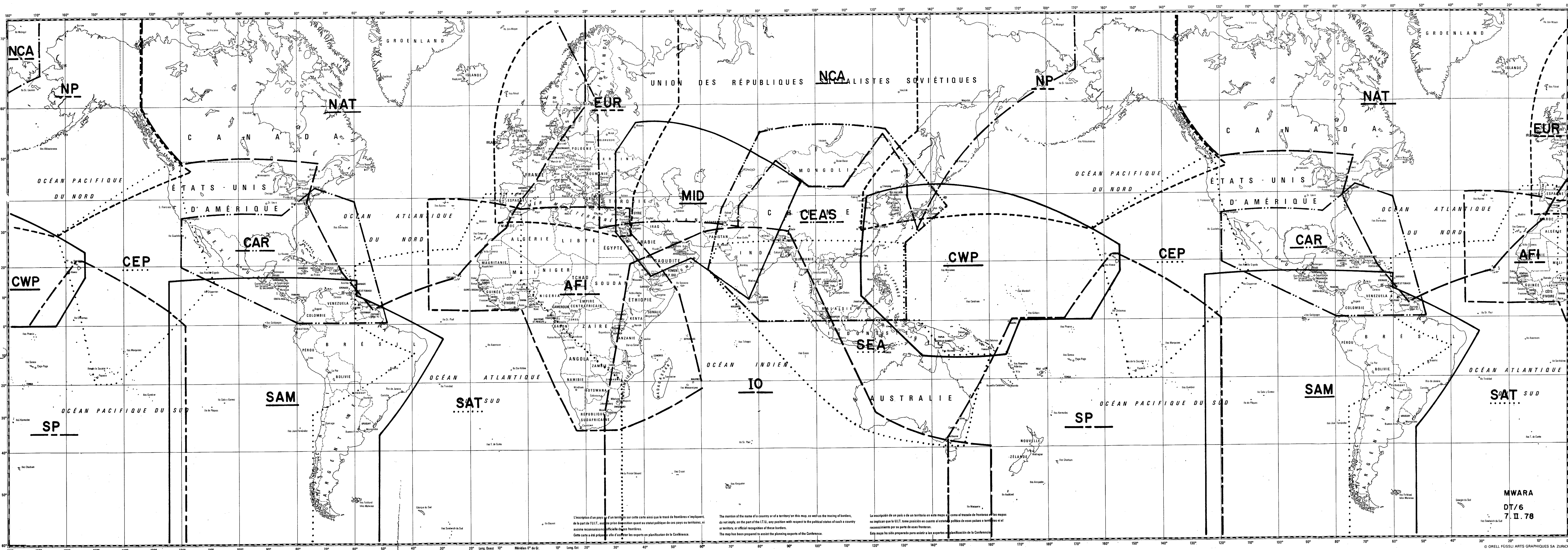
De conformidad con los deseos expresados en la primera sesión de la Comisión 5, en los mapas adjuntos se muestran los límites de las Zonas de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales (ZRMP) y de las Zonas de adjudicación y de recepción VOLMET recomendados en el Informe de la Reunión de Divisiones de Comunicaciones de la OACI (adjunto al Documento N.º 21 de la Conferencia).

Anexos: 4 mapas

Le Président de la Commission 5

M. CHEF





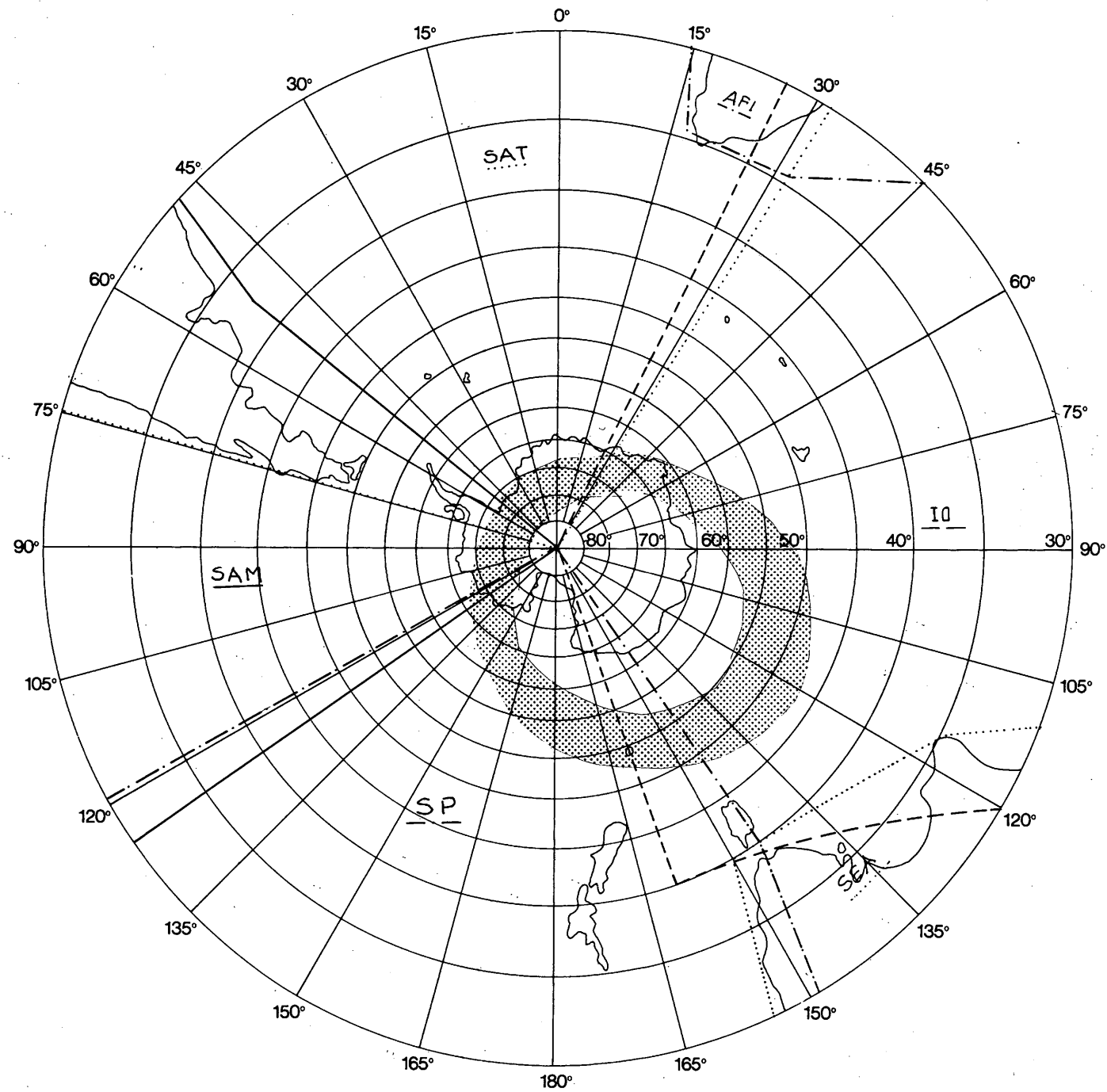
L'inscription d'un pays ou d'un territoire sur cette carte ainsi que le tracé de frontières n'impliquent, de la part de l'U.T.T., aucune prise de position quant au statut politique de ces pays ou territoires, ni aucune reconnaissance officielle de ces frontières.
Cette carte a été préparée afin d'assister les experts en planification de la Conférence.

The mention of the name of a country or of a territory on this map, as well as the tracing of borders, do not imply, on the part of the U.T.T., any position with respect to the political status of such a country or territory, or official recognition of these borders.
The map has been prepared to assist the planning experts of the Conference.

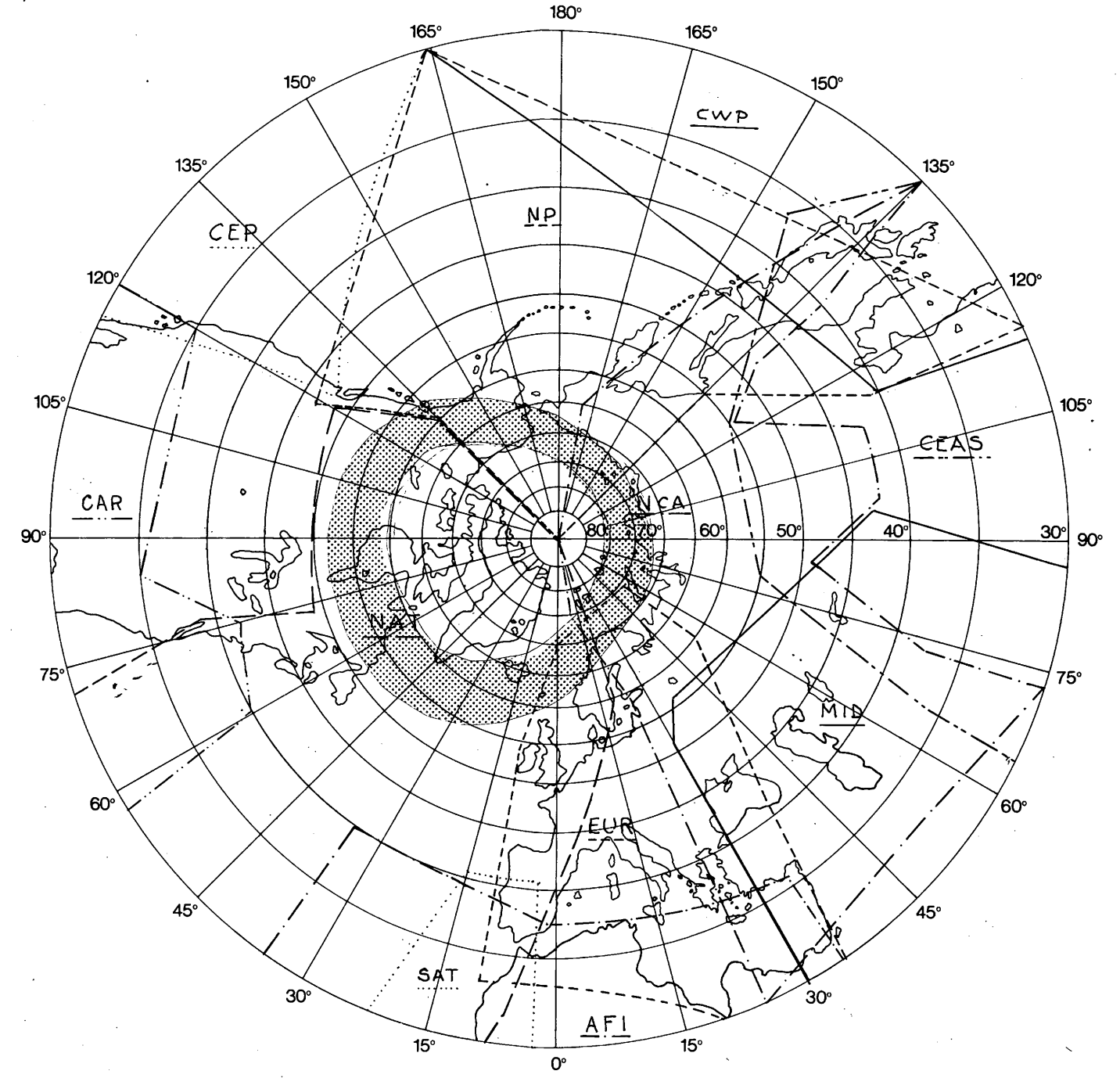
La inscripción de un país o de un territorio en este mapa así como el trazado de fronteras en los mapas no implican que la U.T.T. tome posición en cuanto al estatus político de esos países o territorios ni el reconocimiento por su parte de esas fronteras.
Este mapa ha sido preparado para asistir a los expertos en planificación de la Conferencia.

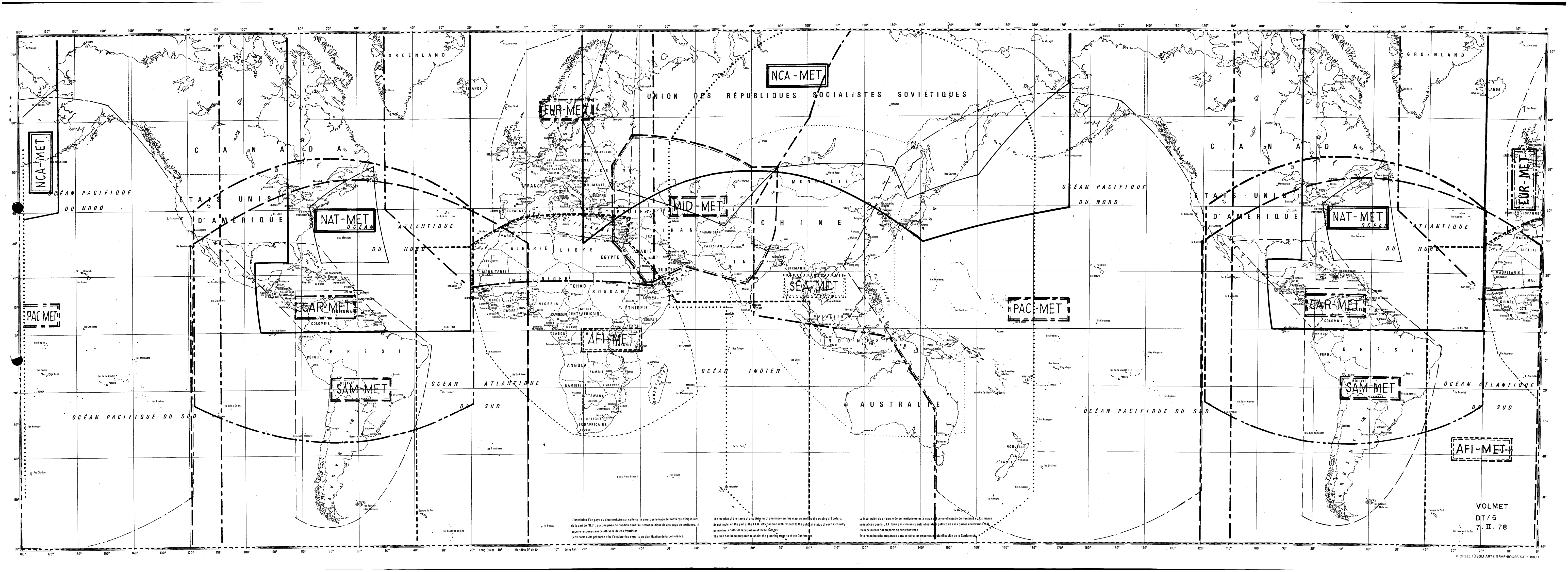
MWARA
DT/6
7. II. 78

POLE SUD



POLE NORD





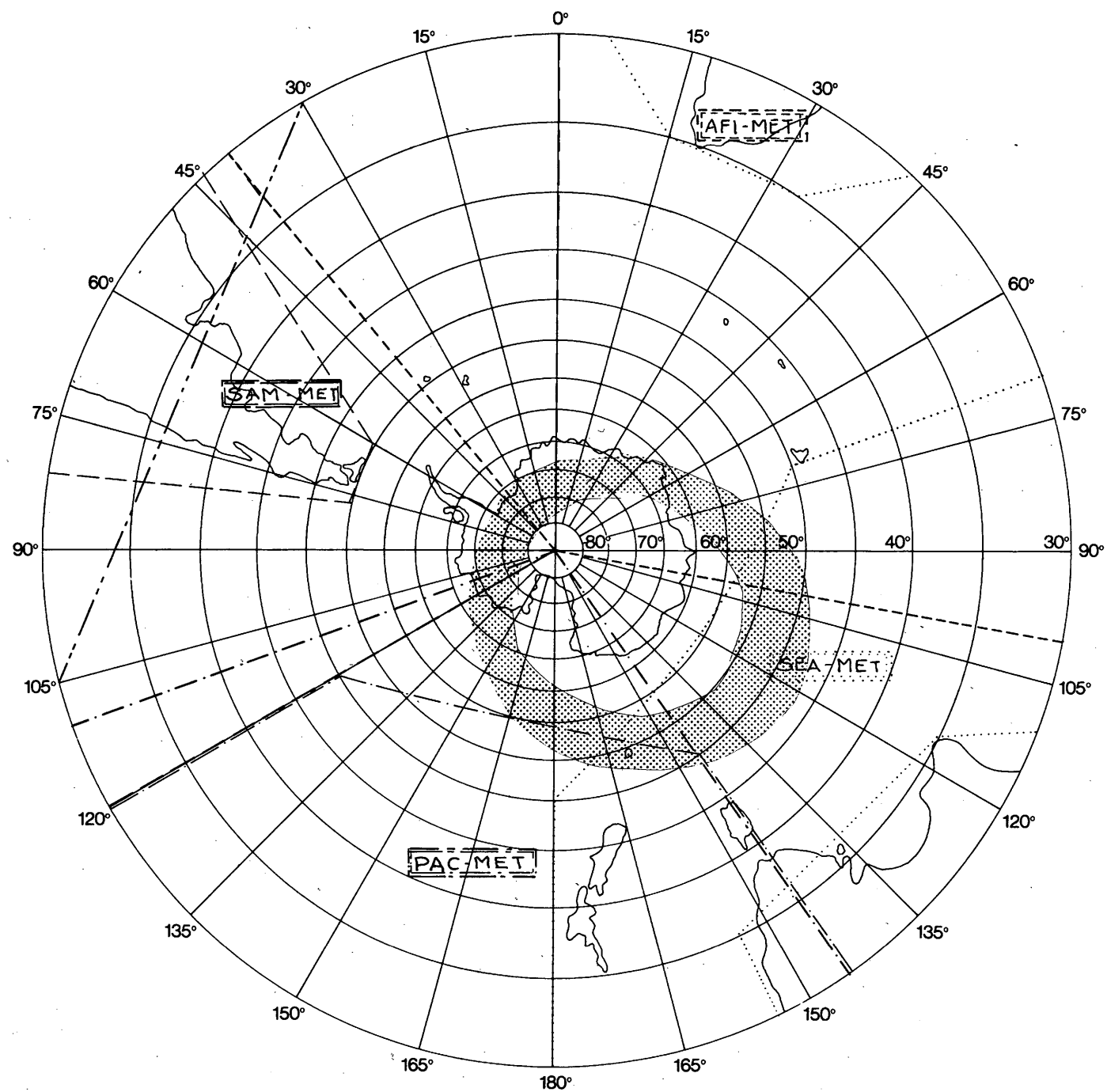
L'inscription d'un pays ou d'un territoire sur cette carte ainsi que le tracé de frontières n'impliquent, de la part de l'U.T., aucune prise de position quant au statut politique de ces pays ou territoires, ni aucune reconnaissance officielle de ces frontières.
Cette carte a été préparée afin d'assister les experts en planification de la Conférence.

The mention of the name of a country or of a territory on this map, as well as the tracing of borders, do not imply, on the part of the I.T.U., any position with respect to the political status of such a country or territory, or official recognition of these borders.
The map has been prepared to assist the planning experts of the Conference.

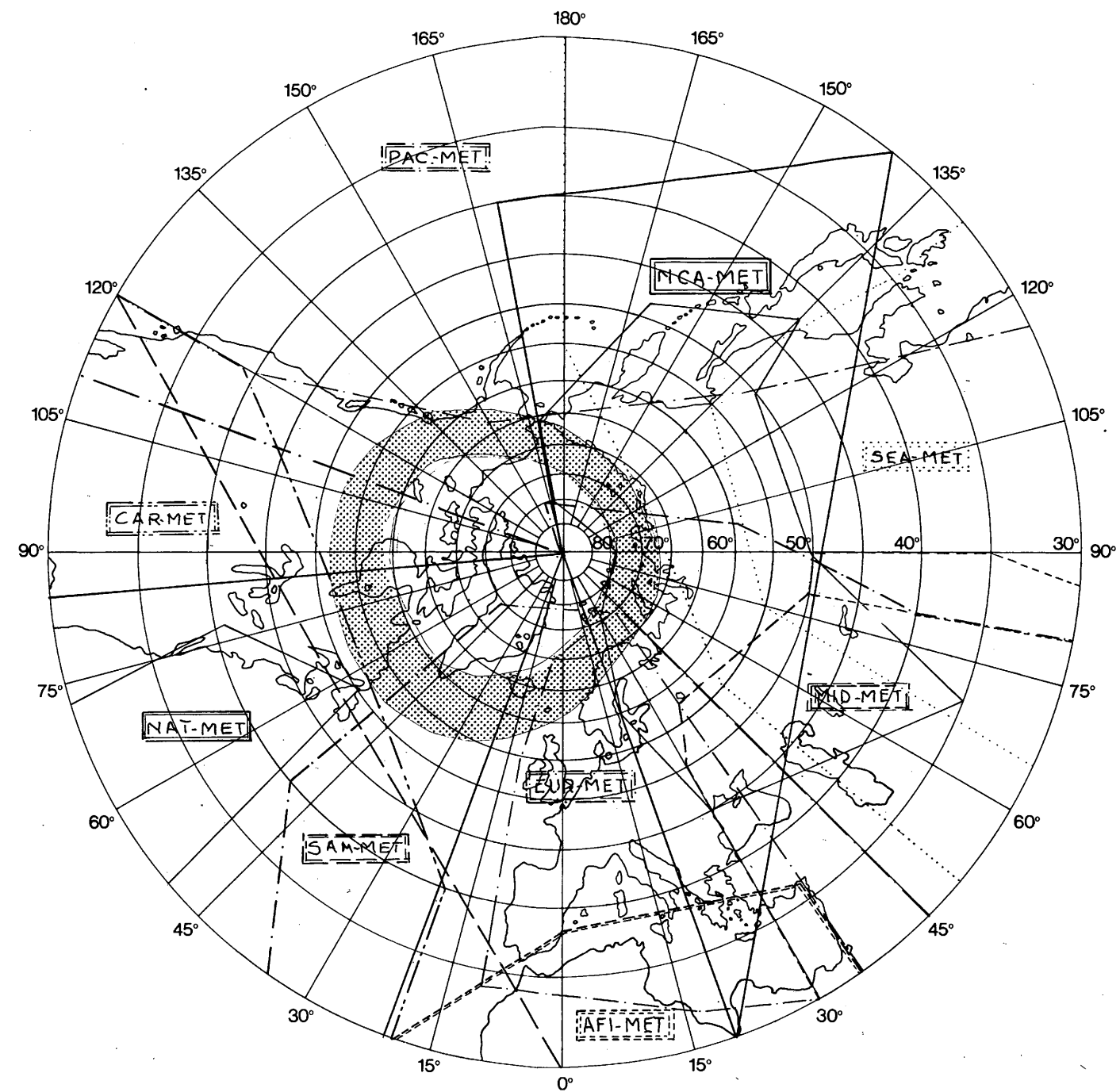
La inscripción de un país o de un territorio en este mapa así como el trazado de fronteras en los mapas no implican que la U.T. tome posición en cuanto al estatus político de esos países o territorios ni reconocimiento por su parte de esas fronteras.
Este mapa ha sido preparado para asistir a los expertos en planificación de la Conferencia.

VOLMET
DT/6
7. II. 78

POLE SUD



POLE NORD



VOLMET

DT/6

7. II. 78

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

DT/7-S

8 de febrero de 1978

Original: inglés

COMISIÓN 6

MANDATO PROPUESTO PARA LOS
GRUPOS DE TRABAJO DE LA COMISIÓN 6

1. Grupo de Trabajo 6A

Examinar las proposiciones relativas a los siguientes aspectos y formular recomendaciones a la Comisión:

1) revisión de las disposiciones del Apéndice 27 distintas de las relativas a cuestiones técnicas y al Plan de adjudicación;

2) enmiendas consiguientes del Reglamento de Radiocomunicaciones en lo que atañe a las cuestiones de procedimiento;

3) resoluciones y recomendaciones distintas de las relativas a la transición al Plan de adjudicación de frecuencias revisado.

2. Grupo de Trabajo 6B

Examinar las propuestas relativas al establecimiento del calendario básico y a los principios que han de observarse en el procedimiento de transición del actual Plan de adjudicación de frecuencias al Plan revisado, y preparar los proyectos de resoluciones necesarias con respecto a la transición al Plan revisado.

Presidente de la Comisión 6

R.J. BUNDLE



CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° DT/8-F/E/S
8 février 1978

Original : français
anglais
espagnol

COMMISSION 5
COMMITTEE 5
COMISIÓN 5

Note du Président de la Commission 5

DONNEES SUR LA FREQUENCE MAXIMUM UTILISABLE
POUR PLUSIEURS ZONES AERONAUTIQUES

On trouvera ci-joint les données préparées par l'IFRB, concernant la fréquence maximum utilisable pour plusieurs zones aéronautiques.

La méthode employée pour présenter les données est expliquée sur la page de couverture. Ces données se rapportent au paragraphe 1 de l'Appendice à la lettre-circulaire de l'IFRB No 401 (Document No 48 de la Conférence).

Note by the Chairman of Committee 5

DATA CONCERNING THE MAXIMUM USABLE
FREQUENCY FOR VARIOUS AERONAUTICAL AREAS

I enclose herewith the data prepared by the IFRB concerning the maximum usable frequency for various aeronautical areas.

The cover page explains the method of presentation of the data. This has reference to paragraph 1 of Appendix to the IFRB Circular-letter No. 401 (Conference Document No. 48).

Nota del Presidente de la Comisión 5

DATOS SOBRE LA FRECUENCIA MÁXIMA UTILIZABLE
EN DIVERSAS ZONAS AERONÁUTICAS

Uno a la presente los datos preparados por la IFRB sobre la frecuencia máxima utilizable en diversas zonas aeronáuticas.

En la primera página se explica el método de presentación de los datos. Esto se relaciona con el punto 1 del Apéndice a la Carta circular de la IFRB N.º 401 (Documento N.º 48 de la Conferencia).

M. CHEF

Président de la Commission 5



Con referencia al punto 1 del Apéndice a la Carta circular de la IFRB N.º 401, del 1.º de diciembre de 1977, se incluyen los datos relativos a la frecuencia máxima utilizable (MUF) correspondientes a diversas zonas aeronáuticas.

En estos cuadros se han tenido en cuenta las recomendaciones formuladas en el Informe de la OACI (Documento N.º 21 de la Conferencia) sobre la revisión de los límites de las ZRMP, de algunas Sub-zonas de ZRRN y de las zonas VOIMET.

Los cuadros adjuntos se han presentado en la forma indicada a continuación:

R	S	T	SSN 5			SSN 125		
			O	M	L	O	M	L
	J	T ₁ D T ₂						
	D	N						

R : Zona aeronáutica

S : Estación (J, junio; D, diciembre)

T : Hora (T₁, 04 - 08 horas IMT*; D, 08 - 16 horas IMT*;
T₂, 16 - 20 horas IMT*; N, 20 - 04 horas IMT*).

SSN 5 : Baja actividad solar (número de manchas solares : 5)

SSN 125 : Elevada actividad solar (número de manchas solares: 125)

O : Longitudes de trayecto cortas en la zona aeronáutica interesada

M : Longitudes de trayecto medias en la zona aeronáutica interesada

L : Longitudes de trayecto largas en la zona aeronáutica interesada

*IMT : Local Mean Time (Hora media local)

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

R	S	T	SSN 5			SSN 125			
			O	M	L	O	M	L	
11	J	T ₁		8.8	9.1		10.3	11.0	
		D		12.6	13.5		17.4	15.5	
		T ₂		13.9	14.3		16.0	17.4	
		N		8.0	8.6		10.3	11.0	
	D	T ₁		7.3	9.5		7.8	10.5	
		D		9.8	11.9		12.0	19.5	
		T ₂		7.2	7.4		18.8	13.7	
		N		6.8	7.4		9.1	10.2	
11A and 11B	J	T ₁	2.7	8.8		3.8	10.3		
		D	4.2	12.6		5.1	17.4		
		T ₂	4.7	13.9		6.1	16.0		
		N	2.4	8.0		3.8	10.3		
	D	T ₁	2.6	7.3		3.1	7.8		
		D	4.3	9.8		7.5	12.0		
		T ₂	2.3	7.2		5.8	18.8		
		N	2.3	6.8		3.5	9.1		
12	J	T ₁		8.0	9.1		11.7	19.1	
		D		15.8	13.9		17.7	21.2	
		T ₂		11.0	10.3		16.4	22.7	
		N		6.7	8.3		11.7	16.8	
	D	T ₁		6.0	8.2		6.5	10.7	
		D		12.3	17.3		22.8	27.9	
		T ₂		8.0	10.9		13.2	26.0	
		N		6.0	4.4		6.5	10.7	

R	S	T	SSN 5			SSN 125		
			O	M	L	O	M	L
12A	to D	T ₁	2.8	8.0		5.1	11.7	
		D	4.5	15.8		7.9	17.7	
		T ₂	4.7	11.0		7.6	16.4	
		N	2.8	6.7		5.3	11.7	
		T ₁	2.0	6.0		2.7	6.5	
		D	4.4	12.3		10.0	22.8	
		T ₂	2.8	8.0		5.9	13.2	
12I		N	2.1	6.0		2.7	6.5	
13		T ₁		3.4	5.1		5.2	9.9
		D		8.8	18.1		15.2	27.6
		T ₂		5.7	11.4		13.2	23.9
		N		3.4	4.6		5.2	9.9
		T ₁		5.7	8.8		9.8	16.9
		D		11.8	15.2		14.6	21.2
		T ₂		9.5	12.0		14.5	21.3
		N		5.7	6.3		9.8	15.3
13A	to D	T ₁	1.7	3.4		2.9	5.2	
		D	4.2	8.8		7.9	15.2	
		T ₂	3.4	5.7		8.7	13.2	
		N	1.5	3.4		2.9	5.2	
		T ₁	2.8	5.7		6.0	9.8	
		D	5.1	11.8		8.3	14.6	
		T ₂	5.2	9.5		10.1	14.5	
13L		N	2.8	5.7		6.0	9.8	

[illegible]

[illegible]

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)**(Genève, 1978)**

Document No. DT/9 -F/E/S

8 février 1978

Original: français

- anglais

espagnol

COMMISSION 5

Conformément aux souhaits exprimés lors de la première séance de la Commission 5, les limites des ZLARN décrites dans les propositions des Administrations, sont représentées sur les cartes ci-jointes. Les propositions contenues dans les documents jusqu'au Document N° 53 sont montrées dans les cartes 1 et 2 et les propositions dans les documents suivants sont montrées dans les cartes 3 et 4.

Annexes: 4 cartes

COMMITTEE 5

In accordance with the wishes expressed in the first meeting of Committee 5, the boundaries of RDARAs, as described in the proposals from Administrations, are shown in the enclosed maps. The proposals contained in documents up to Document No. 53 are shown in Maps 1 and 2 and the proposals in the later documents are shown in Maps 3 and 4.

Enclosures: 4 Maps

COMISION 5

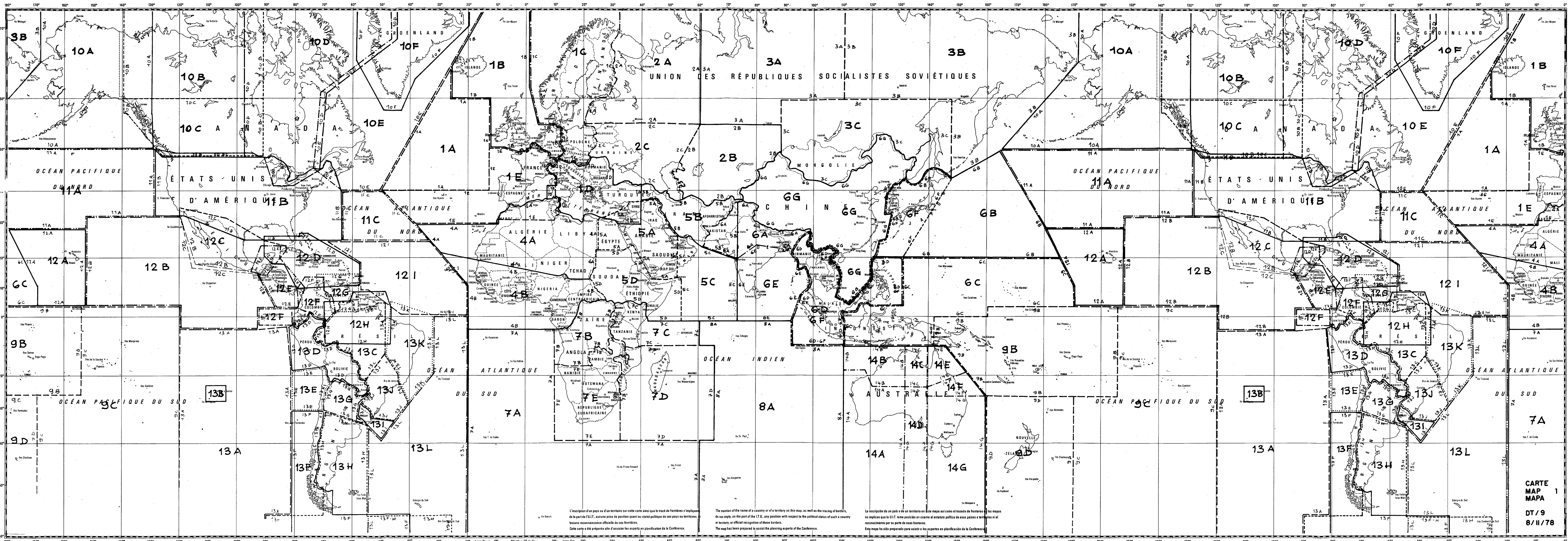
De conformidad con los deseos expresados en la primera sesión de la Comisión 5, en los mapas adjuntos se muestran los límites de las Zonas de paso de Rutas Aéreas Regionales y Nacionales (ZRRN), descritas en las proposiciones de las Administraciones. Las proposiciones contenidas en los documentos de la Conferencia hasta el Documento N.º 53 aparecen en los mapas 1 y 2 y las proposiciones de documentos posteriores en los mapas 3 y 4.

Anexos: 4 mapas

M. CHEF

Président de la Commission 5





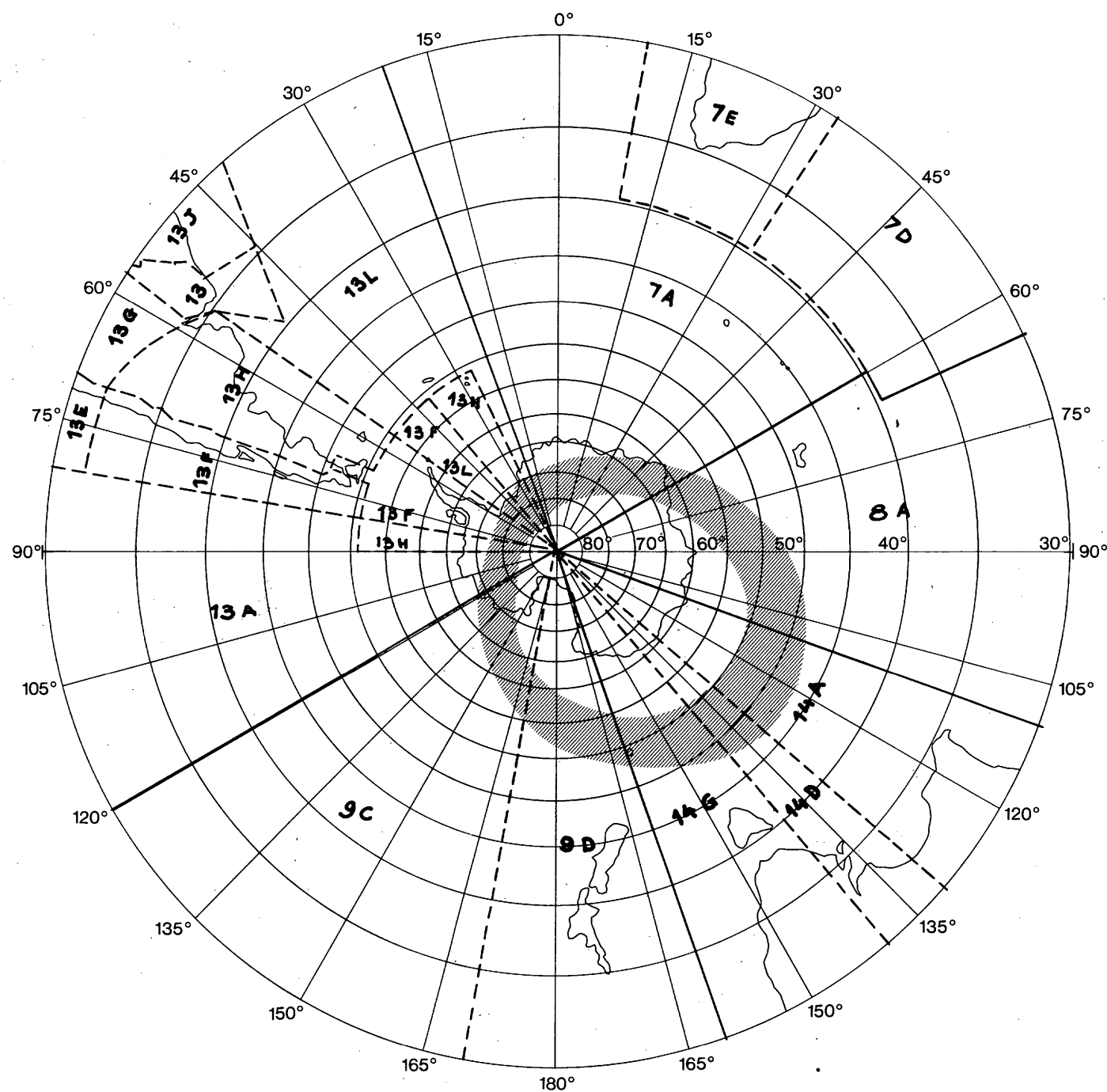
L'inscription d'un pays ou d'un territoire sur cette carte ainsi que le tracé de frontières n'impliquent de la part de l'U.T. aucune prise de position quant au statut politique de ces pays ou territoires. Aucune reconnaissance officielle de ces frontières. Cette carte a été préparée afin d'assister les experts en planification de la Conférence.

The mention of the name of a country or of a territory on this map, as well as the tracing of borders, do not imply, on the part of the U.T., any position with respect to the political status of such a country or territory, or official recognition of these borders. The map has been prepared to assist the planning experts of the Conference.

La inscripción de un país o de un territorio en este mapa así como el trazado de fronteras no implican que la U.T. tome posición en cuanto al estatus político de esos países o territorios ni el reconocimiento por su parte de esas fronteras. Este mapa ha sido preparado para asistir a los expertos en planificación de la Conferencia.

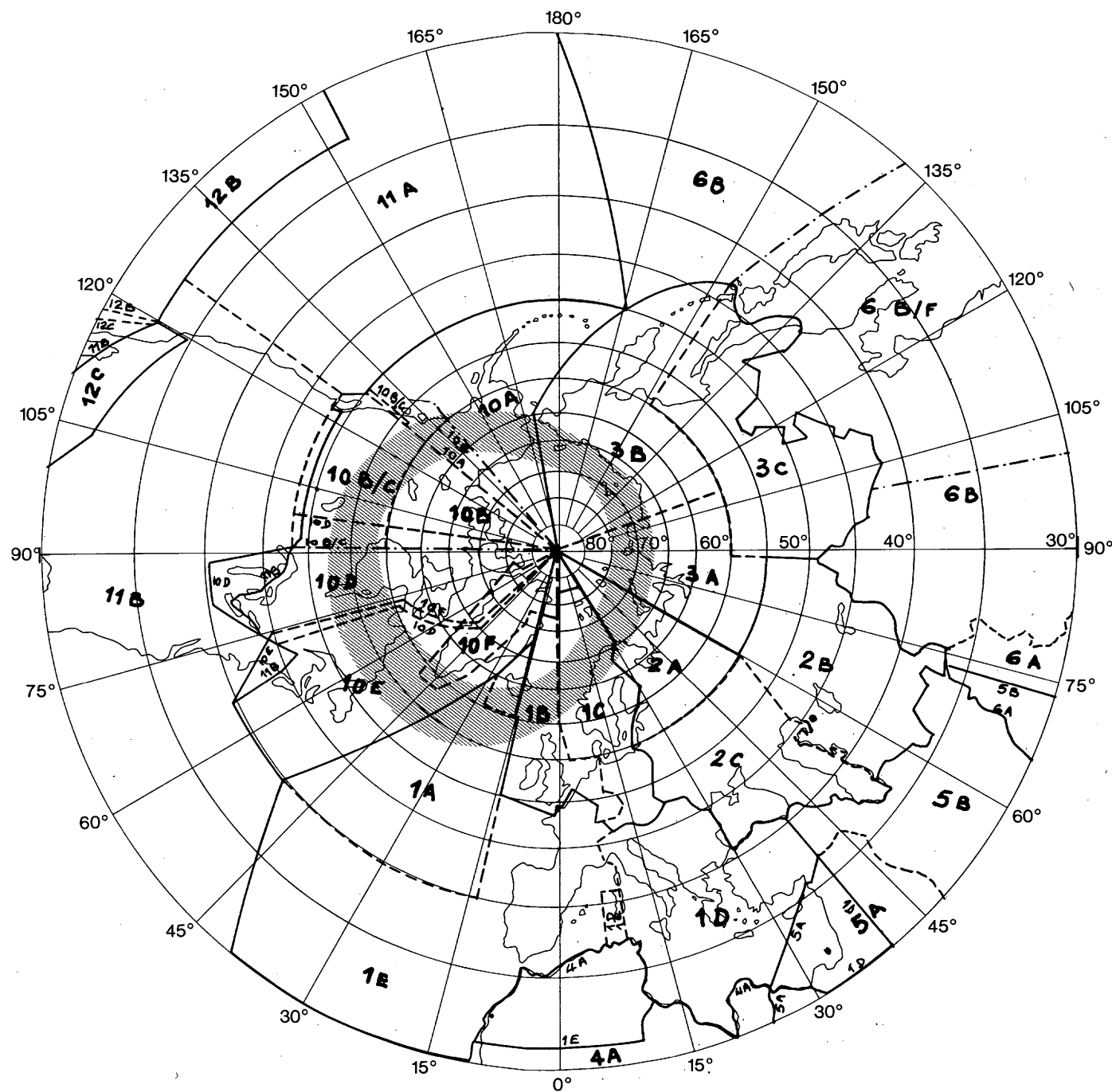
CARTE
MAP 1
DT/9
8/11/78

POLE SUD — SOUTH POLE — POLO SUR



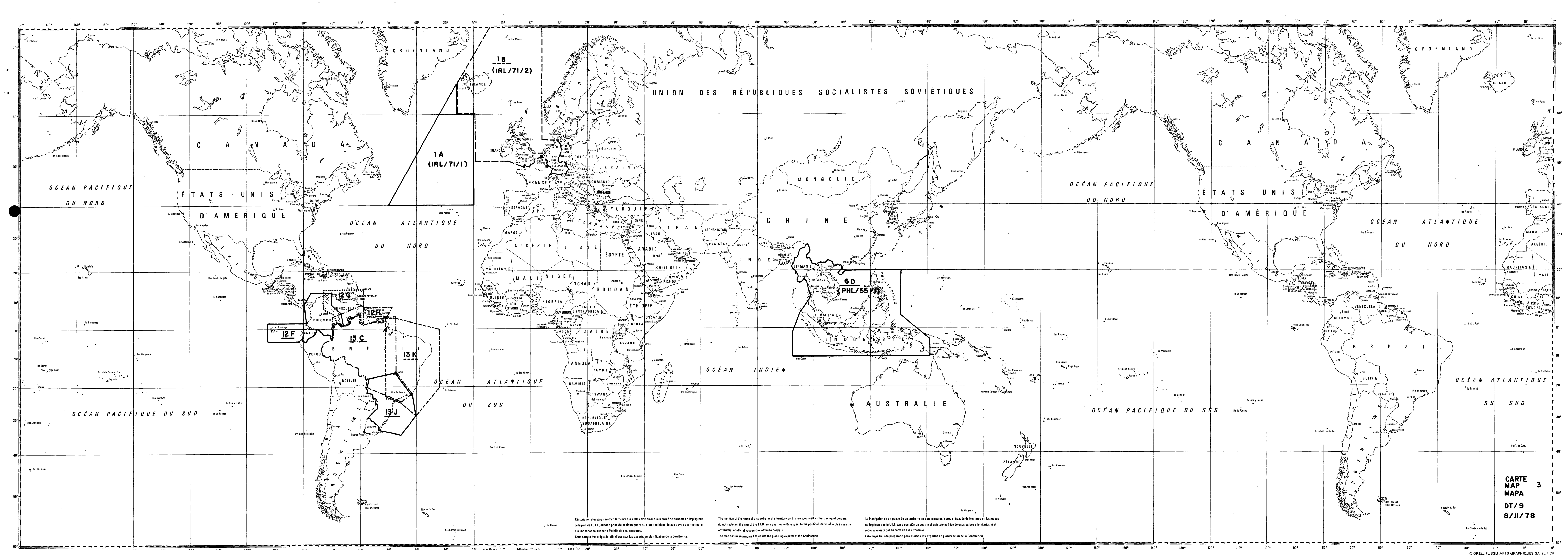
PROJECTION GNOMONIQUE
GNOMONIC PROJECTION
PROYECCIÓN GNOMÓNICA

POLE NORD — NORTH POLE — POLO NORTE

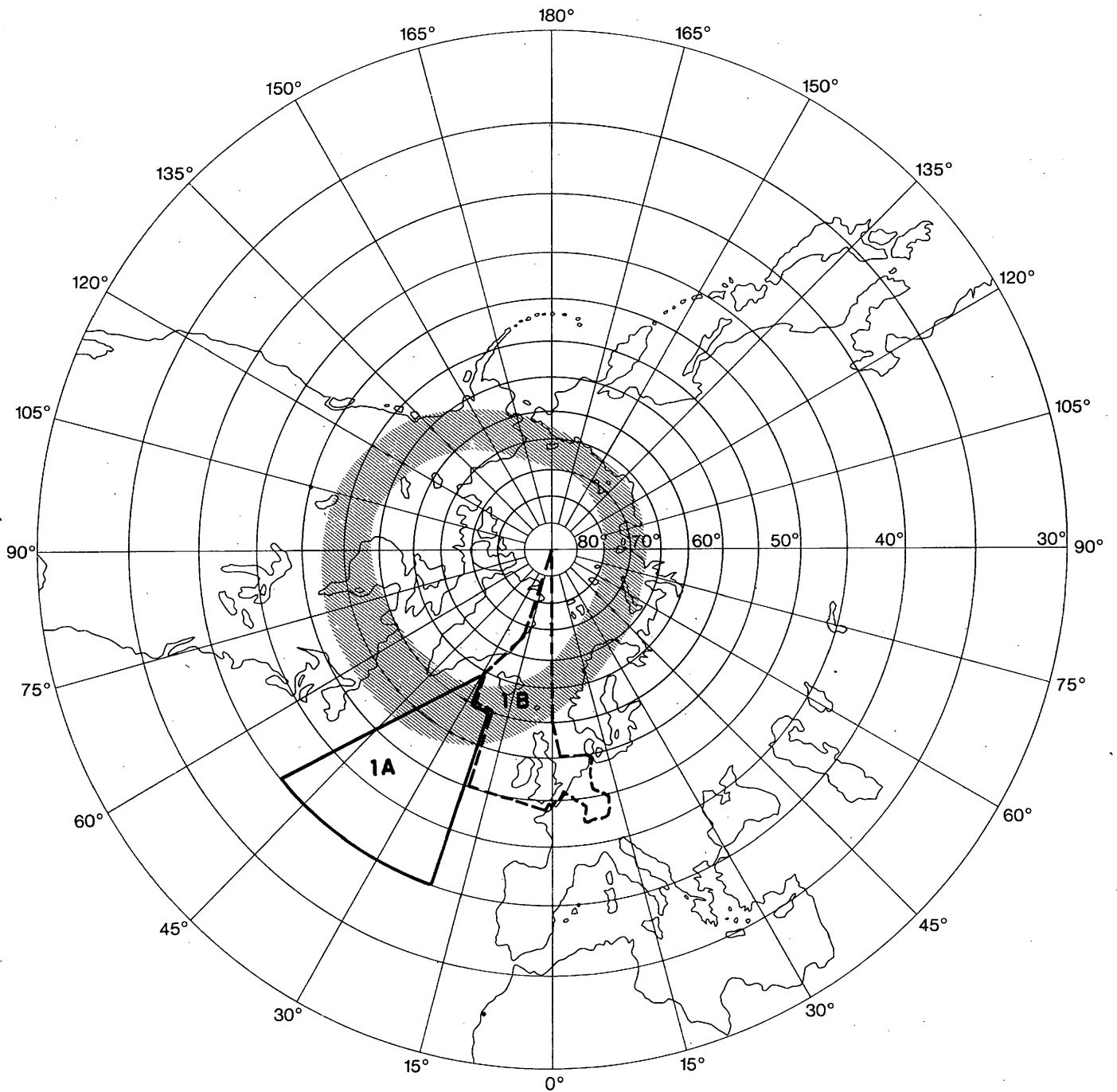


CARTE
MAP
MAPA 2

DT/9
8/11/78



POLE NORD – NORTH POLE – POLO NORTE



PROJECTION GNOMONIQUE
GNOMONIC PROJECTION
PROYECCIÓN GNOMÓNICA

CARTE
MAP 4
MAPA

DT/9
8/11/78

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° DT/10-F/E/S

9 février 1978

Original: français
anglais
espagnol

COMMISSION 5

On trouvera dans l'annexe ci-jointe les décisions prises à la deuxième séance de la Commission 5, concernant les limites des ZLAMP.

L'annexe ne contient pas la description des limites des ZLAMP CAR, AFI et NCA; celles-ci feront l'objet d'un autre document.

La carte des ZLAMP sera aussi définitivement établie une fois que des décisions auront été prises au sujet de toutes les ZLAMP.

COMMITTEE 5

The decisions taken at the second meeting of Committee 5 concerning the boundaries of MWARAs are reproduced in the enclosure.

The enclosure does not include the description of the boundaries of MWARAs CAR, AFI and NCA; these will be the subject of a separate document.

The map of MWARAs will also be finalized when decision on all MWARAs are available.

COMISIÓN 5

En el anexo se recogen las decisiones tomadas en la segunda sesión de la Comisión 5 con respecto a los límites de las ZRMP.

En el anexo no figura la descripción de los límites de las ZRMP CAR, AFI y NCA; las indicaciones al respecto se incluirán en un documento separado.

También se completará el mapa de las ZRMP una vez que se hayan tomado decisiones sobre todas las ZRMP.

M. CHEF

Président de la Commission 5

ARTÍCULO 1

LÍMITES DE LAS ZONAS DE PASO DE RUTAS AÉREAS MUNDIALES PRINCIPALES (ZRMP)

MOD 27/82 Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales -
PACÍFICO ESTE CENTRAL (ZRMP-CEP)

Desde el punto 50°N 122°W pasando por los puntos
38°N 120°W, 15°N 110°W, 20°S 145°W, 20°S 152°W, 30°N 165°W,
hasta el punto 50°N 122°W.

MOD 27/83 Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales -
PACÍFICO OESTE CENTRAL (ZRMP-CWP)

Desde el punto 40°N 117°E, pasando por los puntos
25°N 155°W, 17°N 155°W, 00° 165°W, 00° 170°E, 12°S 165°E,
12°S 136°E, 09°N 115°E, 23°N 114°E, hasta el punto 40°N 117°E.

MOD 27/84 Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - EUROPA
(ZRMP-EUR)

Desde el punto 33°N 12°W, pasando por los puntos
54°N 12°W, 70°N 00°, 74°N 40°E, 74°N 52°E, 60°N 52°E, 40°N 36°E,
29°N 35° 30'E, 32°N 13°E, hasta el punto 33°N 12°W.

SUP 27/85

ADD 27/85A Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - OCEANO INDICO
(ZRMP-INO)

Desde el Polo Sur, pasando por los puntos 30°S 26°E,
20°N 35°E, 30°N 60°E, 30°N 90°E, 30°S 120°E, 40°S 160°E, hasta el
Polo Sur.

MOD 27/87 Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - ATLANTICO NORTE
(ZRMP-NAT)

Desde el Polo Norte, pasando por los puntos 60°N 135°W,
49°N 120°W, 49°N 74°W, 39°N 78°W, 18°N 66°W, 05°N 55°W, 16°N 26°W,
32°N 08°W, 44°N 02°E, 60°N 20°E, hasta el Polo Norte.

SUP 27/88
SUP 27/89
SUP 27/90
SUP 27/91
SUP 27/92
SUP 27/93

MOD 27/94 Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - PACÍFICO NORTE
(ZRMP-NP)

Desde el Polo Norte, pasando por los puntos 60°N 135°W, 47°N 118°W, 30°N 165°W, 30°N 115°E, 41°N 116°E, 55°N 135°E, hasta el Polo Norte.

SUP 27/96
SUP 27/97

MOD 27/98 Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - ATLÁNTICO SUR
(ZRMP-SAT)

Desde el Polo Sur, pasando por los puntos 30°S 75°W, 10°S 40°W, 00° 60°W, 20°N 60°W, 25°N 25°W, 41°N 15°W, 41°N 03°W, 15°N 03°W, 20°S 32°E, hasta el Polo Sur.

SUP 27/99

MOD 27/100 Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - AMÉRICA SUR
(ZRMP-SAM)

Desde el Polo Sur, pasando por los puntos 15°N 125°W, 15°N 60°W, 10°N 60°W, 05°S 30°W, 36°S 52°W, hasta el Polo Sur.

SUP 27/101

MOD 27/102 Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - ASIA SUDESTE
(ZRMP-SEA)

Desde el punto 26°N 130°E, pasando por los puntos 00° 130°E, 00° 135°E, 12°S 145°E, 12°S 160°E, 25°S 155°E, 40°S 150°E, 35°S 115°E, 18°N 62°E, 26°N 65°E, hasta el punto 26°N 130°E.

MOD 27/103 Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - PACÍFICO SUR
(ZRMP-SP)

Desde el Polo Sur, pasando por los puntos 38°S 145°E, 00° 167°E, 00° 175°W, 22°N 158°W, 22°N 156°W, 00° 120°W, hasta el Polo Sur.

ADD 27/103A Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - ASIA ESTE
(ZRMP-EA)

Desde el punto 55°N 124°E, pasando por los puntos 37°N 145°E, 26°N 130°E, 00° 130°E, 00° 80°E, 18°N 62°E, 37°N 67°E, 55°N 80°E, hasta el punto 55°N 124°E.

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/11-S

9 de febrero de 1978

Original: inglés

GRUPO DE TRABAJO 4A

PROYECTO DE INFORME DEL PRESIDENTE DEL GRUPO DE TRABAJO 4A

AL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN 4

El Grupo de Trabajo 4A celebró dos sesiones para estudiar las cuestiones que se le asignaran con arreglo al mandato consignado en el Documento N.º DT/5. La labor se centró primordialmente en el examen de las disposiciones pertinentes del Apéndice 27, a saber, los números 27/14 y 27/24 a 27/48.

Se consideraron, además, los problemas relacionados con la interferencia de canal adyacente y los productos de intermodulación de tercer orden.

Tras examinar las propuestas presentadas a la Conferencia por las Administraciones, el Grupo de Trabajo 4A propone por unanimidad los textos adjuntos al presente informe.

El Presidente del Grupo de Trabajo 4A

H.J. MÜLLER



ANEXO

MOD 27/14

Para evitar la posible interferencia, los canales adyacentes que figuran en la Lista de Frecuencias en el número 27/16 no deben adjudicarse, por regla general, a las mismas zonas de paso de rutas aéreas mundiales principales, ni a las zonas VOLMET o ZRRN.

No obstante, con el fin de satisfacer necesidades especiales en la asignación de los canales adyacentes indicados en el Cuadro (número 27/16), las Administraciones interesadas podrán establecer acuerdos especiales.

B. Curvas de alcances de interferencia

MOD 27/24

1.1 Disposiciones generales

a) Alcance del servicio - Determinados factores, como la potencia del transmisor, la pérdida de propagación, el nivel de ruido, etc, limitan la distancia a la que se pueden establecer comunicaciones seguras entre una estación aeronáutica y una estación de aeronave. Esta distancia límite, basada en el trayecto de propagación más desfavorable, constituye el alcance del servicio. A menudo se supone que tal distancia límite corresponde a la frontera de la zona de la ruta aérea.

b) Alcance de la interferencia - Distancia mínima necesaria entre el límite del alcance del servicio de una estación deseada y una estación potencialmente interferente, para obtener una relación de protección de 15 dB. Esta relación de protección es entre la señal deseada de una estación de aeronave en el límite del alcance del servicio y la señal de una estación aeronáutica potencialmente interferente que funcione en la misma frecuencia. El alcance de la interferencia se ha calculado para las diferentes frecuencias indicadas en los cuadros contenidos en los números 27/39-27/48, en condiciones de propagación diurna y nocturna, diversas latitudes, actividad solar media y una potencia radiada aparente media de 1,0 kW de la estación aeronáutica.

c) Distancia de repetición - Distancia a la que se puede compartir una frecuencia y que es igual a la suma de los alcances del servicio y de interferencia.

d) La Figura 1 ilustra la utilización del concepto de alcance de la interferencia en la planificación de frecuencias mediante la determinación de la distancia de repetición.

1.1A Transparentes

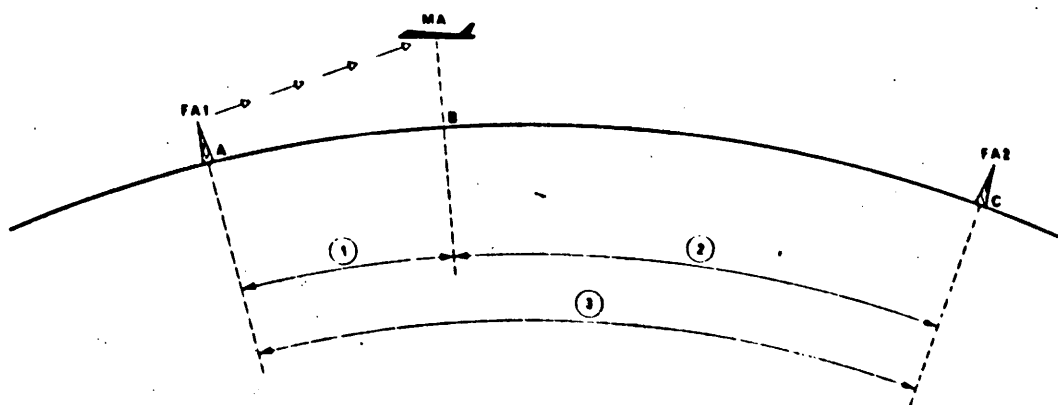
Los transparentes que deben utilizarse con el presente Apéndice indican, para las frecuencias mencionadas, el alcance de la interferencia descrita en el punto 1.1b), que se requeriría entre una estación aeronáutica interferente y una estación de aeronave que funcionase en el límite de su alcance de servicio. Como las condiciones de propagación varían no solamente de una hora a otra de los periodos diurno y nocturno, sino también de un día a otro y según la estación del año, el nivel de actividad solar y la ubicación geográfica, cabe esperar notables variaciones en la relación de protección de 15 dB, y, por consiguiente, es posible que se disponga de mayor protección durante gran parte del tiempo, especialmente cuando la aeronave no funcione en el límite de su alcance de servicio.

1.2 El siguiente cuadro figura aquí exclusivamente a título informativo. Se preparó en las Conferencias de la UIT de 1948 y 1949 y se basa en la explotación de un sistema de comunicaciones aeronáuticas representativo.

Banda de frecuencias MHz	Alcance del servicio km		Alcance de la interferencia km		Distancia de repetición km	
	De día	De noche	De día	De noche	De día	De noche
3	100	500	700	3500	800	4000
3.5	100	800	700	3500	800	4300
4.7	350	1400	1200	5500	1550	6900
5.6	450	1800	1500	6500	1950	8300
6.6	650	2200	1900	8000	2550	10200
9	1000	3400	3800	11000	4800	14400
10	1250	—	5500	—	6750	—
11.3	1500	—	6000	—	7500	—
13.3	1900	—	7700	—	9600	—
18.0	2600	—	10000	—	12600	—

Como se indica en el número 27/24A, se supone normalmente que el alcance del servicio es el límite de la zona de la ruta aérea. Los alcances del servicio consignados en el cuadro anterior no se emplean normalmente en la aplicación de las curvas de alcances de interferencia.

Los alcances de la interferencia mostrados en dicho cuadro difieren, en algunos casos, de los que aparecen en los números 27/39-27/48; esta diferencia se debe a la decisión de las Conferencias de la UIT de 1948 y 1949 de reducir al mínimo el número de curvas de alcances de interferencia.



- FA1: estación aeronáutica en comunicación con la estación de aeronave MA
 FA2: estación aeronáutica en comunicación con una estación de aeronave distinta de la MA
 MA : estación de aeronave en comunicación con la estación aeronáutica FA1
 1 : alcance de servicio AB
 2 : alcance de interferencia CB
 3 : distancia de repetición AC

FIGURA 1

Alcance del servicio, alcance de la interferencia, distancia de repetición

- NOC 27/25 1.2 Hay dos tipos de transparentes para utilizarlos en planisferios en proyección Mercator y en proyecciones Gnomónicas de las regiones polares, respectivamente. Los transparentes correspondientes a la proyección Mercator cubren la zona comprendida entre las latitudes 60° Norte y 60° 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.

Nota: Por lo que se refiere a los mapas mencionados en el número 27/25, el Grupo de Trabajo recomienda emplear siempre los nombres de país apropiados.

- NOC 27/26 2. *Escala y sistema de proyección adoptados para los mapas*
Tales transparentes no pueden ser utilizados más que sobre un planisferio o un mapa polar 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 deben utilizarse con el presente Apéndice y en los que figuran las ZRMP, las ZRRN y las zonas VOLMET, están en la escala conveniente y los transparentes pueden utilizarse directamente sobre ellos. Las regiones aurales se representan en los mapas polares.

- NOC 27/27 3. *Cambio de escala o de sistema de proyección*
3.1 Si se desea emplear mapas de escala o proyección 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 escalas o proyección.

- NOC 27/28 3.2 Al trazar las nuevas curvas, 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 curva 40°, y así sucesivamente.

- NOC 27/29 3.3 Las coordenadas geográficas que aparecen en los cuadros de los números 27/39 a 27/48 se dan con referencia al meridiano 180° tomado como eje de simetría para la construcción de las curvas.

- MOD 27/30 4.1 Los transparentes se han establecido en las siguientes condiciones de compartición de frecuencias:

Zonas	Bandas comprendidas entre Mc/s	Condiciones de compartición
Entre ZRMP o zonas VOLMET o entre ZRMP y zonas VOLMET	3 y 6,6 9 y 11,3 13 y <u>18</u> <u>22</u>	Propagación nocturna Propagación diurna [Separación en longitud] (ningún transparente) <i>Nota:</i> 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 o una zona VOLMET	3 y 5,6 6,6 y 11,3 13 y <u>18</u> <u>22</u>	Propagación nocturna Propagación diurna [Separación en longitud] (ningún transparente)
Entre dos ZRRN	3 y 4,7 5,6 y 11,3 13 y <u>18</u> <u>22</u>	Propagación nocturna Propagación diurna [Separación en longitud] (ningún transparente)

- NOC 27/31 4.2 Las 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.

MOD 27/32 5. Modo de empleo

5.1 Tomar uno de los mapas de ZRMP, de ZRRN o de las zonas VOIMET que deben utilizarse con el presente Apéndice y seleccionar el transparente correspondiente, según el orden de magnitud de la frecuencia y las condiciones de compartición que se desee estudiar. (Nota: Los transparentes para los mapas de ZRMP y de ZRRN son asimismo aplicables en el plano mundial.)

NOC 27/33 5.2 Los mapas y transparentes en las proyecciones Gnomónicas se aplican a las regiones polares situadas al norte de 60° Norte y al sur de 60° Sur; las proyecciones Mercator se aplican entre 60° Norte y 60° Sur.

MOD 27/34 5.3 Colocar el centro del transparente (es decir, la intersección del eje de simetría y del eje horizontal) sobre la línea que delimita la zona (emplear el límite de la zona de recepción en el caso de VOIMET) en el punto más próximo del transmisor potencialmente interferente o sobre la ubicación geográfica del transmisor interferente. Tomar nota de la latitud del punto elegido y utilizar la curva del alcance de interferencia correspondiente.

27/35 5.4 Para todo transmisor situado en un punto cualquiera exterior a la curva, la relación de protección definida en el número 27/24 será superior a 15 db.

27/36 5.5 Para todo transmisor situado en un punto interior a la curva, la relación de protección obtenida será inferior a 15 db. No obstante, si el transmisor está situado en un punto interior a la curva, pero el trayecto de propagación atraviesa una región auroral, se supone que la atenuación de las señales en el interior de esta región dará una relación de protección superior a 15 db.

27/37 5.6 Proyección Mercator: Los transparentes están representados 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, al seguir los límites de zonas, si se pasa de un hemisferio a otro.

27/38 5.7 Proyección Gnomónica: En el caso de las regiones polares, boreal o austral, el transparente debe colocarse de modo que la línea norte-sur (terminada en flecha) sea paralela al meridiano de la longitud correspondiente y que la flecha esté siempre dirigida hacia el polo.

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/12-S

9 de febrero de 1978

Original: inglés

GRUPO DE TRABAJO 4B

PROYECTO

PRIMER INFORME DEL PRESIDENTE DEL GRUPO DE TRABAJO 4B AL PRESIDENTE
DE LA COMISIÓN 4

En el marco de su mandato establecido en el Documento N.º DT/5, el Grupo de Trabajo 4B celebró dos reuniones para estudiar las materias que se le atribuyeron. Se examinaron las disposiciones pertinentes del Apéndice 27, especialmente los N.ºs 27/10 a 27/13, 27/15 a 27/19 y 27/24 a 27/53.

Tras estudiar las propuestas presentadas a la Conferencia por las administraciones, el Grupo de Trabajo 4B somete en su primer informe los textos anexos a la consideración de la Comisión 4.

El Presidente del Grupo de Trabajo 4B,

H.T. BLAKER



A N E X O

MOD A. CARACTERÍSTICAS Y UTILIZACIÓN DE LOS CANALES

MOD 27/10 Una separación de 3 kHz entre las frecuencias (de referencia) de la portadora es adecuada para el empleo de las comunicaciones que utilizan las clases de emisión de que tratan los números 27/49 a 27/52 en las bandas de frecuencias comprendidas entre 2 850 y 17 970 kHz / 22 000 kHz / atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R). La frecuencia (de referencia) de la portadora de los canales del Plan se expresará en múltiplos enteros de 1 kHz.

MOD 27/11 Para las transmisiones radiotelefónicas las audiofrecuencias estarán limitadas a las comprendidas entre 300 y 2 700 Hz y para las otras clases de emisiones autorizadas la anchura de banda ocupada no rebasará el límite superior de las emisiones A3J. No obstante, la especificación de estos límites no implica restricción alguna en cuanto a su posible ampliación cuando se trate de emisiones distintas de las de la clase A3J, a condición de que se respeten los límites fijados para las emisiones no deseadas / (véanse los números ADD 27/66A y ADD 27/66B).

Nota: Para los tipos de transmisores de estaciones aeronáuticas y de aeronave cuya instalación inicial se haya efectuado antes del 1.º de febrero de 1983 las audiofrecuencias estarán limitadas a 3 000 Hz. /

ADD 27/11A Teniendo en cuenta las eventuales interferencias que podrían producirse, no deberá emplearse ningún canal determinado para transmisiones radiotelefónicas y de datos dentro de una misma zona de adjudicación.

MOD 27/12 b) El uso de los canales indicados en el número 27/16 para clases de emisión distintas de las A3J y A2H será objeto de arreglos particulares, entre las administraciones interesadas, y aquellas cuyos servicios puedan ser afectados a fin de evitar la interferencia perjudicial que pudiera resultar del empleo simultáneo del mismo canal para diversas clases de emisión.

SUP 27/13

MOD 27/15 Los arreglos mencionados en el número 27/12 / y 27/14 / deberán establecerse de conformidad con lo dispuesto en los artículos del Convenio Internacional de Telecomunicaciones y del Reglamento de Radiocomunicaciones, titulados "Arreglos particulares".

MOD 27/16 En el cuadro siguiente se da una lista de las frecuencias (de referencia) de la portadora adjudicables en las bandas atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R), de acuerdo con la separación entre frecuencias prevista en el número 27/10.

Nota: El Grupo de Trabajo acordó que las frecuencias del cuadro se expresen de 3 en 3 kHz y en múltiplos enteros de 1 kHz dejando una banda de guarda de 1 kHz en cada límite de la banda siempre que sea posible. Sin embargo, la acomodación de las frecuencias comunes de 3 023 kHz y 5 680 kHz para el uso continuado de la emisión A3 se traducirá en que sea diferente el número de los canales disponibles en la banda 2 850-3 025 kHz y 5 480-5 680 kHz. Este problema debe ser resuelto por la Comisión 5. Si se considera necesaria una protección especial de las emisiones A3 debe utilizarse el cuadro contenido en CAN/20/18; de lo contrario se utilizará el cuadro que aparece en USA/4/11.

El Grupo de Trabajo opinó por mayoría que era conveniente disponer de un mayor número de canales con inferior grado de protección en las frecuencias de 3 023 y 5 680 kHz comunes a los servicios R y OR.

Además, se acordó que la Comisión 5 decidiera si el cuadro debería incluir la frecuencia "asignada" además de la frecuencia (de referencia) de la portadora.

MOD 3. Frecuencias comunes a los servicios (R) y (OR)

MOD 27/17 Se autoriza el empleo mundial, en la forma indicada en los números 27/196 y 27/201 de este Apéndice, de las frecuencias (de referencia) de las portadoras 3 023 y 5 680 kHz comunes a los servicios (R) y (OR).

No obstante estas disposiciones, las estaciones aeronáuticas podrán también utilizar la frecuencia (de referencia) de la portadora 5 680 kHz para comunicar con las estaciones de aeronave cuando las otras frecuencias de las estaciones aeronáuticas no estén disponibles o se desconozcan. Sin embargo, esta utilización estará limitada a zonas y sujeta a condiciones tales de modo que no pueda causarse interferencia perjudicial a otras comunicaciones autorizadas del servicio móvil aeronáutico.

MOD 27/18 Todas las estaciones que participen directamente en operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento utilizando las frecuencias 3 023 y 5 680 kHz deberán transmitirse únicamente en el modo de banda lateral superior, sin perjuicio de lo dispuesto en los N.ºs 27/50 y 27/73.

Podrán utilizarse las clases de emisión A3 y A3H de conformidad con la Resolución Aer2-(A) punto 4.4 de la UIT.

SUP 27/19

MOD 27/49 1. Clases de emisión

Se permite la utilización en el servicio móvil aeronáutico (R) de las siguientes clases de emisión a condición de que cumplan las disposiciones aplicables a cada caso y de que esa utilización no cause interferencia perjudicial a otros usuarios del canal de que se trate.

- MOD 27/50 1.1 Telefonía - Modulación de amplitud:
- doble banda lateral (A3)*
 - banda lateral única, portadora completa (A3H)*
 - banda lateral única, portadora suprimida (A3J)
- * Las clases de emisión A3 y A3H solamente se emplearán en 3 023 kHz y 5 680 kHz, y ajustándose a lo dispuesto en el punto 4.4 de la Resolución UIT Aer2-(A) propuesta.

- MOD 27/51 1.2.1 Modulación de amplitud:
- telegrafía sin modulación por audiofrecuencia (manipulación por interrupción de portadora) (A1)**
 - telegrafía con manipulación por interrupción de una o más audiofrecuencias de modulación, o con manipulación por interrupción de la emisión modulada, incluyendo la llamada selectiva, banda lateral única, portadora completa A2H
 - telegrafía multicanal de frecuencias vocales, banda lateral única, portadora suprimida (A7J)
 - otras transmisiones, como las automáticas de datos, banda lateral única, portadora suprimida A9J
- 1.2.2 Modulación de frecuencia:
- telegrafía con manipulación por desviación de frecuencia, sin modulación por una audiofrecuencia; se emite siempre una de las dos frecuencias (F1)**

** Las emisiones A1 y F1 se permiten a condición de que no causen interferencias perjudiciales a las clases de emisión A2H, A3J, A7J y A9J. Además, las emisiones A1 y F1 se ajustarán a lo dispuesto en MOD 27/65 y MOD 27/66, y se procurará que las emisiones se limiten al centro del canal autorizado.

SUP 27/53

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/13-S

9 de febrero de 1978

Original: inglés

COMISIÓN 5

MANDATO DE LOS GRUPOS DE TRABAJO DE LA COMISIÓN 5

De acuerdo con las decisiones tomadas en la tercera sesión de la Comisión 5 el jueves 9 de febrero de 1978 se han constituido dos Grupos de Trabajo con el mandato siguiente:

Grupo de Trabajo 5A - Presidente: Sr. E.D. Ducharme (CAN)

Mandato:

Examinar y, en su caso, revisar los límites de las ZRRN y Sub-ZRRN sobre la base de las propuestas recibidas.

Grupo de Trabajo 5B - Presidente: Sr. K. King (AUS)

Mandato:

Cotejar las necesidades de frecuencias presentadas por las Administraciones y examinar la capacidad de las bandas de frecuencia para satisfacer las necesidades de:

- Las ZRMP
- Las zonas VOLMET
- Las ZRRN
- El control de operaciones a larga distancia

El Presidente de la Comisión 5,

M. CHEF



CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° DT/14-F/E/S

9 février 1978

Original: français

anglais

espagnol

COMMISSION 5

Les décisions prises à la troisième séance de la Commission 5 au sujet des limites des zones d'allotissement et des zones de réception VOLMET sont reproduites en annexe au présent document.

L'Annexe ne définit pas les limites des zones d'allotissement et de réception PAC-MET qui feront l'objet d'un document distinct.

La carte des zones d'allotissement et de réception VOLMET sera définitivement tracée lorsque seront disponibles les décisions relatives à la totalité des zones VOLMET.

COMMITTEE 5

The decisions taken at the third meeting of Committee 5 concerning the boundaries of VOLMET Allotment and Reception Areas are reproduced in the enclosure.

The enclosure does not include the description of the boundaries of PAC-MET Allotment and Reception Areas; these will be the subject of a separate document.

The map of VOLMET Allotment and Reception Areas will also be finalised when decisions on all VOLMET Areas are available.

COMISIÓN 5

En las páginas siguientes se reproducen las decisiones adoptadas en la tercera sesión de la Comisión 5 con respecto a los límites de las zonas de adjudicación y de las zonas de recepción VOLMET.

La descripción de los límites de las zonas de adjudicación y de las zonas de recepción PAC-MET será objeto de un documento distinto.

Asimismo, el mapa de las zonas de adjudicación y de las zonas de recepción VOLMET quedará listo una vez que se disponga de las decisiones sobre todas las zonas VOLMET.

M. CHEF

Président de la Commission 5

ARTÍCULO 3

LÍMITES DE LAS ZONAS DE ADJUDICACIÓN Y DE LAS ZONAS DE RECEPCIÓN VOLMET

Zona VOLMET - ÁFRICA-OCÉANO ÍNDICO (AFI-MET)

MOD 27/174 La Zona de adjudicación AFI-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 29°N 20°W y que pasa por los puntos 37°N 03°W, 37°N 36°E, 30°N 35°E, 10°N 52°E, 22°S 60°E, 35°S 35°E, 35°S 15°E, 08°S 15°W, 12°N 20°W, para terminar en el punto 29°N 20°W.

MOD 27/175 La Zona de recepción AFI-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 37°N 03°W y que pasa por los puntos 37°N 36°E, 30°N 35°E, 10°N 52°E, 10°N 100°E, el Polo Sur, 29°N 40°W, 29°N 20°W, para terminar en el punto 37°N 03°W.

Zona VOLMET - ATLÁNTICO NORTE (NAT-MET)

MOD 27/176 La Zona de adjudicación NAT-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 41°N 78°W y que pasa por los puntos 51°N 55°W, 24°N 50°W, 24°N 74°W, para terminar en el punto 41°N 78°W.

MOD 27/177 La Zona de recepción NAT-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 24°N 97°W y que pasa por los puntos 24°N 85°W, 75°N 85°W, 75°N 20°W, 00° 20°W, 00° 95°W, para terminar en el punto 24°N 97°W.

Zona VOLMET - EUROPA (EUR-MET)

MOD 27/178 La Zona de adjudicación EUR-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 33°N 12°W y que pasa por los puntos 54°N 12°W, 70°N 00°, 74°N 40°E, 40°N 36°E, 29°N 35°30'E, 32°N 13°E, para terminar en el punto 33°N 12°W.

MOD 27/179 La Zona de recepción EUR-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 15°N 20°W y que pasa por los puntos 40°N 50°W, 75°N 50°W 75°N 45°E, 15°N 45°E, para terminar en el punto 15°N 20°W.

Zona VOLMET - ORIENTE MEDIO (MID-MET)

MOD 27/180 La Zona de adjudicación MID-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 50°N 80°E y que pasa por los puntos 29°N 80°E, 27°N 85°E, 16°N 78°E, 22°N 56°E, 16°N 42°E, 30°N 30°E, 51°N 30°E, 57°N 37°E, para terminar en el punto 50°N 80°E.

MOD 27/181 La Zona de recepción MID-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 50°N 80°E, y que pasa por los puntos 50°N 90°E, 35°N 90°E, 27°N 85°E, 16°N 78°E, 22°N 56°E, 16°N 42°E, 30°N 30°E, 51°N 30°E, 57°N 37°E, para terminar en el punto 50°N 80°E.

Zona VOLMET - ASIA CENTRO-SEPTENTRIONAL (NCA-MET)

ADD 27/181A La zona de adjudicación NCA-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 76°N 32°E y que pasa por los puntos 80°N 90°E, 75°N 168°W, 66°N 168°W, 48°N 160°E, 42°N 135°E, 50°N 130°E, 50°N 90°E, 35°N 70°E, 35°N 70°E, 45°N 30°E, 60°N 20°E, para terminar en el punto 76°N 32°E.

ADD 27/181B La Zona de recepción NCA-MET queda definida por una línea trazada desde el Polo Norte y que pasa por los puntos 40°N 168°W, 30°N 140°E, 35°N 70°E, 30°N 20°E, para terminar en el Polo Norte.

Zona VOLMET - SUDESTE ASIÁTICO (SEA-MET)

MOD 27/184 La Zona de adjudicación SEA-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 55°N 75°E, y que pasa por los puntos 55°N 135°E, 45°N 135°E, 35°N 130°E, 10°N 130°E, 10°S 155°E, 35°S 155°E, 35°S 116°E, 08°N 75°E, 26°N 65°E, para terminar en el punto 55°N 75°E.

MOD 27/185 La Zona de recepción SEA-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 55°N 50°E y que pasa por los puntos 55°N 180°, 50°S 180°, 50°S 70°E, 08°N 70°E, 08°N 50°E, para terminar en el punto 55°N 50°E.

Zona VOLMET - CARIBE (CAR-MET)

ADD 27/185A La Zona de adjudicación CAR-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 30°N 110°W, y que pasa por los puntos 30°N 75°W, 00° 50°W, sigue el ecuador hasta el punto 00° 80°W y termina en el punto 30°N 110°W.

ADD 27/185B La Zona de recepción CAR-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 40°N 120°W, y que pasa por los puntos 40°N 20°W, 25°S 20°W, 25°S 120°W, para terminar en el punto 40°N 120°W.

Zona VOLMET - AMÉRICA DEL SUR (SAM-MET)

ADD 27/185C La Zona de adjudicación SAM-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 15°N 83°W, y que pasa por los puntos 15°N 60°W, 05°S 35°W, 55°S 60°W, 55°S 83°W, para terminar en el punto 15°N 83°W.

ADD 27/185D La Zona de recepción SAM-MET queda definida por una línea trazada desde el punto 30°N 120°W, y que pasa por el punto 30°N 00°, y el Polo Sur, para terminar en el punto 30°N 120°W.

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/15-S
9 de febrero de 1978
Original: inglés

COMISIÓN 4

SEPARACIÓN EN LONGITUD

La información adjunta ha sido recibida del Presidente de la IFRB y se transmite a la Comisión 4 para su consideración.

El Presidente de la Comisión 4

G. KOVACS

Anexo: 1



A N E X O

Asunto: Preparación técnica para la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones para el servicio móvil aeronáutico (R), Ginebra 1978.
Informe de la IFRB sobre estudios relacionados con la "separación en longitud" mencionada en el N.º 27/30 del Apéndice 27.

Referencias: Carta circular N.º 401 de la IFRB, de 1.º de diciembre de 1977
(Documento N.º 49 de la Conferencia)
N.º 482 del Reglamento de Radiocomunicaciones

1. En el Apéndice 27 al Reglamento de Radiocomunicaciones no figuran curvas de alcance de la interferencia para las bandas 13,3 y 18 MHz. La condición de compartición para estas bandas que aparece en el N.º 27/30 es la separación en longitud. En el § 3.3 del Apéndice a su Carta circular N.º 401, del 1.º de diciembre de 1977, la Junta indicaba que estaba estudiando esta cuestión y que esperaba proporcionar a la Conferencia algunas directrices a fin de decidir los criterios de compartición.

2. La Junta examinó si era posible determinar una separación en longitud capaz de asegurar que las estaciones (y, en consecuencia, las zonas aeronáuticas) separadas en longitud pudiesen utilizar la misma frecuencia sin riesgos de interferencia mutua perjudicial. Hay dos soluciones posibles:

2.1 Elegir para cada zona un determinado número de puntos de referencia y calcular en estos puntos las relaciones de protección utilizando las normas técnicas de la IFRB (u otras técnicas que la Conferencia pueda definir); esta solución se adapta bien a un número limitado de casos, pero no sería adecuada para utilizarla en la planificación, o

2.2 Examinar el problema de una manera más pragmática adecuada a los trabajos de planificación; un posible método de este tipo sería elegir determinado número de puntos (P) de reflexión ionosférica y determinar los valores de las frecuencias máximas utilizables (MUF) para diferentes distancias de trayectos de propagación; en una actividad de planificación se conocen los trayectos de servicio y de interferencia, se pueden determinar los puntos de reflexión ionosférica y aplicarse los valores MUF para un punto P_i más próximo a dichos puntos.

3. La Junta aplicó el último método y seleccionó, para fines de este estudio, unas 70 ubicaciones geográficas de diferentes partes del mundo, a intervalos de 20º de latitud, desde 80ºN a 80ºS, y a intervalos de 30º de longitud. Para cada una de estas ubicaciones, utilizando la serie M de sus normas técnicas, la Junta examinó la probabilidad de que la frecuencia máxima utilizable sea igual o superior a 13,3, 18 MHz y 22 MHz para 0,500, 1.000, 1.500, 2.000 y 4.000 km durante cuatro estaciones (diciembre, marzo, junio y septiembre) y dos valores de actividad solar (baja actividad solar, número de manchas solares 5 y gran actividad solar, número de manchas solares 125). Los resultados de este estudio se muestran a continuación. La banda de 22 MHz se incluyó en el estudio debido a que hay algunas propuestas de que se la considere también.

CUADRO

Banda de frecuencia (en MHz)	Distancia (en km)	Probabilidad (en términos de porcentaje del número total de casos en que la frecuencia máxima utilizable (MUF) pueda ser igual ó superior a la frecuencia indicada, por lo menos para la duración en horas/día que se muestra a continuación						
		0-3	4-7	8-11	12-15	16-19	20-23	24
13,3	0	90,5	9,5	5,9	3,5	1	0	0
	500	80	20	14,8	7	2,5	0	0
	1000	47	53	38,4	25	17,7	4,1	0
	1500	16,5	83,5	73	50,8	28,4	21	7,2
	2000	7	93	86	71,3	48	31	17,2
	4000	2,5	97,5	95	87	72	59,5	44,3
18	0	100	0	0	0	0	0	0
	500	100	0	0	0	0	0	0
	1000	83	17	10,3	4,7	1,4	0	0
	1500	51,5	48,5	34,2	22	12,8	1,4	0
	2000	33	67	53,3	36	23,4	12,1	1,6
	4000	15	85	80,5	65,5	43,5	29,6	17,3
22	0	100	0	0	0	0	0	0
	500	100	0	0	0	0	0	0
	1000	99	1	0	0	0	0	0
	1500	77	23	16	6,6	3,6	0	0
	2000	55	45	33	19,7	11,8	1,6	0
	4000	29,4	70,6	62	41	27	17,6	4,8

4. Este Cuadro será de utilidad para determinar las zonas aeronáuticas en las que puede usarse la banda de frecuencia en cuestión, teniendo en cuenta la distancia media de trayectos típicos en tales zonas y, al mismo tiempo, para determinar la separación longitudinal entre zonas aeronáuticas que pueden utilizar el mismo canal. Interesa observar que en trayectos típicos que no exceden de 1.000 MM (1.850 km), que se considera son los que probablemente se encuentren en la mayoría de las zonas aeronáuticas (especialmente en las ZRMP y en las Zonas VOLMFT), la banda de 13,3 MHz es más conveniente para una duración mayor que las bandas de 18 y 22 MHz y, por consiguiente, su repetibilidad con el criterio de separación en longitud es la más baja entre las tres bandas incluidas en el Cuadro. Por otra parte, el tiempo utilizable se reduce al aumentar la frecuencia y, en consecuencia, la repetibilidad aumenta también con la frecuencia.

GROUPE DE TRAVAIL 5B

RASSEMBLEMENT DES BESOINS DE FREQUENCES

Le tableau annexé ci-après donne la liste des besoins de fréquences pour les ZLAMP et les zones VOLMET, en fonction des besoins de fréquences qui avaient été présentés par les administrations avant le 9 février 1978 à 18 heures.

Une liste semblable pour les ZLARN et les subdivisions de ZLARN est en cours de préparation et sera distribuée plus tard.

WORKING GROUP 5B

COLLATION OF FREQUENCY REQUIREMENTS

Taking into account the frequency requirements submitted by Administrations up to 1800 hours on 9 February 1978, the enclosure shows the collated frequency requirements for MWARAs and VOLMET Areas.

Similar collation for RDARAs and Sub-RDARAs is under preparation and will be distributed later.

GRUPO DE TRABAJO 5B

COTEJO DE NECESIDADES DE FRECUENCIAS

Teniendo en cuenta las necesidades de frecuencias presentadas por las Administraciones hasta las 18.00 horas del 9 de febrero de 1978, en el Anexo se muestran las necesidades de frecuencias cotejadas para las ZRMP y las zonas VOLMET.

Se está preparando un cotejo similar, que se distribuirá posteriormente, para las ZRRN y subzonas ZRRN.

K. KING

Président du Groupe de travail 5B

Annexe : 1



ANNEXE - ANNEX - ANEXO

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/17-S

10 de febrero de 1978

Original: francés,
inglés,
español

COMISIÓN 5

En anexo adjunto figuran las decisiones adoptadas en la primera sesión del Grupo de Trabajo 5A, relativas a los límites de las ZRRN.

El anexo sólo contiene la descripción de los límites de la ZRRN-1A, 1B, 1C, 1D, 1E (los números 27/105 a 27/109), 6B, 6C, 6D, 6F (los números 27/128 a 27/130, 27/132), 7B (27/135), 12D (27/156), 12F, 12G y 12H (números 27/158 a 27/160), que serán objeto de otro documento.

El mapa de las ZRRN se establecerá definitivamente una vez que se hayan adoptado decisiones sobre todas las ZRRN.

El Presidente del Grupo de Trabajo 5A,

E.D. DUCHARME



ARTÍCULO 2

LÍMITES DE LAS ZONAS Y SUB-ZONAS DE RUTAS AÉREAS REGIONALES Y NACIONALES (ZRRN)

NOC 27/104
NOC 27/110
NOC 27/111
NOC 27/112
NOC 27/113
NOC 27/114
NOC 37/115
NOC 27/116
NOC 27/117
NOC 27/118

NOC 27/119

MOD 27/120 Subzona 4B

Desde 21°N 31°W pasa por 10°N 20°W, 05°S 20°W, 05°S 12°E, y lo largo de la frontera meridional de la República Popular del Congo y de la República Centroafricana, hasta el punto de intersección de las fronteras de la República del Zaire, del Sudán y de la República Centroafricana. Por la frontera occidental del Sudán hasta 12°N 22°E, desde ahí por el paralelo de Ndjamena hasta la frontera de Nigeria y por ésta hacia el Oeste hasta Zinder, para cerrar el área en 21°N 31°W, pasando por Gao.

NOC 27/121
NOC 27/122
NOC 27/123
NOC 27/124
NOC 27/125
NOC 27/126
NOC 27/127

NOC 27/131

MOD 27/133 Zona de Rutas Aéreas Regionales y Nacionales-7 (ZRRN-7)

Desde el Polo Sur, sigue el meridiano 20° y pasa por 05°S 20°W, 05°S 12°E, de ahí a lo largo de la frontera entre la República Popular del Congo y la República Popular de Angola, la frontera septentrional de la República del Zaire, las fronteras entre Uganda y el Sudán y entre Kenya y los siguientes países: Sudán, Etiopía y Somalia, pasando a continuación por los puntos 02°S 42°E, 02°S 60°E hasta el Polo Sur por el meridiano 60°E.

NOC 27/134

MOD 27/136 Subzona 7C

Desde el punto de intersección de las fronteras de Uganda, la República del Zaire y el Sudán por la frontera occidental de Uganda y Tanzania y a lo largo de la frontera meridional de Tanzania hasta la costa, y luego por 11°S 41°E, 11°S 60°E, 02°S 60°E, 02°S 41°E hasta la costa oriental de África; luego hacia el Norte por la frontera oriental y Norte de Kenya y frontera Norte de Uganda hasta encontrarse con el punto de intersección de las fronteras de la República del Zaire, Sudán y Uganda.

MOD 27/137 Subzona 7D

A partir de la frontera entre Tanzania y Mozambique en el lago Nyasa, hacia el Sur a lo largo de la frontera occidental de Mozambique, hasta la Costa Oriental Africana, pasando luego por 27°S 33°E, 40°S 33°E, 40°S 65°E, 11°S 65°E, 11°S 41°E y de allí siguiendo la costa septentrional de Mozambique hasta el lago Nyasa.

MOD 27/138 Subzona 7E

A partir de 17°S 10°E pasa por 40°S 10°E, 40°S 33°E, 27°S 33°E, y desde allí sigue en todo su recorrido la frontera occidental de Mozambique y la parte inferior de la frontera occidental de Tanzania hasta la punta Norte del lago Nyasa, siguiendo después la frontera que separa Malawi y Tanzania y la que separa Zambia y Tanzania, y por la frontera entre la República del Zaire y Zambia, y entre la República Popular de Angola y Zambia, y la República Popular de Angola y el Territorio de África del Sudoeste hasta la costa para llegar a 17°S 10°E.

MOD 27/139 Zona de Rutas Aéreas Regionales y Nacionales-8 (ZRRN-8)

Desde el Polo Sur, sigue el meridiano 60°E hasta 40°S pasa por los puntos 40°S 65°E, 11°S 65°E, 11°S 60°E, 02°S 60°E, 02°S 92°E, 10°S 92°E, 10°S 110°E hasta el Polo Sur.

SUP 27/140

MOD 27/141 Zona de Rutas Aéreas Regionales y Nacionales-9 (ZRRN-9)

Desde el Polo Sur sigue el meridiano 160° y pasa por 27°S, 19°S 153°E, 10°S 145°E, 10°S 141°E, 00° 141°E, 00° 160°E, 03°30'N 160°E, 03°30'N 120W hasta el Polo Sur, por el meridiano 120°W.

SUP 27/142

MOD 27/143 Subzona 9B

Desde $00^{\circ} 141^{\circ}\text{E}$ por los puntos $10^{\circ}\text{S } 141^{\circ}\text{E}$, $10^{\circ}\text{S } 145^{\circ}\text{E}$, $27^{\circ}\text{S } 160^{\circ}\text{E}$, $27^{\circ}\text{S } 157^{\circ}\text{W}$, $03^{\circ}30'\text{N } 157^{\circ}\text{W}$, $03^{\circ}30'\text{N } 160^{\circ}\text{E}$, $00^{\circ} 160^{\circ}\text{E}$ hasta $00^{\circ} 141^{\circ}\text{E}$.

NOC 27/144

MOD 27/145 Sub-zona 9D

A partir del Polo Sur sigue el meridiano 160°E , hasta $27^{\circ}\text{S } 139^{\circ}\text{E}$, y luego, pasa por $27^{\circ}\text{S } 170^{\circ}\text{W}$, hasta el Polo Sur por el meridiano 170°W .

MOD 27/146 Sub-zona 10A

Desde $50^{\circ}\text{N } 164^{\circ}\text{E}$ por $66^{\circ}\text{N } 169^{\circ}\text{W}$, hasta el Polo Norte, y por $50^{\circ}\text{N } 130^{\circ}\text{W}$, siguiendo hacia el Oeste, hasta cerrar la subzona en $50^{\circ}\text{N } 164^{\circ}\text{E}$.

NOC 27/147

NOC 27/148

NOC 27/149

NOC 27/150

ADD 27/150A Sub-zona 10F

Del Polo Norte al Polo Norte, pasando por los puntos siguientes: $82^{\circ}\text{N } 30^{\circ}\text{E}$, $82^{\circ}\text{N } 00^{\circ}$, $73^{\circ}\text{N } 00^{\circ}$, $73^{\circ}\text{N } 20^{\circ}\text{W}$, $70^{\circ}\text{N } 20^{\circ}\text{W}$, $63^{\circ}30'\text{N } 39^{\circ}\text{W}$, $58^{\circ}30'\text{N } 43^{\circ}\text{W}$, $58^{\circ}30'\text{N } 50^{\circ}\text{W}$, $63^{\circ}30'\text{N } 55^{\circ}44'\text{W}$, $65^{\circ}30'\text{N } 58^{\circ}39'\text{W}$, $74^{\circ}\text{N } 68^{\circ}18'\text{W}$, $76^{\circ}\text{N } 76^{\circ}\text{W}$, $78^{\circ}\text{N } 75^{\circ}\text{W}$, $82^{\circ}\text{N } 60^{\circ}\text{W}$.

MOD 27/151 Sub-zona 11A

Desde $29^{\circ}\text{N } 180^{\circ}$, por los puntos $50^{\circ}\text{N } 164^{\circ}\text{E}$, $50^{\circ}\text{N } 130^{\circ}\text{W}$, $33^{\circ}\text{N } 130^{\circ}\text{W}$, $33^{\circ}\text{N } 153^{\circ}\text{W}$, $29^{\circ}\text{N } 153^{\circ}\text{W}$, hasta cerrar la subzona en $29^{\circ}\text{N } 180^{\circ}$.

MOD 27/152 Sub-zona 11B

Desde $50^{\circ}\text{N } 130^{\circ}\text{W}$ por $33^{\circ}\text{N } 130^{\circ}\text{W}$, $33^{\circ}\text{N } 119^{\circ}\text{W}$, $25^{\circ}\text{N } 98^{\circ}\text{W}$, $25^{\circ}\text{N } 65^{\circ}\text{W}$, $40^{\circ}\text{N } 65^{\circ}\text{W}$, $46^{\circ}\text{N } 67^{\circ}\text{W}$, a lo largo de la frontera entre Estados Unidos y Canadá por $50^{\circ}\text{N } 127^{\circ}\text{W}$, hasta cerrar la subzona en $50^{\circ}\text{N } 130^{\circ}\text{W}$.

ADD 27/152A Sub-zona 11C

Desde $25^{\circ}\text{N } 65^{\circ}\text{W}$, por $40^{\circ}\text{N } 65^{\circ}\text{W}$, $40^{\circ}\text{N } 50^{\circ}\text{W}$, $25^{\circ}\text{N } 35^{\circ}\text{W}$, hasta cerrar la subzona en $25^{\circ}\text{N } 65^{\circ}\text{W}$.

NOC 27/153

NOC 27/154

NOC 27/155

NOC 27/157

NOC 27/161

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/18-S

10 de febrero de 1978

Original: inglés

GRUPO DE TRABAJO 6A

ADD 27/194A

Las frecuencias adjudicadas para uso mundial que figuran en el cuadro en los números 27/195 a 27/207, excepto las frecuencias 3 023 kHz y 5 680 kHz, serán asignadas por las administraciones para dar servicio a una o varias empresas explotadoras de aeronaves que operen por autorización de dichas administraciones. Tales asignaciones se emplearán para establecer comunicaciones entre estaciones aeronáuticas y estaciones de aeronave en cualquier parte del mundo a efectos de control de la regularidad de la navegación aérea y de seguridad de las aeronaves. Las administraciones no asignarán frecuencias para uso mundial a los efectos de las ZRMP, ZRRN y VOLMET. Cuando una zona de operaciones se encuentre totalmente dentro del límite de una ZRRN o de una subzona ZRRN, se utilizarán las frecuencias adjudicadas a las ZRRN o a las subzonas ZRRN.

El Presidente del Grupo de Trabajo 6A

K. OLMS



CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/19-S

10 de febrero de 1978

Original: español

GRUPO DE TRABAJO 5A

INFORME

Grupo de Trabajo ad hoc para definir la subzona 12F
(Colombia - Ecuador - Panamá)

Documentos de referencia: CLM N.º 117, PNR N.º 123

1. Antecedentes

1.1 Durante la reunión del Grupo de Trabajo 5A del día 10 de febrero de 1978 (sesión 9.00 - 12.00), las delegaciones de Colombia y Panamá presentaron los documentos de referencia que modifican sustancialmente los límites de la subzona 12F excluyendo de ésta a la República del Ecuador.

El Presidente del Grupo de Trabajo 5A sugirió la conformación de un Grupo de Trabajo ad hoc, integrado por las delegaciones de Colombia, Ecuador y Panamá, así como también por las delegaciones de Brasil, Venezuela y Guatemala, quienes manifestaron su deseo de participar en dichas deliberaciones. Igualmente el Presidente invitó a las demás delegaciones que tuviesen interés para que participaran en este Grupo ad hoc.

2. Consultas

2.1 Efectuados los primeros contactos con las delegaciones mencionadas en el punto anterior, se tuvieron los siguientes resultados primarios:

- El delegado de Guatemala manifestó que no se uniría al Grupo ad hoc por no tener la autorización de los demás Estados del Área Centroamericana para representarlos y que consideraba que la zona 12E debería mantenerse sin modificación, tal como aparece en el Apéndice 27 (Ginebra, 1966).
- Por su parte, la Delegación de Venezuela expresó que su interés radicaba en colaborar en la coordinación de los asuntos a tratar.
- A su vez, la Delegación de Brasil ratificó lo expuesto durante la reunión del Grupo de Trabajo 5A, en el sentido de que su interés consiste en la exclusión del territorio del Brasil de la subzona 12F y que el límite de ésta esté constituido por la frontera de Colombia y Brasil.

3. Conclusiones

3.1 Las delegaciones de Colombia, Ecuador y Panamá, después de analizar cada una de las proposiciones, concluyen lo siguiente:



- 1) modificación de los límites de la subzona 12F de tal forma que incluya las Repúblicas de Colombia y Panamá, y se excluya de ésta a la República del Ecuador, quedando por tanto esta subzona con los siguientes límites:

MOD 27/158 Subzona 12F

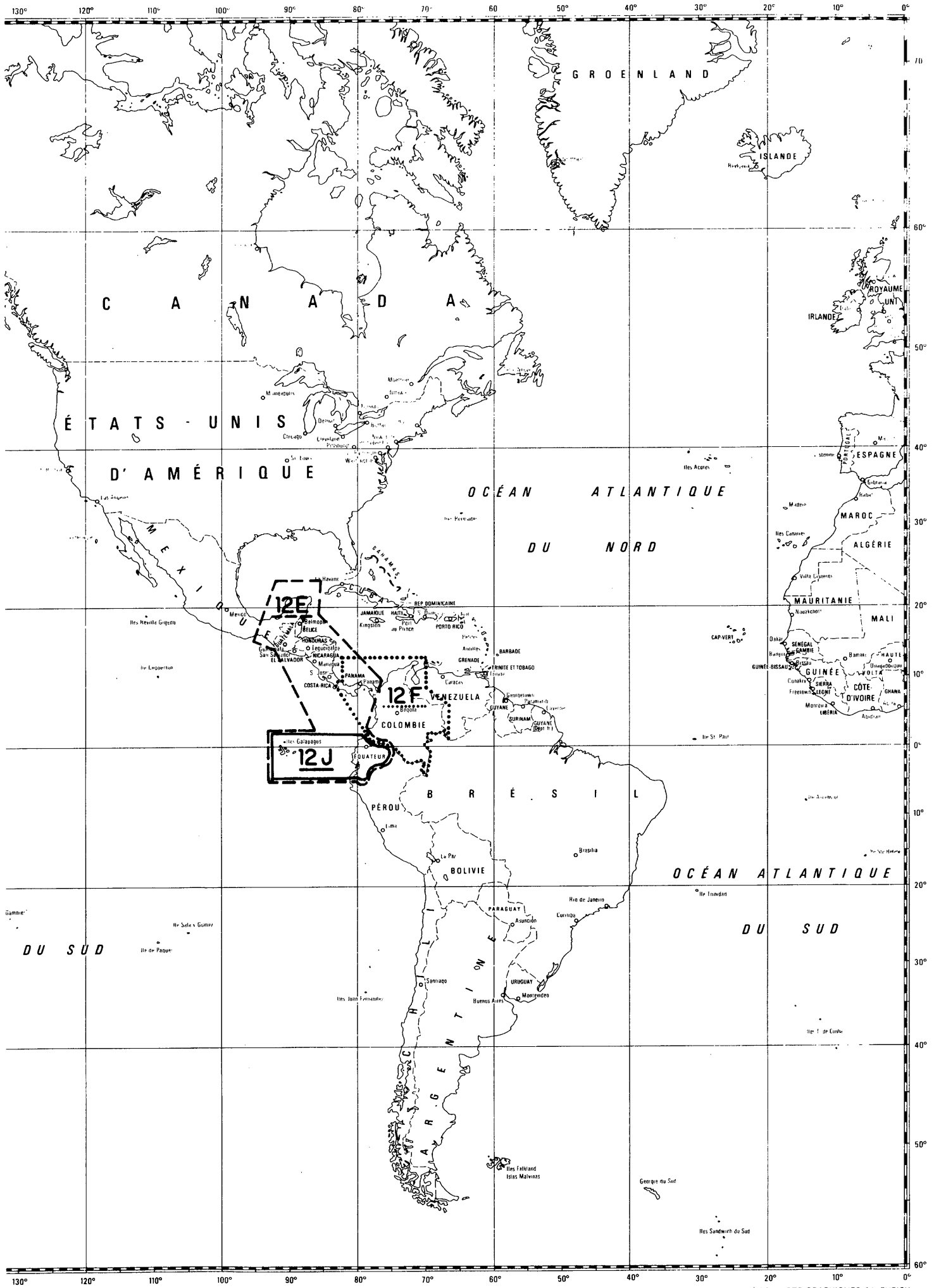
Desde $02^{\circ}\text{N } 79^{\circ}\text{W}$, $08^{\circ}\text{N } 83^{\circ}\text{W}$, a lo largo de la frontera de Panamá y Costa Rica, $10^{\circ}\text{N } 83^{\circ}\text{W}$, $13^{\circ}\text{N } 83^{\circ}\text{W}$, $08^{\circ}\text{N } 70^{\circ}\text{W}$, $06^{\circ}\text{N } 67^{\circ}\text{W}$, $01^{\circ}\text{N } 66^{\circ}\text{W}$, a lo largo de la frontera entre Brasil y Colombia, $04^{\circ}\text{S } 70^{\circ}\text{W}$, a lo largo de la frontera entre Colombia y Perú, para continuar a lo largo de la frontera entre Colombia y Ecuador hasta cerrar la subzona en $02^{\circ}\text{N } 79^{\circ}\text{W}$.

- 2) creación de una subzona (denominación a definir) para el Ecuador que incluya el archipiélago de Galápagos con los siguientes límites:

ADD 27/161A Subzona 12J

Desde $04^{\circ}\text{S } 93^{\circ}\text{W}$, $02^{\circ}\text{N } 93^{\circ}\text{W}$, $02^{\circ}\text{N } 79^{\circ}\text{W}$, a lo largo de la frontera entre Ecuador y Colombia hasta la unión con las fronteras de Colombia, Perú y Ecuador, a lo largo de la frontera entre Perú y Ecuador hasta cerrar la subzona en $04^{\circ}\text{S } 93^{\circ}\text{W}$.

- 3) la República del Ecuador está de acuerdo con la modificación de la subzona 12F con la condición de que se cree la nueva subzona propuesta en el punto anterior.



GRUPO DE TRABAJO 5B

SUGERENCIAS RELATIVAS A LOS PRINCIPIOS PARA DETERMINAR

LAS NECESIDADES DE FRECUENCIAS DE LAS ZRMP

1. Las necesidades expuestas en el Documento N.º 21 representan las familias adicionales de frecuencias requeridas en cada una de las ZRMP.
2. La primera familia, o la familia básica para una ZRMP, no tiene que tener más de cinco frecuencias.
3. Las necesidades totales de frecuencias para cada zona puede expresarse como la suma del número de frecuencias en una o más familias, cada una formada por dos o más frecuencias, y el número de frecuencias adicionales, en una o más bandas, que se requieren para satisfacer las necesidades de las estaciones de aeronave y aeronáuticas durante las horas de mayor tráfico.

El Presidente del Grupo de Trabajo 5B,

K. KING



CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° DT/21-F/E/S

10 février 1978

Original: français
anglais
espagnol

GROUPE DE TRAVAIL 5B

RASSEMBLEMENT DES BESOINS DE FREQUENCES

Le tableau annexé ci-après donne la liste des besoins de fréquences pour les ZLARN et les subdivisions de ZLARN, en fonction des besoins de fréquences qui avaient été présentés par les administrations avant le 10 février 1978 à 12 heures.

Une liste pour les besoins en matière de contrôle d'exploitation à grande distance (LDOCC) est en cours de préparation et sera distribuée plus tard.

Annexe:

WORKING GROUP 5B

COLLATION OF FREQUENCY REQUIREMENTS

Taking into account the frequency requirements submitted by Administrations up to 1200 hours on 10 February 1978, the enclosure shows the collated frequency requirements for RDARAs and Sub-RDARAs.

Similar collation for Long Distance Operational Control Communications (LDOCC) is under preparation and will be distributed later.

Annex

GRUPO DE TRABAJO 5B

COTEJO DE NECESIDADES DE FRECUENCIAS

Teniendo en cuenta las necesidades de frecuencias presentas por las Administraciones hasta las 12.00 horas del 10 de febrero de 1978, en el Anexo se muestran las necesidades de frecuencias cotejadas para las ZRRN y subzonas ZRRN.

Se está preparando un cotejo similar, que se distribuirá posteriormente, para las comunicaciones del control de operaciones a larga distancia (LDOCC).

Anexo

K. KING

Président du Groupe de travail 5B



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

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Zone Arrière Zona	Nombre de fréquences par bande (MHz) Number of frequencies by band (MHz) Número de frecuencias por banda (MHz)												Voie commune à Common channel to Canal común a	Symbole désignant le pays Country symbol Símbolo designativo del país
	3	3.5	4.7	5.4 (Reg 2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22		
7B	1	2			2	2	2	1						AGL BOI ZAI
7C					1		1		1					KEN TKG
7D	1		1				1			1				COM MAU MOZ REU(F)
7E	1	1			2	1	1	1		1				AFS MWI NMB ZMB
8		NEANT					NIL				NADA			
9									2					GIL(G) NCL(F) NHB(F/G) OCE(F) SLM(G) TUV(G) WAL(F)
9A		NEANT					NIL				NADA			
9B	5	3	5		5	5	5		1		1			FJI GIL(G) HWL(USA) NCL(F) NHB(F/G) NRU PHX(USA) PNG SLM(G) SMA(USA) SMO(NZL) TON TUV(G) WAL(F)
									1*				9D	

[illegible]

[illegible]

[illegible]

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

Documento N.º DT/22-S

10 de febrero de 1978

(Ginebra, 1978)

LISTA DE LOS DOCUMENTOS
(1 a 100)

C = Comisión

PL = Sesión plenaria

GT = Grupo de trabajo

Número	Origen	Título	Destino
1		Orden del día de la conferencia	PL
2 + Add.	SG	Informe de la reunión especial de la comisión de estudio 8 del CCIR a la CAMR	C.4
3	SG	Credenciales de las delegaciones	C.2
4 + Corr.	Estados Unidos	Proposiciones	C.4, 5, 6
5	R.F.A.	Proposiciones	C.4, 5, 6
6	R.F.A.	Proposiciones	C.5
7	R.F.A.	Proposiciones	C.5
8	R.F.A.	Proposiciones	C.5, 6
9	R.F.S.	Proposiciones	C.6
10	R.F.A.	Proposiciones	C.6
11	R.F.A.	Proposiciones	C.6
12	R.F.A.	Proposiciones	C.6
13	R.F.A.	Proposiciones	C.6
14	R.F.A.	Proposiciones	C.6
15	R.F.A.	Proposiciones	C.6
16	R.F.A.	Proposiciones	C.6
17	R.F.A.	Proposiciones	C.6
18	R.F.A.	Proposiciones	C.4, 6
19	R.D.A.	Enmiendas al actual apéndice 27 al Reglamento de Radiocomunicaciones	C.5
20	Canada	Proposiciones	C.4, 5, 6
21	SG	Reunión de divisiones de comunicaciones de la OACI en preparación de la conferencia administrativa mundial de radio-comunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R)	C.4, 5, 6



Número	Origen	Título	Destino
22	Francia	Proposiciones	C.4, 5, 6
23	Francia	Proposiciones	C.5
24	Francia	Proposiciones	C.4
25	Estados Unidos	Método propuesto para la transición a la utilización mundial de la técnica de banda lateral única en el servicio móvil aeronáutico (R)	C.5, 6
26	Estados Unidos	Necesidades de adjudicaciones de frecuencias "mundiales" para comunicaciones del control de operaciones aeronáuticas a larga distancia	C.5
27	Estados Unidos	Control mundial de operaciones aeronáuticas	C.5, 6
28	SG	Elaboración de programas de computador	C.4
29	U.R.S.S.	Proposiciones	C.4, 5, 6
30	R.F.A.	Necesidades de frecuencias	C.5
31	Australia	Tolerancias de frecuencias	C.4
32	Australia	Descripción de los límites de las Zonas de Rutas Aéreas Regionales y Nacionales	C.5
33	Mauricio	Proposiciones	C.4, 5, 6
34 (Rev.)	Suiza	Proposiciones	C.4, 5, 6
35	SG	Presupuesto de la conferencia	C.3
36	SG	Contribución de las Empresas privadas de explotación reconocidas y de las Organizaciones internacionales no exoneradas	C.3
37	Dinamarca	Proposiciones	C.5
38	SG	Convocación de la conferencia	PL
39	Estados Unidos	Necesidades para la ZRRN	C.5
40 + Add.	SG	Notificaciones a las organizaciones internacionales	PL

Número	Origen	Título	Destino
41	SG	Invitaciones a la conferencia	PL
42	Australia	Proposiciones	C.4
43	Reino Unido	Proposiciones	C.4, 5, 6
44	Japón	Proposiciones	C.4, 5, 6
+ Corr. 45 + Corr.	Nueva Zelandia	Proposiciones de modificación de la descripción de los límites de las zonas y subzonas de la parte II, sección I, del Apéndice 27 al Reglamento de radiocomunicaciones	C.5
46	Canadá	Adjudicación de frecuencias de la banda 21-870-22 000 kHz para su inclusión en el Apéndice 27	C.5, 6
47	SG	Informe de la IFRB sobre la aplicación de las decisiones de la conferencia administrativa extraordinaria de radio-comunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R), Ginebra, 1966	PL
48 + Add.	SG	Cotejo y análisis de la información recibida sobre las necesidades de frecuencias	C.5
49 + Add.	SG	Método elaborado por la IFRB para revisar el plan de adjudicación de frecuencias del Apéndice 27 al Reglamento de radiocomunicaciones	C.4, 5
50	Australia	Determinación de las necesidades futuras en frecuencias de las bandas de ondas decamétricas (HF) del servicio móvil marítimo (R) para la ZRRN-14	C.5
51	Estados Unidos	Interferencia entre canales adyacentes	C.4, 5
52 + Corr.	Estados Unidos	Descripción de los límites y de las necesidades de frecuencias	C.5
53 + Corr.	Rep. Pop. de China	Proposiciones sobre la modificación de las descripciones de los límites de las ZRMP, ZRRN y zonas VOLMET del Apéndice 27 al Reglamento de radiocomunicaciones	C.5
54	Filipinas	Proposiciones	C.6

Número	Origen	Título	Destino
55	Filipinas	Descripción de los límites de la zonas de rutas aéreas regionales y nacionales (ZRRN)	C.4
56	Zaire	Proposiciones	C.4, 5, 6
57	SG	Programa especial de comprobación técnica de las emisiones en las bandas de frecuencias comprendidas entre 2850 kHz y 17 970 kHz atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R)	C.6
58 + Corr.	SG	Pérdida del derecho de voto	PL
59	Estados Unidos	Información recibida sobre las necesidades de frecuencias	C.5
60	Argentina	Proposiciones	C.4, 5, 6
61 (Rev.)	España	Proposiciones	C.6
62	España	Proposiciones	C.4, 5, 6
63 + Corr.	España	Proposiciones	C.6
64 + Corr.	España	(Sustituido por el N.º 67)	
65 + Corr.	Brasil	Proposiciones	C.4, 5, 6
66	SG	Documentos de la comisión de estudio 8 del CCIR	C.4
67	España	Proposiciones	C.4, 5
68	Canadá	Necesidad de incluir la banda 21 870-22 000 kHz en el Apéndice 27	PL
69	R.D.A.	Proposiciones	PL
70	India	Necesidades de frecuencias para las las ZRRN correspondientes a las zonas 5 y 6 y a las subzonas 6A, 6E, 5B y 5C	C.5
71	Irlanda	Proposiciones	C.5
72	Cuba	Información sobre las necesidades de frecuencias	C.5
73	SG	Secretaría de la conferencia	-

Número	Origen	Título	Destino
74	Papua Nueva Guinea	Interferencia entre canales adyacentes	C.4, 5
75	Papua Nueva Guinea	Propuesta relativa al requisito de estabilidad de frecuencia con fines nacionales	C.4, 6
76	SG	Estructura de la conferencia aeronáutica (R), 1978	-
77	SG	Atribución de los documentos	-
78	Argelia	Proposiciones	C.5, 6
79	México	Necesidades de frecuencias	C.5
80	Suecia	Proposiciones	C.5, 6
81	Costa de Marfil	Necesidades de frecuencias	C.5
82 + Add.	Argentina y Uruguay	Descripción de los límites de la zona SAT-MET (Río de la Plata)	C.5
83	Estados Unidos	Tolerancias de frecuencia	C.4
84	Bolivia	Proposiciones	C.5
85	Malasia	Descripción de los límites de las zonas y subzonas de rutas aéreas regionales y nacionales (ZRRN)	C.5
86 (Rev.)	PL	Presidentes y Vicepresidentes de la conferencia	-
87	Angola	Descripción de los límites de zonas y subzonas ZRRN y solicitudes de frecuencias	C.5
88	Reino Unido	Atribución de frecuencias de la banda 21 870 - 22 000 kHz para su inclusión en el Apéndice 27	C.5, 6
89	Papua Nueva Guinea	Propuesta de inclusión de familias de frecuencias para la regularidad del tráfico aéreo nacional en el plan de adjudicación de frecuencias para el servicio móvil aeronáutico (R)	C.5, 6
90	Papua Nueva Guinea	Proposiciones para facilitar la transmisión a las disposiciones de las actas finales	C.6

Numero	Origen	Titulo	Destino
91(Rev.)	Arabia Saudita	Necesidades de frecuencias	C.5, 6
92	Suecia	Necesidades de frecuencias	C.5, 6
93	Paraguay	Presentar requerimiento para frecuencias operacionales a larga distancia y VOLMET	C.4, 5
94	Kenya	Necesidades de frecuencias	C.5
95	Tanzania	Proposiciones	C.5
96	Dinamarca	Necesidades de frecuencias para el control de operaciones a larga distancia	C.5
97	España	Proposición	C.5
98	Gabón	Necesidades de frecuencias	C.5
99	R.A. Yemen	Adjudicación de frecuencias para la subzona ZRRN 5A	C.5
100	R.A. Yemen	Necesidades de frecuencias	C.5

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/23-S

13 de febrero de 1978

Original: inglés

GRUPO DE TRABAJO 5A

ZONA VOLMET - PACÍFICO

1. El presente documento tiene por objeto suscitar el examen de a) la posibilidad de redefinir la Zona VOLMET - Pacífico (PAC-MET) con vistas a mejorar la gestión de frecuencias, y b) la determinación de las necesidades de frecuencias conexas.
2. La Reunión Departamental de Comunicaciones de la OACI (véase el Documento N.º 21 de la presente Conferencia, punto 2.10.1 y Apéndice D, MOD 27/182 y MOD 27/183) y ciertas Administraciones (véase el Documento N.º DT/1, páginas 94 y 95) han propuesto modificaciones a las disposiciones 27/182 y 27/183 con miras a la ampliación geográfica de las zonas de adjudicación y recepción PAC-MET y a la previsión de una familia de frecuencias adicional para que dispongan en total de dos familias. Retrospectivamente, y reconociendo que estas conclusiones y proposiciones permitirían utilizar con una flexibilidad máxima las dos familias recomendadas, las mismas tienden a un refinamiento. La gran amplitud geográfica de esta zona de adjudicación y de su zona de recepción asociada impide la reutilización de las frecuencias adjudicadas a ella. La aplicación operacional de una familia en cada una de dos zonas más pequeñas se traduciría en una gestión de frecuencias más eficaz al aumentar dicha posibilidad de reutilización. Al mismo tiempo, las estaciones aeronáuticas y de aeronave que operen dentro de estas dos zonas de adjudicación podrían tal vez presentar una mayor comunidad de intereses.
3. De acuerdo con los factores relativos a la propagación y a la gestión de frecuencias (reutilización), al parecer lo mejor sería dividir la zona en zonas PAC-Este y PAC-Oeste MET. El patrón general de tránsito aéreo actual y previsto dentro de las zonas de adjudicación y recepción PAC-MET propuestas ampliadas es predominantemente Este-Oeste, esencialmente a través del Pacífico Norte, con focos importantes en los terminales de Tokio, Anchorage, Honolulu y la costa occidental estadounidense. Un patrón menor pero importante comprende el situado entre los emplazamientos en el Pacífico Sur y el Oriente por un lado, y los terminales norteamericanos occidentales (sobre todo vía Honolulu) por el otro (referencia: Plan de Navegación Aérea de la OACI - Regiones del Atlántico Norte, América del Norte y Pacífico - Documento 8755/9, página 0-14). Esto parecería favorecer la división en zonas PAC-Norte y PAC-Sur MET desde el punto de vista de las operaciones.
4. Las estaciones aeronáuticas que emiten en la actual familia PAC-MET única comprenden San Francisco, Anchorage, Honolulu, Tokio, Hong Kong y Auckland y cada una de ellas transmite durante 10 minutos por hora en dos periodos de cinco minutos. Es esta una operación marginal, especialmente durante condiciones meteorológicas adversas, en la que se dispone de un tiempo insuficiente para todo el material de difusión previsto. Este factor, sumado a la posible instalación de estaciones adicionales y la ampliación del material de difusión, constituye la justificación de la familia adicional. Cabe señalar que de acuerdo con la organización de las difusiones actuales, las estaciones de Tokio, Hong Kong y Auckland ocupan periodos contiguos, y las estaciones de Honolulu, San Francisco y Anchorage ocupan los periodos contiguos siguientes. Esta organización asegura pues una comunidad de intereses basada sobre todo en la dirección de vuelo, en función del movimiento del tráfico importante. En consecuencia, podría



considerarse aceptable en interés de las operaciones una división efectuada esencialmente a lo largo de una línea Norte-Sur (tal vez el meridiano de 180º o línea internacional de cambio de fecha). Esta es sin duda la división más eficiente desde el punto de vista de la gestión de frecuencias y asegura una división más equilibrada de las estaciones aeronáuticas actuales y potenciales.

5. Cabe señalar que las modificaciones propuestas de la zona de recepción PAC-MET entrañan ampliaciones hacia los Polos Norte y Sur. A fin de acrecentar aún más las posibilidades de reutilización de frecuencias, se podría examinar la posibilidad de reducir estas ampliaciones.

6. La decisión que debe tomarse es entonces:

- a) adoptar las propuestas MOD 27/182 y MOD 27/183 (véase el Documento N.º DT/1, páginas 94 y 95);
 - o,
 - b) adoptar enmiendas a las propuestas mencionadas en a) anterior, a fin de reducir las latitudes desde los Polos;
 - o
 - c) adoptar enmiendas a las propuestas mencionadas en a) anterior, a fin de:
 - 1) dividir la zona y, en tal caso, redefinir las respectivas zonas de adjudicación y recepción;
 - y
 - 2) reducir posiblemente las zonas de recepción en latitud en las regiones polares;
 - y
 - d) definir las consiguientes necesidades de frecuencias.
-

Corrigéndum N.º 1 al
Documento N.º DT/24(Rev.1)-S
21 de febrero de 1978
Original: francés/
 inglés/
 español

(Ginebra, 1978)

GRUPO DE TRABAJO 5B

K. KING



CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° DT/24(Rév.1)-F/E/S

20 février 1978

Original : français,
anglais,
espagnol

GROUPE DE TRAVAIL 5B

RASSEMBLEMENT DES BESOINS DE FREQUENCES

Le tableau annexé ci-après donne la liste des besoins de fréquences pour les besoins en matière de contrôle d'exploitation à grande distance (LDOCC), en fonction des besoins de fréquences qui avaient été présentés par les administrations avant le 20 février 1978 à 18 heures.

Annexe : 1

WORKING GROUP 5B

COLLATION OF FREQUENCY REQUIREMENTS

Taking into account the frequency requirements submitted by Administrations up to 1800 hours on 20 February 1978, the enclosure shows the collated frequency requirements for Long Distance Operational Control Communications (LDOCC).

Annex : 1

GRUPO DE TRABAJO 5B

COTEJO DE NECESIDADES DE FRECUENCIAS

Teniendo en cuenta las necesidades de frecuencias presentadas por las Administraciones hasta las 18.00 horas del 20 de febrero de 1978, en el Anexo se muestran las necesidades de frecuencias cotejadas para las comunicaciones del control de operaciones a larga distancia (LDOCC).

Anexo : 1

K. KING

Président du Groupe de travail 5B



ANNEXE - ANNEX - ANEXO

Récapitulation des besoins en matière de contrôle
d'exploitation à grande distance (LDOCC)

Summary of long-distance operational control requirements (LDOCC)

Resumen de las necesidades relativas al control operacional
a larga distancia (LDOCC)

	3	3.5	4.7	5.4 (Reg. 2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22	
MOD	AFG	1 A304			1 A304	1 A304	1 A304	1 A304	1 A304	1 A304	1 A304	1	
	AFS					1 A302	1 A302		1 A302		1 A302	1 A302	
		1 A303			1 A303	1 A303	1 A303						
	AGL	1 A305			1 A305		1 A305			1 A305	1 A305	1 A305	
	ALG	1	2	1	2	1	2	1	2	2	2	2	
	ALS (USA)												A362
MOD	ARG		1 A306			1 A306	1 A306			1 A306	1 A306	1	A375
			1 A307			1 A307	1 A307		1 A307	1 A307	1 A307		
MOD	ARS	1 A301	1 A301	2 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	2 A301	2 A301	1 A301	
	ATN (HOL)				1 A334	1 A335		1 A335		1 A335	1 A335	1 A335	
MOD	AUS	1 A309	1 A309	1 A309	1 A309	2 A309	1 A309	1 A309	2 A309	3 A309	3 A309	1 A301	A308
	B						1 A310	1 A310	1 A310	1 A310	1 A310	1 A301	
	BEL		1 A301			1 A301		1 A301		1 A301	1 A301	1 A301	
ADD	BGD											1	
	BHR		1 A311			1 A311	1 A311	1 A311		1 A311	1 A311	1 A301	
	BLR												A360
MOD	BOL		1 A387			1 A387		1 A387		1 A387	1 A387	1 A301	
	CAN		2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	
	CAR (USA)												A362
	CHL		1 A382			1 A382	1 A383		1 A382	1 A384	1 A384		
MOD	CHN		2		2		2		1	2	2	1	
ADD	CLM		1 A301		1 A301		1 A301		1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	
MOD	CME			1		1	1		1		1	2	
	CPV	1 A312				1 A312		1 A312			1 A312		
	CTI		1		1	2	2		1	1	1		

1) Pour l'explication des Observations, voir page 8

1) For explanation of Remarks see page 8

1) Para la explicación de las Observaciones véase página 8

Récapitulation des besoins en matière de contrôle
d'exploitation à grande distance (LDOCC)

Summary of long-distance operational control requirements (LDOCC)

Resumen de las necesidades relativas al control operacional
a larga distancia (LDOCC)

		3	3.5	4.7	5.4 (Reg. 2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22	
MOD	CUB	1		1		1		1		1	1	1	1	
	D		1 A313	2 A313		1 A315	1 A315		1 A301		1 A301	1 A301	1 A301	
MOD	DDR		1 A317	1 A318		1 A318	1 A318	1 A319		1 A319	1 A320	1 A320	1 A301	
	DNK			1 A301		1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	A321
	E		1 A317	1 A323		2 A324	1 A324	2 A301		2 A301	2 A301	1 A301	1 A301	
ADD	EGY	1 A349	1 A395	1 A349			1 A349	1 A395	1 A349		1 A395	1 A395	1	
	EQA		1 A304			1 A304		1 A304		1 A304				
MOD	ETH		3			3	3	3	1	1				
	F	2 A301					2 A301		2 A301		2 A301	2 A301	2 A301	A365
	FJI			1 A367		1 A367	1 A368	1 A368		1 A368	1 A368	1 A368		
	FNL	1 A301		1 A301		1 A301		1 A301		1 A301		1 A301		A385 A386
MOD	G	1 A369	1 A370			1 A371	1 A372	1 A372	2 A301		2 A301	1 A301	2 A301	A374
	GAB		1 A371				1 A373	1 A373						
	GRC	1 A301		1 A301			1 A301	1 A301		1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	
SVP	GRL (DNK)													
	GUI							1 A330	1 A331	1 A304	2 A332	1 A333		
	GUM (USA)													A362
	HNG					1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	
	HOL			1 A317		1 A301		1 A301			1 A301	1 A301	1 A301	
	HVO		1			1	1	2	1		1			
	HWA (USA)													A362
	HWL (USA)													A362

1) Pour l'explication des Observations, voir page 8

1) For explanation of Remarks see page 8

1) Para la explicación de las Observaciones véase página 8

Récapitulation des besoins en matière de contrôle
d'exploitation à grande distance (LDOCC)

Summary of long-distance operational control requirements (LDOCC)

Resumen de las necesidades relativas al control operacional
a larga distancia (LDOCC)

	3	3.5	4.7	5.4 (Reg. 2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22	
	I		2 A301			1 A301	1 A301	2 A301	1 A301	2 A301	1 A301	1 A301	
MOD	IND	1 A336			1 A336		1 A336		1 A336	1 A336			A376
			1 A301			1 A301		1 A301		1 A301	1 A301	2	
MOD	INS						2 A354	2 A354	2 A354	2 A354	2 A354		
	IRL	2 A301		2 A301			1 A301						A337 A338
	IRN	1	1	1		2	2	3	3	3	3	3	
	ISR	2 A339	1 A339		2 A339	1 A339	2 A340		2 A340	2 A340	2 A340	1 A340	

1) Pour l'explication des Observations, voir page 8

1) For explanation of Remarks see page 8

1) Para la explicación de las Observaciones véase página 8

Récapitulation des besoins en matière de contrôle
d'exploitation à grande distance (LDOCC)

Summary of long-distance operational control requirements (LDOCC)

Resumen de las necesidades relativas al control operacional
a larga distancia (LDOCC)

		3	3.5	4.7	5.4 (Reg. 2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22	
MOD	J					1 A301	1 A301	2 A301	1 A301	1 A301	2 A301	2 A301	1 A301	A381
	JON (USA)													A362
	KEN	1				1	1	1			1		1	
	KOR						1	1	2	1	1	1		
MOD	KRE		1	1		1		1		1	1		1	
ADD	KWT												1	
	LBR		1 A341				1 A341	1 A341		1 A341	1 A341	1 A341	1 A341	
	LBY	1 A301	1 A301	1 A301		1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301		
	MAU			1 A342			1 A342			1 A342			1 A342	
	MDW (USA)													A362
	MEX	1		1			1	1		1		1		
	MLA	1 A354				1 A354		1 A314			1 A380	1 A316	1 A317	
	MLT	2 A339	2 A339	2 A339		2 A339	2 A339	2 A339	2 A339	2 A339	2 A339	2 A339		
	MRA (USA)													A362
	MRL (USA)													A362
	MTN			1		1		1						
	NGR		1 A301					1 A301					1 A301	
MOD	NIG							2		2	2	2	2 A301	
	NOR			1 A301		1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	A321
	NPL			1 A343			1 A343	1 A343						

1) Pour l'explication des Observations, voir page 8

1) For explanation of Remarks see page 8

1) Para la explicación de las Observaciones véase página 8

Récapitulation des besoins en matière de contrôle
d'exploitation à grande distance (LDOCC)

Summary of long-distance operational control requirements (LDOCC)

Resumen de las necesidades relativas al control operacional
a larga distancia (LDOCC)

		3	3.5	4.7	5.4 (Reg. 2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22	
			1 A344				1 A344		1 A344		1 A344	1 A344	1 A344	
				1 A345			1 A345							
MOD	PAK	1		1		1		2		1			1	
MOD	PHL	1 A347					1 A347	1 A347		1 A347	1 A347	1 A347	1 A301	
	PHX (USA)													A362
	PLM (USA)													A362
MOD	PNG	1 A348				1 A348		1 A348			1 A348	1 A348		A337 A378 A379
	POL	1 A349	2 A350	1 A349		2 A350	2 A301	2 A301		1 A301	1 A301	1 A301		
MOD	POR		1 A351				1 A351	1 A351			1 A351	1 A351	1 A301	
MOD	PRG	1 A382	1 A382	1 A382		1 A382	1 A389		1 A390		1 A391	1 A392	1	
	PTR (USA)													A362
MOD	QAT		1 A311					1 A311		1 A311	1 A311	1 A311		
MOD	ROU	1 A301	2 A301	2 A301		2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	
	S			1 A301		1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301		A321
MOD	SEN			1 A353		1 A353		1 A353		1		1	1	
	SMA (USA)													A362
	SMO (NZL)		1 A346				1 A346	1 A346		1 A346				
	SNG					1 A354		1 A354			1 A354			
	STP		1			1	1	1		1	1	1		
	SUI	1 A301	1 A301	1 A301		1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	
	SUR					1		1		1	1	1	1	

1) Pour l'explication des Observations, voir page 8

1) For explanation of Remarks see page 8

1) Para la explicación de las Observaciones véase página 8

Récapitulation des besoins en matière de contrôle
d'exploitation à grande distance (LDOCC)

Summary of long-distance operational control requirements (LDOCC)

Resumen de las necesidades relativas al control operacional
a larga distancia (LDOCC)

	3	3.5	4.7	5.4 (Reg. 2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22	
ADD	SWN (USA)												A362
	SYR											1	
	TCH	2 A317	1 A317	2 A317	1 A317	1 A317	1 A317	1 A317		1 A317			
		1 A355			1 A355					1 A355	1 A355	1 A355	
	TGK	1			1	1	1			1		1	
	TON					6							
	TRD						1 A330						
	TUN	1	2	1	2	1	2	1	2	2	2	2	
ADD	TUR											1	
	UKR												A360
	URG	1 A356			1 A356		1 A356		1 A356	1 A356	1 A356	1 A356	
		1 A357			1 A357		1 A357		1 A357	1 A357	1 A357		
		1 A358			1 A358		1 A358	1 A358		1 A358	1 A358		
		1 A359			1 A359		1 A359		1 A359	1 A359	1 A359		A359
	URS		1 A301		2 A301	3 A301	2 A301	1 A301	3 A301	3 A301	3 A301	2 A301	A360
MOD	USA	3 A301	6 A301	3 A301	6 A301	8 A301	4 A301	8 A301	6 A301	6 A301	8 A301	3	A361 A362
MOD	VEN	1 A366				1 A366		1 A366		1 A366	1 A366	1 A301	
	VIR (USA)												A362
	WAK (USA)												A362
MOD	YEM				1 A393	1 A393	1 A304	1 A317	1 A311	1 A311	1 A388	1 A301	
ADD	YMS	1 A396	1 A396	1 A396	1 A396	1 A397	1 A397	1 A398	1 A398	1 A399	1 A399		
MOD	YUG								2 A363	1 A364	1 A317		
								1 A301		1 A301		1 A301	
	ZAI									2			
	ZMB					1	1	1	1	1			

1) Pour l'explication des Observations, voir page 8

1) For explanation of Remarks see page 8

1) Para la explicación de las Observaciones véase página 8

Explications des Observations - Explanation of Remarks - Explicación de las Observaciones

MOD A301	ARS, AUS, B, BEL, BOL, CAN, CHN, D, DDR, DNK, E, F, FNL, G, GRC, HNG, HOL, I, IND, } IRL, J, LBY, NGR, NIG, NOR, } PAK, PHL, POL, POR, ROU, S, SUI, URS, USA, VEN, YEM, YUG	Mondiale - Worldwide - Mundial	NSA1 SA CAR SAM NA EU SEA FE NSA2
A302 AFS			7E
A303 AFS			
MOD A304	AFG, EGY, GUI, YEM	ME	
A305 AGL		NSA1 NSA2 EU SA SAM2 NA3 CAR	
MOD A306	ARG	SAM ATL	
A307	ARG	SAM - PAC	
A308	AUS	Voir page 11 - See page 11 - Ver página 11	
A309	AUS	CWP SP NP SEA MID IO SAM AFI FE	
A310	B	SA CWP NA3 EU CAR SAM1 CEP NSA1 NSA2	
MOD A311	BHR, QAT, YEM	EU ME	
A312	CPV	SA	
A313	D	EU 1 2A 2C	
A314	MLA	FE SEA ME SP	
A315	D	EU ME NA NSA1 NSA2	
A316	MLA	ME EU SP	
A317	YUG, E, DDR, HOL, MLA, TCH, YEM	EU	
A318	DDR	EU ME NA2 CAR	
A319	DDR	EU ME FE NA2 CAR NSA1 NSA2	
A320	DDR	ME FE NA2 CAR NSA1 NSA2	
A321	DNK, NOR, S	Voir page 11 - See page 11 - Ver página 11	
A322	GRL(DNK)	NA1 NA2	
A323	E	EU NA2 NA3	
A324	E	EU NA2 NA3 SA NSA1 SAM CAR	
SUP A325	E		
A326	ETH	EU FE ME NA2 NSA1	
A327	FNL	EU NA2 NA3 ME	
A328	FNL	EU NA2 NA3 ME SA NSA1 NSA2	
A329	FNL	EU NA2 NA3 ME SA NSA1 NSA2 FE SEA CWP CEP NP NA1 CAR	
A330	TRD, GUI	CAR	

	A331	GUI		NSA1
	A332	GUI		NA2 NSA2
	A333	GUI		CWP
	A334	ATN		CAR SAM1
	A335	ATN		CAR SAM1 SAM2 NA2 NA3
	A336	IND		FE ME SEA
	A337	IRL, PNG		Voir page 11 - See page 11 - Ver página 11
	A338	IRL		Voir page 11 - See page 11 - Ver página 11
	A339	MLT, ISR		EU ME NSA2
	A340	ISR		ME EU NSA2 NSA1 NA2 NA3 CAR
	A341	LBR		AFI SA SAT NA3
	A342	MAU		NSA2 EU NA2 ME IO
	A343	NPL		ME SEA
	A344	NZL		SP SEA CWP FE CEP NA1 NA2
	A345	NZL		9D
MOD	A346	SMO(NZL)		9B
	A347	PHL		FE SEA ME EU CWP CEP SP
	A348	PNG		CWP SEA FE SP 9B
MOD	A349	EGY, POL		EUR
	A350	POL		EUR et national FIS - and national FIS - y nacional FIS
	A351	POR		EU NA2 NA3 CAR SA SAM2 NSA1 NSA2
	A352	non utilisé	-	not used - no utilizada
	A353	SEN		SA NSA1
MOD	A354	INS, MLA, SNG		FE SEA
	A355	TCH		NA1 NA2 NA3 EU CAR SA ME SEA
	A356	URG		SAM1
	A357	URG		SAM2
	A358	URG		SA
	A359	URG		Voir page 12 - See page 12 - Ver página 12
	A360	URS, BLR, UKR		Voir page 12 - See page 12 - Ver página 12
	A361	USA		Voir page 12 - See page 12 - Ver página 12
	A362	USA		Voir page 12 - See page 12 - Ver página 12
	A363	YUG		2 3

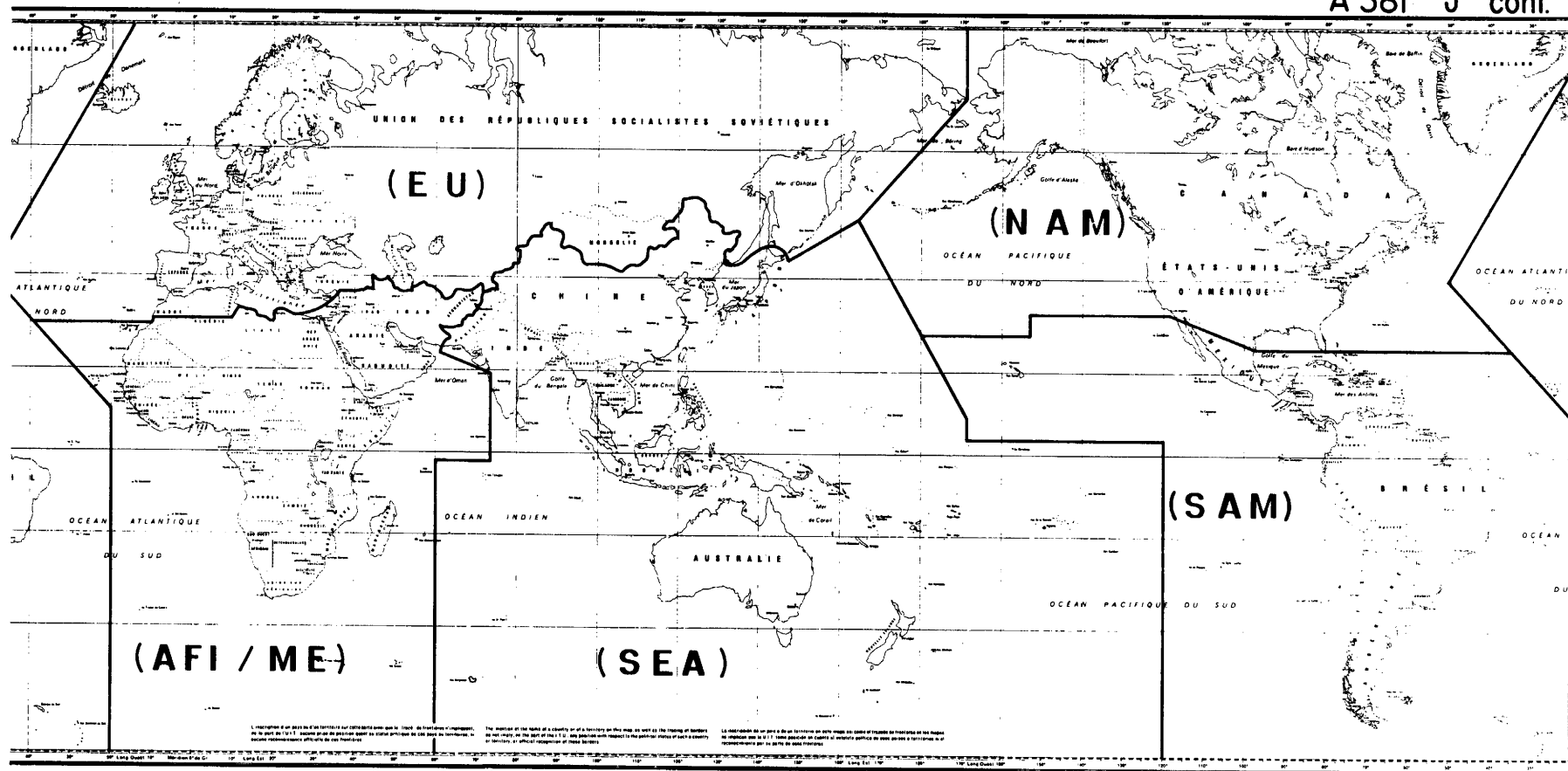
A364	YUG	NSA2
A365	F	Voir page 12 - See page 12 - Ver página 12
A366	VEN	12G
A367	FJI	SP
A368	FJI	SP SEA
A369	G	EUR NAT
A370	G	EUR NAT AFI
A371	G	PAC SEA
A372	G	EUR NAT AFI MID
A373	G	PAC SEA MID
A374	G	Voir page 12 - See page 12 - Ver página 12
A375	ARG	Voir page 13 - See page 13 - Ver página 13
A376	IND	Voir page 13 - See page 13 - Ver página 13
A377	SUR	Voir page 13 - See page 13 - Ver página 13
A378	PNG	Voir page 13 - See page 13 - Ver página 13
A379	PNG	Voir page 13 - See page 13 - Ver página 13
A380	MLA	FE SEA ME EU SP
A381	J	Voir page 13 - See page 13 - Ver página 13
A382	CHL, PRG	SAM1 SAM2
A383	CHL	SAM1 SAM2 CAR SP SA EU
A384	CHL	CAR SP SA EU
A385	FNL	Voir page 13 - See page 13 - Ver página 13
A386	FNL	Voir page 13 - See page 13 - Ver página 13
A387	BOL	SAM SAT CAR NAT EU
A388	YEM	EU NA2
A389	PRG	CAR SAM1 SAM2
A390	PRG	CAR SAM1 SAM2 EU
A391	PRG	CAR SAM2 EU
A392	PRG	NA3 CAR EU
A393	STP, YEM	NSA1 NSA2
A394	GAB	4B
ADD A395	EGY	AFI
ADD A396	YMS	AFI ME
ADD A397	YMS	AFI ME SEA
ADD A398	YMS	AFI ME SEA EU
ADD A399	YMS	SEA EU

A308	AUS	La lettre-circulaire N° 386 demande que les zones d'exploitation des voies attribuées au contrôle d'exploitation à grande distance soient indiquées sur la base des ZLAMP. Le problème des zones d'allotissement pour le contrôle d'exploitation à grande distance n'a pas encore été résolu. L'Australie est d'avis que la Conférence administrative mondiale des radiocommunications devra spécifier une méthode pour déterminer les fréquences à allotir, à l'échelon mondial ou par zones, pour les besoins du contrôle d'exploitation. On trouve dans la colonne 10 de l'Annexe 2 à la lettre-circulaire N° 386 une liste des besoins de l'Australie en matière de fréquences pour le contrôle d'exploitation à grande distance. Les ZLAMP indiquées dans l'en-tête de la colonne sont les zones en direction desquelles une station australienne pourrait être amenée à émettre.	Circular-letter No. 386 requests that the areas of operation of the long-distance operational control channels be stated in terms of MWARAs. The problem of allotment areas for long-distance operational control is a problem that has still to be resolved. Australia is of the opinion that a method to determine the frequencies to be allotted on a world-wide or Sectional areas basis for operational control requirements must be resolved at the World Administrative Radio Conference. Column 10 of Annex 2 of Circular-letter No. 386 has been completed and lists the long-distance operational control frequency requirements of Australia. The MWARAs shown at the head of the column are the areas into which an Australian station could be expected to operate.	En la carta circular N.º 386 se solicita que las zonas de explotación de los canales para el control operacional a larga distancia se indiquen en forma de ZRMP. El problema de las zonas de adjudicación para el control operacional a larga distancia está todavía por resolver. Australia considera que el método para determinar las frecuencias que han de adjudicarse con carácter mundial o por zonas y subzonas para las necesidades del control de operaciones debe decidirlo la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones. En la columna 10 del Anexo 2 a la carta circular N.º 386 se han enumerado las frecuencias que Australia necesita para el control de operaciones a larga distancia. En el encabezamiento de la columna se han indicado las ZRMP que corresponden a las zonas previstas de operación de la estación australiana.
A321		Famille commune pour DNK, NOR et S.	Common family for DNK, NOR and S.	Familia de frecuencias común para DNK, NOR y S.
A337	PNG IRL	Bandes de fréquences des 3 ou 3,5 MHz.	3 or 3.5 MHz frequency bands.	Bandas de frecuencias de 3 ó 3,5 MHz.
A338	IRL	Bandes de fréquences des 4,7 ou 5,6 MHz.	4.7 or 5.6 MHz frequency bands.	Bandas de frecuencias de 4,7 ó 5,6 MHz.

A359	URG	L'Uruguay estime que, à moins de modifier les limites de la ZLAMP SA, il faudra créer dans l'Atlantique Sud une nouvelle ZLAMP pour le trafic aérien entre Montevideo et la ville de Johannesburg en Afrique du Sud. Une famille de fréquences, dans les bandes énumérées dans le formulaire ci-joint (formulaire MWARA XXX), devrait être allouée à cette fin. Etant donné le trafic réduit prévisible dans la ZLAMP XXX concernant le contrôle d'exploitation à grande distance, et au cas où il serait permis d'utiliser les fréquences de la ZLAMP XXX à cette fin, on pourrait renoncer à utiliser la famille de fréquences indiquée pour ce contrôle d'exploitation..	Uruguay considers that unless the boundaries of MWARA SA are modified, a new MWARA should be created in the South Atlantic in order to cater for air traffic between Montevideo and the city of Johannesburg in South Africa. A family of frequencies in the bands listed in the attached form (Form MWARA XXX) would have to be allotted for this purpose. Given the low estimated traffic requirements for long-distance operational control in MWARA XXX, the family of frequencies listed for that purpose may be dispensed with if the MWARA XXX frequencies are authorized for such operational control.	Uruguay estima necesario - salvo que se ajusten los límites de la ZRMP SP - crear una nueva ZRMP en el Océano Atlántico Sur, con la finalidad de atender el tránsito aéreo entre Montevideo y la ciudad de Johannesburg en África del Sur, para lo cual se requeriría la adjudicación de una familia de frecuencias en las bandas que se detallan en el formulario que se acompaña (Formulario ZRMP XXX). Dado el reducido tráfico que se estima cursar en control de operaciones a larga distancia en la ZRMP XXX, se prescinde de la familia de frecuencias que se detalla para esa finalidad, en el caso de que se permita utilizar las frecuencias de la ZRMP XXX para dicho control de operaciones.
A360	URS	Mêmes fréquences URS, BLR, UKR.	Same frequencies URS, BLR, UKR.	Las mismas frecuencias para URS, BLR, UKR.
A361	USA	Voir la proposition USA/4/39 (ADD27/73A) - Document N° 4 de la Conférence	See proposal USA/4/39 (ADD27/73A) - Document No. 4 of the Conference	Véase la proposición USA/4/39 (ADD27/73A) - Documento N.º de la Conferencia
A362	USA	Mêmes fréquences USA, HWA, PTR, PLM, SMA, ALS, GUM, PHX, WAK, MDW, MRL, MRA, CAR, HWL, JON, VIR, SWN.	Same frequencies USA, HWA, PTR, PLM, SMA, ALS, GUM, PHX, WAK, MDW, MRL, MRA, CAR, HWL, JON, VIR, SWN.	Las mismas frecuencias para USA, HWA, PTR, PLM, SMA, ALS, GUM, PHX, WAK, MDW, MRL, MRA, CAR, HWL, JON, VIR, SWN.
A365	F	Deux familles à vocation mondiale pour une assignation exclusive à PARIS.	Two world-wide families for assignment exclusively to PARIS.	Dos familias de frecuencias mundiales para su asignación exclusiva a PARÍS.
A374	G	Les ZLAMP sont spécifiées de façon approximative seulement, pour donner une indication des portées de service prévues.	The MWARA areas are approximate only and are included for the purpose of giving an indication of the service ranges expected.	Las zonas ZRMP, que únicamente son aproximadas, se incluyen para facilitar una indicación sobre los alcances de servicio previstos.

	A375	ARG	Le service d'exploitation ou service complémentaire doit encore être défini. En particulier, pour les communications à grande distance.	Operational or complementary service to be defined. Particularly for long-distance communications.	Servicio operacional o complementario por definir. Especialmente para comunicaciones a larga distancia.
	A376	IND	Concernant les besoins en fréquences pour les ZLAMP et pour le contrôle d'exploitation international à grande distance, les renseignements fournis sont basés sur la répartition actuelle et sur les prévisions qu'il est possible de faire.	As regards frequency requirements for MWARA and international long-distance operation control, the information included is based on existing allocation and whatever could be foreseen.	En lo que respecta a las necesidades de frecuencias para la ZRMP y para el control de operaciones internacional a larga distancia, la información incluida se ha basado en las adjudicaciones existentes y en las previsiones que se han formulado.
SUP	A377	SUR			
	A378	PNG	Bandes de fréquences des 4,7, 5,6 ou 6,6 MHz	4.7, 5.6 or 6.6 MHz frequency bands	Bandas de frecuencias de 4,7, 5,6 ó 6,6 MHz
	A379	PNG	Bandes de fréquences des 9, 10 ou 11,3 MHz	9, 10 or 11.3 MHz frequency bands	Bandas de frecuencias de 9, 10 ó 11,3 MHz
	A381	J	Concernant la planification des zones pour les stations aéronautiques effectuant le contrôle d'exploitation à grande distance, cette Administration propose la création de nouvelles zones de ce genre, de manière à diviser le monde entier en cinq zones, comme indiqué dans la carte ci-jointe (voir page 14).	As far as the areas planning for aeronautical stations for long-distance operational control are concerned, this Administration would like to make a proposal for establishment of such new areas as to divide the whole world into five areas, as indicated in the map enclosed herewith (see next page 14).	En lo que respecta a la planificación de las zonas de estaciones aeronáuticas para el control de operaciones a larga distancia, esta Administración formulará una propuesta de establecimiento de estas nuevas zonas dividiendo el mundo entero en cinco zonas, de conformidad con el mapa que se adjunta (véase página 14).
ADD	A385	FNL	Bandes de fréquences des 5,6 ou 6,6 MHz	5.6 or 6.6 MHz frequency bands	Bandas de frecuencias 5,6 ó 6,6 MHz
ADD	A386	FNL	Bandes de fréquences des 11,3 ou 13,3 MHz	11.3 or 13.3 MHz frequency bands	Bandas de frecuencias 11,3 ó 13,3 MHz

A 381 J cont.



CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° DT/24-F/E/S

13 février 1978

Original : français,
anglais,
espagnol

GROUPE DE TRAVAIL 5B

RASSEMBLEMENT DES BESOINS DE FREQUENCES

Le tableau annexé ci-après donne la liste des besoins de fréquences pour les besoins en matière de contrôle d'exploitation à grande distance (LDOCC), en fonction des besoins de fréquences qui avaient été présentés par les administrations avant le 13 février 1978 à 12 heures.

Annexe : 1

WORKING GROUP 5B

COLLATION OF FREQUENCY REQUIREMENTS

Taking into account the frequency requirements submitted by Administrations up to 1200 hours on 13 February 1978, the enclosure shows the collated frequency requirements for Long Distance Operational Control Communications (LDOCC).

Annex : 1

GRUPO DE TRABAJO 5B

COTEJO DE NECESIDADES DE FRECUENCIAS

Teniendo en cuenta las necesidades de frecuencias presentadas por las Administraciones hasta las 12.00 horas del 13 de febrero de 1978, en el Anexo se muestran las necesidades de frecuencias cotejadas para las comunicaciones del control de operaciones a larga distancia (LDOCC).

Anexo : 1

K. KING

Président du Groupe de travail 5B



ANNEXE - ANNEX - ANEXORécapitulation des besoins en matière de contrôle
d'exploitation à grande distance (LDOCC)

Summary of long-distance operational control requirements (LDOCC)

Resumen de las necesidades relativas al control operacional
a larga distancia (LDOCC)

		3	3.5	4.7	5.4 (Reg. 2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22	
MOD	AFG		1 A304			1 A304	1 A304	1 A304	1 A304	1 A304	1 A304	1 A304		
	AFS						1 A302	1 A302		1 A302		1 A302	1 A302	
			1 A303			1 A303	1 A303	1 A303						
MOD	AGL		1 A305			1 A305		1 A305			1 A305	1 A305	1 A305	
ADD	ALG	1	2	1		2	1	2	1	2	2	2	2	
	ALS (USA)													A362
MOD	ARG			1 A306			1 A306	1 A306			1 A306	1 A306		A375
				1 A307			1 A307	1 A307		1 A307	1 A307	1 A307		
ADD	ARS	1 A301	1 A301	2 A301		1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	2 A301	2 A301	2 A301	
	ATN (HOL)					1 A334	1 A335		1 A335		1 A335	1 A335	1 A335	
	AUS	1 A309	1 A309	1 A309		1 A309	2 A309	1 A309	1 A309	2 A309	3 A309	3 A309		A308
	B							1 A310	1 A310	1 A310	1 A310	1 A310	1 A301	
	BEL			1 A301			1 A301		1 A301		1 A301	1 A301	1 A301	
	BHR		1 A311				1 A311	1 A311	1 A311		1 A311	1 A311	1 A311	
	BLR													A360
ADD	BOL		1 A387				1 A387		1 A387		1 A387	1 A387	1 A387	
	CAN		2 A301	2 A301		2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	
	CAR (USA)													A362
ADD	CHL			1 A382			1 A382	1 A383		1 A382	1 A384	1 A384		
	CHN		2			2		2		1	2	2	1	
MOD	CME			1			1	1		1		1	1	
	CPV	1 A312					1 A312		1 A312			1 A312		
ADD	CTI		1			1	2	2		1	1	1		

1) Pour l'explication des Observations, voir page 8

1) For explanation of Remarks see page 8

1) Para la explicación de las Observaciones véase página 8

Récapitulation des besoins en matière de contrôle
d'exploitation à grande distance (LDOCC)

Summary of long-distance operational control requirements (LDOCC)

Resumen de las necesidades relativas al control operacional
a larga distancia (LDOCC)

		3	3.5	4.7	5.4 (Reg. 2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22	
MOD	CUB	1		1		1		1		1	1	1		
MOD	D		1 A313	2 A313		1 A315	1 A315		1 A301		1 A301	1 A301	1 A301	
	DDR		1 A317	1 A318		1 A318	1 A318	1 A319		1 A319	1 A320	1 A320		
MOD	DNK			1 A301		1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	A321
MOD	E		1 A317	1 A323		2 A324	1 A324	2 A301		2 A301	2 A301	1 A301	1 A301	
ADD	EQA		3			3	3	3	1	1				
	ETH						2 A326	2 A326	2 A326	2 A326	2 A326	2 A326		
	F	2 A301					2 A301		2 A301		2 A301	2 A301	2 A301	A365
	FJI			1 A367		1 A367	1 A368	1 A368		1 A368	1 A368	1 A368		
MOD	FNL	1 A301		1 A301		1 A301		1 A301		1 A301		1 A301		A385 A386
	G	1 A369	1 A370			1 A371	1 A372	1 A372	2 A301		2 A301	1 A301		A374
			1 A371				1 A373	1 A373						
ADD	GAB						2 A394	2 A394						
	GRC	1 A301		1 A301			1 A301	1 A301		1 A301	1 A301	1 A301		
	GRL (DNK)	1 A322	1 A322	1 A322	1 A322	1 A322	1 A322							
	GUI							1 A330	1 A331	1 A304	2 A332	1 A333		
	GUM (USA)													A362
ADD	HNG					1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	
	HOL			1 A317		1 A301		1 A301			1 A301	1 A301	1 A301	
ADD	HVO		1			1	1	2	1		1			
	HWA (USA)													A362
	HWL (USA)													A362

1) Pour l'explication des Observations, voir page 8

1) For explanation of Remarks see page 8

1) Para la explicación de las Observaciones véase página 8

Récapitulation des besoins en matière de contrôle
d'exploitation à grande distance (LDOCC)

Summary of long-distance operational control requirements (LDOCC)

Resumen de las necesidades relativas al control operacional
a larga distancia (LDOCC)

		3	3.5	4.7	5.4 (Reg. 2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22	
ADD	I			2 A301			1 A301	1 A301	2 A301	1 A301	2 A301	1 A301	1 A301	A376
	IND	1 A336				1 A336		1 A336		1 A336	1 A336			
			1 A301				1 A301		1 A301		1 A301	1 A301		
ADD	INS							2	2	2	2	2		A354
	IRL	2 A301		2 A301				1 A301						A337 A338
ADD	IRN	1	1	1			2	2	3	3	3	3	3	
MOD	ISR	2 A339	1 A339			2 A339	1 A339	2 A340		2 A340	2 A340	2 A340	1 A340	

1) Pour l'explication des Observations, voir page 8

1) For explanation of Remarks see page 8

1) Para la explicación de las Observaciones véase página 8

Récapitulation des besoins en matière de contrôle
d'exploitation à grande distance (LDOCC)
Summary of long-distance operational control requirements (LDOCC)
Resumen de las necesidades relativas al control operacional
a larga distancia (LDOCC)

		3	3.5	4.7	5.4 (Reg. 2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22	
	J					1 A301	1 A301	2 A301	1 A301	1 A301	2 A301	2 A301		A381
	JON (USA)													A362
ADD	KEN	1				1	1	1			1		1	
ADD	KOR						1	1	2	1	1	1		
ADD	KRE		1	1		1		1		1	1			
	LBR		1 A341				1 A341	1 A341		1 A341	1 A341	1 A341	1 A341	
ADD	LBY	1 A301	1 A301	1 A301		1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301		
MOD	MAU			1 A342			1 A342			1 A342			1 A342	
	MDW (USA)													A362
ADD	MEX	1		1			1	1		1		1		
	MLA	1 A354				1 A354		1 A314			1 A380	1 A316	1 A317	
	MLT	2 A339	2 A339	2 A339		2 A339	2 A339	2 A339	2 A339	2 A339	2 A339	2 A339		
	MRA (USA)													A362
	MRL (USA)													A362
ADD	MTN			1		1		1						
ADD	NGR		1 A301					1 A301					1 A301	
ADD	NIG							2		2	2	2	2	
MOD	NOR			1 A301		1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	A321
	NPL			1 A343			1 A343	1 A343						

1) Pour l'explication des Observations, voir page 8

1) For explanation of Remarks see page 8

1) Para la explicación de las Observaciones véase página 8

Récapitulation des besoins en matière de contrôle
d'exploitation à grande distance (LDOCC)

Summary of long-distance operational control requirements (LDOCC)

Resumen de las necesidades relativas al control operacional
a larga distancia (LDOCC)

	3	3.5	4.7	5.4 (Reg. 2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22	
NZL		1 A344	1 A345			1 A344		1 A344		1 A344	1 A344	1 A344	
PAK	1		1		1		2		1				
PHL	1 A347					1 A347	1 A347		1 A347	1 A347	1 A347	1 A347	
PHX (USA)													A362
PLM (USA)													A362
PNG	2 A346		2 A346				2 A346						A337 A378 A379
	1 A348		1 A348				1 A348			1 A348	1 A348		A337 A378 A379
POL	1 A349	2 A350	1 A349		2 A350	2 A301	2 A301		1 A301	1 A301	1 A301		
POR		1 A351				1 A351	1 A351			1 A351	1 A351		
ADD PRG	1 A382	1 A382	1 A382		1 A382	1 A389		1 A390		1 A391	1 A392		
PTR (USA)													A362
ADD QAT		1					1		1	1	1		A 311
ROU	1 A301	2 A301	2 A301		2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	2 A301	2 A301		
MOD S			1 A301		1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301		A321
MOD SEN			1 A353		1 A353		1 A353		1		1		
SMA (USA)													A362
SMO (NZL)		1 A346				1 A346	1 A346		1 A346				
SNG					1 A354		1 A354			1 A354			
ADD STP		1			1	1	1		1	1	1		
SUI	1 A301	1 A301	1 A301		1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	1 A301	
MOD SUR					1		1		1	1	1	1	

1) Pour l'explication des Observations, voir page 8

1) For explanation of Remarks see page 8

1) Para la explicación de las Observaciones véase página 8

Récapitulation des besoins en matière de contrôle
d'exploitation à grande distance (LDOCC)
Summary of long-distance operational control requirements (LDOCC)
Resumen de las necesidades relativas al control operacional
a larga distancia (LDOCC)

	3	3.5	4.7	5.4 (Reg. 2)	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	22	
	SWN (USA)												A362
	TCH	2 A317 1 A355	1 A317	2 A317	1 A317 1 A355	1 A317	1 A317	1 A317		1 A317 1 A355	1 A355	1 A355	
ADD	TGK	1			1	1	1			1		1	
	TON					6							
	TRD						1 A330						
ADD	TUN	1	2	1	2	1	2	1	2	2	2	2	
	UKR												A360
	URG	1 A356 1 A357 1 A358 1 A359			1 A356 1 A357 1 A358 1 A359		1 A356 1 A357 1 A358 1 A359		1 A356 1 A357 1 A358 1 A359	1 A356 1 A357 1 A358 1 A359	1 A356 1 A357 1 A358 1 A359	1 A356	
	URS		1 A301		2 A301	3 A301	2 A301	1 A301	3 A301	3 A301	3 A301	2 A301	A359 A360
	USA	3 A301	6 A301	3 A301	6 A301	8 A301	4 A301	8 A301	6 A301	6 A301	8 A301		A361 A362
MOD	VEN	1 A366				1 A366		1 A366		1 A366	1 A366		
	VIR (USA)												A362
	WAK (USA)												A362
ADD	YEM				1 A393	1 A393	1 A304	1 A317	1 A311	1 A311	1 A388		
	YUG								2 A363	1 A364	1 A317		
	ZAI							1 A301		1 A301			
ADD	ZMB					1	1	1	1	1			

1) Pour l'explication des Observations, voir page 8

1) For explanation of Remarks see page 8

1) Para la explicación de las Observaciones véase página 8

Explications des Observations - Explanation of Remarks - Explicación de las Observaciones

MOD A301 ARS, B, BEL, CAN, D, DNK, E, F, FNL, G. GRC, HNG, HOL, I, IND, IRL, J, LBY, NGR, NOR, POL, ROU, S, SUI, URS, USA, YUG	} Mondiale - Worldwide - Mundial
A302 AFS	NSA1 SA CAR SAM NA EU SEA FE NSA2
A303 AFS	7E
MOD A304 AFG, GUI, YEM	ME
MOD A305 AGL	NSA1 NSA2 EU SA SAM2 NA3 CAR
MOD A306 ARG	SAM ATL - N/S
A307 ARG	SAM - PAC
A308 AUS	Voir page 11 - See page 11 - Ver página 11
A309 AUS	CWP SP NP SEA MID IO SAM AFI FE
A310 B	SA CWP NA3 EU CAR SAM1 CEP NSA1 NSA2
A311 BHR, YEM	EU ME
A312 CPV	SA
A313 D	EU 1 2A 2C
A314 MLA	FE SEA ME SP
A315 D	EU ME NA NSA1 NSA2
A316 MLA	ME EU SP
A317 YUG, E, DDR, HOL, MLA, TCH, YEM	EU
A318 DDR	EU ME NA2 CAR
A319 DDR	EU ME FE NA2 CAR NSA1 NSA2
A320 DDR	ME FE NA2 CAR NSA1 NSA2
A321 DNK, NOR, S	Voir page 11 - See page 11 - Ver página 11
A322 GRL(DNK)	NA1 NA2
MOD A323 E	EU NA2 NA3
MOD A324 E	EU NA2 NA3 SA NSA1 SAM CAR
SUP A325 E	NA2 NA3 SA SAM
A326 ETH	EU FE ME NA2 NSA1
A327 FNL	EU NA2 NA3 ME
A328 FNL	EU NA2 NA3 ME SA NSA1 NSA2
A329 FNL	EU NA2 NA3 ME SA NSA1 NSA2 FE SEA CWP CEP NP NA1 CAR
A330 TRD, GUI	CAR

A331	GUI	NSA1
A332	GUI	NA2 NSA2
A333	GUI	CWP
A334	ATN	CAR SAM1
A335	ATN	CAR SAM1 SAM2 NA2 NA3
A336	IND	FE ME SEA
A337	IRL, PNG	Voir page 11 - See page 11 - Ver página 11
A338	IRL	Voir page 11 - See page 11 - Ver página 11
A339	MLT, ISR	EU ME NSA2
A340	ISR	ME EU NSA2 NSA1 NA2 NA3 CAR
A341	LBR	AFI SA SAT NA3
MOD A342	MAU	NSA2 EU NA2 ME IO
A343	NPL	ME SEA
A344	NZL	SP SEA CWP FE CEP NA1 NA2
A345	NZL	9D
A346	PNG, SMO(NZL)	9B
A347	PHL	FE SEA ME EU CWP CEP SP
A348	PNG	CWP SEA FE SP 9B
A349	POL	EUR
A350	POL	EUR et national FIS - and national FIS - y nacional FIS
A351	POR	EU NA2 NA3 CAR SA SAM2 NSA1 NSA2
A352	non utilisé	- not used - no utilizada
A353	SEN	SA NSA1
A354	MLA, SNG	FE SEA
A355	TCH	NA1 NA2 NA3 EU CAR SA ME SEA
A356	URG	SAM1
A357	URG	SAM2
A358	URG	SA
A359	URG	Voir page 12 - See page 12 - Ver página 12
A360	URS, BLR, UKR	Voir page 12 - See page 12 - Ver página 12
A361	USA	Voir page 12 - See page 12 - Ver página 12
A362	USA	Voir page 12 - See page 12 - Ver página 12
A363	YUG	2 3

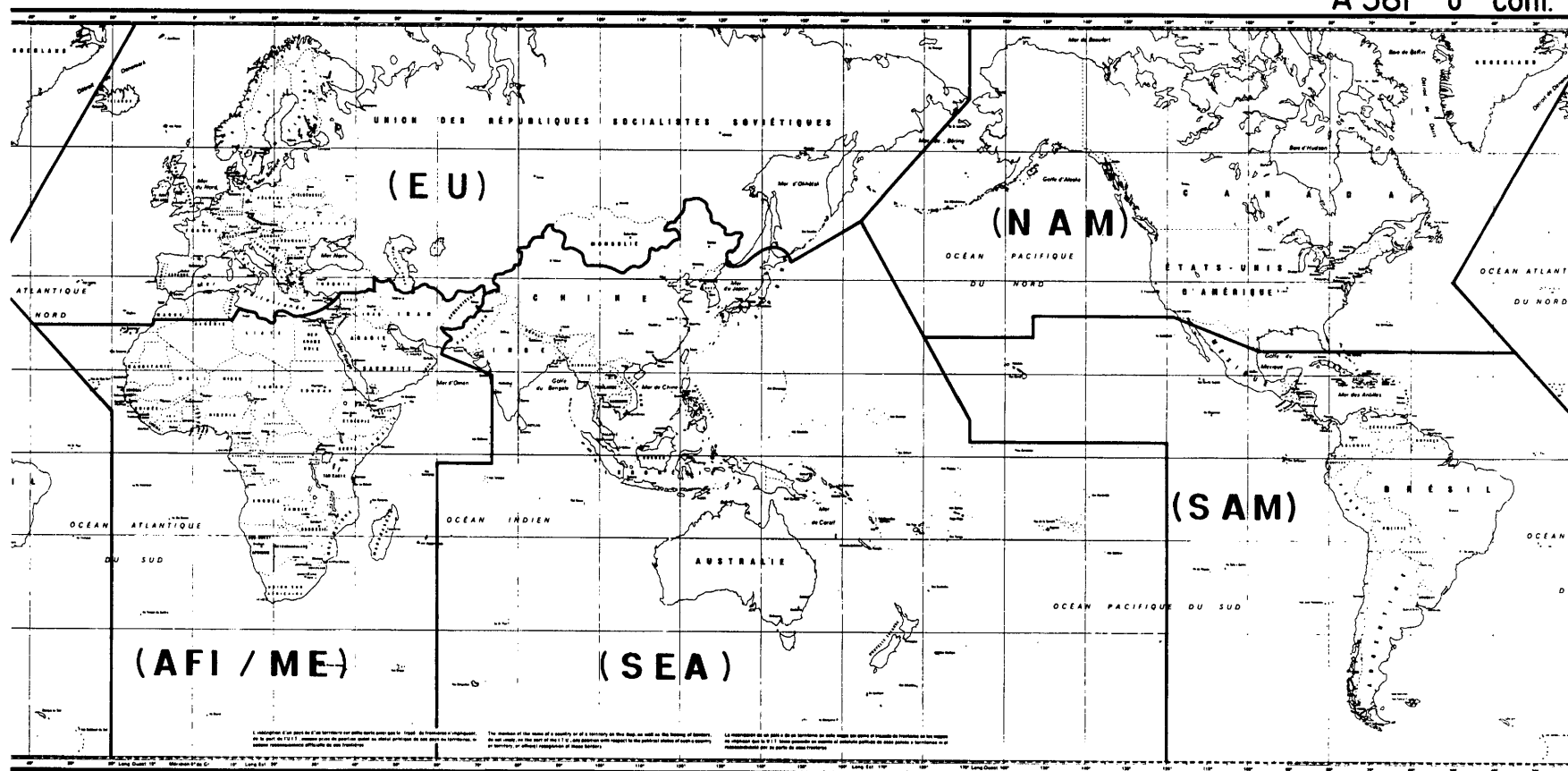
A364	YUG	NSA2
A365	F	Voir page 12 - See page 12 - Ver página 12
A366	VEN	12G
A367	FJI	SP
A368	FJI	SP SEA
A369	G	EUR NAT
A370	G	EUR NAT AFI
A371	G	PAC SEA
A372	G	EUR NAT AFI MID
A373	G	PAC SEA MID
A374	G	Voir page 12 - See page 12 - Ver página 12
A375	ARG	Voir page 13 - See page 13 - Ver página 13
A376	IND	Voir page 13 - See page 13 - Ver página 13
A377	SUR	Voir page 13 - See page 13 - Ver página 13
A378	PNG	Voir page 13 - See page 13 - Ver página 13
A379	PNG	Voir page 13 - See page 13 - Ver página 13
A380	MLA	FE SEA ME EU SP
A381	J	Voir page 13 - See page 13 - Ver página 13
A382	CHL, PRG	SAM1 SAM2
A383	CHL	SAM1 SAM2 CAR SP SA EU
A384	CHL	CAR SP SA EU
ADD A385	FNL	Voir page 13 - See page 13 - Ver página 13
ADD A386	FNL	Voir page 13 - See page 13 - Ver página 13
ADD A387	BOL	SAM SAT CAR NAT EU
ADD A388	YEM	EU NA2
ADD A389	PRG	CAR SAM1 SAM2
ADD A390	PRG	CAR SAM1 SAM2 EU
ADD A391	PRG	CAR SAM2 EU
ADD A392	PRG	NA3 CAR EU
ADD A393	STP, YEM	NSA1 NSA2
ADD A394	GAB	4B

A308 AUS	La lettre-circulaire N° 386 demande que les zones d'exploitation des voies attribuées au contrôle d'exploitation à grande distance soient indiquées sur la base des ZLAMP. Le problème des zones d'allotissement pour le contrôle d'exploitation à grande distance n'a pas encore été résolu. L'Australie est d'avis que la Conférence administrative mondiale des radiocommunications devra spécifier une méthode pour déterminer les fréquences à allotir, à l'échelon mondial ou par zones, pour les besoins du contrôle d'exploitation. On trouve dans la colonne 10 de l'Annexe 2 à la lettre-circulaire N° 386 une liste des besoins de l'Australie en matière de fréquences pour le contrôle d'exploitation à grande distance. Les ZLAMP indiquées dans l'en-tête de la colonne sont les zones en direction desquelles une station australienne pourrait être amenée à émettre.	Circular-letter No. 386 requests that the areas of operation of the long-distance operational control channels be stated in terms of MWARAs. The problem of allotment areas for long-distance operational control is a problem that has still to be resolved. Australia is of the opinion that a method to determine the frequencies to be allotted on a world-wide or Sectional areas basis for operational control requirements must be resolved at the World Administrative Radio Conference. Column 10 of Annex 2 of Circular-letter No. 386 has been completed and lists the long-distance operational control frequency requirements of Australia. The MWARAs shown at the head of the column are the areas into which an Australian station could be expected to operate.	En la carta circular N.º 386 se solicita que las zonas de explotación de los canales para el control operacional a larga distancia se indiquen en forma de ZRMP. El problema de las zonas de adjudicación para el control operacional a larga distancia está todavía por resolver. Australia considera que el método para determinar las frecuencias que han de adjudicarse con carácter mundial o por zonas y subzonas para las necesidades del control de operaciones debe decidirlo la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones. En la columna 10 del Anexo 2 a la carta circular N.º 386 se han enumerado las frecuencias que Australia necesita para el control de operaciones a larga distancia. En el encabezamiento de la columna se han indicado las ZRMP que corresponden a las zonas previstas de operación de la estación australiana.
A321	Famille commune pour DNK, NOR et S.	Common family for DNK, NOR and S.	Familia de frecuencias común para DNK, NOR y S.
A337 PNG IRL	Bandes de fréquences des 3 ou 3,5 MHz.	3 or 3.5 MHz frequency bands.	Bandas de frecuencias de 3 ó 3,5 MHz.
A338 IRL	Bandes de fréquences des 4,7 ou 5,6 MHz.	4.7 or 5.6 MHz frequency bands.	Bandas de frecuencias de 4,7 ó 5,6 MHz.

- | | | | |
|----------|--|--|---|
| A359 URG | L'Uruguay estime que, à moins de modifier les limites de la ZLAMP SA, il faudra créer dans l'Atlantique Sud une nouvelle ZLAMP pour le trafic aérien entre Montevideo et la ville de Johannesburg en Afrique du Sud. Une famille de fréquences, dans les bandes énumérées dans le formulaire ci-joint (formulaire MWARA XXX), devrait être allotie à cette fin. Etant donné le trafic réduit prévisible dans la ZLAMP XXX concernant le contrôle d'exploitation à grande distance, et au cas où il serait permis d'utiliser les fréquences de la ZLAMP XXX à cette fin, on pourrait renoncer à utiliser la famille de fréquences indiquée pour ce contrôle d'exploitation. | Uruguay considers that unless the boundaries of MWARA SA are modified, a new MWARA should be created in the South Atlantic in order to cater for air traffic between Montevideo and the city of Johannesburg in South Africa. A family of frequencies in the bands listed in the attached form (Form MWARA XXX) would have to be allotted for this purpose. Given the low estimated traffic requirements for long-distance operational control in MWARA XXX, the family of frequencies listed for that purpose may be dispensed with if the MWARA XXX frequencies are authorized for such operational control. | Uruguay estima necesario - salvo que se ajusten los límites de la ZRMP SP - crear una nueva ZRMP en el Océano Atlántico Sur, con la finalidad de atender el tránsito aéreo entre Montevideo y la ciudad de Johannesburgo en África del Sur, para lo cual se requeriría la adjudicación de una familia de frecuencias en las bandas que se detallan en el formulario que se acompaña (Formulario ZRMP XXX). Dado el reducido tráfico que se estima cursar en control de operaciones a larga distancia en la ZRMP XXX, se prescinde de la familia de frecuencias que se detalla para esa finalidad, en el caso de que se permita utilizar las frecuencias de la ZRMP XXX para dicho control de operaciones. |
| A360 URS | Mêmes fréquences URS, BLR, UKR. | Same frequencies URS, BLR, UKR. | Las mismas frecuencias para URS, BLR, UKR. |
| A361 USA | Voir la proposition USA/4/39 (ADD27/73A) - Document N° 4 de la Conférence | See proposal USA/4/39 (ADD27/73A) - Document No. 4 of the Conference | Véase la proposición USA/4/39 (ADD27/73A) - Documento N.º de la Conferencia |
| A362 USA | Mêmes fréquences USA, HWA, PTR, PLM, SMA, ALS, GUM, PHX, WAK, MDW, MRL, MRA, CAR, HWL, JON, VIR, SWN. | Same frequencies USA, HWA, PTR, PLM, SMA, ALS, GUM, PHX, WAK, MDW, MRL, MRA, CAR, HWL, JON, VIR, SWN. | Las mismas frecuencias para USA, HWA, PTR, PLM, SMA, ALS, GUM, PHX, WAK, MDW, MRL, MRA, CAR, HWL, JON, VIR, SWN. |
| A365 F | Deux familles à vocation mondiale pour une assignation exclusive à PARIS. | Two world-wide families for assignment exclusively to PARIS. | Dos familias de frecuencias mundiales para su asignación exclusiva a PARÍS. |
| A374 G | Les ZLAMP sont spécifiées de façon approximative seulement, pour donner une indication des portées de service prévues. | The MWARA areas are approximate only and are included for the purpose of giving an indication of the service ranges expected. | Las zonas ZRMP, que únicamente son aproximadas, se incluyen para facilitar una indicación sobre los alcances de servicio previstos. |

	A375	ARG	Le service d'exploitation ou service complémentaire doit encore être défini. En particulier, pour les communications à grande distance.	Operational or complementary service to be defined. Particularly for long-distance communications.	Servicio operacional o complementario por definir. Especialmente para comunicaciones a larga distancia.
	A376	IND	Concernant les besoins en fréquences pour les ZLAMP et pour le contrôle d'exploitation international à grande distance, les renseignements fournis sont basés sur la répartition actuelle et sur les prévisions qu'il est possible de faire.	As regards frequency requirements for MWARA and international long-distance operation control, the information included is based on existing allocation and whatever could be foreseen.	En lo que respecta a las necesidades de frecuencias para la ZRMP y para el control de operaciones internacional a larga distancia, la información incluida se ha basado en las adjudicaciones existentes y en las previsiones que se han formulado.
SUP	A377	SUR			
	A378	PNG	Bandes de fréquences des 4,7, 5,6 ou 6,6 MHz	4.7, 5.6 or 6.6 MHz frequency bands	Bandas de frecuencias de 4,7, 5,6 ó 6,6 MHz
	A379	PNG	Bandes de fréquences des 9, 10 ou 11,3 MHz	9, 10 or 11.3 MHz frequency bands	Bandas de frecuencias de 9, 10 ó 11,3 MHz
	A381	J	Concernant la planification des zones pour les stations aéronautiques effectuant le contrôle d'exploitation à grande distance, cette Administration propose la création de nouvelles zones de ce genre, de manière à diviser le monde entier en cinq zones, comme indiqué dans la carte ci-jointe (voir page 14).	As far as the areas planning for aeronautical stations for long-distance operational control are concerned, this Administration would like to make a proposal for establishment of such new areas as to divide the whole world into five areas, as indicated in the map enclosed herewith (see next page 14).	En lo que respecta a la planificación de las zonas de estaciones aeronáuticas para el control de operaciones a larga distancia, esta Administración formulará una propuesta de establecimiento de estas nuevas zonas dividiendo el mundo entero en cinco zonas, de conformidad con el mapa que se adjunta (véase página 14).
ADD	A385	FNL	Bandes de fréquences des 5,6 ou 6,6 MHz	5.6 or 6.6 MHz frequency bands	Bandas de frecuencias 5,6 ó 6,6 MHz
ADD	A386	FNL	Bandes de fréquences des 11,3 ou 13,3 MHz	11.3 or 13.3 MHz frequency bands	Bandas de frecuencias 11,3 ó 13,3 MHz

A 381 J cont.



CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)**(Ginebra, 1978)**

Addendum N.º 1 al
Documento N.º DT/25-S
13 de febrero de 1978
Original: inglés

COMISIÓN 5

ADD 27/145A Zona de rutas aéreas regionales y nacionales - 10

(ZRRN-10)

Desde el punto 50°N 164°E al punto 66°N 169°W. De ahí, siguiendo el meridiano 169°W hasta el Polo Norte. Luego pasa por los puntos 82°N 30°E, 82°N00, 73°N00, 73°N 15°W y sigue por el meridiano 15°W hasta el punto 72°N. Continúa por los puntos 40°N 50°W, 40°N 65°W, 44°30'N 73°W, 41°N 81°W, 41°N 88°W, 48°N 91°W, 48°N 127°W, 50°N 130°W, siguiendo en dirección oeste hasta cerrar la zona en 50°N 164°E.

ADD 27/150A Zona de rutas aéreas regionales y nacionales - 11

(ZRRN-11)

Desde el punto 29°N 180° sigue por los puntos 50°N 164°E, 50°N 127°W y continúa a lo largo de la frontera entre los Estados Unidos de América y el Canadá hasta el punto 46°N 67°W, desde donde pasa a 40°N 65°W, 40°N 50°W, 25°N 35°W, 25°N 98°W, 33°N 119°W, 33°N 153°W, 29°N 153°W para cerrar la zona en 29°N 180°.

ADD 27/152B Zona de rutas aéreas regionales y nacionales - 12

(ZRRN-12)

Desde el punto 03°30'N 170°W pasa al punto 10°N 170°W, luego a lo largo del límite entre las Regiones 2 y 3 de la UIT llega hasta 29°N 180° y de ahí sigue por los puntos 29°N 153°W, 33°N 153°W, 33°N 120°W, 35°N 120°W, 32°N 104°W, 25°N 91°W, 26°N 91°W, 26°N 79°W, 27°N 79°W, 27°N 76°30'W, 25°N 70°W, 25°N 35°W, continuaría a lo largo del límite entre las Regiones 1 y 2 de la UIT al punto 00° 20°W. Desde ahí, por los puntos 00° 44°W, 04°24'N 50°39'W y desde ahí a lo largo de la frontera entre Brasil y Guayana Francesa, Surinam, Guayana, Venezuela, Colombia, hasta la intersección de Brasil, Perú y Colombia. De ahí, a lo largo de la frontera entre Perú y Colombia y Perú y Ecuador hasta el punto 04°S 93°W. Desde ahí al punto 05°S 93°W y pasando por los puntos 05°S 120°W, 03°30'N 120°W cierra la zona en 03°30'N 170°W.

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/25-S

13 de febrero de 1978

Original: francés/
inglés/
español

COMISIÓN 5

En anexo adjunto figuran las decisiones adoptadas en la segunda sesión del Grupo de Trabajo 5A, relativas a los límites de las ZRRN.

El anexo no contiene la descripción de los límites de la ZRRN 6B, 6C, 6D, 6F (los números 27/128 a 27/130, 27/132), 7B (27/135), que serán objeto de otro documento.

El mapa de las ZRRN se establecerá definitivamente una vez que se hayan adoptado decisiones sobre todas las ZRRN.

El Presidente del Grupo de Trabajo 5A,

E.D. DUCHARME

Anexo: 1



ANEXO

MOD 27/105 Subzona 1A

A partir de 65°N 26°W, pasa por 40°N 50°W, 40°N 20°W, 60°N 20°W, 60°N 26°W, para volver a 65°N 26°W.

MOD 27/106 Subzona 1B

A partir del Polo Norte, sigue el meridiano 15°W, pasa por los puntos 72°N 15°W, después por 65°N 26°W, 60°N 26°W, 60°N 20°W al punto 50°N 20°W y, desde allí hacia el Este, siguiendo las aguas territoriales entre las islas anglo-normandas y la costa francesa, a la altura del meridiano 03°W, continúa a lo largo de la frontera Nordeste de Francia, tocando los siguientes países: Bélgica, Luxemburgo y la República Federal de Alemania, se prolonga por la frontera entre Suiza y la República Federal de Alemania, y a lo largo de la frontera entre Austria y la República Federal de Alemania. Sigue después la frontera entre Checoslovaquia y la República Federal de Alemania y a continuación el límite entre la República Federal de Alemania y la República Democrática Alemana hasta el Mar Báltico, y luego hacia el Oeste por la costa de la República Federal de Alemania, hasta la frontera entre la República Federal de Alemania y Dinamarca, continuando por esta frontera hasta el Mar del Norte, y de ahí por el paralelo 55°N hasta el punto 55°N 04°E, pasando por los puntos 56°N, 03°E, 59°N, 02°E, 62°N, 01°E, y finalmente hasta el Polo Norte por el meridiano 01°E.

MOD 27/107 Subzona 1C

Desde el Polo Norte sigue el meridiano 01°E hasta el punto 62°N 01°E, y desde allí pasa por los puntos 59°N 02°E, 56°N 03°E, 55°N 04°E y de ahí se dirige hacia el Este por el paralelo 55°N y por la frontera entre Dinamarca y la República Federal de Alemania hasta el Mar Báltico. Sigue luego por la costa báltica de la República Federal de Alemania hasta el límite entre la República Federal de Alemania y la República Democrática Alemana, por dicho límite, por las fronteras occidentales de Checoslovaquia y Austria y por la frontera entre Suiza y Austria, para continuar hacia el Este por las fronteras meridionales de Austria y de Hungría, siguiendo luego, a lo largo de la frontera entre Hungría y Rumania, y de ahí por la frontera entre la U.R.S.S. y los siguientes países: Hungría, Checoslovaquia y Polonia, hasta la costa del Mar Báltico. Bordea luego la costa soviética del Mar Báltico hasta la frontera entre Finlandia y la U.R.S.S., sigue por esta frontera, pasa por 70°N 32°E hasta terminar en el Polo Norte.

NOC 27/108

MOD 27/109 Subzona 1E

A partir de 50°N 20°W pasa por 40°N 20°W, 40°N 50°W, 30°N 39°W, 30°N 10°W, 31°N 10°W, y 31°N 10°E; continúa luego a lo largo de la frontera entre Libia y Túnez hasta el Mediterráneo y de ahí por la costa tunecina, hasta su intersección con el meridiano 10°E, siguiendo hasta 43°N 10°E. Sigue luego por las fronteras francoitaliana, Italia y Suiza, luego por las fronteras de Suiza y Austria, Suiza y la República Federal de Alemania, Francia y República Federal de Alemania, Francia y Luxemburgo y Francia y Bélgica hasta la costa del Canal de la Mancha, y después hacia el Oeste por las aguas territoriales entre las Islas del Canal y la costa francesa para terminar en el punto 50°N 20°W.

MOD 27/156 Subzona 12D

Desde 02°N 79°W, Balboa, Ciudad de Panamá y Colón, 13°N 77°W, 13°N 70°W, 08°N 70°W, 06°N 67°W, 01°N 66°W, 04°S 70°W a lo largo de la frontera entre Colombia, Perú y Ecuador, hasta cerrar la subzona en 02°N 79°W.

NOC 27/157

MOD 27/158 Subzona 12F

Desde 02°N 79°W, Balboa, Ciudad de Panamá y Colón 13°N 77°W, 13°N 70°W, 08°N 70°W, 06°N 67°W, 01°N 66°W, 04°S 70°W a lo largo de la frontera entre Colombia, Perú y Ecuador, hasta cerrar la subzona en 02°N 79°W.

MOD 27/159 Subzona 12G

Desde el punto 07°N 73°W, por 14°N 73°W, 14°N 58°W, 01°31'N 58°W, a lo largo de las fronteras de Brasil con la Guayana Británica, Venezuela, Colombia, por los puntos 1°57'N 68°W, 05°N 69°W hasta cerrar la subzona en 07°N 73°W.

MOD 27/160 Subzona 12H

Desde 05°N 70°W, por 08°45'N 60°W, 08°N 58°W, 08°N 49°W, 08°N 49°W 04°10'N 51°36'W, a lo largo de las fronteras de Brasil con la Guayana Francesa, Surinam, Guayana Británica, Venezuela y Colombia hasta la unión de las fronteras de Brasil, Colombia y Perú, hasta cerrar la subzona en 05°N 70°W.

NOC 27/161

ADD 27/161A Subzona 12J

Desde 04°S 93°W, 02°N 93°W, 02°N 79°W, a lo largo de la frontera entre Ecuador y Colombia hasta la unión con las fronteras de Colombia, Perú y Ecuador, a lo largo de la frontera entre Perú y Ecuador hasta cerrar la subzona en 04°S 93°W.

ADD 27/161B Zona de Rutas Aéreas Regionales y Nacionales - 13
(ZRRN-13)

Desde el Polo Sur, a lo largo del meridiano 120°W hasta 05°S. De este punto, por 05°S 93°W, 04°S 82°W, y a lo largo de la frontera meridional de Ecuador, Colombia, Venezuela, Guayana Británica, Surinam y Guayana Francesa, hasta 04°24'N 50°39'W. De este punto, por 04°24'N 47°W, 00° 32°W hasta 00° 20°W, y a lo largo del meridiano 20°W hasta el Polo Sur.

NOC 27/162

NOC 27/163

MOD 27/164 Subzona 13C

Desde 15°S 47°W por 20°S 44°W, 23°19'S 42°W, 25°S 45°W, 22°30'S 50°39'W, 19°52'S 58°W, a lo largo de la frontera del Brasil con Paraguay, Bolivia, Perú, Colombia, Venezuela, Guayana Británica, Surinam y Guayana Francesa, 04°24'N 50°39'W, 04°24'N 47°W hasta cerrar la subzona en 15°S 47°W.

NOC 27/165

NOC 27/166

NOC 27/167

NOC 27/168

NOC 27/169

NOC 27/170

MOD 27/171 Subzona 13J

Desde 15°S 47°W por 20°S 44°W, 23°19'S 42°W, 29°S 40°W, 35°S 45°W y de ahí a lo largo de la frontera del Brasil con Uruguay, Argentina, Paraguay y Bolivia hasta el punto 19°52'S 58°W, luego, por 18°S 57°37'W hasta cerrar la subzona en 15°S 47°W.

MOD 27/172 Subzona 13K

Desde 22°30'S 50°39'W por 25°S 45°W, 29°S 40°W, 20°S 32°W, 00° 32°W, 04°24'N 47°W, 04°24'N 50°39'W hasta cerrar la subzona en 22°30'S 50°39'W.

ADD 27/173A Zona de Rutas Aéreas Regionales y Nacionales - 14
(ZRRN-14)

Desde el Polo Sur sigue el meridiano 110°E y pasa por 10°S 110°E, 10°S 145°E, 19°S 153°E, 27°S 160°E hasta el Polo Sur, por el meridiano 160°E.

ADD 27/173B Subzona 14A

Desde el Polo Sur sigue el meridiano 110°E al 19°S, pasando por 19°S 118°E, 24°S 120°E, 24°S 131°E hasta el Polo Sur, por el meridiano 131°E.

ADD 27/173C Subzona 14B

Desde 19°S 110°E a 10°S 110°E y de ahí a 10°S 131°E, 24°S 131°E, 24°S 120°E, 19°S 118°E hasta llegar a 19°S 110°E.

ADD 27/173D Subzona 14C

Desde 24°S 131°E a 10°S 131°E y de ahí a 10°S 139°E, 24°S 139°E hasta llegar a 24°S 131°E.

ADD 27/173E Subzona 14D

Desde el Polo Sur sigue el meridiano de 131°E hasta 24°S y pasa por 24°S 139°E, 27°S 139°E, 27°S 142°E, 34°S 142°E, 34°S 139°E hasta el Polo Sur, por el meridiano 139°E.

ADD 27/173F Subzona 14E

Desde 24°S 139°E sigue el meridiano 139°E hasta 10°S y sigue por 10°S 145°E, 19°S 153°E hasta llegar a 24°S 139°E.

ADD 27/173G Subzona 14F

Desde 27°S 139°E sigue el meridiano 139°E hasta 24°S y sigue por 19°S 153°E, 27°S 160°E hasta llegar a 27°S 139°E.

ADD 27/173H Subzona 14G

Desde el Polo Sur sigue el meridiano 139°E hasta 34°S y sigue por 34°S 142°E, 27°S 142°E, 27°S 160°E hasta el Polo Sur, por el meridiano 160°E.



UNIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/26-S
13 de febrero de 1978
Original: inglés

GRUPO DE TRABAJO 6A

Según el deseo del Grupo de Trabajo 6A, se acompañan en anexo las categorías de los mensajes relativos a la seguridad de aeronaves y regularidad de vuelo. Estos extractos han sido tomados del Capítulo 5, Volumen II del Anexo 10 al Convenio de Aviación Civil Internacional.

El Presidente del Grupo de Trabajo 6A,

K. OLMS

Anexo



ANEXO

5.1.8.4 *Los mensajes relativos a la seguridad de los vuelos comprenderán los siguientes: *)*

- 1) Mensajes del control de tránsito aéreo.
- 2) Mensajes originados por una empresa explotadora de aeronaves o por una aeronave, que sean de interés inmediato para una aeronave en vuelo.
- 3) Aviso meteorológico que sean de interés inmediato para una aeronave en vuelo o a punto de despegar (comunicado individualmente o para difusión general).
- 4) Otros mensajes que sean de interés para una aeronave en vuelo o a punto de despegar.

5.1.8.6 *Los mensajes relativos a la regularidad de los vuelos comprenderán los siguientes:*

- 1) Mensajes relativos a cambios del horario de operación de las aeronaves.
- 2) Mensajes relativos a los servicios que han de prestarse a las aeronaves.
- 3) Instrucciones a los representantes de empresas explotadoras de aeronaves respecto a las modificaciones que deban hacerse en los servicios a pasajeros y tripulaciones, a causa de desviaciones inevitables del horario normal de operaciones. No son admisibles en esta categoría los requisitos individuales de pasajeros o tripulantes.
- 4) Mensajes relativos a los aterrizajes extraordinarios que tengan que hacer las aeronaves.
- 5) Mensajes relativos a piezas y materiales requeridos urgentemente para las aeronaves.
- 6) Mensajes relativos al funcionamiento o mantenimiento de las instalaciones o servicios indispensables para la seguridad o regularidad de la operación de las aeronaves.

*) Nota: Solamente son pertinentes los números 2 y 4.

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/27-S
13 de febrero de 1978
Original: inglés

GRUPO DE TRABAJO 6A

Tras los debates del Grupo de Trabajo 6A se exponen a continuación dos posibles modificaciones de la disposición 27/20:

1. MOD 27/20 La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) coordina las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R) en lo que se refiere a las operaciones aeronáuticas internacionales. Se debería consultar a esta Organización en todo empleo internacional de las frecuencias del Plan para las ZRMP, las zonas VOLMET o en el plano mundial (excluidas las frecuencias comunes de 3 023 y 5 680 kHz). La OACI podrá ser consultada por las administraciones que lo deseen en relación con el empleo internacional de las frecuencias correspondientes a las ZRRN y Sub-ZRRN.

2. MOD 27/20 La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) coordina las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R) con las operaciones aeronáuticas internacionales. Debería consultarse a esta Organización en lo que se refiere al empleo de las frecuencias del Plan en la explotación.

El Presidente del Grupo de Trabajo 6A,

K. OLMS



GRUPO DE TRABAJO 6B

PROPOSICIONES RELATIVAS A LA TRANSICIÓN AL NUEVO PLAN

I. Fechas de entrada en vigor de las Actas Finales de la Conferencia y del Plan de adjudicación revisado

Las fechas mencionadas en el anexo al Documento N.º 21 (Documento OACI 9187 COM/76) son las siguientes:

- Entrada en vigor de las Actas Finales de la Conferencia:
1.º de abril de 1979
- Entrada en vigor del nuevo Plan de adjudicación (Apéndice 27 Rev.):
1.º de febrero de 1983
- Las proposiciones de CAN, D, PHL, USA y ZAI indican la misma fecha. Las proposiciones F/22/1, MAU/33/1, SUI/34/4, J/44/32 y E/67 consisten en un apoyo general de las recomendaciones de la OACI.
- Las proposiciones G/43/69 y B/65/67 contienen la misma fecha (1.2.1983) en lo que se refiere a la entrada en vigor del Plan revisado pero se propone que las Actas Finales entren en vigor el 1.º de enero de 1980.

II. Medidas que han de tomarse durante el periodo de transición

El texto de un proyecto de resolución que trata de este asunto y contenido en el anexo al Document N° 21 (Documento 9187, COM/76) es el siguiente:

ADD

RESOLUCION Núm. Aer 7

RELATIVA A LA PUESTA EN PRACTICA DE LA NUEVA ORDENACION DE LAS BANDAS DE ONDAS DECAMETRICAS ATRIBUIDAS EXCLUSIVAMENTE AL SERVICIO MOVIL AERONAUTICO (R) ENTRE 2850 Y 17 970 kHz.

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1978, considerando

a) que, con objeto de poder utilizar técnicas de banda lateral única, se ha reajustado cada una de las bandas de ondas decamétricas atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R) por la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1959, y modificadas por la Conferencia Administrativa Mundial Extraordinaria de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1966;



- b) que muchas estaciones de aeronave y aeronáuticas abandonarán las frecuencias que actualmente utilizan para pasar a las nuevas frecuencias y canales fijados por esta Conferencia;
- c) que conviene que las asignaciones de frecuencias a esas estaciones se modifiquen en el plazo más breve posible, a fin de poder obtener cuanto antes los beneficios que resultan de los nuevos canales designados por la actual Conferencia;
- d) que conviene efectuar la transferencia de las asignaciones de frecuencia de forma que la interrupción del servicio prestado por cada estación sea lo más breve posible;
- e) que conviene que esa transferencia se haga de forma tal que no se produzcan interferencias perjudiciales entre las estaciones en cuestión durante el período de puesta en práctica;
- f) que las Actas Finales de esta Conferencia entrarán en vigor el 1º de abril de 1979;
- g) que el nuevo Plan de Adjudicación de Frecuencias que figura en el Apéndice 27 (Revisado) entrará en vigor el 1º de febrero de 1983;

reconociendo

- a) que el Servicio móvil aeronáutico (R) es un servicio de seguridad;
- b) que se han adjudicado frecuencias para uso mundial

resuelve

1. que las decisiones adoptadas por la presente Conferencia en relación con las nuevas ordenaciones de las bandas de ondas decamétricas atribuidas al Servicio móvil aeronáutico (R), se apliquen según un procedimiento metódico establecido para pasar de las asignaciones antiguas a las nuevas asignaciones y para introducir nuevos servicios;
2. que entre la entrada en vigor de las Actas Finales de esta Conferencia el 1º de abril de 1979 y la entrada en vigor del Plan de Adjudicación de Frecuencias revisado que figura en el Apéndice 27 (Revisado), el 1º de febrero de 1983, la transición hacia el empleo de la banda lateral única deberá hacerse de conformidad con las siguientes disposiciones:
 - 2.1 la frecuencia portadora (de referencia) del canal de banda lateral única en la mitad superior del canal precedente de banda lateral doble debe ser igual a la frecuencia de referencia (portadora) de dicho canal;
 - 2.2 la frecuencia portadora (de referencia) del canal de banda lateral única en la mitad inferior del canal precedente de banda lateral doble debe ser inferior en 3 kHz a la frecuencia portadora (de referencia) del canal de banda lateral doble precedente;
 - 2.3 que, antes del 1º de febrero de 1983, las estaciones aeronáuticas y de aeronave dotadas con equipo de banda lateral única pueden emplear cualquiera de las dos mitades del canal de banda lateral doble precedente (siendo la frecuencia portadora (de referencia) la que se indica en los párrafos 2.1 y 2.2 anteriores), o un canal en el nuevo plan de frecuencias que no interfiera con los actuales usuarios de los canales del plan actual. El uso operacional de los canales en cuestión se coordinará con la Organización de Aviación Civil Internacional de conformidad con el Núm. (MOD) 27/20 del Apéndice 27 (Revisado) al Reglamento de Radiocomunicaciones;
3. que el 1º de febrero de 1983, las frecuencias que figuran en el Apéndice 27 al Reglamento de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1966, serán remplazadas por las frecuencias que aparecen en la Sección II, Artículo I, Apéndice 27 (Revisado);
4. que, a menos que se especifique lo contrario en las Actas Finales de esta Conferencia, las estaciones radiotelefónicas del Servicio móvil aeronáutico (R) que operan en las bandas entre 2850 y 17 970 kHz cumplirán con los siguientes requisitos:

4.1 que no se permitirá instalar nuevo equipo de banda lateral doble en las estaciones de aeronave después del 1º de abril de 1979; sin embargo, las administraciones harán lo posible para que se deje de instalar equipo de banda lateral doble a la mayor brevedad posible antes del 1º de abril de 1979;

4.2 que no se permitirá instalar nuevo equipo de banda lateral doble en las estaciones aeronáuticas después del 1º de abril de 1979, las estaciones aeronáuticas deberán estar en condiciones de operar en banda lateral única a la mayor brevedad posible; además, dichas estaciones interrumpirán las emisiones en banda lateral doble tan pronto como sea posible, y, en todo caso, antes del 1º de febrero de 1983;

4.3 hasta el 1º de febrero de 1983, las estaciones aeronáuticas y de aeronave equipadas para funcionar en banda lateral única estarán equipadas también para transmitir emisiones de clase A3H cuando se exija que haya compatibilidad para la recepción con equipo de banda lateral doble;

4.4 desde el 1º de febrero de 1983, solamente se autorizará el uso de las clases de emisiones A2H, A3J, A7J y A9J. Podrá continuarse, no obstante, con las operaciones en banda lateral doble, en casos excepcionales para uso nacional, hasta el 1º de febrero de 1987, siempre que se resuelva cualquier interferencia que pueda causarse al Servicio móvil aeronáutico (R) internacional que opere en el modo de banda lateral única mediante la aplicación del Artículo 15 del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, teniendo en cuenta particularmente las disposiciones RR 667 y RR 674. No obstante, se insta a las administraciones que requieren dicha ampliación de la aplicación completa de banda lateral única, a que cesen las operaciones de banda lateral doble tan pronto como sea posible.

- 1) Las proposiciones USA/4/63* y D/9/1, son iguales. La proposición PHL/54/1 es la misma pero contiene solamente la primera frase del párrafo 4.1.
- 2) La proposición ZAI/56/52 es la misma pero se propone que se aplique a las bandas hasta 22 000 kHz.
- 3) Las proposiciones F/22/1, MAU/33/1, SUI/34/4, J/44/32 y E/67 consisten en un apoyo general de las recomendaciones de la OACI.
- 4) Las proposiciones de la U.R.S.S. contenidas en el Documento N.º 29 son las siguientes:

URS/29/5 5. Procedimiento de revisión del Plan de adjudicación de frecuencias

El paso a una nueva tabla de frecuencias con una separación de canales inferior a la de 7 kHz y 8 kHz, especificada en el actual Apéndice 27, entrañará el cambio de las frecuencias nominales del cuadro que aparece en el número 27/16 y, al mismo tiempo, la transferencia de todas las estaciones del servicio móvil aeronáutico (R) a nuevos canales. Para conservar el uso de los canales del actual Apéndice 27 que ha evolucionado en el curso de la explotación conjunta y para simplificar la preparación del nuevo Plan de adjudicación de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R) la Administración de la U.R.S.S. considera que se debe aplicar el procedimiento de revisión siguiente:

- URS/29/6 5.1 Establecer una tabla de frecuencias dividida en función de la gama de frecuencias como una separación entre canales de 6 kHz, manteniendo en cada banda la portadora nominal del primer canal (el de la frecuencia más baja);
- URS/29/7 5.2 Transferir las adjudicaciones del Plan vigente (N.ºs 27/195-27/207) a nuevas frecuencias nominales desplazándolas hacia las frecuencias inferiores de cada banda. Sin embargo, para asegurar la confiabilidad de las comunicaciones durante el periodo de transición, el paso a las nuevas frecuencias nominales no debe hacerse al mismo tiempo en todas las gamas de frecuencia;
- URS/29/8 5.3 Estipular que al término del periodo de transición todas las adjudicaciones a que se hace referencia en el punto 5.2 deberán quedar transferidas al sistema de banda lateral única utilizando la banda lateral superior;

*) Véase también el documento N.º 25 de USA presentado como un documento de información

- URS/29/9 5.4 Prever el establecimiento de nuevos canales de banda lateral única:
- 5.4.1 con una frecuencia portadora situada 3 kHz por debajo de la portadora del canal al que se refiere el punto 5.1;
- 5.4.2 formados con una separación de 3 kHz en las bandas liberadas de la explotación en doble banda lateral por la reducción a 6 kHz de la separación entre canales del actual Apéndice 27;
- 5.4.3 creados en la banda 21 960 - 22 000 kHz.

Los canales a que se hace referencia en los puntos 5.4.2 y 5.4.3 seguirán disponibles para su utilización durante el periodo de transición una vez completada la fase a que se hace referencia en el punto 5.2, es decir, hasta la fecha de entrada en vigor del nuevo Apéndice 27 (véase a título de ejemplo el Anexo 3, gráfico que modifica el cuadro de frecuencias en la banda 17 900 - 17 970 kHz).

5) La proposición B/65/67 es la siguiente:

B/65/67 ADD

Resolución N.º Aer 2 (F)

relativa al empleo de la técnica de banda lateral única en las bandas atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R) entre 2 850 y 17 970 kHz.

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, Ginebra, 1978,

considerando

- a) que la Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1966, resolvió que las administraciones procediesen lo antes posible a la conversión progresiva de la explotación de doble banda lateral en banda lateral única en sus servicios radio-telefónicos de ondas decamétricas del servicio móvil aeronáutico (R);
- b) que las Actas Finales de la presente Conferencia entrarán en vigor el 1.º de abril de 1980, y
- c) que el Plan de adjudicación de frecuencias revisado del Apéndice 27 entrará en vigor el 1.º de febrero de 1983,

resuelve,

que, salvo especificación en contrario en las Actas Finales de la presente Conferencia, las estaciones radiotelefónicas del servicio móvil aeronáutico que funcionen en las bandas comprendidas entre 2 850 y 17 970 kHz se ajusten a las siguientes condiciones:

1. a partir del 1.º de enero de 1980, dejará de autorizarse toda nueva instalación de equipos de doble banda lateral en las estaciones aeronáuticas y de aeronave; no obstante, las administraciones se esforzarán por suspender cuanto antes y, en todo caso, para el 1.º de febrero de 1983, a más tardar, la utilización de sus equipos de doble banda lateral;
2. a partir del 1.º de enero de 1980, las frecuencias asignadas de conformidad con el Apéndice 27, edición de 1968, podrán seguir en vigor hasta el 1.º de febrero de 1983;
3. a partir del 1.º de enero de 1980, podrán utilizarse las asignaciones de frecuencias hechas en virtud del nuevo Plan de adjudicación de frecuencias; no obstante, la utilización de dichas frecuencias no deberá redundar en perjuicio de las asignaciones de frecuencias efectuadas de conformidad con el Plan de adjudicación de frecuencias del Apéndice 27, edición de 1968;
4. a partir del 1.º de enero de 1980, no será necesario que las nuevas instalaciones de equipos de banda lateral única de las estaciones aeronáuticas y de aeronave que utilicen frecuencias del nuevo plan de adjudicación sean compatibles con los sistemas de doble banda lateral;
5. a partir del 1.º de enero de 1980, no será necesario que las nuevas instalaciones de equipos de banda lateral única de aeronave que utilicen frecuencias del actual plan de adjudicación sean compatibles con los sistemas de doble banda lateral si las comunicaciones deben establecerse únicamente con estaciones aeronáuticas y de aeronave provistas de sistemas de banda lateral única;
6. a partir del 1.º de enero de 1980, y hasta el 1.º de febrero de 1983, las nuevas instalaciones de equipos de banda lateral única de las estaciones aeronáuticas que utilicen frecuencias del actual plan de adjudicación deberán ser compatibles con los sistemas de doble banda lateral.

6) La proposición CAN/20/54 es la siguiente:

CAN/20/54 ADD

Resolución N.º C

relativa al empleo de la técnica de banda lateral única en las bandas atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R) entre 2 850 y 22 000 kHz.

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, Ginebra, 1978,

considerando

- a) que la Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1966, resolvió que las administraciones procediesen lo antes posible a la conversión progresiva de la explotación de doble banda lateral en banda lateral única en sus servicios radio-telefónicos de ondas decamétricas del servicio móvil aeronáutico (R);
- b) que las actas finales de la presente Conferencia entrarán en vigor el 1.º de abril de 1979, y
- c) que el Plan de adjudicación de frecuencias revisado del Apéndice 27 entrará en vigor el 1.º de febrero de 1983,

resuelve,

que, salvo especificación en contrario en las actas finales de la presente Conferencia, las estaciones radiotelefónicas del servicio móvil aeronáutico que funcionen en las bandas comprendidas entre 2 850 y 22 000 kHz se ajusten a las siguientes condiciones:

1. a partir del 1.º de abril de 1979, dejará de autorizarse toda nueva instalación de equipos de doble banda lateral en las estaciones aeronáuticas y de aeronave; no obstante, las administraciones se esforzarán por suspender cuanto antes y, en todo caso, para el 1.º de febrero de 1983, a más tardar, la utilización de sus equipos de doble banda lateral;
2. a partir del 1.º de abril de 1979, las frecuencias asignadas de conformidad con el Apéndice 27, edición de 1968, podrán seguir en vigor hasta el 1.º de febrero de 1983;
3. el requisito sobre el empleo de la clase de emisión A3H en la frecuencia de referencia de 2 182 kHz se mantendrá después del 3 de febrero de 1983;
4. a partir del 1.º de abril de 1979, podrán utilizarse las asignaciones de frecuencias hechas en virtud del nuevo Plan de adjudicación de frecuencias; no obstante, la utilización de dichas frecuencias no deberá redundar en perjuicio de las asignaciones de frecuencias efectuadas de conformidad con el Plan de adjudicación de frecuencias del Apéndice 27, edición de 1968;
5. a partir del 1.º de abril de 1979, no será necesario que las nuevas instalaciones de equipos de banda lateral única de las estaciones aeronáuticas y de aeronave que utilicen frecuencias del nuevo plan de adjudicación sean compatibles con los sistemas de doble banda lateral;
6. a partir del 1.º de abril de 1979, no será necesario que las nuevas instalaciones de equipos de banda lateral única de aeronave que utilicen frecuencias del actual plan de adjudicación sean compatibles con los sistemas de doble banda lateral si las comunicaciones deben establecerse únicamente con estaciones aeronáuticas y de aeronave provistas de sistemas de banda lateral única;

7. a partir del 1.° de abril de 1979, y hasta el 1.° de febrero de 1983, las nuevas instalaciones de equipos de banda lateral única de las estaciones aeronáuticas que utilicen frecuencias del actual plan de adjudicación deberán ser compatibles con los sistemas de doble banda lateral, y
8. para los transmisores de las estaciones de aeronave y de las estaciones aeronáuticas cuya potencia de cresta no exceda de 400 W, instalados antes del 1.° de abril de 1979, y para los transmisores de las estaciones aeronáuticas cuya potencia de cresta exceda de 400 W, utilizados hasta el 1.° de enero de 1989, la potencia media de toda emisión de clase A2H, A3H o A7J/A9J suministrada a la línea de transmisión de la antena de una estación aeronáutica o de una estación de aeronave, en una frecuencia cualquiera, será inferior a la potencia media (Pm) del transmisor, en la cantidad indicada en el siguiente cuadro:

Separación de frecuencia Δ con relación a la frecuencia asignada kHz	Atenuación mínima con relación a la potencia media (Pm) dB
$2 \leq \Delta < 6$	25
$6 \leq \Delta < 10$	35
$10 \leq \Delta$	Estaciones de aeronave: 40
	Estaciones aeronáuticas: $43 + 10 \log_{10} P_m$ (vatios)

7) La proposición PNG/90/1 es la siguiente:

2. Procedimientos de transición

Al analizar los procedimientos necesarios para efectuar la transición se han tenido en cuenta dos aspectos distintos, a saber, el cambio de los equipos de las aeronaves y estaciones aeronáuticas para adaptarlos a la clase de emisión A3J, y la distribución de canales de acuerdo con las nuevas adjudicaciones convenidas.

No se considera conveniente distribuir los canales de conformidad con las nuevas adjudicaciones antes de la conversión a la clase de emisión A3J, ya que, como los receptores existentes tienen una mayor anchura de banda que los destinados a esa clase de emisión sería inevitable un cierto aumento de la interferencia, sobre todo si algunos de los nuevos canales adicionales se utilizaran para atribuciones mundiales.

Se propone, por consiguiente, que en primer lugar se sustituyan los equipos de todas las aeronaves y estaciones aeronáuticas que utilizan las adjudicaciones (R) existentes por equipos capaces de emplear tanto la clase de emisión A3H como la A3J.

Durante el periodo de cambio de los equipos se emplearían las clases de emisión A3 y A3H para todas las comunicaciones telefónicas.

Una vez completado el cambio de los equipos, cesarían en una fecha convenida todas las transmisiones con las clases de emisión A3 y A3H y se comenzaría a utilizar la clase de emisión A3J. Es conveniente pasar a la clase de emisión A3J antes de empezar a utilizar las nuevas adjudicaciones porque la interferencia que podría producirse durante el paso a éstas sería menor si tanto las aeronaves como las estaciones aeronáuticas utilizaran ya la clase de emisión A3J en el momento del cambio.

Cuando todas las aeronaves y estaciones aeronáuticas hayan pasado a la clase de emisión A3J, todas las estaciones aeronáuticas empezarían a utilizar en una fecha convenida las nuevas adjudicaciones adoptadas.

Las aeronaves dotadas de equipos de canal fijo tendrían que ser equipadas con los medios necesarios para utilizar un número limitado de las nuevas adjudicaciones antes de la fecha de cambio.

Las aeronaves de este tipo podrían estar sujetas a restricciones en materia de zona geográfica u horario de explotación hasta tanto se las equipe con los nuevos canales necesarios para todas las operaciones.

Las aeronaves dotadas de equipos capaces de utilizar tanto las adjudicaciones nuevas como las antiguas comenzarían a emplear las nuevas adjudicaciones al mismo tiempo que las estaciones aeronáuticas y no resultarían indebidamente afectadas.

3. Proposición

PNG/90/1 Se propone que al formular los procedimientos de transición se tengan en cuenta los problemas con que tropiezan los países en desarrollo.

F. URBANY
Presidente del Grupo de trabajo 6B

GRUPO DE TRABAJO 6B

Proposiciones relativas a los procedimientos aplicables
a las notificaciones y las asignaciones de frecuencias
registradas en el Registro básico, durante el periodo
de transición y después de la entrada en vigor del Plan

Estas cuestiones se tratan en dos proyectos de resoluciones contenidos en el Anexo al Documento N.º 21 (Documento OACI 9187, COM/76) cuyo texto es el siguiente:

ADD

RESOLUCION Núm. Aer 6 - (A)

RELATIVA A LA TRAMITACION DE LAS NOTIFICACIONES DE LAS ASIGNACIONES
DE FRECUENCIA A ESTACIONES AERONAUTICAS DEL SERVICIO
MOVIL AERONAUTICO (R) EN LAS BANDAS COMPRENDIDAS ENTRE 2850
Y 17 970 kHz ATRIBUIDAS EXCLUSIVAMENTE A ESTE SERVICIO

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, Ginebra, 1978,

considerando:

- a) que las Actas Finales de esta Conferencia entrarán en vigor el 1^o de abril de 1979;
- b) que el Plan revisado de Adjudicación de Frecuencias, que figura en el Apéndice 27 (Revisado), entrará en vigor el 1^o de febrero de 1983 a la 0001 T.M.G.;
- c) que es posible que algunas administraciones deseen poner en práctica ciertas disposiciones del Plan revisado de Adjudicación de Frecuencias antes de esa fecha, en los casos en que esto pueda hacerse sin ocasionar interferencia perjudicial a estaciones que funcionen de conformidad con el presente Plan de Adjudicación de Frecuencias, Ginebra (1966);
- d) que, por consiguiente, será necesario establecer un procedimiento temporal para facilitar la transición entre el Plan de Adjudicación de Frecuencias actual y el nuevo Plan de Adjudicación de Frecuencias;

resuelve

1. que durante el período que medie entre la fecha de entrada en vigor de las Actas Finales y de la fecha de entrada en vigor del nuevo Plan de Adjudicación de Frecuencias:

- 1.1 continúen aplicándose las disposiciones de los números 553 a 558 del Reglamento de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1959, al examen de las notificaciones relativas a las asignaciones de frecuencias a las estaciones aeronáuticas del servicio móvil aeronáutico (R) en las bandas entre 2850 y 17 970 kHz adjudicadas exclusivamente a este servicio;
- 1.2 tales asignaciones se inscribirán en el Registro Internacional de Frecuencias de acuerdo con las conclusiones formuladas por la JIRF;



1.3 la fecha en que habrá que inscribirse en la columna 2a ó 2b del Registro Internacional de Frecuencias será la siguiente:

- a) si la conclusión es favorable respecto de los números 554 a 557, se inscribirá en la columna 2a la fecha del 29 de abril de 1966;
- b) si la conclusión es favorable respecto del número 558, se inscribirá en la columna 2b la fecha del 29 de abril de 1966;
- c) en el caso de las demás asignaciones de este tipo (incluidas las que se atengan al Plan revisado de adjudicación de frecuencias pero no al Plan actual de adjudicación de frecuencias), se inscribirá en la columna 2b la fecha de recepción de la notificación por la JIRF;

1.4 para toda asignación que se ajuste al Plan revisado de adjudicación de frecuencias se hará constar esta circunstancia mediante la inserción por la JIRF del símbolo apropiado en la columna de Observaciones del Registro Internacional de Frecuencias;

2. que en la fecha de entrada en vigor del nuevo Plan de adjudicación de frecuencias, la JIRF examinará si las asignaciones de frecuencias a estaciones aeronáuticas del servicio móvil aeronáutico (R) en las bandas atribuidas exclusivamente a este servicio entre 2850 y 17 970 kHz inscritas en el Registro Internacional de Frecuencias son conformes al nuevo Plan de adjudicación de frecuencias de acuerdo con las partes pertinentes de procedimiento descrito en los Núms. 553 a 559 del Reglamento de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1959, modificado por la Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, Ginebra, 1966, e inscribirá frente a estas asignaciones en la columna 2a o 2b, del Registro Internacional de Frecuencias, una fecha, en la forma siguiente:

2.1 las asignaciones con emisión en banda lateral doble (A3), que se mencionan en el párrafo 4.4 de la Resolución Aer 7, y que ya aparecen en el Registro Internacional de Frecuencias en la fecha de entrada en vigor del nuevo Plan de Adjudicación de frecuencias, conservarán la fecha que figura en la columna 2a ó 2b según sea apropiado, hasta el 1º de febrero de 1983. Una fecha anotada en la columna 2a, de una asignación de frecuencias que utilice la banda lateral doble (A3), como menciona el párrafo 4.4 de la Resolución Aer 7, propuesta, se transferirá a la columna 2b el 2 de febrero de 1983. El 1º de enero de 1987, la JIRF, examinará las anotaciones y previa consulta a la Administración de que se trate, anulará aquellas anotaciones que ya no se utilicen y preservará las otras a título informativo, pero sin fecha alguna en la columna 2b;

2.2 si la conclusión relativa a la asignación es favorable respecto de los Núms. 554 a 557, en la columna 2a se inscribirá (la fecha en que se firme el Acuerdo CAMRA, Ginebra, 1978);

2.3 si la conclusión relativa a la asignación es favorable respecto del Núm. 558, en la columna 2b se inscribirá (la fecha en que se firme el Acuerdo CAMRA, Ginebra, 1978);

2.4 todas las demás asignaciones llevarán en la columna 2b (el día siguiente a la fecha en que se firme el Acuerdo CAMRA, Ginebra, 1978);

3. que en la fecha de entrada en vigor del nuevo Plan de adjudicación de frecuencias se sustituyan las adjudicaciones inscritas actualmente en el Registro Internacional de Frecuencias por las del Plan revisado;

invita

a las administraciones a que notifiquen lo antes posible a la JIRF la anulación de todas las asignaciones de frecuencia que liberen como consecuencia de la puesta en servicio de las adjudicaciones del nuevo Plan de adjudicación de frecuencias.

Las proposiciones USA/4/64, D/10/2 y ZAI/56/53 son las mismas. La proposición G/43/58 es igual pero no contiene una referencia a la Resolución Aer2 - (A) en el párrafo 2.1. Las proposiciones F/22/1, MAU/33/1, SUI/34/4, J/44/32 y E/67 consisten en un apoyo general de las recomendaciones de la OACI.

RESOLUCION Núm. Aer 6 - (B)

ADD RELATIVA A LA APLICACION DEL PLAN DE ADJUDICACION DE FRECUENCIAS EN LAS BANDAS DE ALTA FRECUENCIA ATRIBUIDAS EXCLUSIVAMENTE AL SERVICIO MOVIL AERONAUTICO (R) ENTRE 2850 y 17 970 kHz.

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, Ginebra, 1978,

considerando

- a) que las bandas atribuidas exclusivamente (entre 2850 y 17 970 kHz) al servicio móvil aeronáutico (R) por la Conferencia Administrativa de Radiocomunicaciones, Ginebra 1959, fueron modificadas por la Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1966;
- b) que la Conferencia de 1966 estableció procedimientos que las administraciones han de seguir en lo que se refiere a la aplicación de las modificaciones;
- c) que se tomaron las medidas necesarias para que la JIRF llevase a cabo estos procedimientos;

reconociendo

- d) que el servicio móvil aeronáutico (R) es un servicio de seguridad;
- e) que esta Conferencia ha introducido nuevas modificaciones en las bandas citadas para dar lugar al sistema BLU;
- f) que es necesario que todas las administraciones apliquen las modificaciones efectuadas en esta conferencia, con el fin de evitar cualquier interferencia perjudicial a los servicios que prestan las estaciones que operan de acuerdo con los Reglamentos de Radiocomunicaciones;

resuelve

- 1. que las asignaciones actuales en el Registro Internacional de Frecuencias al 1º de febrero de 1983, que no estén de acuerdo con las decisiones de esta Conferencia para esa fecha, se traten del modo siguiente:
 - 1.1 la JIRF enviará los extractos pertinentes del Registro citado a las administraciones interesadas, dentro de los 30 días a partir del 1º de febrero de 1983, advirtiéndole que, de acuerdo con los términos de esta resolución, las asignaciones en cuestión se han de transferir a las bandas apropiadas dentro de un período de 180 días después del despacho de los extractos citados;
 - 1.2 si alguna administración no notifica a la JIRF de la transferencia dentro del período indicado, se conservará la entrada original en el Registro citado sin que figure fecha alguna en la columna 2, con una observación adecuada en la columna destinada al efecto. Se dará aviso a las administraciones acerca de esa medida;
- 2. si alguna administración así lo deseara, la JIRF les prestará todo el asesoramiento necesario. Al proceder de este modo, la JIRF aplicará las disposiciones de los Núms. 629 a 633 del Reglamento de Radiocomunicaciones.

Las proposiciones USA/4/78, D/11/1, G/43/62, ZAI/56/67 y B/65/68 son las mismas. Las proposiciones F/22/1, MAU/33/1, SUI/34/4, J/44/32 y E/67 consisten en un apoyo general a las recomendaciones de la OACI.

F. URBANY

Presidente del Grupo de Trabajo 6B

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/30-S
13 de febrero de 1978
Original: inglés

GRUPO DE TRABAJO 6A

ARTÍCULO 3

Frecuencias para uso común

- 27/... Las frecuencias / 3 023 kHz y 5 680 kHz / son para uso común en todo el mundo (véase RR488):
- 27/... A bordo de las aeronaves para:
- a) comunicaciones con el control de aproximación y de aeródromo;
 - b) comunicación con una estación aeronáutica cuando las otras frecuencias de la estación sean desconocidas o no estén disponibles.
- 27/... En las estaciones aeronáuticas para control de aeródromo y aproximación en las condiciones siguientes:
- a) con potencia media limitada a un valor no mayor de 20 W en el circuito de antena;
 - b) en cada caso debe prestarse especial atención al tipo de antena que se use a fin de evitar interferencias perjudiciales;
 - c) la potencia de las estaciones aeronáuticas que usen estas frecuencias en las condiciones arriba mencionadas puede aumentarse en la medida necesaria para satisfacer ciertas necesidades de explotación, previa coordinación entre las administraciones directamente interesadas y aquellas cuyos servicios puedan ser afectados.
- 27/... / La aplicación específica de esta frecuencia en las condiciones y para los propósitos arriba mencionados puede ser decidida en reuniones de la OACI. /
- 27/... Está autorizado también el uso de esta frecuencia para la comunicación entre estaciones del servicio móvil aeronáutico estaciones móviles ocupadas en operaciones coordinadas aire-superficie de búsqueda y salvamento, incluida la comunicación entre tales estaciones y las estaciones terrestres que participen en las operaciones.
- 27/... Estos canales pueden ser usados para emisiones de clase A1 ó A3 de acuerdo con arreglos especiales. En todo caso, no serán subdivididos.



CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/31-S
14 de febrero de 1978
Original: inglés

GRUPO DE TRABAJO 6A

RESOLUCIONES Y RECOMENDACIONES

En atención a lo decidido por el Grupo de Trabajo 6A, el Subgrupo de Trabajo 6A2 propone lo siguiente:

1. SUP Resolución N.º 14
2. ADD Resolución N.º B
3. ADD Resolución N.º C
4. ADD Recomendación N.º A
5. ADD Recomendación N.º B

El Presidente del Subgrupo de Trabajo 6A2,
C.-J. DHENIN

Anexos: 4



RESOLUCIÓN B

Relativa a la utilización de las frecuencias del servicio
móvil aeronáutico (R)

La Conferencia Administrativa Mundial de Radio-
comunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R), Ginebra,
1978,

Considerando:

- a) Que el Plan de adjudicación aprobado en 1966 y preparado para el empleo de las ondas decamétricas en el servicio móvil aeronáutico (R) (Apéndice 27 al Reglamento de Radiocomunicaciones, Ginebra) ha sido considerablemente modificado por esta Conferencia;
- b) Que el tráfico aéreo está sujeto a continuos cambios;
- c) Que dichos cambios deben ser tomados en consideración por las administraciones interesadas, pero
- d) Que, al tratar de satisfacer nuevas necesidades de comunicaciones, no deberá tomarse decisión alguna que impida o ponga trabas a la utilización coordinada de las ondas decamétricas por el servicio móvil aeronáutico (R), tal como se prevé en el Plan;
- e) Que las familias de frecuencias adjudicadas a las zonas de paso de rutas aéreas mundiales principales (ZRMP), a las zonas de rutas aéreas regionales y nacionales (ZRRN) y a las subzonas, y a las zonas VOLMET, se han escogido teniendo en cuenta las condiciones de propagación que determinan la elección de las frecuencias que son más adecuadas para las distancias consideradas;
- f) Que deberían adoptarse medidas concretas para que el orden de magnitud de las frecuencias utilizadas sea adecuado;
- g) Que es indispensable distribuir el tráfico del modo más uniforme posible entre las frecuencias disponibles;
- h) Que se han adjudicado frecuencias para su utilización de en el plano mundial;

Resuelve que las administraciones, individualmente o en colaboración, tomen las medidas necesarias:

1. Para utilizar en la mayor medida posible las ondas decimétricas a fin de disminuir el tráfico en las bandas de ondas decamétricas correspondientes al servicio móvil aeronáutico (R);
2. Para el empleo, en la mayor medida posible, de antenas de directividad y rendimiento adecuados con objeto de reducir al mínimo las probabilidades de interferencia mutua dentro de una zona o entre zonas distintas;

3. Para coordinar el empleo de las familias de frecuencias necesarias para una parte de ruta determinada, de acuerdo con los principios técnicos expuestos en el Apéndice 27 y basándose en los datos de propagación de que se disponga, a fin de que se utilice siempre la frecuencia más apropiada para las comunicaciones entre tierra y una aeronave situada a una distancia dada de la estación aeronáutica que asegure el servicio en la parte de ruta considerada;

4. Para mejorar las técnicas y los procedimientos de explotación, y para emplear equipos que permitan conseguir el mayor rendimiento posible en las comunicaciones aire-tierra en ondas decamétricas;

5. Para recopilar datos técnicos precisos sobre el funcionamiento de sus sistemas de comunicación en ondas decamétricas, especialmente aquellos que puedan tener influencia en las normas técnicas y de explotación, a fin de facilitar la revisión del presente Plan.

RESOLUCIÓN C

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

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R), Ginebra, 1978,

Considerando:

- a) Que desde el punto de vista del servicio móvil aeronáutico, las ondas decimétricas pueden proporcionar un medio de comunicación más seguro y más exento de interferencias que las ondas decamétricas;
- b) Que el empleo por la aviación de las ondas métricas ha progresado considerablemente tanto desde el punto de vista técnico como de explotación;
- c) Que actualmente se reconoce la posibilidad de establecer en el futuro comunicaciones utilizando la tecnología espacial;
- d) Que debido al continuo aumento de las telecomunicaciones aeronáuticas en todas las zonas del mundo, aumenta la demanda de frecuencias para comunicaciones y para la difusión de datos meteorológicos con destino a las aeronaves en vuelo;

Resuelve

Que las administraciones, teniendo en cuenta sus respectivos factores económicos y técnicos, consideren la posibilidad de satisfacer sus necesidades de comunicaciones y de difusión de datos meteorológicos, en la mayor medida posible, por medio de las frecuencias de las bandas de ondas métricas y decimétricas atribuidas al servicio móvil aeronáutico (R) y al servicio móvil aeronáutico por satélite (R).

RECOMENDACIÓN A

relativa a la investigación de técnicas que contribuyan
a reducir la congestión en las bandas de ondas decamétricas
atribuidas al servicio móvil aeronáutico (R)

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones del
servicio móvil aeronáutico (R), Ginebra, 1978,

Considerando

- a) que diversas administraciones tratan activamente de desarrollar técnicas de comunicación cuya utilización, si estuviera más extendida en el servicio móvil aeronáutico (R), contribuiría a reducir la congestión en las bandas de ondas decamétricas atribuidas a este servicio. Entre estas técnicas conviene señalar el uso de estaciones teledirigidas de ondas decamétricas, de transmisores de gran potencia dotados de antenas directivas, de técnicas de radiocomunicación espacial y de la transmisión automática de datos;
- b) que sería útil para las demás administraciones conocer estas técnicas con el fin de estudiar su aplicación a las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R), y
- c) que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) trabaja activamente para coordinar el desarrollo práctico de estas técnicas,

Recomienda a las administraciones que trabajan en estas investigaciones que informen, periódicamente, a la IFRB sobre los progresos realizados, y

Encarga a la IFRB que comunique periódicamente a las administraciones y a la OACI la información que reciba en virtud de esta Recomendación.

RECOMENDACIÓN B

a la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones de 1979, con respecto a la supresión de la Resolución N.º 13 por lo que se refiere al servicio móvil aeronáutico (R)

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R), Ginebra, 1978,

Considerando

- a) que la Resolución N.º 13 estimó que los planes para el servicio móvil aeronáutico contenidos en el entonces Apéndice 26 al Reglamento de Radiocomunicaciones necesitaban ser revisados;
- b) que la Resolución N.º 13 estimó asimismo que debía convocarse una Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones para que revisase el Apéndice 26 y las disposiciones pertinentes del Reglamento de Radiocomunicaciones y concluyese sus trabajos con anterioridad a la siguiente Conferencia Administrativa Ordinaria de Radiocomunicaciones;
- c) que las Conferencias Administrativas de Radiocomunicaciones citadas se celebraron efectivamente en 1964, 1966 y 1978 y que los planes fueron revisados;
- d) que no se celebrará ninguna nueva Conferencia Administrativa de Radiocomunicaciones con anterioridad a la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones de 1979;

Recomienda que, por lo que se refiere al servicio móvil aeronáutico (R), la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones de 1979 suprima la Resolución N.º 13;

Invita a las administraciones a que examinen si es posible suprimir la Resolución N.º 13 para todos los efectos y a que presenten propuestas en ese sentido a la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones de 1979.

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° DT/32-F/E/S

14 février 1978

Original : anglais

GROUPE DE TRAVAIL 5C

MANDAT DU GROUPE DE TRAVAIL 5C

Réviser les matrices de partage préparées par l'IFRB en vue de les vérifier et d'améliorer autant que possible les possibilités de partage.

WORKING GROUP 5C

TERMS OF REFERENCE OF WORKING GROUP 5C

To review the sharing matrices prepared by the IFRB with a view to verify them and to improve the sharing possibilities therein where possible.

GRUPO DE TRABAJO 5C

MANDATO DEL GRUPO DE TRABAJO 5C

Examinar las matrices de compartición preparadas por la IFRB a fin de verificarlas y, de ser posible, incrementar las posibilidades de compartición que ofrecen.

M. CHEF

Président de la Commission 5



CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)**(Ginebra, 1978)**

Documento N.º DT/33-S
14 de febrero de 1978
Original: inglés

GRUPO DE TRABAJO 5B

NECESIDADES DE FRECUENCIAS PARA LAS ZONAS DE PASO DE RUTAS
AÉREAS MUNDIALES PRINCIPALES (ZRMP)

Tras considerar el Documento N.º DT/16 en su tercera sesión, el 14 de febrero de 1978, el Grupo de Trabajo 5B aprobó las necesidades de frecuencias para las ZRMP como se indica a continuación:

Grupos de frecuencias	I	II	III	IV	V
Bandas	3, 3,5 MHz	4,7, 5,6, 6,6 MHz	9, 10, 11,3 MHz	13,3 MHz	18 MHz
<u>Zonas</u>					
CEP	2	4	3	2	1
CWP	2	5	3	1	1
EA	3	3	3	2	1
EUR	2	4	3	-	1
ENO	1	1	1	1	1
NAT	77	7	7 (9 MHz) + 3 (11,3 MHz)	2	2
NCA	3	4	4	1	1
NP	1	4	2	1	1
SAM	2	3	4	1	1
SAT	4	4	4	2	1
SEA	3	3	3	2	1
SP	1	2	2	2	1

El Presidente del Grupo de Trabajo 5B,

K. KING



CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)**(Ginebra, 1978)**

Documento N.º DT/34-S
14 de febrero de 1978
Original: inglés

COMISIÓN 5Grupo ad hoc para la Zona VOIMET Pacífico

ZONA VOLMET - PACÍFICO

El Grupo ad hoc para la Zona VOLMET Pacífico, que comprende representantes de las Delegaciones de Australia, Fiji, Francia, IATA, Japón, Nueva Zelanda, Papua Nueva Guinea, Reino Unido y Estados Unidos de América, terminó sus debates recomendando que la Zona de adjudicación PACMET se defina de conformidad con la recomendación de la Reunión Departamental de Comunicaciones de la OACI y las propuestas de la República Federal de Alemania, Francia, Mauricio y Nueva Zelanda. La definición se publica en el Documento N.º DT/1, en la página 94, en el número MOD 27/182.

El Grupo de trabajo llegó también a la conclusión de recomendar que la Zona de recepción PAC-MET se defina como sigue:

MOD 27/183 La Zona de recepción PAC-MET se define por una línea trazada desde el punto 60°N 100°E pasando por los puntos 75°N 160°W, 75°N 110°W, 65°S 110°W, 65°S 145°E, 80°N 160°W, 75°N 90°W, 60°N 85°W, 20°N 120°W, 40°N 120°W, 50°S 170°W, 50°S 145°E, 28°S 145°E, 03°S 129°E, 05°N 80°E, 40°N 80°E, hasta el punto 60°N 100°E.



CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/35-S
14 de febrero de 1978
Original: inglés

COMISIÓN 5

Zona de paso de rutas aéreas mundiales principales

ASIA CENTRO-SEPTENTRIONAL - (ZRMP-NCA)

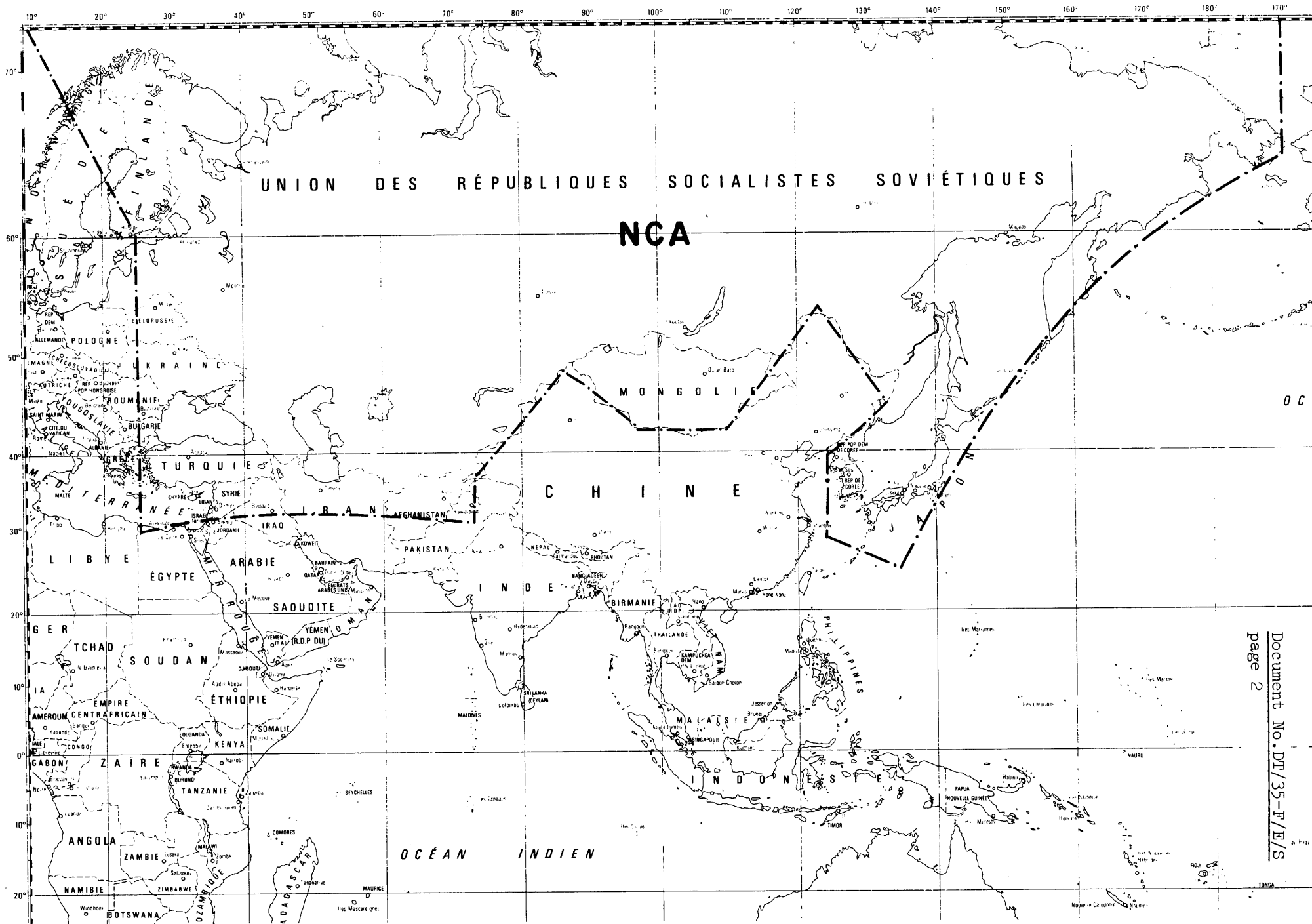
A partir del Polo Norte pasando por los puntos 75°N 10°E, 60°N 25°E, 30°N 25°E, 30°N 73°E, 37°N 73°E, 49°N 85°E, 42°N 97°E, 42°N 110°E, 54°N 123°E, 45°N 133°E, 40°N 124°E, 30°N 124°E, 25°N 135°E, 65°N 170°W, hasta el Polo Norte.

El Presidente de la Comisión 5,

M. CHEF

Anexo: 1 mapa





CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)**(Ginebra, 1978)**

Documento N.º DT/36-S

15 de febrero de 1978

Original: inglésGRUPO DE TRABAJO 6A

FRECUENCIAS DE USO COMÚN

1. En relación con el punto 4 de su primer informe a la Comisión 6 (Documento N.º 144), el Grupo de Trabajo 6A propone la versión que aparece en anexo del artículo 3 para la sección II de la Parte II del Apéndice 27.

2. Como consecuencia de esta propuesta, se propone también lo siguiente:

[SUP 27/17

SUP 27/18

SUP 27/19]

	1	2	3
MOD 27/196	[3023]	mundial, (R) y (OR)	Véase el artículo 3
MOD 27/201	[5680]	mundial, (R) y (OR)	Véase el artículo 3

El Presidente del Grupo de Trabajo 6A

K. OLMS

Anexo: 1

A N E X O

ARTÍCULO 3

Frecuencias de uso común

27/... Las frecuencias de $\overline{3\ 023}$ kHz y $\overline{5\ 680}$ kHz están destinadas al uso común en el plano mundial.

27/... El uso de estas frecuencias en todo el mundo está autorizado:

27/... A bordo de las aeronaves para:

- a) comunicaciones con el control de aproximación y de aeródromo;
- b) comunicación con una estación aeronáutica cuando las otras frecuencias de la estación sean desconocidas o no estén disponibles.

27/... En las estaciones aeronáuticas para control de aeródromo y aproximación en las condiciones siguientes:

- a) con potencia media limitada a un valor no mayor de 20 W en el circuito de antena;
- b) en cada caso debe prestarse especial atención al tipo de antena que se use a fin de evitar interferencias perjudiciales;
- c) la potencia de las estaciones aeronáuticas que usen estas frecuencias en las condiciones arriba mencionadas puede aumentarse en la medida necesaria para satisfacer ciertas necesidades de explotación previa coordinación entre las administraciones directamente interesadas y aquéllas cuyos servicios puedan ser afectados.

27/... $\overline{\int}$ No obstante las disposiciones que preceden, las estaciones aeronáuticas podrán también utilizar la frecuencia portadora (referencia) 5 680 kHz para comunicar con las estaciones de aeronave cuando las otras frecuencias de las estaciones aeronáuticas no estén disponibles o se desconozcan. Sin embargo, esta utilización estará limitada a zonas y sujeta a condiciones tales de modo que no pueda causarse interferencia perjudicial a otras comunicaciones del servicio móvil aeronáutico autorizadas. $\overline{\int}$

27/... $\overline{\int}$ Las modalidades exactas de utilización de estos canales para los citados fines pueden ser establecidas por reuniones de la OACI. $\overline{\int}$

27/... Las frecuencias 3 023 kHz y 5 680 kHz podrán ser utilizadas también por las estaciones de otros servicios móviles que participen en operaciones coordinadas aire-superficie de búsqueda y salvamento, incluida la comunicación entre estas estaciones y las estaciones terrestres que participen en las operaciones. Las estaciones aeronáuticas están autorizadas a utilizar estas frecuencias para establecer comunicaciones con tales estaciones.

27/... Estos canales pueden ser usados para emisiones de clase A1 o A3, de acuerdo con arreglos especiales. En todo caso, no serán subdivididos.

27/... Todas las estaciones que participen directamente en operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento utilizando las frecuencias 3 023 y 5 680 kHz deberán transmitir únicamente con el modo de banda lateral superior (véase también MOD 27/73), con excepción de los casos previstos en los números 27/50 y 27/73.

Las emisiones de clase A3 y A3H podrán utilizarse de conformidad con la Resolución Aer2 - (A), punto 4.4.

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/37-S
15 de febrero de 1978
Original: francés

GRUPO DE TRABAJO 6A

Frecuencia 3 023 kHz

El Subgrupo de Trabajo 6A2 propone sustituir la frecuencia 3 023,5 kHz por 3 023 kHz en las disposiciones siguientes del Reglamento de Radiocomunicaciones:

Número 201 A

Número 205 A

Número 969 A

Número 1326 C

Apéndice 26

Resolución Aer1

El Presidente del Subgrupo de Trabajo 6A2,

C.J. DHENIN



CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)**(Ginebra, 1978)**

Documento N.º DT/38-S

16 de febrero de 1978

Original: inglésGRUPO DE TRABAJO 5B

NECESIDADES DE FRECUENCIAS PARA ZONAS VOLMET

Después de haber examinado el Documento N.º DT/16 durante sus cuarta y quinta sesiones, los días 15 y 16 de febrero de 1978, el Grupo de Trabajo 5B se ha puesto de acuerdo sobre las necesidades de frecuencias para zonas VOLMET que se indican a continuación:

Grupo de frecuencias	I	II	III	IV	V
Bandas	3, 3,5 MHz	4,7, 5,6, 6,6 MHz	9, 10, 11,3 MHz	13,3 MHz	18 MHz
<u>ZONAS VOLMET</u>					
AFI-MET	2	3	3	2	-
CAR-MET	1	1	1 (11,3 MHz)	1	-
EUR-MET	3	3	3	2	-
MID-MET	3	3	3	1	-
NAT-MET	2	2	2	2	-
NCA-MET	1	4	2	1	-
PAC-MET	2	3	2	2	-
SAF-MET	1	1	1	1	-
SEA-MET	3	3	3	1	1

El Presidente del Grupo de Trabajo 5B,

K. KING



CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/39-S
17 de febrero de 1978
Original: inglés

GRUPO DE TRABAJO 5B

NECESIDADES DE FRECUENCIAS PARA ZRRN

Después de haber examinado el Documento N.º DT/21 durante sus quinta a novena sesiones, los días 16 y 17 de febrero de 1978, el Grupo de Trabajo 5B ha adoptado las necesidades de frecuencias para las ZRRN mencionadas en el Anexo.

El Presidente del Grupo de Trabajo 5B,

K. KING

Anexo: 1



A N N E X E

A N N E X

A N E X O

Groupe de fréquences Frequency Group Grupo de frecuencias	I	II	III	IV	V	Voie commune à Common channel to Canal común a
Bandes Bands Bandas (MHz)	3, 3.5	4.7, 5.6, 6.6	9, 10, 11.3	13.3	18	
1	-	1	2	1	-	
1A	-	-	-	-	-	
1B	1	4	1	-	-	
1C	4	4	3	-	-	
1D	6	6	4	1	-	
1E	1 1*	2	1	-	-	1E 4A
2	- -	- 1*	10 3*	3 -	1 -	3
2A	22 2*	25 2*	5 2*	- -	- -	2C
2B	15 4*	24 6*	2 4*	- -	- -	2C
2C	24 2* 4*	21 2* 6*	6 2* 4*	- - -	- - -	2A 2B
3	- -	- 1*	7 3*	2 -	2 -	2
3A	15 3*	17 4*	4 3*	- -	- -	3C

Groupe de fréquences Frequency Group Grupo de frecuencias	I	II	III	IV	V	Voie commune à Common channel to Canal común a
Bandes Bands Bandas (MHz)	3, 3.5	4.7, 5.6, 6.6	9, 10, 11.3	13.3	18	
3B	19 2*	22 3*	10 3*	- -	- -	3C
3C	15 2* 3*	17 3* 4*	- 3* 3*	- - -	- - -	3B 3A
4	-	-	-	2	1	
4A	5 1*	7 2*	7 2*	3	-	1E 4A 4A 4B
4B	3	6 2*	2 2*	1	-	4A 4B
5	-	-	6	2	2	
5A	1 1*	2 2*	2 1*	1	-	5A 5C
5B	4	6	4	-	-	
5C	1 1*	- 2*	- 1*	-	-	5A 5C
5D	2	6	2	-	-	
6	-	-	2	1	1	
6A	3 2*	10 2*	7 2*	- 1*	- -	6E
6B	4 -	6 -	4 2*	1 -	1 -	6F
6C	2 -	8 -	4 -	- 1*	- -	6F
6D	3	9	4	1	-	
6E	5 2*	8 2*	8 2*	- 1*	- -	6A

Groupe de fréquences Frequency Group Grupo de frecuencias	I	II	III	IV	V	Voie commune à Common channel to Canal común a
Bandes Bands Bandas (MHz)	3, 3.5	4.7, 5.6, 6.6	9, 10, 11.3	13.3	18	
6F	4 - -	3 - -	2 2* -	- - 1*	- - -	6B 6C
6G	37	61	35	5	1	
7	-	2	2	1	-	
7A	-	-	-	-	-	
7B	5	6	4	-	-	
7C	2	3	3	-	-	
7D	1	1	1	-	-	
7E	2	3	2	-	-	
7F	-	-	-	-	-	
8	-	-	-	-	-	
9	-	3	4	1	-	
9A	-	-	-	-	-	
9B	4 4*	6 4*	6 4*	- -	- -	9C
9C	- 4* 1*	- 4* -	- 4* 2*	- - -	- - -	9B 9D
9D	1 1*	2 -	- 2*	- -	- -	9C
10	-	4	6	1	1	
10A	9	14	9	-	-	
10B	5	13	3	-	-	

Groupe de fréquences Frequency Group Grupo de frecuencias	I	II	III	IV	V	Voie commune à Comm. channel to Canal común a
Bandes Bands Bandas (MHz)	3, 3.5	4.7, 5.6, 6.6	9, 10, 11.3	13.3	18	
10C	3	11	2	-	-	
10D	5	13	2	-	-	
10E	5	10	4	-	-	
10F	1	4	2	-	-	
11	-	-	-	-	-	
11A	-	-	-	-	-	
11B	11	18	8	1	1	
11C	-	-	-	-	-	
12	1	1	6	1	1	
12A	2	2	-	-	-	
12B	-	-	-	-	-	
12C	5	14	6	-	-	
12D	2	4	2	-	-	
12E	- 1* - - 4*	5 2* 3* 1* -	3 1* 2* - -	- - - - -	- - - - -	12J 12F 12F 12H 12F 12G 12H
12F	1 - - - 1* 4*	3 3* 1* 1* - -	2 2* - - - -	- - - - - -	- - - - - -	12E 12E 12H 12H 12J 12E 12G 12H
12G	1 4*	6 -	- -	- -	- -	12E 12F 12H

Groupe de fréquences Frequency Group Grupo de frecuencias	I	II	III	IV	V	Voie commune à Common channel to Canal común a
Bandes Bands Bandas (MHz)	3, 3.5	4.7, 5.6, 6.6	9, 10, 11.3	13.3	18	
12H	- - - 4*	- 1* 1* -	- - - -	- - - -	- - - -	12F 12E 12F 12E 12F 12G
12I	-	-	-	-	-	
12J	3 1* 1*	4 2* -	3 1* -	- - -	- - -	12E 12F
13	-	-	-	1	1	
13A	- -	- -	1* -	- -	- 1*	13B 13B 13E 13F
13B	- - -	- - -	- 1* -	- - -	- - 1*	13A 13A 13E 13F
13C	6 -	10 -	7 -	- 2*	- -	13K
13D	4 -	4 2*	4 1*	- -	- -	13M
13E	1 1* -	1 6* -	1 1* -	- 1* -	- - 1*	13F 13A 13B 13F
13F	4 1* -	2 6* -	5 1* -	- 1* -	- - 1*	13E 13A 13B 13E
13G	5	6	7	-	-	
13H	4	6	6	1	-	
13I	3 1*	6 2*	2 -	- -	- -	13J

Groupe de fréquences Frequency Group Grupo de frecuencias	I	II	III	IV	V	Voie commune à Common channel to Canal común a
Bandes Bands Bandas (MHz)	3, 3.5	4.7, 5.6, 6.6	9, 10, 11.3	13.3	18	
13J	6 1* -	10 2* -	5 - 1*	- - -	- - -	13I 13K
13K	7 - -	10 - -	8 1* -	- - 2*	- - -	13J 13C
13L	-	-	-	-	-	
13M	4 -	4 2*	4 1*	- -	- -	13D
13N	2	3	2	-	-	
14	3	4	8	2	1	
14A	2	5	3	-	-	
14B	2	5	3	-	-	
14C	2	5	3	-	-	
14D	2	5	3	-	-	
14E	2	5	3	-	-	
14F	2	5	3	-	-	
14G	2	5	3	-	-	

UNIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/41-S

18 de febrero de 1978

Original: español

francés

inglés

GRUPO DE TRABAJO 5B

El Informe preparado por la I.F.R.B. sobre "La manera de abordar el problema de la planificación para las comunicaciones del control de operaciones a larga distancia" se somete para consideración del Grupo de Trabajo 5B.

K. KING

Presidente del Grupo de Trabajo 5B



INFORME DE LA I.F.R.B.

- Asunto: Preparación técnica de la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones para el servicio móvil aeronáutico (R), Ginebra, 1978
- Informe de la I.F.R.B. sobre la manera de abordar el problema de la planificación para las comunicaciones del control de operaciones a larga distancia
- Referencias: Cartas circulares de la I.F.R.B. N.º 400, de 24 de noviembre de 1977, y N.º 401, de 1 de diciembre de 1977 (Documentos N.ºs 48 y 49 de la Conferencia)
- N.º 482 del Reglamento de Radiocomunicaciones

Conforme se indica en la carta circular de la I.F.R.B. N.º 401, la Junta ha estudiado la manera en que podría abordarse el problema de la planificación para las comunicaciones del control de operaciones a larga distancia, suponiendo que la Conferencia desee atender las necesidades sometidas por las administraciones en esta materia.

2. El Apéndice al presente documento se refiera a los criterios técnicos que han de utilizarse para la planificación, comprendidos los que han servido para elaborar el Plan de adjudicación de frecuencias para las ZRMP, ZRRN, las subzonas ZRRN y las zonas VOLMET; también figura en el mismo un posible método de planificación. El Apéndice propone, además, dos opciones eventuales sobre la utilización de los canales que han de preverse para las comunicaciones del control de operaciones a larga distancia.

3. Para presentar un posible método de planificación, la Junta ha utilizado ciertas informaciones que figuran en algunos de los documentos de la Conferencia; al actuar así, la Junta no prejuzga las decisiones que la Conferencia pudiera tomar con respecto a tales documentos o a cualquier principio que la Conferencia pudiera adoptar sobre este asunto, antes de proceder a un examen más detenido.

APÉNDICE

PLANIFICACIÓN DE LAS FRECUENCIAS PARA LAS COMUNICACIONES
DEL CONTROL DE OPERACIONES A LARGA DISTANCIA

1. Naturaleza de las comunicaciones del control de operaciones
a larga distancia (LDOCC)

1.1 La Junta observa que la naturaleza de las LDOCC es distinta de la que tienen las comunicaciones clásicas de las ZRMP, de las ZRRN y de las zonas VOLMET. Las principales diferencias son las siguientes:

1.1.1 Las LDOCC son comunicaciones radiotelefónicas entre estaciones aeronáuticas autorizadas, designadas nominalmente con tal fin, y estaciones de aeronaves que evolucionan en cualquier parte del mundo;

1.1.2 Con excepción de ciertas zonas oceánicas, las comunicaciones, aeroterrestres aseguradas conforme a la estructura de las ZRMP, de las ZRRN y de las zonas VOLMET sólo se extienden raramente a distancias mayores de 1000 millas marinas (1850 km); en cambio, las LDOCC tendrían que poder funcionar hasta el límite del alcance de servicio en determinada banda de frecuencias.

1.1.3 Para responder a las necesidades en materia de LDOCC a escala mundial, con una disponibilidad de 24 horas diarias en todas las condiciones de propagación, se considera necesaria una familia de cinco frecuencias;

1.2 Consideraciones técnicas

Habida cuenta del punto 1.1 anterior, el enfoque técnico de la planificación de LDOCC debe ser distinto del utilizado en la planificación de las ZRMP, las ZRRN y las zonas VOLMET. A continuación figura una lista no exhaustiva de las consideraciones técnicas;

1.2.1 Como las LDOCC tienen una naturaleza distinta de las comunicaciones efectuadas en las ZRMP, las ZRRN y las zonas VOLMET, no convendría intercalar asignaciones de frecuencia a estaciones que efectúan LDOCC, entre las asignaciones hechas a estaciones que aseguran comunicaciones en las ZRMP, las ZRRN y las zonas VOLMET. En consecuencia, la Junta estima que sería deseable evitar esta intercalación, reservando un bloque de frecuencias separado, situado de preferencia en un extremo de cada banda; tal sistema permitiría evitar interferencias perjudiciales mutuas entre las LDOCC, por un lado, y las comunicaciones de las ZRMP, las ZRRN y las zonas VOLMET, por otro, y garantizaría al mismo tiempo la utilización eficaz del espectro disponible;

1.2.2 La Junta supone que las características técnicas de las LDOCC, como la potencia de las estaciones aeronáuticas y de las estaciones de aeronave, las radiaciones fuera de banda y en la banda asignada, las clases de emisión (A3J solamente), la relación señal/ruido, los datos de propagación que han de utilizarse, el alcance máximo de servicio y el alcance de interferencia, serían las mismas que para las ZRMP, las ZRRN y las zonas VOLMET;

1.2.3 La distancia de repetición estará determinada por la suma del alcance máximo de servicio y del alcance de interferencia para cada banda de frecuencias; esto permitiría determinar los factores de compartición, cuando tal determinación fuera posible; teniendo en cuenta la naturaleza de las LDOCC, hay que tomar en consideración que las bandas de frecuencias superiores a 6,6 MHz podrán utilizarse durante la noche, por lo que habrán de decidirse las condiciones de compartición durante la noche para estas bandas de frecuencias.

2. Manera de abordar el problema

2.1 A partir del país o de la zona geográfica en que se considere situada la estación aeronáutica, habrá que determinar el límite del alcance del servicio de esa estación (estación A) en cada banda de frecuencias; ya se dispone de los datos de propagación requeridos para tal fin;

2.2 Las curvas del alcance de interferencia pueden utilizarse a partir de los límites de la zona de servicio así determinada, para establecer el alcance de interferencia de la estación A; toda estación B de LDOCC situada más allá de ese alcance, cuyo alcance de servicio en la misma banda no se superponga con el de la estación A puede considerarse técnicamente compatible con la estación A;

2.3 Teniendo en cuenta, por un lado, las necesidades presentadas por las administraciones en materia de LDOCC, y, por otro, el limitado número de canales de que se dispondría, no sería posible prever canales exclusivos para satisfacer las necesidades de cada administración; en consecuencia, todo método de planificación para utilizar los canales que deben preverse para las LDOCC debiera especificarse sobre la base de una agrupación de los países que pudieran estar en condiciones de concertar entre sí un acuerdo de compartición; ese grupo de países no debiera ser demasiado numeroso (pues en ese caso sería difícil concertar acuerdos de compartición en el tiempo) ni demasiado restringido (pues el número de canales que debieran preverse sería entonces excesivamente elevado);

2.4 Una vez definidas así tales zonas, podrían tomarse en consideración las siguientes opciones:

2.4.1 En la primera opción, la Conferencia se limitaría a reservar cierto número de canales para las LDOCC. Un procedimiento análogo al descrito en la Resolución N.º Mar2 - 7 (texto adjunto) permitiría asignar canales específicos apropiados a las distintas estaciones aeronáuticas. Semejante procedimiento podría prever la concertación de acuerdos de compartición en el tiempo entre las administraciones de los países agrupados conforme se indica en el punto 2.3 anterior; también podría prever el examen de las posibilidades de compartición geográfica sobre la base de los puntos 2.1 y 2.2 precedentes, con miras a garantizar la utilización eficaz de los canales considerados. Se observará que la Resolución N.º Mar2 - 7 estipula asimismo el reexamen de los procedimientos por una futura conferencia competente, así como el establecimiento eventual de un plan por esa conferencia;

2.4.2 Como alternativa, la Conferencia podría decidir preparar y adoptar un plan de adjudicación de frecuencias en el que se tendrían en cuenta las posibilidades técnicas de compartición descritas en los puntos 2.1 y 2.2 anteriores; las administraciones podrían entonces asignar las frecuencias a las estaciones aeronáuticas de conformidad con el Plan, y aplicando todo procedimiento adicional que la Conferencia pudiera adoptar con miras a la puesta en práctica del Plan.

RESOLUCIÓN N.º Mar2 - 7

relativa a la utilización y a la notificación de frecuencias asociadas por pares reservadas para los sistemas de banda estrecha de telegrafía de impresión directa y de transmisión de datos que funcionan en las bandas de ondas decamétricas atribuidas al servicio móvil marítimo

(véase el apéndice 15A)

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones Marítimas, Ginebra, 1974,

considerando

a) que determinadas partes de las bandas de ondas decamétricas atribuidas al servicio móvil marítimo se han reservado a los sistemas de banda estrecha de telegrafía de impresión directa y de transmisión de datos a condición de que las frecuencias se utilicen exclusivamente asociadas por pares;

b) que el número de pares de frecuencias asociadas establecido en cada banda es limitado;

c) que, si bien varias administraciones tienen en explotación sistemas de esta clase, su introducción general está todavía en sus comienzos;

d) que una conferencia ulterior competente en la materia podría atribuir bandas más anchas que las actuales a los sistemas de banda estrecha de telegrafía de impresión directa;

e) que, por esta razón, no parece por el momento oportuno establecer un plan, aunque dicha planificación podrá ser necesaria más adelante como consecuencia de la congestión de los canales;

f) que, no obstante, las administraciones y la I.F.R.B. tendrán que tomar medidas provisionales para asegurar la puesta en servicio ordenada de esas nuevas frecuencias asociadas por pares;

resuelve

1. que las frecuencias asociadas por pares en las bandas de ondas decamétricas, reservadas para los sistemas de banda estrecha de telegrafía de impresión directa entre estaciones costeras y estaciones de barco se utilicen por dichas estaciones, se notifiquen y se inscriban en el Registro internacional de frecuencias de la siguiente manera:

1.1 las asignaciones de pares de frecuencias para la transmisión y la recepción se harán únicamente a las estaciones costeras. Las estaciones de barco de cualquier nacionalidad tendrán pleno derecho a utilizar en sus transmisiones las frecuencias de recepción de las estaciones costeras con las que intercambien tráfico;

1.2 para lograr una utilización eficaz de las frecuencias, cada administración, con ayuda de la I.F.R.B., elegirá los pares de frecuencias que vaya a asignar a las estaciones costeras según sus necesidades;

1.3 las asignaciones así elegidas y puestas en servicio se notificarán a la I.F.R.B. utilizando al efecto el modelo de formulario del apéndice 1 al Reglamento de Radiocomunicaciones; las administraciones suministrarán las características fundamentales especificadas en las secciones A o B de ese apéndice, según proceda. Si las asignaciones se ajustan al Cuadro de atribución de bandas de frecuencias, a las demás disposiciones pertinentes del Reglamento de Radiocomunicaciones y a la presente Resolución, la Junta, a título de información, las publicará en la parte 1A de su circular semanal y las inscribirá en el Registro. No inscribirá fecha alguna en la columna 2 del Registro ni formulará conclusión alguna que se derive de un examen técnico de compatibilidad con una asignación existente. Sin embargo, en la parte 1A de la circular semanal y en la columna Observaciones del Registro, se indicará la fecha en que la Junta haya recibido la notificación. En dicha columna Observaciones se hará referencia a la presente Resolución;

1.4 toda notificación que no se ajuste a las disposiciones anteriormente mencionadas del Reglamento de Radiocomunicaciones o a esta Resolución, será devuelta por la I.F.R.B. a la administración notificante, junto con toda sugerencia que la Junta pueda formular a este respecto;

1.5 si surgiesen dificultades entre países que utilicen el mismo canal, deberán resolverse por acuerdo mutuo entre las administraciones interesadas;

2. que una conferencia ulterior competente en la materia examine las dificultades que haya podido plantear la aplicación de la presente Resolución y tome, en caso necesario, una decisión sobre el estatuto que debe darse a las asignaciones mencionadas o sobre las condiciones de establecimiento de un plan para las bandas y los sistemas en cuestión. Las inscripciones que se hagan en el Registro en cumplimiento de la presente Resolución no prejuzgarán en modo alguno las decisiones que pueda tomar la conferencia mencionada;

3. que la presente Resolución se aplique a las asignaciones de las frecuencias asociadas por pares reservadas para los sistemas de banda estrecha de telegrafía de impresión directa, como se indica en el punto 1.1, a pesar de cualesquiera otras disposiciones contrarias del Reglamento de Radiocomunicaciones o de las Resoluciones existentes de las conferencias administrativas de radiocomunicaciones.

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)**(Ginebra, 1978)**

Documento N.º DT/42-S

20 de febrero de 1978

Original: inglésCOMISIÓN 5OBSERVACIONES PRELIMINARES SOBRE EL PRIMER PROYECTO DE PLAN

(Documento N.º DT/40)

1. En el primer proyecto de plan contenido en el Documento N.º DT/40 se han utilizado las matrices de compartición preparadas por el Grupo de Trabajo 5C y las necesidades de frecuencias establecidas por el Grupo de Trabajo 5B. El siguiente Cuadro 1, con el resumen de los resultados, completa los datos que figuran en el Documento N.º DT/40.

CUADRO 1

Banda de frecuencias (MHz)	Necesidades de frecuencias que figuran en el Documento N.º DT/41				N.º de canales necesarios	Factor de compartición+
	VOLMET	ZRMP	ZRRN	TOTAL		
3	12	25	192 + 34*	263	90	2,82
3,5	6	18	141 + 30*	195	75	2,57
4,7	6	18	133 + 22*	179	76	2,36
5,4 (Reg.2)	-	-	30 + 6 *	36	10	3,60
5,6	9	23	183 + 33*	248	85	2,92
6,6	8	20	171 + 26*	225	58	3,88
9	5	23	135 + 32*	195	56	3,48
10	7	17	92 + 20*	136	55	2,47
11,3	8	18	77 + 18*	121	53	2,28
13,3	13	25	33 + 10*	81	65	1,25
18	1	16	14 + 4 *	35	23	1,52
TOTAL	75	203	1201 + 235*	1714	646	2,65 (Promedio)

* necesidades de frecuencias comunes a más de una zona aeronáutica.

+ el factor de compartición es el número medio de necesidades de frecuencias que comparten el mismo canal.

2. El estudio de los resultados contenidos en el Anexo 2 al Documento N.º DT/41 demostraría que si se tuviesen en cuenta los valores correspondientes a necesidades de frecuencias que figuran en la primera parte de cada banda (a saber, la parte limitada al número de canales disponibles en cada banda, según se indica en el Cuadro 1 del Apéndice D al Documento N.º 48), se obtendrían las conclusiones del Cuadro 2.



Cuadro 2

Banda de frecuencias (MHz)	Número de canales disponibles	Número y porcentaje de necesidades totales de frecuencias contenidas en los canales disponibles		Factor de compartición (en los canales disponibles)
		Número	Porcentaje	
3	57	225	85.5 %	3,94
3,5	33	145	74 %	4,39
4,7	16	72	40 %	4,5
5.4 (Reg.2)	9	35	97 %	3,89
5,6	66	238	96 %	3,59
6,6	53	221	98 %	4,17
9	49	187	96 %	3,81
10	31	103	75 %	3,32
11,3	41	106	88 %	2,59
13,3	33	46	57 %	1,39
18	23	35	100 %	1,52
Total	411	1407	82 %	3,42(promedio)

Si se procede a una comparación, podrá observarse que el actual Apéndice 27 contiene 821 adjudicaciones en 166 canales con factor de compartición medio de 4,95.

3. Examen del problema

3.1 No cabe duda que el factor de compartición máximo en cada banda de frecuencias se reduce, por comparación con el del actual Apéndice 27, al aumentar la extensión de determinadas zonas aeronáuticas, como las zonas VOLMET y ZRMP. Se trata de un hecho previsible. Sin embargo, la distribución irregular de las necesidades de frecuencias en diversas partes del mundo acentúa la reducción de los factores de compartición que pueden obtenerse en una operación de planificación.

3.2 El primer proyecto de plan no incluye las necesidades que las administraciones han presentado con relación a las comunicaciones a larga distancia del control de operaciones (LDOCC) (enumeradas en el Documento N.º DT/24 y completadas ulteriormente por solicitudes adicionales presentadas por las administraciones después de la publicación del Documento N.º DT/24). Las necesidades en materia de LDOCC y las posibles formas de atenderlas se estudian en el Grupo de Trabajo 5B desde el lunes, 20 de febrero de 1978. No obstante, es evidente que los canales que tengan que preverse para las necesidades LDOCC no quedarán disponibles para las necesidades de las VOLMET, ZRMP y ZRRN.

3.3 Por consiguiente, es necesario que las delegaciones hagan todos los esfuerzos posibles por reducir las necesidades en materia de frecuencias para las comunicaciones en zonas VOLMET, ZRMP y ZRRN. También es preciso reducir las grandes divergencias entre las necesidades de frecuencias en zonas geográficas diferentes, para obtener las máximas ventajas de las posibilidades de compartición de que se dispone para atender las necesidades de frecuencias con la mínima parte posible del espectro, de conformidad con los objetivos de la Conferencia.

4. El examen preliminar del proyecto de plan, de las matrices de compartición y de las necesidades de frecuencias ha demostrado que, a pesar de lo cuidadoso de la labor preparatoria, subsisten todavía errores. Se ruega a los delegados que examinen el Documento N.º DT/40 y comuniquen por escrito, lo antes posible y de preferencia hasta las 13.00 horas del martes, 21 de febrero de 1978, todas las correcciones relativas:

- las matrices de compartición (Anexo 3 al Documento N.º DT/40), al Presidente del Grupo de Trabajo 5C, Sr. W.T. Young (Casillero N.º 106),
- las necesidades de frecuencias (Anexo 4 al Documento N.º DT/40), al Presidente del Grupo de Trabajo 5B, Sr. K. King (Casillero N.º 123),
- proyecto de plan (Anexo 2 al Documento N.º DT/40), al Secretario de la Comisión 5, Sr. M. Sant (Casillero N.º 839).

El Presidente de la Comisión 5,

M. CHEF

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/43-S
20 de febrero de 1978
Original: inglés

GRUPO DE TRABAJO 6B

Texto propuesto para las resoluciones relativas a la tramitación de las notificaciones y las asignaciones durante el periodo de transición y después de la entrada en vigor del Plan, teniendo en cuenta los cambios resultantes de las proposiciones contenidas en el informe del Grupo de redacción 6B1 (Documento N.º 199).

El Presidente del Grupo de Trabajo 6B,
F. URBANY

Anexo : 1



A N E X O

ADD

RESOLUCIÓN N.º Aer 2 - (F)

Relativa a la tramitación de las notificaciones de las asignaciones de frecuencia a estaciones aeronáuticas del servicio móvil aeronáutico (R) en las bandas comprendidas entre 2 850 y 17 970 kHz atribuidas exclusivamente a este servicio

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, Ginebra, 1978,
considerando

- a) que las Actas Finales de esta Conferencia entrarán en vigor el 1.º de septiembre de 1979;
- b) que el nuevo Plan de adjudicación de frecuencias, que figura en el Apéndice 27 (Revisado), entrará en vigor el 1.º de febrero de 1983 a las 00.01 horas T.M.G.;
- c) que es posible que algunas administraciones deseen poner en práctica ciertas disposiciones del Plan revisado de adjudicación de frecuencias antes de esa fecha, en los casos en que esto pueda hacerse sin ocasionar interferencia perjudicial a estaciones que funcionen de conformidad con el actual Plan de adjudicación de frecuencias;
- d) que, por consiguiente, será necesario establecer un procedimiento temporal para facilitar la transición entre el Plan de adjudicación de frecuencias actual y el nuevo Plan de adjudicación de frecuencias;

resuelve

- 1. que durante el periodo que medie entre la fecha de entrada en vigor de las Actas Finales y la fecha de entrada en vigor del nuevo Plan de adjudicación de frecuencias:
 - 1.1 continúen aplicándose las disposiciones de los números 553 a 558 del Reglamento de Radiocomunicaciones al examen de las notificaciones relativas a las asignaciones de frecuencias a las estaciones aeronáuticas del servicio móvil aeronáutico (R) en las adjudicaciones del Plan existente;
 - 1.2 tales asignaciones se inscribirán en el Registro Internacional de Frecuencias de acuerdo con las conclusiones formuladas por la IFRB;
 - 1.3 la IFRB examinará las asignaciones de frecuencias en un canal del nuevo Plan, a fin de determinar si para las adjudicaciones del Plan existente está asegurada la protección especificada en el Apéndice 27 (parte I, sección II A, punto 5). Al proceder así, la Junta dará por supuesto que la frecuencia se utilizará de conformidad con las condiciones de compartición entre zonas, tal y como se especifican en el Apéndice 27, parte I, sección II B, punto 4;
 - 1.4 toda asignación mencionada en el punto 1.3 que haya recibido una conclusión favorable, se inscribirá en el Registro;
 - 1.5 la fecha que habrá que inscribir en la columna 2a ó 2b del Registro Internacional de Frecuencias será la siguiente:
 - a) si la conclusión es favorable respecto de los números 554 a 557, se inscribirá en la columna 2a la fecha del 29 de abril de 1966;
 - b) si la conclusión es favorable respecto del número 558, se inscribirá en la columna 2b la fecha del 29 de abril de 1966;

c) en el caso de las demás asignaciones de este tipo (incluidas las que se atengan al Plan revisado de adjudicación de frecuencias pero no al Plan actual de adjudicación de frecuencias), se inscribirá en la columna 2b la fecha de recepción de la notificación por la IFRB;

1.6 para toda asignación que se ajuste al Plan revisado de adjudicación de frecuencias se hará constar esta circunstancia mediante la inserción por la IFRB del símbolo apropiado en la columna de Observaciones del Registro Internacional de Frecuencias;

2. que, en la fecha de entrada en vigor del nuevo Plan de adjudicación de frecuencias, la IFRB examinará si las asignaciones de frecuencias a estaciones aeronáuticas del servicio móvil aeronáutico (R) en las bandas atribuidas exclusivamente a este servicio entre 2 850 y 17 970 kHz inscritas en el Registro Internacional de Frecuencias son conformes al nuevo Plan de adjudicación de frecuencias de acuerdo con las partes pertinentes de procedimiento descrito en los números 553 a 558 del Reglamento de Radiocomunicaciones, e inscribirá frente a estas asignaciones en la columna 2a ó 2b, del Registro Internacional de Frecuencias, una fecha, en la forma siguiente:

2.1 las asignaciones con emisión en doble banda lateral (A3), que se mencionan en el párrafo 3.3 de la Resolución [Doc. 199] y que ya aparecen en el Registro Internacional de Frecuencias en la fecha de entrada en vigor del nuevo Plan de adjudicación de frecuencias, conservarán la fecha que figura en la columna 2a ó 2b según sea apropiado, hasta el 1.º de febrero de 1983. Una fecha anotada en la columna 2a, de una asignación de frecuencias que utilice la doble banda lateral (A3), como menciona el párrafo 4.4 de la Resolución Aer 7, propuesta, se transferirá a la columna 2b el 2 de febrero de 1983. El 1.º de enero de 1987, la IFRB examinará las inscripciones y previa consulta a la administración de que se trate, anulará aquéllas que ya no se utilicen y preservará las otras a título informativo, pero sin fecha alguna en la columna 2b;

2.2 si la conclusión relativa a la asignación es favorable respecto de los números 554 a 557, en la columna 2a se inscribirá (la fecha en que se firme el Acuerdo CAMRA, Ginebra, 1978);

2.3 si la conclusión relativa a la asignación es favorable respecto del número 558, en la columna 2b se inscribirá (la fecha en que se firme el Acuerdo CAMRA, Ginebra, 1978);

2.4 todas las demás asignaciones llevarán en la columna 2b (el día siguiente a la fecha en que se firme el Acuerdo CAMRA, Ginebra, 1978);

3. que, en la fecha de entrada en vigor del nuevo Plan de adjudicación de frecuencias, se sustituyan las adjudicaciones inscritas actualmente en el Registro Internacional de Frecuencias por las del Plan revisado;

invita

a las administraciones a que notifiquen lo antes posible a la IFRB la anulación de todas las asignaciones de frecuencia que liberen como consecuencia de la puesta en servicio de las adjudicaciones del nuevo Plan de adjudicación de frecuencias.

ADD

RESOLUCIÓN N.º Aer 2 - (G)

Relativa a la aplicación del Plan de adjudicación de frecuencias en
las bandas atribuidas exclusivamente al
servicio móvil aeronáutico (R) entre 2 850 y 17 970 kHz

La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, Ginebra, 1978,

considerando

a) que las bandas atribuidas exclusivamente (entre 2 850 y 17 970 kHz) al servicio móvil aeronáutico (R) por la Conferencia Administrativa de Radiocomunicaciones, Ginebra 1959, fueron modificadas por la Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1966;

b) que la Conferencia de 1966 estableció procedimientos que las administraciones han de seguir en lo que se refiere a la aplicación de las modificaciones;

c) que se tomaron las medidas necesarias para que la IFRB llevase a cabo estos procedimientos;

reconociendo

d) que el servicio móvil aeronáutico (R) es un servicio de seguridad;

e) que esta Conferencia ha introducido nuevas modificaciones en las bandas citadas para tener en cuenta la técnica de BLU;

f) que es necesario que todas las administraciones apliquen las modificaciones efectuadas en esta Conferencia, con el fin de evitar cualquier interferencia perjudicial a los servicios que prestan las estaciones que operan de acuerdo con el Reglamento de Radiocomunicaciones;

resuelve

1. que las asignaciones actuales en el Registro Internacional de Frecuencias al 1.º de febrero de 1983, que no estén de acuerdo con las decisiones de esta Conferencia para esa fecha, se traten del modo siguiente:

1.1 la IFRB enviará los extractos pertinentes del Registro citado a las administraciones interesadas, dentro de los 30 días a partir del 1.º de febrero de 1983, advirtiéndole que, de acuerdo con los términos de esta resolución, las asignaciones en cuestión se han de transferir a las frecuencias apropiadas dentro de un periodo de 180 días después del despacho de los extractos citados;

1.2 si alguna administración no notifica a la IFRB la transferencia dentro del periodo indicado, se conservará la inscripción original en el Registro citado sin que figure fecha alguna en la columna 2, con una observación adecuada en la columna destinada al efecto. Se dará aviso a las administraciones acerca de esa medida;

2. si alguna administración así lo deseara, la IFRB le prestará todo el asesoramiento necesario. Al proceder de este modo, la IFRB aplicará las disposiciones de los números 629 a 633 del Reglamento de Radiocomunicaciones.

UNIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT-44-S(Rev.)

21 de febrero de 1978

Original : inglés

COMISIÓN 6

(Sólo concierne al texto francés.)



CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/44-S

20 de febrero de 1978

Original: inglés

COMISIÓN 6

El Grupo integrado por el Presidente y el Vicepresidente de la Comisión 6 y por los representantes de la OACI y de la UIT (Secretaría General y la IFRB) se reunió y consideró detalladamente la proposición de compromiso de la India para el N.º MOD 27/20 y los Documentos N.ºs 160 y 180, tras lo cual somete a la consideración de la Comisión 6 el texto modificado de ese N.º MOD 27/20 que figura a continuación.

MOD 27/20

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) coordina las radiocomunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R) en relación con el funcionamiento de los servicios internacionales aeronáuticos. Debiera consultarse a dicha Organización en todos los casos pertinentes en lo que se refiere al empleo de las frecuencias del Plan en la explotación.

El Presidente de la Comisión 6,

R.J. BUNDLE



CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/45(Rev.1)-S

23 de febrero de 1978

Original: inglés

GRUPO DE TRABAJO 5B

INFORME DEL PRESIDENTE DEL SUBGRUPO 5B1

A. Introducción

En cumplimiento de la Recomendación 3/6 (Documento N.º 21) de la Reunión Departamental de Comunicaciones de la OACI, preparatoria de la actual Conferencia de la UIT, los Estados Unidos de América presentaron un estudio (Documento N.º 26) que podría servir de base de cálculo del número de canales para las comunicaciones del control de operaciones en el plano mundial.

B. Suposiciones y cálculos

El Subgrupo 5B1 ha examinado dicho estudio. Se han discutido con todo detalle las características básicas y se acordó hacer una estimación que podría utilizarse como primera aproximación, basada en las suposiciones siguientes:

1. Número actual de comunicaciones/aeronave/día: 2

El número de aeronaves que se tiene en cuenta es el número total de aeronaves dotadas de equipos de ondas decamétricas.

2. Tiempo medio actual de transmisión por comunicación establecida: 3 minutos.

3. Se reconoció que, en algunos casos, el número de comunicaciones/aeronave puede ser superior a 2. Sin embargo, en estos casos, el tiempo medio de transmisión por comunicación puede estimarse inferior a 3 minutos. En consecuencia, se acordó suponer que el tiempo medio de transmisión por aeronave dotada de equipos de ondas decamétricas es de 6 minutos/día.



4. Número, en 1975, de aeronaves dotadas de equipos de ondas decamétricas, distribuido por regiones según su base nacional:

EUR	741
NAM	626
SEA	159
SAM	129
MID	121
AFI	153
CAR	54
PAC	108
Total	2.091

5. Crecimiento anual del tiempo medio de transmisión por aeronave y por día en regiones integradas principalmente por países desarrollados: 2,5%.

6. Crecimiento anual de la flota aérea en tales regiones: 2,25%.

Estas suposiciones llevan a un crecimiento anual neto del 4,75%. En 15 años, el crecimiento resultante sería del 200%. Se acordó aplicar este crecimiento a las flotas de aeronaves de las regiones EUR, NAM y PAC.

Para las regiones integradas principalmente por países en desarrollo se ha supuesto que el crecimiento resultante en 15 años será del 300%.

7. Tiempo medio total de transmisión por día y aeronave con las estaciones aeronáuticas correspondientes:

Región	1975	1990
EUR	4,446	8,892
NAM	3,756	7,512
SEA	954	2,862
SAM	774	2,322
MID	726	2,178
AFI	918	2,754
CAR	324	972
PAC	648	1,296

8. Porcentaje del tráfico total por sub-banda:

Grupo de frecuencias	I	II	III	IV	V	VI
Bandas (MHz)	3, 3.5	4.7, 5.6, 6.6	9, 10, 11.3	13.3	18	21
EUR	1	24	32	23	3	17
NAM	14	28	32	12	10	4
SEA	1	9	35	31	23	1
SAM	3	20	33	20	12	12
MID	3	20	33	20	12	12
AFI	3	20	33	20	12	12
CAR	3	20	33	20	12	12
PAC	1	9	35	31	23	1

9. Distribución del tiempo de transmisión (minutos/día) por sub-banda; proyección para el año 1990:

Grupo de frecuencias	I	II	III	IV	V	VI
EUR	89	2.134	2.845	2.045	267	1.512
NAM	1.052	2.103	2.404	901	751	300
SEA	29	258	1.002	887	658	29
SAM	70	464	766	464	279	279
MID	65	436	719	436	261	261
AFI	83	551	909	551	330	330
CAR	29	194	321	194	117	117
PAC	13	117	454	402	298	13

10. Puede suponerse, a efectos de planificación, que el tiempo medio utilizable por día y sub-banda es de 10 horas. Este valor se basa en el Apéndice E al Documento N.º 26, que es un extracto de un documento presentado al seminario de la IFRB de 1976.

11. Durante el tiempo de utilización se prevé, a efectos de planificación, una ocupación del canal del 40%. Ello supone un tiempo de transmisión por día para cada canal de 240 minutos.

C. Número de canales de tráfico

Se indica seguidamente el número de canales calculado para fines del control a larga distancia de las operaciones, sobre la base de las suposiciones acordadas y consignadas en el anterior punto B; proyección para el año 1990:

Grupo de frecuencias	I	II	III	IV	V	VI
EUR	1	9	12	9	2	7
NAM	4*)	9	10	4	4	2
SEA	1	2	5	4	3	1
SAM	1	2	4	2	2	2
MID	1	2	3	2	2	2
AFI	1	3	4	3	2	2
CAR	1	1	2	1	1	1
PAC	1	1	2	2	2	1

*) Aunque las suposiciones darían como resultado 5 canales en este caso, se acordó aceptar únicamente 4 canales. Con los demás factores sin modificaciones, el factor de ocupación del canal aumentará del 35% al 44%.

D. Número de frecuencias

Se estimó que el número necesario de frecuencias que habían de adjudicarse a escala mundial a fin de satisfacer el número de canales de tráfico calculado era el siguiente:

1. Grupo de frecuencias I (3 y 3,5 MHz)

Se consideró que no era posible compartir las frecuencias utilizadas en NAM con las utilizadas en CAR y SAM. La compartición con EUR tampoco sería posible ya que el tráfico aéreo en el Atlántico Norte durante la noche es esencial y dichas bandas de frecuencias son adecuadas para la comunicación con las aeronaves en cuestión.

En el caso de las regiones restantes se consideró posible la compartición de frecuencias con NAM, CAR, SAM o EUR.

Número de frecuencias resultante: $4+1+1+1 = 7$.

2. Grupo de frecuencias II (4,7; 5,6; y 6,6 MHz)

Se consideró que la mayor dificultad en este grupo se presenta en EUR/MID/AFI, donde en general no será posible la compartición. No obstante, se acordó que las estaciones en una frecuencia en Europa Septentrional podrían compartir la frecuencia si se utilizaba también en África Meridional.

Número de frecuencias resultante: $9+2+3-1 = 13$.

3. Grupo de frecuencias III (9, 10 y 11,3 MHz)

También en este caso se encontró la mayor dificultad en EUR/MID/AFI. No se consideró posible la compartición entre EUR Septentrional y AFI Meridional. Además, las estaciones en la parte occidental de SEA no deben establecer compartición con las estaciones aeronáuticas en estas regiones. Por consiguiente, uno de los canales SEA debe utilizar frecuencias distintas de las de EUR/MID/AFI.

Número de frecuencias resultante: $12+3+4+1 = 20$.

4. Grupo de frecuencias IV (13,3 MHz)

Nuevamente la zona de mayor congestión es EUR/MID/AFI. Sin embargo, en vista del número limitado de frecuencias en esta banda (33), se acordó aceptar un factor de ocupación del canal algo superior restando 1 frecuencia.

Número de frecuencias resultante: $9+2+3-1 = 13$.

5. Grupo de frecuencias V (18 MHz)

Las frecuencias en esta banda no deben reutilizarse habida cuenta del alcance de la interferencia, que puede ser a escala mundial. No obstante, en vista de que el número de frecuencias en esta banda es incluso menor (23) que en 13 MHz, se acordó que las estaciones que preveían utilizar esta banda para una gran parte del tráfico podrían utilizar en su lugar la banda de 21 MHz.

Número de frecuencias resultante: 10.

6. Grupo de frecuencias VI (21 MHz)

Se acordó que las frecuencias en esta banda no deberían reutilizarse debido a los alcances a escala mundial de la interferencia.

Número de frecuencias resultante: 18.

7. Cuadro recapitulativo

Grupo de frecuencias	I	II	III	IV	V	VI
Número de frecuencias	7	13	20	13	10	18

Como se ha explicado anteriormente, estos números son el resultado de la coordinación directa de los números de canales basados en información estadísticamente válida.

E. Empresas de transporte aéreo no regulares

Dadas las distintas prácticas de los diversos países, no fue posible encontrar un método de aplicación general para el control a larga distancia de las operaciones en el caso de las empresas de transporte aéreo no regulares. Sin embargo, para las empresas de transporte aéreo de la región NAM distintas de las regulares, los Estados Unidos de América¹⁾ indicaron, en el Documento N.º 26, el número de canales calculado a partir de suposiciones similares a las de la sección B. Se acordó reducir estos números como se consigna seguidamente, en base a una mayor carga de canal:

Grupo de frecuencias	I	II	III	IV	V	VI
NAM	-	2	2	-	2	1

- 1) Nota: Los Estados Unidos de América han presentado sus necesidades consiguientes a la IFRB en su respuesta a la Carta Circular N.º 384 y en un documento de Conferencia.

F. Resumen de las necesidades

A continuación se indica un resumen de las necesidades para las comunicaciones a larga distancia del control de operaciones tal como se exponen en el Documento N.º DT/24(Rev.1). No incluye los canales indicados para las ZRRN.

Grupo de frecuencias	I	II	III	IV	V	VI
EUR	28	61	58	27	2	19
NAM	11	23	24	8	10	5
SEA	9	15	27	11	8	9
SAM	12	20	25	11	11	7
MID	12	18	28	12	12	10
AFI	19	40	55	22	19	19
CAR	2	6	6	2	3	2
PAC	3	16	11	7	7	3

El Presidente del Subgrupo de Trabajo 5B1,

K. BJÖRNSJÖ

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/45-S
21 de febrero de 1978
Original: inglés

GRUPO DE TRABAJO 5B

INFORME DEL PRESIDENTE DEL SUBGRUPO 5B1

A. Introducción

En cumplimiento de la Recomendación 3/6 (Documento N.º 21) de la Reunión Departamental de Comunicaciones de la OACI, preparatoria de la actual Conferencia de la UIT, los Estados Unidos de América presentaron un estudio (Documento N.º 26) que podría servir de base de cálculo del número de canales para las comunicaciones del control de operaciones en el plano mundial.

B. Suposiciones y cálculos

El Subgrupo 5B1 ha examinado dicho estudio. Se han discutido con todo detalle las características básicas y se acordó hacer una estimación que podría utilizarse como primera aproximación, basada en las suposiciones siguientes:

1. Número actual de comunicaciones/aeronave/día: 2

El número de aeronaves que se tiene en cuenta es el número total de aeronaves dotadas de equipos de ondas decamétricas.

2. Tiempo medio actual de transmisión por comunicación establecida: 3 minutos.

3. Se reconoció que, en algunos casos, el número de comunicaciones/aeronave puede ser superior a 2. Sin embargo, en estos casos, el tiempo medio de transmisión por comunicación puede estimarse inferior a 3 minutos. En consecuencia, se acordó suponer que el tiempo medio de transmisión por aeronave dotada de equipos de ondas decamétricas es de 6 minutos/día.



4. Número, en 1975, de aeronaves dotadas de equipos de ondas decamétricas, distribuido por regiones según su base nacional:

EUR	741
NAM	626
SEA	159
SAM	129
MID	121
AFI	153
CAR	54
PAC	108
Total	2.091

5. Crecimiento anual del tiempo medio de transmisión por aeronave y por día en regiones integradas principalmente por países desarrollados: 2,5%.

6. Crecimiento anual de la flota aérea en tales regiones: 2,25%.

Estas suposiciones llevan a un crecimiento anual neto del 4,75%. En 25 años, el crecimiento resultante sería del 319%. Se acordó aplicar este crecimiento a las flotas de aeronaves de las regiones EUR, NAM y PAC. Para las regiones integradas principalmente por países en desarrollo se ha supuesto que el crecimiento resultante en 25 años será del 500%.

7. Tiempo medio total de transmisión por día y aeronave con las estaciones aeronáuticas correspondientes:

Región	1975	2000
EUR	4,446	14,183
NAM	3,756	11,982
SEA	954	4,770
SAM	774	3,870
MID	726	3,630
AFI	918	4,590
CAR	324	1,620
PAC	648	2,067

8. Porcentaje del tráfico total por sub-banda:

Grupo de frecuencias	I	II	III	IV	V	VI
Bandas (MHz)	3, 3.5	4.7, 5.6, 6.6	9, 10, 11.3	13.3	18	21
EUR	1	24	32	23	3	17
NAM	14	28	32	12	10	4
SEA	1	9	35	31	23	1
SAM	3	20	33	20	12	12
MID	3	20	33	20	12	12
AFI	3	20	33	20	12	12
CAR	3	20	33	20	12	12
PAC	1	9	35	31	23	1

9. Distribución del tiempo de transmisión (minutos/día) por sub-banda; proyección para el año 2000:

Grupo de frecuencias	I	II	III	IV	V	VI
EUR	142	3,404	4,539	3,262	425	2,411
NAM	1,677	3,355	3,834	1,438	1,198	479
SEA	48	429	1,670	1,479	1,097	48
SAM	116	774	1,277	774	464	464
MID	109	726	1,198	726	436	436
AFI	138	918	1,515	918	551	551
CAR	49	324	535	324	194	194
PAC	21	186	723	641	475	21

10. Puede suponerse, a efectos de planificación, que el tiempo medio utilizable por día y sub-banda es de 10 horas. Este valor se basa en el Apéndice E al Documento N.º 26, que es un extracto de un documento presentado al seminario de la IFRB de 1976.

11. Durante el tiempo de utilización se prevé, a efectos de planificación, una ocupación del canal del 40%. Ello supone un tiempo de transmisión por día para cada canal de 240 minutos.

C. Conclusión

Número de canales en cada sub-banda, sobre la base de las suposiciones acordadas, con un factor de ocupación del 40%; proyección para el año 2000:

Grupo de frecuencias	I	II	III	IV	V	VI
EUR	1	15	19	14	2	10
NAM	7	14	16	6	5	2
SEA	1	2	7	7	5	1
SAM	1	4	6	4	2	2
MID	1	3	5	3	2	2
AFI	1	4	7	4	3	3
CAR	1	2	3	2	1	1
PAC	1	1	3	3	2	1

D. Empresas de transporte aéreo no regulares

Dadas las distintas prácticas de los diversos países, no fue posible encontrar un método de aplicación general. Sin embargo, para las empresas de transporte aéreo de la región NAM distintas de las regulares se indica el siguiente número de canales, calculado a partir de suposiciones similares a las de la sección B:

Grupo de frecuencias	I	II	III	IV	V	VI
NAM	4	5	4	2	2	1

E. Resumen de las necesidades

A continuación se indica un resumen de las necesidades para las comunicaciones a larga distancia del control de operaciones tal como se exponen en el Documento N.º DT/24 (Rev.1). No incluye los canales indicados para las ZRRN.

Grupo de frecuencias	I	II	III	IV	V	VI
EUR	28	61	58	27	2	19
NAM	11	23	24	8	10	5
SEA	9	15	27	11	8	9
SAM	12	20	25	11	11	7
MID	12	18	28	12	12	10
AFT	19	40	55	22	19	19
CAR	2	6	6	2	3	2
PAC	3	16	11	7	7	3

El Presidente del Subgrupo de Trabajo 5B1,
K. BJÖRNSJÖ

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/46-S
22 de febrero de 1978
Original: inglés

COMISIÓN 6

En respuesta a la decisión adoptada en la segunda sesión de la Comisión acerca de la indicación de las frecuencias asignadas en relación con las frecuencias portadoras (de referencia) que figuran en el cuadro del número 27/16, se somete a la consideración de la Comisión 6 el texto siguiente:

ADD 27/16.1 Para el cálculo de la frecuencia asignada para una frecuencia portadora (de referencia) que figura en el cuadro, véanse los números 27/72 y 27/73.

El Presidente de la Comisión 6,

R.J. BUNDLE



CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)**(Ginebra, 1978)**

Documento N.º DT/47-S

22 de febrero de 1978

Original: francés, inglés,
español

LISTA DE LOS DOCUMENTOS

(101 a 200)

Número	Origen	Título	Destino
101	Noruega	Necesidades de frecuencias para las ZRMP, subzonas ZRRN y el servicio mundial de control de operaciones a larga distancia	C.5
102	Japón	Proposiciones	C.5
103	Argentina	Necesidades de frecuencias	C.5
104	Túnez	Necesidades de frecuencias	C.5
105	Arabia Saudita	Propuesta de modificaciones de los límites de la ZRMP (MID)	C.5
106	Fiji	Necesidades de frecuencias	C.5
107	Camerún	Necesidades de frecuencias	C.5
108	Rep. de Guinea	Necesidades de frecuencias	C.5
109	Uruguay	Necesidades de adjudicación de frecuencias adicionales a las solicitadas en formularios respuesta a la Carta Circular N.º 386 de la IFRB	C.5
110	Uruguay	Proposiciones	C.5
111	Mauricio	Necesidades de frecuencia revisadas	C.5
112	Italia	Necesidades de frecuencias	C.5
113	Angola	Enmiendas al Documento N.º 87 (descripción de los límites de zonas y subzonas ZRRN y solicitudes de frecuencias)	C.5
114	Senegal	Necesidades de frecuencias	C.5
115	Santo Tomé y Príncipe	Necesidades de frecuencias	C.5
116	Colombia	Proposición	C.5
117	Colombia	Proposición	C.5
118	Rumania	Necesidades de frecuencias para ZRMP NCA	C.5
119	Argelia	Modificación de los límites de la ZRMP-AFI	C.5



Número	Origen	Título	Destino
120(Rev.)	Alto Volta	Necesidades de frecuencias	C.5
121	España	Información relativa a requisitos de frecuencias	C.5
122	Ecuador	Necesidades de frecuencias	C.5
123	Rep. de Panamá	Proposiciones	C.5
124	Brasil	Necesidades de frecuencias	C.5
125	C.6	Nota del Presidente de la Comisión 6 a los Presidentes de las Comisiones 4 y 5	C.4, 5
126	GT 4A	Informe del Grupo de Trabajo 4A a la Comisión 4	C.4
127	C.2	Resumen de los debates de la primera sesión de la Comisión 2 (credenciales)	C.2
128	C.4	Resumen de los debates de la primera sesión de la Comisión 4 (técnica)	C.4
129	Níger	Proposición	C.4
130	Argelia, Camerún, Costa de Marfil, Guinea (Rep.de), Kenya, Níger, Nigeria, Mauritania, Senegal	Necesidades de familias de frecuencias para la ZRMP-AFI	C.5
131	Brasil	Límites de la ZRMP-SAT	C.5
132	GT 4B	Primer informe del Grupo de Trabajo 4B a la Comisión 4	C.4
133	Noruega	Mapas de las regiones polares	C.4
134	GT 4B	Segundo informe del Grupo de Trabajo 4B a la Comisión 4	C.4
135	Uruguay y Brasil	Proposiciones	C.4, 5
136	Reino Unido	Banda de frecuencias 21 870-22 000 kHz	C.4, 5

Número	Origen	Título	Destino
137	GT 4A	Segundo informe del Grupo de Trabajo 4A a la Comisión 4	C.4
138	Reino Unido	Resolución relativa a la utilización de las ondas decimétricas para las comunicaciones y la difusión de datos meteorológicos en el servicio móvil aeronáutico (R)	C.6
139	Estados Unidos	Principios para la transición al Apéndice 27(Rev.)	C.4, 5, 6
140	Estados Unidos	Resolución relativa a la transición al plan de adjudicación de frecuencias en las bandas de ondas decamétricas atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R) entre 2 850 y 17 970 kHz, en el Apéndice 27(Rev.)	C.4, 5, 6
141	C.3	Resumen de los debates de la primera sesión de la Comisión 3 (Control del presupuesto)	C.3
142	Yemen (R.D.P.)	Extensión del límite meridional de la ZRMP-ME	C.5
143	Yemen (R.D.P.)	Extensión de los límites de la ZRRN 5A	C.5
144	GT 6A	Primer informe del Grupo de Trabajo 6A	C.6
145	GT 6A	Segundo informe del Grupo de Trabajo 6A - Correspondencia pública	C.6
146	C.5	Resumen de los debates de la primera sesión de la Comisión 5 (Planificación)	C.5
147	C.5	Resumen de los debates de la segunda sesión de la Comisión 5 (Planificación)	C.5
148	GT 6A	Tercer informe del Grupo de Trabajo 6A Resoluciones y Recomendaciones	C.6

Número	Origen	Título	Destino
149	C.5	Resumen de los debates de la tercera sesión de la Comisión 5 (Planificación)	C.5
150	República Democrática Alemana	Banda de frecuencias 21 870-22 000 kHz	C.5
151	Países Bajos	Proposiciones	C.5
152	Argentina	Requerimiento de frecuencias en la banda de 21 870-22 000 kHz	C.4, 5
153	Perú	Proposiciones	C.5
154	Egipto	Proposiciones	C.6
155	GT C.2	Primer informe del Grupo de Trabajo de la Comisión 2 - Credenciales	C.2
156	GT 5A	Informe del Grupo de Trabajo 5A	C.5
157	India	Banda de frecuencias 21 870-22 000 kHz	C.5
158	Afganistán	Banda de frecuencias de 21 870-22 000 kHz	C.5
159	GT 4B	Tercer y último informe del Grupo de Trabajo 4B a la Comisión 4	C.4
160	GT 6A	Cuarto informe del Grupo de Trabajo 6A	C.6
161	Paraguay	Requerimiento de frecuencia en la banda 21 870-22 000 kHz	C.4, 5
162	Grecia	Necesidades de frecuencias en la banda 21 870-22 000 kHz	C.5
163	Rumania	Banda de frecuencias 21 870-22 000 kHz	C.5
164	GT 5B	Necesidades de frecuencias para las zonas de paso de rutas aéreas mundiales principales (ZRMP)	C.5
165	C.5	Primer informe de la Comisión 5 a la sesión plenaria	PL, C.7

Número	Origen	Título	Destino
166	PL	Acta de la Primera Sesión Plenaria	PL
167	Bolivia	Proposición de modificación de la actual ZRRN-13	C.5
168	Paraguay	Proposición de modificación de la actual ZRRN-13	C.5
169	C.4	Nota del Presidente de la Comisión 4 a la intención del Presidente de la Comisión 7	C.7
170	C.4	Nota del Presidente de la Comisión 4 a la intención de los Presidentes de las Comisiones 5 y 6	C.5, 6
171	Australia	Banda de frecuencias 21 870 - 22 000 kHz	C.5
172	Egipto	Banda de frecuencias 21 870 - 22 000 kHz	C.5
173	Yugoslavia	Necesidades de frecuencias en la banda de 22 000 kHz	C.5
174	Portugal	Banda de frecuencias 21 870 - 22 000 kHz	C.5
175	GT 6A	Quinto informe del Grupo de Trabajo 6A: Resoluciones y Recomendaciones	C.6
176	GT 6A	Sexto informe del Grupo de Trabajo 6A	C.6
177	GT 6B	Primer informe del Grupo de Trabajo 6B a la Comisión 6	C.6
178	Etiopía	Banda de frecuencias 21 870 - 22 000 kHz	C.5
179	Nigeria	Necesidades de frecuencias en la banda 21 870 - 22 000 kHz	C.5
180	Estados Unidos y Reino Unido	Modificación del Artículo 9 y del Apéndice 27	C.6
181	C.4	Informe de la Comisión 4 al Pleno	PL
182	Arabia Saudita	Necesidades de frecuencias en la banda de 21 870 - 22 000 kHz	C.5
183	OACI	Papel de la OACI en el proceso de transición	C.6
184	Japón	Necesidades de frecuencias en la banda de 22 000 kHz	C.5

Número	Origen	Título	Destino
185	GT 5B	Necesidades de frecuencias para zonas VOLMET	C.5
186	C.6	Informe del Grupo de Redacción de la C.6 a la Comisión 6	C.4, 5, 6
187	Camerún	Adjudicación de frecuencias en la banda 21 870 - 22 000 kHz	C.5
188	Estados Unidos	Necesidades de frecuencias en la banda 21 870 - 22 000 kHz	C.5
189	España y Suiza	Proyecto de Recomendación relativo a la correspondencia pública con aeronaves	C.6
190	Yemen R.A.	Necesidades de frecuencias	C.5
191	R.A. Siria	Necesidades de frecuencias en la banda de 22 000 kHz	C.5
192	C.6	Resolución C relativa a la utilización de las ondas decimétricas para las comunicaciones y para la difusión de datos meteorológicos en el servicio móvil aeronáutico (R) y en el servicio móvil aeronáutico por satélite (R)	C.6
193	Pakistán	Necesidades de frecuencias en la banda 22 000 kHz	C.5
194	Bolivia	Necesidades de frecuencias en la banda 21 870 - 22 000 kHz	C.5
195	C.4	Resumen de los debates de la Segunda Sesión de la Comisión 4 (Comisión Técnica)	C.4
196	Filipinas	Necesidades de frecuencias en la banda de 22 000 kHz	C.5
197	Rep. Popular Dem. de Corea	Necesidades de frecuencias en la banda de 21 870 - 22 000 kHz	C.5
198	Angola	Enmiendas a los Documentos N.ºs 87 y 113	C.5
199	GT 6B1	Informe del Grupo de Redacción 6B1	GT 6B
200	Paraguay	Modificación a los Documentos N.ºs 165 y 168	C.5, 7

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° DT/48-F/E/S

22 février 1978

Original : français
anglais
espagnol

GROUPE DE TRAVAIL 6B

WORKING GROUP 6B

GRUPO DE TRABAJO 6B

Texte proposé pour un nouveau paragraphe 1 à inclure dans le projet de Résolution N° Aer 2-G (Document N° 233).

- "1) que, quatre vingt-dix jours avant la date d'entrée en vigueur du Plan, les administrations notifieront à l'I.F.R.B. les modifications destinées à rendre conformes au nouveau Plan les inscriptions existantes dans le Fichier de référence."
- Renuméroter en conséquence les paragraphes suivants.

Proposed text for a new paragraph 1 to be included in draft Resolution No. Aer 2-G (Document No. 233).

- "1) that, ninety days before the entry into force of the new Plan, the Administrations shall notify to the I.F.R.B. the modifications necessary to bring the assignments existing in the Master Register in conformity with the new Plan."
- Renumber the following paragraphs accordingly.

Texto propuesto para un nuevo párrafo 1 que debe incluirse en el proyecto de Resolución N.º Aer 2-G (Documento N.º 233).

- "1) que, noventa días antes de la fecha de entrada en vigor del nuevo Plan, las administraciones notificarán a la I.F.R.B. las modificaciones destinadas a ajustar al nuevo Plan las asignaciones existentes en el Registro."
- Numerar en consecuencia los párrafos siguientes.

F. URBANY
Président du Groupe de Travail 6B



CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/49-S
23 de febrero de 1978
Original: francés

COMISIÓN 3

Nota del Secretario General

SITUACIÓN DE LAS CUENTAS DE LA CONFERENCIA AERONÁUTICA
EN 24 DE FEBRERO DE 1978

Se acompaña a la presente una situación de las cuentas de la Conferencia Aeronáutica en 24 de febrero de 1978.

Según esta situación, se dispone de un margen de 122.000 francos suizos.

El Secretario General,

M. MILLI

Anexo: 1



A N E X O

Parti- da N.º	Título	Presu- puesto aprobado por CA	Presu- puesto revisado 1)	Transferencias de créditos		Créditos disponibles	Gastos en 24 de febrero de 1978				Diferencias +/-
				partida a partida	artículo a art. 2)		efectivos	contraídos	estimados	total	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Art. I - Gastos de personal											
11.101	Sueldos y gastos conexos										
	Interpretac.	520.000	520.000			520.000	-	472.000	-	472.000	+ 48.000
	Servicios comunes	3)	-								
		520.000	520.000	-	-	520.000	-	472.000	-	472.000	+ 48.000
11.102	Gastos de traslado										
	Gastos de viajes	86.000	86.000	-	-	86.000	6.196	43.572	19.232	69.000	+ 17.000
11.103	Seguros										
	Enfermedad	8.000	8.000				-	-	7.000	7.000	+ 1.000*
	Accidentes	3.000	3.000				-	-	3.000	3.000	-
		11.000	11.000	-	-	11.000	-	-	10.000	10.000	+ 1.000
TOTAL ARTICULO I		617.000	617.000	-	-	617.000	6.196	515.572	29.232	551.000	+ 66.000

Parti- da N.º	Título	Presu- puesto aprobado por CA	Presu- puesto revisado 1)	Transferencias de créditos		Créditos disponibles	Gastos en 24 de febrero de 1978				Diferencias +/-
				partida a partida	artículo a art. 2)		efectivos	contraídos	estimados	total	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Art. II - Gastos de locales y de material											
11.111	Locales, mobiliario, máquinas										
	Alquiler CICG	268.000	268.000	-	-	268.000	92.500	94.450	28.050	215.000	+ 53.000
	Limpieza	6.000	6.000	-	-	6.000	-	4.800	1.200	6.000	-
	Vigilancia	4.000	4.000	-	-	4.000	-	-	4.000	4.000	-
	Alquiler máquinas	5.000	5.000	-	-	5.000	1.848	2.090	1.062	5.000	-
		283.000	283.000	-	-	283.000	94.348	101.340	34.312	230.000	+ 53.000
11.112	Gastos de computador										
	Computad. UIT 5.000	5.000	5.000	-	-	5.000	-	1.800	3.200	5.000	-
11.113	Producción de documentos										
	Prod. docum.	60.000	60.000	-	-	60.000	15.475	7.800	36.725	60.000	-
11.114	Suministros y gastos generales de oficina										
	Suministros	10.000	10.000	-	-	10.000	1.050	5.500	3.450	10.000	-
	Transp. loca- les	5.000	5.000	-	-	5.000	-	5.000	-	5.000	-
		15.000	15.000	-	-	15.000	1.050	10.500	3.450	15.000	-

Partida da N.º	Título	Presu- puesto aprobado por CA	Presu- puesto revisado 1)	Transferencias de créditos		Créditos disponibles	Gastos en 24 de febrero de 1978				Diferencias +/-
				partida a partida a art.2)	artículo		efectivos	contraídos	estimados	total	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
11.115	<u>CTT</u>										
	Franqueo	6.000	6.000	-	-	6.000	3.368	-	6.632	10.000	- 4.000
	Teléfono	3.000	3.000	-	-	3.000	-	-	-	-	+ 3.000
	Telegramas	1.000	1.000	-	-	1.000	-	-	-	-	+ 1.000
		10.000	10.000	-	-	10.000	3.368	-	6.632	10.000	-
11.116	<u>Material técnico</u>										
		3.000	3.000	-	-	3.000	-	-	-	-	+ 3.000
11.117	<u>Varios e imprevistos</u>										
		5.000	5.000	-	-	5.000	837	-	4.163	5.000	-
TOTAL ARTÍCULO II		381.000	381.000	-	-	381.000	115.078	121.440	88.482	325.000	+ 56.000
<u>Art. III - Otros gastos</u>											
11.121	<u>Actas Finales de la Conferencia</u>										
	Actas Finales	50.000	50.000	-	-	50.000	-	-	50.000	50.000	-
	Trad. al chino	12.500	12.500	-	-	12.500	-	-	12.500	12.500	-
	Trad. al ruso	12.500	12.500	-	-	12.500	-	-	12.500	12.500	-
TOTAL ARTÍCULO III		75.000	75.000	-	-	75.000	-	-	75.000	75.000	-
TOTAL GENERAL		1.073.000	1.073.000	-	-	1.073.000	121.274	637.012	192.714	951.000	+ 122.000

Parti- da N.º	Título	Presu- puesto aprobado por CA	Presu- puesto revisado 1)	Transferencias de créditos		Créditos disponibles	Gastos en 24 de febrero de 1978				Diferencias +/-
				partida a partida	artículo a art. 2)		efectivos	contraídos	estimados	total	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Recordatorio Presupuesto 1976											
	Trabajos preparatorios	350.000	363.800			363.800	26.010	-	-	26.010	+ 337.790

Notas: 1) Presupuesto aprobado por el Consejo de Administración y habida cuenta de los créditos adicionales concedidos en virtud de la Resolución N.º 647 del Consejo de Administración.

2) De conformidad con el Reglamento Financiero de la Unión, artículo 15, punto 3.

3) A raíz de una modificación de la estructura del presupuesto que el Consejo de Administración decidió en 1976, los gastos de personal relativos a los Servicios comunes de la Secretaría General se han reagrupado, a partir del presupuesto para 1977, en un capítulo especial (Capítulo 17).

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/50-S
23 de febrero de 1978
Original: francés

COMISIÓN 3

P R O Y E C T O

DE INFORME FINAL DE LA COMISIÓN DE CONTROL DEL PRESUPUESTO A LA SESIÓN PLENARIA

La Comisión de Control del presupuesto celebró dos sesiones durante la Conferencia y examinó los distintos puntos previstos en su mandato.

De conformidad con lo dispuesto en el Capítulo XI, Artículo 77, punto 5, números 442 y 445, la Comisión 3 tuvo por mandato:

- a) determinar la organización y los medios que han de ponerse a disposición de los delegados;
- b) examinar y aprobar las cuentas de los gastos realizados durante la Conferencia.

1. Determinación de la organización y de los medios puestos a disposición de los delegados

Como ninguna delegación ha presentado críticas al respecto, la Comisión 3 considera que la organización y los medios puestos a disposición de los delegados han sido plenamente satisfactorios.

2. Presupuesto de la Conferencia

La Comisión 3 tomó nota del presupuesto de la Conferencia aprobado por el Consejo de Administración de la Unión:

- a) trabajos preparatorios con cargo al presupuesto de 1976: 350.000 frs.s., aumentados a 363.800 frs.s. para tener en cuenta los ajustes de sueldos introducidos en cumplimiento de la Resolución N.º 647 del Consejo de Administración de la Unión. La Comisión 3 ha observado con satisfacción que el total de gastos asciende a 26.010 frs.s, lo que deja un margen de 337.790 frs.s. en relación con el presupuesto revisado. Esta importante diferencia se debe a que el crédito en cuestión fue concedido por el Consejo de Administración en 1975, a que la Conferencia Aeronáutica se aplazó por espacio de un año y a que a partir de 1977 se ha modificado la estructura presupuestaria;
- b) trabajos de la Conferencia propiamente dicha con cargo al presupuesto de 1977: 1.073.000 frs.s.



3. Estado de gastos de la Conferencia en 1978

De conformidad con las disposiciones de los números 442 a 445 del Convenio, la Comisión de Control del presupuesto presenta al Pleno un informe en el que indica, lo más exactamente posible, la cuantía estimada de los gastos de la Conferencia.

A tal efecto figura en el Anexo 1 un estado de cuentas en el que se reproduce el presupuesto aprobado por el Consejo de Administración, con el desglose de las sumas previstas para los distintos artículos y partidas, las transferencias de créditos y los gastos reales hasta el 24 de febrero de 1978. Este estado de cuentas se completa con la indicación de los gastos efectuados hasta esta fecha y con las estimaciones de los gastos previsibles hasta la clausura de la Conferencia.

Como puede verse en dicho estado de cuentas, el total de gastos se estima en frs.s., quedando así un margen de frs.s. con relación al presupuesto.

4. Actas Finales de la Conferencia

Según la Resolución N.º 83 (modificada) del Consejo de Administración:

"... si una conferencia o reunión hace imprimir para su propio uso documentos cuya composición tipográfica pueda ser utilizada total o parcialmente para la impresión ulterior de las Actas Finales, dicha conferencia o reunión sufragará un porcentaje de los gastos de composición y la totalidad de los gastos de impresión de dichos documentos;

... el porcentaje de los gastos de composición mencionados en el párrafo precedente será decidido por la Sesión Plenaria de la conferencia o reunión."

Los textos que constituirán las Actas Finales de la Conferencia y se someterán a la firma de las delegaciones serán preparados por los talleres de la Unión. Estos textos se utilizarán para la preparación de la edición de las Actas Finales destinada a la venta. Corresponde pues, al Pleno de la Conferencia determinar el porcentaje de los gastos de composición que se imputará respectivamente al presupuesto de la Conferencia y al presupuesto anexo de publicaciones.

Vistas las decisiones tomadas por conferencias precedentes, la Comisión de Control de presupuesto propone una distribución de:

1/3 a cargo del presupuesto de la Conferencia y

2/3 a cargo del presupuesto anexo de publicaciones.

La estimación de gastos que se hace en el Anexo se basa en una distribución de 1/3-2/3.

5. Contribuciones de empresas privadas de explotación reconocidas y de organizaciones internacionales no eximidas

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del Reglamento Financiero de la Unión, en el Informe de la Comisión de Control del presupuesto al Pleno debe figurar la lista de empresas privadas de explotación reconocidas y de organizaciones internacionales que han de contribuir al pago de los gastos de la Conferencia. Dicha lista debe completarse con la de organizaciones internacionales eximidas de toda contribución, en virtud del número 548 del Convenio.

La mencionada lista figura en el Anexo al presente documento.

* * *

Según lo dispuesto en el número 445 del Convenio, el presente Informe, junto con las observaciones del Pleno, será transmitido al Secretario General para que lo someta al Consejo de Administración en su próxima reunión anual.

* * *

Se ruega al Pleno que dé su aprobación al presente Informe.

El Presidente,
A.M. DIONE

Anexo: 1

A N E X O

PARTICIPACIÓN DE ORGANIZACIONES INTERNACIONALES Y DE EMPRESAS
PRIVADAS DE EXPLOTACIÓN RECONOCIDAS EN LOS TRABAJOS DE LA
CONFERENCIA

	<u>Clase de contribución</u>
1. <u>Organizaciones internacionales</u>	
i) <u>Naciones Unidas</u>	*)
Programa de las Naciones Unidas para el medio ambiente	*)
ii) <u>Organismos especializados</u>	
Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI)	*)
iii) <u>Otras organizaciones</u>	
Agencia para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y en Madagascar (ASECNA)	$\frac{1}{2}$
Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)	*)
Unión Internacional de Radioaficionados (UIRA)	*)
2. <u>Empresas privadas de explotación reconocidas</u>	
Ninguna	

*) Exenta de toda contribución según la Resolución N.º 574 del Consejo de Administración de la UIT.

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/51-S
25 de febrero de 1978
Original: inglés

COMISIÓN 6

Atendiendo a la solicitud de algunos delegados, se reproduce como anexo a este documento la declaración del Sr. Berrada, representante de la IFRB en la Comisión 6, sobre los procedimientos indicados en el Reglamento de Radiocomunicaciones, que podrían tomarse como ejemplo de procedimientos aplicables a las frecuencias destinadas a uso mundial.

El Presidente de la Comisión 6

R.J. BUNDLE

Anexo: 1



A N E X O

Los procedimientos que se indican en el Reglamento de Radiocomunicaciones y que podrían tomarse como ejemplo de procedimientos aplicables a las frecuencias destinadas a la explotación a grandes distancias se describen en los Artículos 9, 9A, 9B, y en la Resolución Mar2 - 7. El Documento DT/41 se refiere a la Resolución Mar2 - 7. Todos estos procedimientos se resumen en lo siguiente:

- 1) Artículo 9: En este procedimiento, la Junta examina las notificaciones de asignación de frecuencias en cuanto a las estipulaciones de los números 502 ó 503 y, según la conclusión, se inscribe la asignación; conviene señalar dos elementos relativos a este procedimiento:
 - a) sólo se atribuye una fecha 2a en las bandas de frecuencias inferiores a unos 4 000 kHz;
 - b) habida cuenta del limitado número de canales que se destinarían a uso mundial, sólo algunas primeras notificaciones recibirían una conclusión favorable.
- 2) Artículo 9A: El procedimiento del Artículo 9A se basa en una coordinación previa a la notificación para cada asignación de frecuencia. La coordinación comienza por una publicación anticipada, destinada a informar al conjunto de administraciones sobre el proyecto formulado por una administración. En una segunda etapa, las solicitudes de coordinación se publican de nuevo y, seguidamente, o bien se efectúa con éxito la coordinación o, en caso contrario, la IFRB examina las probabilidades de interferencia perjudicial con vista de la inscripción.
- 3) Artículo 9B: El procedimiento del Artículo 9B se refiere a la adjudicación y está destinado a la actualización del Plan contenido en el Apéndice 25. Se basa en la publicación de todo proyecto de notificación (añadir una adjudicación o modificarla), la coordinación con los países interesados, y la publicación de la revisión del Plan. Cuando una administración no obtiene el acuerdo, la IFRB efectúa un examen técnico. Conviene señalar que el Artículo 9B estipula que, cuando una adjudicación no se utiliza durante 12 meses, puede ser suprimida del Plan (número 39EV).
- 4) Resolución Mar2 - 7: Este procedimiento se basa en:
 - la comunicación a la IFRB de las necesidades;
 - el estudio por la IFRB de las posibilidades de compartición;
 - la publicación a título informativo de todas las utilizaciones proyectadas; y en que
 - no hay examen técnico y la inscripción en el Registro no comprende indicación alguna de fecha en la columna 2.
- 5) Otros procedimientos indicados en los Acuerdos Regionales de Radiodifusión.

UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS
CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)
(Genève, 1978)

Document N° DT/52-F/E/S
25 February 1978
Original: français
anglais
espagnol

DISTRIBUTION LIMITEE AUX CHEFS DE DELEGATION (suivant décision de la Commission de Direction en date du 16 février 1978)
LIMITED DISTRIBUTION TO THE HEADS OF DELEGATIONS (according to the decision of the Steering Committee on 16 February 1978)
DISTRIBUCIÓN LIMITADA A LOS JEFES DE DELEGACIÓN (según decisión de la Comisión de Dirección de fecha 16 de febrero de 1978)

PROJET DE PLAN - DRAFT PLAN - PROYECTO DE PLAN

Le deuxième projet de Plan a été élaboré en tenant compte des besoins en fréquences acceptés par la Commission 5 le 25 février 1978 ainsi que des limites des zones aéronautiques et des matrices de partage stipulées dans le Document N° 234(Rév.1).

Un résumé des résultats obtenus figure dans l'Annexe 1.

Le détail des résultats correspondant à chaque bande de fréquences figure dans l'Annexe 2. On trouve dans l'Annexe 3 les besoins en fréquences qui ont été utilisés (voir les Documents Nos 164(Rév.3), 185(Rév.1) et 207(Rév.2)).

Taking into account the frequency requirements agreed to in Committee 5 on 25 February 1978 and the boundaries of the aeronautical areas and sharing matrices given in Document No. 234(Rév.1), the second Draft Plan has been prepared.

The summary of the results obtained appears in Annex 1.

Detailed results for each frequency band appear in Annex 2. Annex 3 contains the frequency requirements that were used (cf. Documents Nos. 164 (Rev.3), 185(Rev.1) and 207(Rev.2)).

Ha sido preparado el segundo proyecto de Plan, teniendo en cuenta las necesidades de frecuencias adoptadas en Comisión 5 el 25 de febrero de 1978, así como los límites de las zonas aeronáuticas y las matrices de compartición indicados en el Documento N.º 234(Rév.1).

En Anexo 1 figura el resumen de los resultados logrados.

En Anexo 2 se indican los resultados detallados para cada banda de frecuencias. El Anexo 3 hace mención de las necesidades de frecuencias utilizadas (véanse los Documentos N.ºs 164(Rév.3), 185(Rév.1) y 207(Rév.2)).



ANNEXE 1 - ANNEX 1 - ANEXO 1

Resumé des résultats obtenus

Summary of results obtained

Resumen de los resultados obtenidos

Bande MHz	Nombre total de voies disponibles dans la bande	Nombre total de voies requises pour satisfaire aux besoins déclarés pour ZLAMP, ZLARN et VOLMET
Band MHz	Total number of channels available in the band	Total number of channels required to satisfy the declared requirements for MWARA, RDARA and VOLMET
Banda MHz	Número total de canales disponibles en la banda	Número total de canales requeridos para satisfacer las necesidades declaradas para ZRMP, ZRRN y VOLMET
3	57	75
3.5	33	60
4.7	16	38
5.4 (Reg.2)	9	10
5.6	66	67
6.6	53	51
9	49	54
10	31	50
11.3	41	63
13.3	33	55
18	23	15

ANNEXE 2 - ANNEX 2 - ANEXO 2

Résultats détaillés pour chaque bande de fréquence

Detailed results for each frequency band

Resultados detallados para cada banda de frecuencia

Titre des colonnes

Column headings

Títulos de las columnas

Colonne 1	Numéro de référence, suivi d'un numéro de ligne, dans l'ordre consécutif à chaque bande de fréquence
Column 1	Reference number followed by a line number in consecutive order within each frequency band
Columna 1	Número de reference seguido de un número de línea por orden consecutivo en cada banda de frecuencia
Colonne 2	Zone d'emploi autorisé
Column 2	Authorised area of use
Columna 2	Zona de uso autorizado
Colonne 3	Observations
Column 3	Remarks
Columna 3	Observaciones
Colonne 2	M = ZLAMP / MWARA / ZRMP
Column 2	R = ZLARN / RDARA / ZRRN
Columna 2	V = VOLMET
Colonne 3	voie commune à
Column 3	CC = common channel to
Columna 3	canal común a

1	2	3
01 001 R 002 V	3A 3B 12E 12J 9B 10B 13I VAFI	CC 3A 3B CC 12E 12J
02 003 R 004 V	2 3C 14A 14D 7C 12A 10F VCAR	CC 2 3C CC 14A 14D
03 005 M 006 R 007 V	NP 12E 12F 12G 12H 14B 14F 6B 13F 7D 9C VEUR	CC 12E 12F 12G 12H CC 14B 14F
04 008 R 009 V	12E 12F 12G 12H 6C 10A 13F 7F VMID	CC 12E 12F 12G 12H
05 010 R 011 V	3A 3B 5C 12G 9B VNAT	CC 3A 3B
06 012 R 013 V	2A 2C 13C 13J 13K 7B 4A** VPAC	CC 2A 2C CC 13C 13J 13K ** pendant le jour - day time - durante el día
07 014 M 015 R 016 V	CWP 2A 2C VSAM	CC 2A 2C
08 017 R 018 V	12F 12J 1E 13H 10C 7B VSEA	CC 12F 12J
09 019 M 020 R	AFI 13E 13F 1D 6F 11B 9D	CC 13E 13F
10 021 M 022 R	AFI 13I 13J 1D 6F 11B 14G	CC 13I 13J
11 023 M 024 R	AFI 11B 6D 13D 1B 3B	
12 025 M 026 R	CAR 2A 2C 6D 13I 7E	CC 2A 2C

1	2	3
13 027 M 028 R	CEP 2A 2C 13C 10E 14	CC 2A 2C
14 029 M 030 R	EA NAT 13G	
15 031 M 032 R	MID SAM 6C 10A 10E	
16 033 M 034 R	MID 13C 10A 10E 9E	
17 035 M 036 R	NAT 6A 6E 3B 13G 9B	CC 6A 6E
18 037 M 038 R	NAT 6G 5D 13G	
19 039 M 040 R	NCA 12D 13J 14	
20 041 M 042 R	NCA 11B 13K 14C	
21 043 M 044 R	SAT 3A 3C 10B 1B**	CC 3A 3C ** pendant le jour - day time - durante el día
22 045 M 046 R	SAT 3A 3C 10D 1B**	CC 3A 3C ** pendant le jour - day time - durante el día
23 047 R	1C 6G 13K 12C 10C	
24 048 R	1C 6G 13K 12C	
25 049 R	2 6B 13D 4B 10D	
26 050 R	2A 2B 3A 13J 10A 4B	CC 2A 2B 3A
27 051 R	2A 2B 3A 13J 10A	CC 2A 2B 3A
28 052 R	2A 2B 3A 10A 13M	CC 2A 2B 3A

3-

1	2	3
29 053 R	2A 2B 3A 13M	CC 2A 2B 3A
30 054 R	2A 6E 13N	
31 055 R	2A 6E 12F 13H	
32 056 R	2A 5D 12J	
33 057 R	2B 2C 3B 12J	CC 2B 2C 3B
34 058 R	2B 2C 3B	CC 2B 2C 3B
35 059 R	2B 2C 3B	CC 2B 2C 3B
36 060 R	2B 2C 3B	CC 2B 2C 3B
37 061 R	2B 2C	CC 2B 2C
38 062 R	2B 2C	CC 2B 2C
39 063 R	2B	
40 064 R	2B	
41 065 R	2C 3	CC 2C 3
42 066 R	2C	
43 067 R	2C	
44 068 R	3 4A	
45 069 R	3A	
46 070 R	3A	
47 071 R	3A	

-4-

1	2	3
48 072 R	3A	
49 073 R	3B 3C 5A	CC 3B 3C
50 074 R	3B 3C	CC 3B 3C
51 075 R	3B 5B	
52 076 R	3C	
53 077 R	3C	
54 078 R	3C	
55 079 R	3C	
56 080 R	5B	
57 081 R	6A	
58 082 R	6A	
59 083 R	6G	
60 084 R	6G	
61 085 R	6G	
62 086 R	6G	
63 087 R	6G	
64 088 R	6G	
65 089 R	6G	
66 090 R	6G	

1	2	3
67 091 R	6G	
68 092 R	6G	
69 093 R	6G	
70 094 R	6G	
71 095 R	6G	
72 096 R	6G	
73 097 R	6G	
74 098 R	6G	
75 099 R	6G	

-6-

1	2	3
01 001 R 002 V	3A 3B 9C 9D VAFI	CC 3A 3B CC 9C 9D
02 003 R 004 V	14A 14E 12D 6B 13F VEUR	CC 14A 14E
03 005 M 006 V	CWP VEUR	
04 007 R 008 V	12E 12F 12G 12H 6B 10B 14 1B** VMID	CC 12E 12F 12G 12H ** pendant le jour - day time - durante el día
05 009 M 010 R 011 V	EA SEA 13H 12A 7E VNAT	CC EA SEA
06 012 R 013 V	12E 12F 12G 12H 14 7F 9C VNCA	CC 12E 12F 12G 12H
07 014 R 015 V	1E 4A 13J VPAC	CC 1E 4A
08 016 R 017 V	13C 13J 13K 10E VSEA	CC 13C 13J 13K
09 018 M 019 R	AFI MID 6C 11B 13D	CC AFI MID
10 020 M 021 R	AFI 6D 3B 11B 13D	
11 022 M 023 R	AFI 11B 13E 9B	
12 024 M 025 R	CAR 2A 2C 6F 7B 13H	CC 2A 2C

1	2	3
13 026 M 027 R	CEP 2A 2C 6F 4B 13M	CC 2A 2C
14 028 M 029 R	EA NAT SP 13I	
15 030 M 031 R	EUR SAM 6E 10A 9B	
16 032 M 033 R	INO NAT 13F	
17 034 M 035 R	MID 12 14 1B**	** pendant le jour - day time - durante el día
18 036 M 037 R	NAT 6A 6E 9B	CC 6A 6E
19 038 M 039 R	NCA 11B 13G 14C	
20 040 M 041 R	SAT 3A 3B 6E 9B	CC 3A 3B
21 042 M 043 R	SEA 4A 10A 12J 1B**	** pendant le jour - day time - durante el día
22 044 R	1C 6G 11B 7C 13G 14G	
23 045 R	1C 6G 10B 13C	
24 046 R	1D 3B 3C 12C 13J 14D	CC 3B 3C
25 047 R	1D 3B 3C 12C 13K	CC 3B 3C
26 048 R	2 10A 10E 13C	
27 049 R	2A 2C 10B 13M	CC 2A 2C
28 050 R	2A 2C 10C 13K	CC 2A 2C

-8-

1	2	3
29 051 R	2B 2A 3A 10D 13N	CC 2B 2A 3A
30 052 R	2B 2A 3A 10D	CC 2B 2A 3A
31 053 R	2B 2A 3A 10D	CC 2B 2A 3A
32 054 R	2A 5D 12C	
33 055 R	2B 2C 3B	CC 2B 2C 3B
34 056 R	2B 2C 3B	CC 2B 2C 3B
35 057 R	2B 2C	CC 2B 2C
36 058 R	2B 2C	CC 2B 2C
37 059 R	2C	
38 060 R	3 5D	
39 061 R	3A 3C	CC 3A 3C
40 062 R	3A 3C	CC 3A 3C
41 063 R	3C	
42 064 R	5A 5C	CC 5A 5C
43 065 R	5B	
44 066 R	5B	
45 067 R	6A	
46 068 R	6G	
47 069 R	6G	

1	2	3
48 070 R	6G	
49 071 R	6G	
50 072 R	6G	
51 073 R	6G	
52 074 R	6G	
53 075 R	6G	
54 076 R	6G	
55 077 R	6G	
56 078 R	6G	
57 079 R	6G	
58 080 R	6G	
59 081 R	6G	
60 082 R	6G	

10-

1	2	3
01 001 R 002 V	13E 13F 10A VEUR	CC 13E 13F
02 003 R 004 V	13D 13M 10A 10F VMID	CC 13D 13M
03 005 M 006 V	SAM VNCA	
04 007 M 008 R	AFI CWP 13H	
05 009 M 010 R	CEP 2A 2B 3A 13G	CC 2A 2B 3A
06 011 M 012 R	MID 11B 9B 13I	
07 013 M 014 R	MID 11B 9B 13I	
08 015 M 016 R	NAT 6A 6E 9C	CC 6A 6E
09 017 M 018 R	NAT 6A 6E	CC 6A 6E
10 019 M 020 R	NCA 12C	
11 021 M 022 R	SP 2A 2B 3A 10E 13J	CC 2A 2B 3A
12 023 R	1C 12C 6D	
13 024 R	1D 11B 6C	

1	2	3
14 025 R	2 10 13J	
15 026 R	2A 2C 12F	CC 2A 2C
16 027 R	2A 2C 12J	CC 2A 2C
17 028 R	2B 2C 3B 12F 9	CC 2B 2C 3B
18 029 R	2B 2C 3B 12G	CC 2B 2C 3B
19 030 R	2B 2C 10D 13J	CC 2B 2C
20 031 R	2C 10D	
21 032 R	3 10D 4A**	** pendant le jour - day time - durante el día
22 033 R	3A 3C 10E	CC 3A 3C
23 034 R	3A 3C 10E	CC 3A 3C
24 035 R	6G 10B 13K	
25 036 R	6G 10B 13K	
26 037 R	6G 10B 13M	
27 038 R	6G 10B	
28 039 R	6G 10B	
29 040 R	6G 10C	
30 041 R	6G 10C	
31 042 R	6G	
32 043 R	6G	

1	2	3
33 044 R	66	
34 045 R	66	
35 046 R	66	
36 047 R	66	
37 048 R	66	
38 049 R	66	

-13-

1	2	3
01 001 R 002	10 12F 12E 13I 13J	CC 12F 12E CC 13I 13J
02 003 R	10A 12F 12H 13G 10D	CC 12F 12H
03 004 R	10A 13D 10D 12C	
04 005 R	10B 13G 10E 12E	
05 006 R	10B 13N	
06 007 R	10C 13I 13M	
07 008 R	10F 13H 13K 11B	
08 009 R	11B 13H	
09 010 R	11B 13F 13J	
10 011 R	13J	

1	2	3
01 001 M 002 R 003 V	CEP 10F VAF I	
02 004 M 005 V	EA SEA VCAR	CC EA SEA
03 006 R 007 V	13E 13F 14B 14C 6B 9C VEUR	CC 13E 13F CC 14B 14C
04 008 R 009 V 010	12E 12F 12H 13E 13F 14D 14G 6B 10B VMID	CC 12E 12F 12H CC 13E 13F CC 14D 14G
05 011 V	VNAT VSEA	
06 012 R 013 V	12E 12F 13E 13F 14A 9D 13K VNCA	CC 12E 12F CC 13E 13F
07 014 R 015 V	4B VPAC	
08 016 R 017 V	3A 3B 6C 6A 14G VSAM	CC 3A 3B
09 018 M	AFI MID SP	CC AFI MID
10 019 M 020 R	AFI NP 14D	
11 021 M	AFI CWP	
12 022 M 023 R	CAR 2 3 6C 5D 6E	CC 2 3
13 024 M 025 R	CAR 2C 2A 5D 6G 14	CC 2C 2A

1	2	3
14 026 M 027 R	CEP 2C 2A 5D 6G 14B 13K 13H	CC 2C 2A
15 028 M 029 R	CWP 12E 12J 4A 7E 13K 10E 13H	CC 12E 12J
16 030 M 031 R	EA 13C 13J 13K 11B	CC 13C 13J 13K
17 032 M 033 R	EUR 13D 13M 6B 9 10B 12C	CC 13D 13M
18 034 M	INO SAM	
19 035 M 036 R	MID 12 10A 13G 10D 14C	
20 037 M	NAT SEA	
21 038 M 039 R	NAT 6A 7D 9B	
22 040 M 041 R	NCA 13C 10D 12C 13I 14F	
23 042 M 043 R	NCA 13C 10D 12C 13I	
24 044 M 045 R	SAT 3B 3C 6A 9B	CC 3B 3C
25 046 R 047	1B 3A 3B 5A 5C 11B 13C 6D 7B 14E 12A	CC 3A 3B CC 5A 5C
26 048 R	1B 3A 3C 5A 11B 13C 6D 7B	CC 3A 3C
27 049 R	1C 3A 3C 11B 13M 6A 4B 14	CC 3A 3C
28 050 R	1C 3B 3C 13D 4B 5B 6D 12D 10B 10E	CC 3B 3C
29 051 R	1D 3B 6D 7 10C 10E 12E 12F 13J	

1	2	3
30 052 R	1D 3B 6E 10C 12E 7C 14B 13J	
31 053 R	1E 3B 5B 10C 7C 12G 9B 12C 13N	
32 054 R	3A 2A 2B 6F 1D 4A 12G 7F 9B 12C	CC 3A 2A 2B
33 055 R	3A 2A 2B 6F 10A 10D 12G 7F 12C	CC 3A 2A 2B
34 056 R	3A 2A 2B 6E 10A 10D 12J	CC 3A 2A 2B
35 057 R	2A 6G 10A	
36 058 R	2A 6G 10C	
37 059 R	2A 6G 10C	
38 060 R	2A 6G	
39 061 R	2A 6G	
40 062 R	2C 2B	CC 2C 2B
41 063 R	2C 2B	CC 2C 2B
42 064 R	2C 2B 3B	CC 2C 2B 3B
43 065 R	2C 2B 3B	CC 2C 2B 3B
44 066 R	2C 2B 3B	CC 2C 2B 3B
45 067 R	2B	
46 068 R	2B	
47 069 R	2B	
48 070 R	2C 6G	

1	2	3
49 071 R	2C 6G	
50 072 R	2C 6G	
51 073 R	2C 6G	
52 074 R	3A 5B	
53 075 R	3A	
54 076 R	3A	
55 077 R	3A	
56 078 R	3B	
57 079 R	3B	
58 080 R	3C	
59 081 R	3C	
60 082 R	3C	
61 083 R	6G	
62 084 R	6G	
63 085 R	6G	
64 086 R	6G	
65 087 R	6G	
66 088 R	6G	
67 089 R	6G	

-18-

19-

1	2	3
01 001 R 002 003 004	66 2A 2C 12E 12F 13E 13F 14A 14G 10 5D 13K 12A	CC 2A 2C CC 12E 12F CC 13E 13F CC 14A 14G
02 005 R 006	66 2A 2C 12E 12J 5D 9 13J 14A 10A 10D	CC 2A 2C CC 12E 12J
03 007 R 008 V	66 13C 13K 9B 10A 13F 7E 12C VEUR	CC 13C 13K
04 009 M 010 R	NAT 66 13D 13M 5A 9B 7E 12C	CC 13D 13M
05 011 M 012 R	NAT 66 9B 13D 12C 7F	
06 013 M 014 R	SAT 66 2C 5D 9B 10A 10D 12C 12J	
07 015 R 016 V	66 2C 14 7C 13N 9C VNAT	
08 017 M 018 R	AFI CEP 66 2A 14 13D 12D 10F	
09 019 M 020 R	AFI 66 2A 14B 11B 13J 9D	
10 021 M 022 R	AFI 66 2A 11B 14C 13M 13I	
11 023 M 024 R	EUR 66 11B 7 14D 13C 13H	
12 025 M 026 R	NP 2B 2C 6E 14D 4B 13C 10E	CC 2B 2C

1	2	3
13 027 M 028 R	SAM 6G 1 14E 10B 7B	
14 029 M 030 R	CWP 2B 2A 3A 4 11B 13C	CC 2B 2A 3A
15 031 M 032 R	CAR 3B 3C 5A 5C 6D 1C 14G 13G	CC 3B 3C CC 5A 5C
16 033 M 034 R	CAR 6G 2C 14F 4B 13G	
17 035 R	2B 2A 3A 6F 4A 11B 13C	CC 2B 2A 3A
18 036 R	2B 2C 3B 6D 10B 4B 10E 12C 12G 13E	CC 2B 2C 3B
19 037 R	6G 10B 12E 13K	
20 038 R 039 V	3A 3B 10C 12F VAFI	CC 3A 3B
21 040 R	6G 10C 12G	
22 041 R	2B 2C 3B 6D 10C	CC 2B 2C 3B
23 042 M 043 R	SEA 3A 3C 1D 10D	CC 3A 3C
24 044 R	6G 2A 4A	
25 045 R	2B 6F 4A	
26 046 M 047 R	CWP 3A 6A 1B	
27 048 M 049 R	MID 3B 6C 1B	
28 050 R	6G 1E	

-20-

1	2	3
29 051 M 052 R	NP 2B 6E	
30 053 R	3A 6A 6B	
31 054 M 055 R	MID 3B 6C	
32 056 R	3C 6A	
33 057 R	5B 3 6D	
34 058 R	6G	
35 059 R	2 3 6E	CC 2 3
36 060 R	2B 6B	
37 061 R	3A 5B 6B	
38 062 R	3B 5B	
39 063 R	3C 6A	
40 064 R	6G	
41 065 V	VNCA	
42 066 V	VPAC	
43 067 V	VSEA	
44 068 M	EA	
45 069 M	NCA	
46 070 R	2	

1	2	3
47 071 R	2B	
48 072 R	3A	
49 073 R	3B	
50 074 R	3C	
51 075 R	66	

1	2	3
01 001 R 002	6G 9C 9D 12E 12F 4 13I 10F	CC 9C 9D CC 12E 12F
02 003 M 004 R	NAT 6G 13A 13B 7C 14G	CC 13A 13B
03 005 M 006 R	SP 6G 13C 13J 13K 5D 10E	CC 13C 13J 13K
04 007 M 008 R	CEP 6G 13D 13M 4A	CC 13D 13M
05 009 R	6G 13E 13F 4A 10B	CC 13E 13F
06 010 M 011 R	NAT 6G 7B 13F	
07 012 M 013 R	NAT 6G 13F 7E	
08 014 R 015 V	3B 3C 12E 9B VAF1	CC 3B 3C
09 016 M 017 R	NAT 6G 13H 7F	
10 018 M 019 R	CAR 2C 2A 6B 6F	CC 2C 2A CC 6B 6F
11 020 R	2C 2B 10 9 13C	CC 2C 2B
12 021 M 022 R	CAR 2 3 9B	CC 2 3
13 023 M 024 R	SAT 3A 3B 9B 10D	CC 3A 3B

1	2	3
14 025 R	3A 3C 4A 9 12F 10B	CC 3A 3C
15 026 M 027 R	NAT 6G 13H	
16 028 R	2C 2B 10 6C 13C	CC 2C 2B
17 029 M 030 R	SAM 3 14	
18 031 R	3B 5A 5C 12D 9B	CC 5A 5C
19 032 M 033 R	NAT 3C 14	
20 034 R 035 V	6A 6E 14A VNAT	CC 6A 6E
21 036 R	6G 1C 11B 13K	
22 037 R 038 V	12C 13K VSEA	
23 039 M 040 R	EA 13G 11B	
24 041 M 042 R	AFI 6F 10B 12J	
25 043 M 044 R	MID 6C 10A 13C 10E	
26 045 R	2 10A 14B 13M	
27 046 R	2A 6E 11B 14C 13G	
28 047 R	2B 14E 10C 13G	
29 048 R	3 13M 10D	

-24-

1	2	3
30 049 R	3A 13D 12C	
31 050 M 051 R	INO 3B 13D 12C	
32 052 R 053 V	3C 13J VEUR	
33 054 M 055 R	CWP 5 13N	
34 056 R	5B 6B	
35 057 R	6A	
36 058 R	6D 2C	
37 059 R	6G	
38 060 V	VMID	
39 061 R 062 V	1D VPAC	
40 063 M 064 R	AFI 3C	
41 065 M	MID	
42 066 M	NCA	
43 067 M	SEA	
44 068 R	2	
45 069 R	2A 6E	
46 070 R	2B	

1	2	3
47 071 R	3	
48 072 R	3A	
49 073 R	3B 5A 6D	
50 074 R	5	
51 075 R	5B	
52 076 R	6	
53 077 R	6A	
54 078 R	6G	

1	2	3
01 001 M 002 R 003 V	CEP 10F VAFI	
02 004 R 005 V	3C 3B 13A 13B 14 VEUR	CC 3C 3B CC 13A 13B
03 006 R 007 V	6A 6E 14F VNAT	CC 6A 6E
04 008 R 009 V	12E 12F 14D VNCA	CC 12E 12F
05 010 R 011 V	3C 3A 14 VSAM	CC 3C 3A
06 012 M 013 R	AFI MID 9 13H	CC AFI MID
07 014 M 015 R	AFI NP 13F 14G	
08 016 M 017 R	AFI CWP 13H	
09 018 M 019 R	CAR 2B 2A 3A	CC 2B 2A 3A
10 020 M 021 R	EA 13J 13K 9C	CC 13J 13K
11 022 M 023 R	EUR 6B 12E	
12 024 M 025 R	MID 12	

1	2	3
13 026 M	NCA SAM	
14 027 M 028 R	SAM 2B 2C 3B	CC 2B 2C 3B
15 029 M 030 R	SAT 6G	
16 031 M 032 R	SEA 1E 10A 13G	
17 033 M 034 R	SP 2C 2B 13K	CC 2C 2B
18 035 R	1 6B 13N	
19 036 R	1B 6E 12D	
20 037 R	1C 6E 13K 10A	
21 038 R	1D 6F 11B 13I	
22 039 R	2 6C 11B	
23 040 R	2 6C 11B	
24 041 R	2 10 13J	
25 042 R	2 10 13G	
26 043 R	2A 7 9B 12J	
27 044 R	2B 9B 13D	
28 045 R	2C 9B 13M	
29 046 R	3 7C 12C	
30 047 R	3 7D 12C	

1	2	3
31 048 K	3A 4A 13G	
32 049 R	3B 5D	
33 050 R	4B 6D	
34 051 R	5	
35 052 R	5	
36 053 R	5B	
37 054 R	5B	
38 055 R	6A	
39 056 R	6A	
40 057 R	6E	
41 058 R	6G 7B	
42 059 R	6G	
43 060 R	6G	
44 061 R	6G	
45 062 R	6G	
46 063 R	6G	
47 064 R	6G	
48 065 R	6G	
49 066 R	6G	
50 067 R	6G	

1	2	3
01 001 M 002 V	EA SEA VCAR	CC EA SEA
02 003 R 004 V	3B 3C 9C 9D 13H VEUR	CC 3B 3C CC 9C 9D
03 005 R 006 V	12E 12J 9B VMID	CC 12E 12J
04 007 R 008 V	13C 13J 13K 14A VNCA	CC 13C 13J 13K
05 009 R 010 V	4B VPAC	
06 011 M 012 V	CAR VSEA	
07 013 M 014 R	AFI NP 13F 14D	
08 015 M 016 R	AFI 9 13H	
09 017 M 018 R	CAR 2 3 14 7F	CC 2 3
10 019 M 020 R	CEP 2A 2C 13K 14B	CC 2A 2C
11 021 M 022 R	CWP 1 136	
12 023 M 024 R	MID SAM 14C	
13 025 M 026 R	NAT 6E 9C	

1	2	3
14 027 M 028 R	NAT 6E 14F	
15 029 M 030 R	NAT 6F	
16 031 M 032 R	NCA 12C	
17 033 M 034 R	SAT 6F 6B	CC 6F 6B
18 035 R	1C 6D 13K 10A	
19 036 R	1D 6B 12E	
20 037 R	2 10 13J 14	
21 038 R	2 10 13E 14E	
22 039 R	2 11B 9B 13F	
23 040 R	2 11B 9B	
24 041 R	2A 2B 10A 13C	CC 2A 2B
25 042 R	2A 3B 7 10E	CC 2A 3B
26 043 R	2A 7C 10A 12F	
27 044 R	2B 2C 12J	CC 2B 2C
28 045 R	2B 13C	
29 046 R	2B 13D	
30 047 R	2C 13M	
31 048 R	2C	

1	2	3
32 049 R	2C	
33 050 R	3 4A	
34 051 R	3 4A	
35 052 R	3 7E	
36 053 R	3A 3C	CC 3A 3C
37 054 R	3A	
38 055 R	3A	
39 056 R	3A	
40 057 R	3B	
41 058 R	3B	
42 059 R	3B	
43 060 R	3C	
44 061 R	3C	
45 062 R	3C	
46 063 R	5	
47 064 R	5	
48 065 R	5A	
49 066 R	6	
50 067 R	6A	

-32

1	2	3
51 068 R	6A	
52 069 R	6D	
53 070 R	6G	
54 071 R	6G	
55 072 R	6G	
56 073 R	6G	
57 074 R	6G	
58 075 R	6G	
59 076 R	6G	
60 077 R	6G	
61 078 R	6G	
62 079 R	6G	
63 080 R	6G	

1	2	3
01 001 V	VAFI	
02 002 V	VAFI	
03 003 M 004 V	SP VEUR	
04 005 M 006 V	SP VEUR	
05 007 R 008 V	14 VNAT	
06 009 R 010 V	6G VNAT	
07 011 R 012 V	13E 13F VNCA	CC 13E 13F
08 013 V	VPAC	
09 014 V	VPAC	
10 015 V	VSAM	
11 016 V	VSEA	
12 017 M	AFI EUR MID	CC AFI EUR MID
13 018 M	AFI	
14 019 M	AFI	
15 020 M	AFI	

1	2	3
16 021 M 022 R	CAR 6A 6E	CC 6A 6E
17 023 M 024 R	CEP 2	
18 025 M 026 R	CEP 2	
19 027 M 028 R	CWP 4	
20 029 M	EA NCA	CC EA NCA
21 030 M 031 R	EA SEA 13C 13K	CC EA SEA CC 13C 13K
22 032 M	EA SAM	
23 033 M 034 R	EA 11B	
24 035 M	INO	
25 036 M	MID	
26 037 M	NAT	
27 038 M	NAT	
28 039 M	NCA	
29 040 M 041 R	NP 4	
30 042 M	SAT	
31 043 M	SAT	
32 044 M 045 R	SEA 13	

1	2	3
33 046 R	1	
34 047 R	2	
35 048 R	3 13H	
36 049 R	3	
37 050 R	3A	
38 051 R	3B	
39 052 R	3C	
40 053 R	3C	
41 054 R	4A 6B	
42 055 R	4A	
43 056 R	4B	
44 057 R	5	
45 058 R	5	
46 059 R	5A	
47 060 R	6	
48 061 R	6C 6D 6F	CC 6C 6D 6F
49 062 R	6G	
50 063 R	6G	
51 064 R	6G	

1	2	3
52 065 R	66	
53 066 R	7	
54 067 R	10	
55 068 R	12	

1	2	3
01 001 R	3	
02 002 R	5 13A 13B 13E 13F	CC 13A 13B 13E 13F
03 003 M	AFI EUR INO MID	CC AFI EUR INO MID
04 004 M 005	CAR SAM EA SEA	CC CAR SAM CC EA SEA
05 006 M 007 R	CEP CWP NP SP 4	CC CEP CWP NP SP
06 008 M 009 R	NAT 14	
07 010 M	NCA	
08 011 M 012 R	SAT 6B	
09 013 R	2 11B	
10 014 R	3	
11 015 R	5	
12 016 R	6	
13 017 R	66 13	
14 018 R	10	
15 019 R	12	

ANNEXE 3 - ANNEX 3 - ANEXO 3Demandes de fréquences utiliséesFrequency requirements usedSolicitudes de frecuencias utilizadas

Band/Bande/Banda		1	2	3	11	4	5	6	7	8	9	10	12	Common channels Voies communes Canales comunes
No.	Area/ Zone/Zona	3 MHz	3.5 MHz	4.7 MHz	5.4 MHz	5.6 MHz	6.6 MHz	9 MHz	10 MHz	11.3 MHz	13.3 MHz	18 MHz	22 MHz	
001	VAFI	1	1	-	-	1	1	1	1	-	2	-	-	
002	VCAR	1	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	
003	VEUR	1	2	1	-	1	1	1	1	1	2	-	-	
004	VMID	1	1	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-	
005	VNAT	1	1	-	-	1	1	1	1	-	2	-	-	
006	VNCA	-	1	1	-	1	1	-	1	1	1	-	-	
007	VPAC	1	1	-	-	1	1	1	-	1	2	-	-	
008	VSAM	1	-	-	-	1	-	-	1	-	1	-	-	

Band/Bande/Banda		1	2	3	11	4	5	6	7	8	9	10	12	Common channels Voies communes Canales comunes
No.	Area/ Zone/Zona	3 MHz	3.5 MHz	4.7 MHz	5.4 MHz	5.6 MHz	6.6 MHz	9 MHz	10 MHz	11.3 MHz	13.3 MHz	18 MHz	22 MHz	
009	VSAT	7 -	7 -	3 -	- -	8 -	5 -	5 -	5 -	5 -	10 -	-		
010	VSEA VOIMET	1 8	1 8	- 3	- -	1 8	1 6	1 6	- 6	1 6	1 11	-		VOIMET
011	AFI	3 - - -	2 1* - -	1 - - -	- - - -	2 1* - -	3 - - -	2 - - -	2 1* - -	2 - - -	3 - - 1*	- - 1* -		AFI MID AFI EUR MID INO AFI EUR MID
012	CAR	1 -	1 -	- -	- -	2 -	2 -	2 -	1 -	2 -	1 -	- 1*		CAR SAM
013	CEP	1 -	1 -	1 -	- -	2 -	1 -	1 -	1 -	1 -	2 -	- 1*		CEP CWP NP SP
014	CWP	1 -	1 -	1 -	- -	2 -	2 -	1 -	1 -	1 -	1 -	- 1*		CEP CWP NP SP
015	EA	1 - -	1 1* -	- - -	- - -	1 1* -	1 - -	1 - -	1 - -	- 1* -	2 1* 1*	- 1* -		EA SEA EA NCA
016	EUR	- - -	1 - -	- - -	- - -	1 - -	1 - -	- - -	1 - -	- - -	- 1* -	- - 1*		AFI EUR MID AFI EUR MID INO

Band/Bande/Banda	1	2	3	11	4	5	6	7	8	9	10	12	Common channels Voies communes Canales comunes
No. Area/ Zone/Zona	3 MHz	3.5 MHz	4.7 MHz	5.4 MHz	5.6 MHz	6.6 MHz	9 MHz	10 MHz	11.3 MHz	13.3 MHz	18 MHz	22 MHz	
017	INO	7 - -	8 1 -	3 - -	- - -	12 1 -	10 - -	7 1 -	8 - -	1 - -	11 1 -	5 - 1*	AFI EUR MID INO
018	MID	2 - -	1 1* -	2 - -	- - -	1 1* -	2 - -	2 - -	1 1* -	1 - 1*	1 - -	- 1* -	AFI MID AFI EUR MID INO AFI MID EUR
019	NAT	3	3	2	-	2	2	6	-	3	2	1	
020	NCA	2 -	1 -	1 -	- -	2 -	2 -	1 -	1 -	1 -	1 1*	1 -	EA NCA
021	NP	1 -	- -	- -	- -	1 -	2 -	- -	1 -	1 -	1 -	- 1*	CEP CWF NP SA
022	SAM	1	1	1	-	1	1	1	2	1	1	- 1*	CAR SAM
023	SAT	2	1	-	-	1	1	1	1	1	2	1	
024	SEA	- -	1 1*	- -	- -	1 1*	1 -	1 -	1 -	- 1*	1 1*	- 1*	EA SEA

Band/Bande/Banda		1	2	3	11	4	5	6	7	8	9	10	12	Common channels Voies communes Canales comunes
No.	Area/ Zone/Zona	3 MHz	3.5 MHz	4.7 MHz	5.4 MHz	5.6 MHz	6.6 MHz	9 MHz	10 MHz	11.3 MHz	13.3 MHz	18 MHz	22 MHz	
025	SP	- -	1 -	1 -	- -	1 -	- -	1 -	1 -	- -	2 -	- 1*		CEP CWP NP SP
026	1	-	-	-	-	-	1	-	1	1	1	-		
027	1A	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
028	1B	1 2**	- 3**	-	-	2	2	-	1	-	-	-		COO1
029	1C	2	2	1	-	2	1	1	1	1	-	-		
030	1D	2	2	1	-	2	1	1	1	1	-	-		
031	1E	1	- 1*	-	-	1	1	-	1	-	-	-		1E 4A
		8	8	2	-	7	6	2	5	3	1	-		

Band/Pande/Banda		1	2	3	11	4	5	6	7	8	9	10	12	Common channels Voies communes Canales comunes
No.	Area/ Zone/Zona	3 MHz	3.5 MHz	4.7 MHz	5.4 MHz	5.6 MHz	6.6 MHz	9 MHz	10 MHz	11.3 MHz	13.3 MHz	18 MHz	22 MHz	
032	2 - 1*	1 - -	1 - -	1 - -	- - -	- 1* -	1 1* -	2 1* -	4 - -	4 1* -	3 - -	1 - -		2 3 2 3C
033	2A	3 4* 4* -	1 4* 3* -	- 2* 2* -	- - - -	5 2* 3* -	4 2* 2* -	2 1* - -	1 - 1* -	1 1* - 1*	- - - -	- - - -		2A 2C 2A 2B 3A 2A 3B
034	2B	2 4* 2* 4*	- 2* 2* 3*	- 2* 1* 2*	- - - -	3 3* 2* 3*	4 2* 1* 2*	2 - 2* -	1 1* 1* 1*	2 - 1* -	- - - -	- - - -		2B 2C 3B 2B 2C 2A 2B 3A
035	2C	2 4* 4* 2* 1*	1 4* 2* 2* -	1 2* 2* 1* -	- - - - -	4 2* 3* 2* -	3 2* 2* 1* -	1 1* - 2* -	1 - 1* 1* -	3 1* - 1* -	- - - - -	- - - - -		2A 2C 2B 2C 3B 2B 2C 2C 3
036	3	1 - 1*	1 - -	1 - -	- - -	- 1* -	1 1* -	3 1* -	2 - -	3 1* -	2 - -	2 - -		2 3 2C 3
037	3A	4 2* 2* 4*	- 2* 2* 3*	- 2* - 2*	- - - -	4 2* 2* 3*	4 2* 2* 2*	2 1* 1* -	1 1* - 1*	3 1* - -	1 - - -	- - - -		3A 3C 3A 3B 2A 2B 3A
038	3B	3 4* 2* 2* -	1 2* 2* 2* -	- 2* - - -	- - - - -	5 3* 2* 2* -	4 2* 2* 1* -	3 - 1* 1* -	1 1* - 1* -	3 - - 1* 1*	1 - - - -	- - - - -		2B 2C 3B 3A 3B 3B 3C 2A 3B
039	3C	4 2* 2* 1*	1 2* 2* -	- 2* - -	- - - -	3 2* 2* -	3 2* 1* -	3 1* 1* -	- 1* 1* -	3 1* 1* -	2 - - -	- - - -		3A 3C 3B 3C 2 3C

Page 6

Band/Bande/Banda		1	2	3	11	4	5	6	7	8	9	10	12	Common channels Voies communes Canales comunes
No.	Area/ Zone/Zona	3 MHz	3.5 MHz	4.7 MHz	5.4 MHz	5.6 MHz	6.6 MHz	9 MHz	10 MHz	11.3 MHz	13.3 MHz	18 MHz	22 MHz	
040	4	-	-	-	-	-	1	1	-	-	2	1		
041	4A	1 1** -	1 - 1*	- 1** -	- - -	2 - -	3 - -	3 - -	1 - -	2 - -	2 - -	- - -		C001 1E 4A
042	4B	2	1	-	-	3	3	-	1	1	1	-		T.4
043	5	-	-	-	-	-	-	2	2	2	2	2		
044	5A	1 -	- 1*	- -	- -	1 1*	1 1*	1 1*	- -	1 -	1 -	- -		5A 5C
045	5B	2	2	-	-	3	3	2	2	-	-	-		
046	5C	1 -	- 1*	- -	- -	- 1*	- 1*	- 1*	- -	- -	- -	- -		5A 5C
047	5D	2	2	-	-	3	3	1	1	-	-	-		(T5)

Page 1

Band/Pande/Banda		1	2	3	11	4	5	6	7	8	9	10	12	Common channels Voies communes Canales comunes
No.	Area/ Zone/Zona	3 MHz	3.5 MHz	4.7 MHz	5.4 MHz	5.6 MHz	6.6 MHz	9 MHz	10 MHz	11.3 MHz	13.3 MHz	18 MHz	22 MHz	
048	6	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1	1	-	
049	6A	2* 1	1* 1	-* 2	- -	4 -	4 -	2* 1	2* 1	2 -	-* 1	- -		6A 6E
050	6B	2 -	2 -	- -	- -	3 -	3 -	1* 1	2	1* 1	1 -	1 -		6B 6F
051	6C	2 -	1 -	1 -	- -	2 -	2 -	2 -	2 -	-	-* 1	- -		6C 6D 6F
052	6D	2 -	1 -	1 -	- -	4 -	4 -	2 -	1 -	2 -	1* 1	-		6C 6D 6F
053	6E	2* 1	2* 1	-* 2	- -	3 -	3 -	2* 1	3* 1	2 -	-* 1	- -		6A 6E
054	6F	2 - -	2 - -	- - -	- - -	2 - -	2 - -	1* 1 -	1 - -	1* 1	- - 1	- - -		6B 6F 6C 6D 6F
055	6G	20	17	15	-	18	20	12	11	11	5	1		(T6)

[illegible]

Band/Bande/Banda	1	2	3	11	4	5	6	7	8	9	10	12	Common channels Voies communes Canales comunes	
No.	Area/ Zone/Zona	3 MHz	3.5 MHz	4.7 MHz	5.4 MHz	5.6 MHz	6.6 MHz	9 MHz	10 MHz	11.3 MHz	13.3 MHz	18 MHz		22 MHz
064	9	-	-	1	-	1	1	2	1	1	-	-	-	
065	9B	4	4	2	-	4	4	4	3	3	-	-	-	9B 9C
066	9C	1	1	1	-	1	1	-	1	1	-	-	-	9C 9D
		-	1*	-	-	-	-	1*	-	1*	-	-	-	
067	9D	1	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	9C 9D
		-	1*	-	-	-	-	1*	-	1*	-	-	-	
068	10	-	-	1	1	1	1	2	2	2	1	1	-	
069	10A	6	3	2	2	4	3	2	2	3	-	-	-	
070	10B	2	3	5	2	3	3	3	-	-	-	-	-	
071	10C	2	1	2	1	5	3	1	-	-	-	-	-	

Band/Bande/Banda		1	2	3	11	4	5	6	7	8	9	10	12	Common channels Voies communes Canales comunes
No.	Area/ Zone/Zona	3 MHz	3.5 MHz	4.7 MHz	5.4 MHz	5.6 MHz	6.6 MHz	9 MHz	10 MHz	11.3 MHz	13.3 MHz	18 MHz	22 MHz	
072	10D	2	3	3	2	5	3	2	-	-	-	-		
073	10E	3	2	3	1	3	2	2	-	1	-	-		
074	10F	1	-	1	1	1	1	1	1	-	-	-		
075	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
076	11A	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
077	11B	4	5	3	3	4	5	3	3	2	1	1		
078	11C	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
079	12	-	1	-	-	1	-	-	1	-	1	1		

Band/Bande/Banda		1	2	3	11	4	5	6	7	8	9	10	12	Common channels Voies communes Canales comunes
No.	Area/ Zone/Zona	3 MHz	3.5 MHz	4.7 MHz	5.4 MHz	5.6 MHz	6.6 MHz	9 MHz	10 MHz	11.3 MHz	13.3 MHz	18 MHz	22 MHz	
080	12A	1	1	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	
081	12B	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
082	12C	2	3	2	1	6	5	3	2	1	-	-	-	
083	12D	1	1	-	-	1	1	1	1	-	-	-	-	
084	12E	- 1* - - 2*	- - - - 2*	1 - - - -	1 - 1* - -	2 1* 1* 1* -	1 1* 1* - -	1 - 1* - -	1 - 1* - -	1 1* - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	12E 12J 12E 12F 12E 12F 12H 12E 12F 12G 12H
085	12F	1 - - 1* 2*	- - - - 2*	1 - - - -	- 1* - 1* -	1 1* 1* - -	1 1* - - -	1 1* - - -	- 1* - - -	1 - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	12E 12F 12E 12F 12H 12F 12H 12F 12J 12E 12F 12G 12H
086	12G	1 2*	- 2*	1 -	- -	3 -	2 -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	12E 12F 12G 12H
087	12H	- - 2*	- - 2*	- - -	- 1* -	- 1* -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	12F 12H 12E 12F 12H 12E 12F 12G 12H

Band/Bande/Banda	1	2	3	11	4	5	6	7	8	9	10	12	Common channel Voies communes Canales comunes
No. Area Zone/Zona	3 MHz	3.5 MHz	4.7 MHz	5.4 MHz	5.6 MHz	6.6 MHz	9 MHz	10 MHz	11.3 MHz	13.3 MHz	18 MHz	22 MHz	
088 12I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
089 12J	2 1* 1*	1 - -	1 - -	- - -	1 1* -	1 1* -	1 - -	1 - -	1 1* -	- - -	- - -	- - -	12E 12J 12F 12J
090 13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	
091 13A	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- 1* -	- - -	- - -	- - 1*	- - -	13A 13B 13A 13B 13E 13F
092 13B	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- 1* -	- - -	- - -	- - 1*	- - -	13A 13B 13A 13B 13E 13F
093 13C	2 - 1*	2 - 1*	- - -	- - -	4 - 1*	4 - 1*	3 - 1*	- - -	2 - 1*	- 1* -	- - -	- - -	13C 13K 13C 13J 13K
094 13D	2 -	2 -	- 1*	1 -	1 -	2 1*	2 1*	1 -	1 -	- -	- -	- -	13D 13M
095 13E	- - 1*	1 - -	- - 2*	- - -	- - 3*	1 - 1*	- - 1*	- - -	1 - -	- - -	- 1* 1*	- - -	13A 13B 13E 13F 13E 13F

Band/Bande/Banda		1	2	3	11	4	5	6	7	8	9	10	12	Common channel Voies communes Canales comunes
No.	Area Zone/Zona	3 MHz	3.5 MHz	4.7 MHz	5.4 MHz	5.6 MHz	6.6MHz	9 MHz	10 MHz	11.3MHz	13.3MHz	18 MHz	22 MHz	
096	13F	2 - 1*	2 - -	- - 2*	1 - -	- - 3*	1 - 1*	2 - 1*	1 - -	2 - -	- - 1*	- 1* -	- - -	13A 13B 13E 13F 13E 13F
097	13G	3	2	1	2	1	2	3	3	1	-	-	-	
098	13H	2	2	1	2	2	1	2	2	2	1	-	-	
099	13I	2 1*	1 -	2 -	1 1*	2 -	1 -	1 -	1 -	- -	- -	- -	- -	13I 13J
100	13J	3 1* - 1*	2 - - 1*	3 - - -	2 1* - -	2 - - 1*	2 - - 1*	1 - - 1*	1 - 1*	1 - - 1*	- - - -	- - - -	- - - -	13I 13J 13J 13K 13C 13J 13K
101	13K	3 - - 1*	2 - - 1*	2 - - -	1 - - -	3 - - 1*	2 - - 1*	2 - - 1*	2 1* - -	2 - - 1*	- - 2* -	- - - -	- - - -	13J 13K 13C 13K 13C 13J 13 K
102	13L	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
103	13M	2 -	2 -	1 1*	1 -	1 -	1 1*	2 1*	1 -	1 -	- -	- -	- -	13D 13M
104	13N	1	1	-	1	1	1	1	1	-	-	-	-	

Band/Bande/Banda		1	2	3	11	4	5	6	7	8	9	10	12	Common channels Voies communes Canales comunes
No.	Area/ Zone/Zona	3 MHz	3.5 MHz	4.7 MHz	5.4 MHz	5.6 MHz	6.6 MHz	9 MHz	10 MHz	11.3 MHz	13.3 MHz	18 MHz	22 MHz	
105	14	2	3	-	-	2	2	2	2	2	1	1	-	
106	14A	- 1* - -	- - 1* -	- - - -	- - - -	1 - - -	1 - - 1*	1 - - -	- - - -	1 - - -	- - - -	- - - -		14A 14D 14A 14E 14A 14G
107	14B	- 1* -	- - -	- - -	- - -	2 - 1*	1 - -	1 - -	- - -	1 - -	- - -	- - -		14B 14F 14B 14C
108	14C	1 -	1 -	- -	- -	1 1*	1 -	1 -	- -	1 -	- -	- -		14B 14C
109	14D	- 1* -	1 - -	- - -	- - -	1 - 1*	2 - -	- - -	1 - -	1 - -	- - -	- - -		14A 14D 14D 14G
110	14E	- -	- 1*	- -	- -	1 -	1 -	1 -	- -	1 -	- -	- -		14A 14E
111	14F	- 1*	- -	- -	- -	1 -	1 -	- -	1 -	1 -	- -	- -		14B 14F
112	14G	1 - -	1 - -	- - -	- - -	1 - 1*	1 1* -	1 - -	1 - -	- - -	- - -	- - -		14A 14G 14D 14G

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/53-S
25 de febrero de 1978
Original: español

COMISIÓN 2

PROYECTO

INFORME DE LA COMISIÓN 2 A LA SESIÓN PLENARIA

Credenciales

1. Mandato de la Comisión

El mandato de la Comisión aparece en el Documento N.º 76.

2. Sesiones

La Comisión 2 celebró dos sesiones, respectivamente el 8 y el 27 de febrero de 1978.

El Grupo de Trabajo creado por la Comisión con el mandato de examinar, a la luz de las disposiciones del Convenio, las credenciales presentadas a la Conferencia, se reunió los días 13, 24 y 27 de febrero de 1978.

Participaron en las reuniones de este Grupo de Trabajo, el Presidente y el Vicepresidente de la Comisión, así como delegados de la República Federal de Alemania, la República Popular Húngara y la República de Kenya.

3. Conclusiones

Las conclusiones a que llegó la Comisión aparecen en el Anexo y se presentan a la Sesión Plenaria para su aprobación.

4. Observación final

La Comisión recomienda a la Sesión Plenaria que se autorice al Presidente y al Vicepresidente de la Comisión 2 a examinar cualquier credencial que se reciba con posterioridad a la fecha del presente Informe y a comunicarlo a la Sesión Plenaria.

El Presidente de la Comisión 2,

C.J. MARTÍNEZ



A N E X O

CONCLUSIONES DE LA COMISIÓN 2

SOMETIDAS A LA SESIÓN PLENARIA PARA SU APROBACIÓN

1. Credenciales presentadas

1.1 Credenciales reconocidas en regla

1.1.1 Credenciales presentadas por países que han ratificado el Convenio (o adherido al mismo) o a los que no se apliquen las disposiciones del número 97 del Convenio.

Argelia (República Argelina Democrática y Popular)

Alemania (República Federal de)

Angola (República Popular de)

Arabia Saudita (Reino de)

Argentina (República)

Bahrein (Estado de)

Bangladesh (República Popular de)

Bulgaria (República Popular de)

Canadá

Chile

China (República Popular de)

Colombia (República de)

Corea (República de)

Cuba

Dinamarca

Emiratos Árabes Unidos

Estados Unidos de América

Fiji

Finlandia

Francia

Grecia

Guinea (República de)

Húngara (República Popular)

India (República de)

Indonesia (República de)

Irán

Irlanda

Italia

Japón

Kuwait (Estado de)

Libia (Jamahiriya Árabe Libia Popular Socialista)

Malasia

Mauritania (República Islámica de)

México

Mónaco

Noruega

Nueva Zelandia

Pakistán (República Islámica de)

Papua Nueva Guinea

Paraguay (República de)

Países Bajos (Reino de los)

Filipinas (República de)

Polonia (República Popular de)

Portugal

República Árabe Siria

República Democrática Alemana

República Popular Democrática de Corea

Rumania (República Socialista de)

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
Santo Tomé y Príncipe (República Democrática de)
Senegal (República del)
Singapur (República de)
Suecia
Suiza (Confederación)
Tanzania (República Unida de)
Checoslovaca (República Socialista)
Tailandia
Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
Uruguay (República Oriental del)
Venezuela (República de)
Yemen (República Árabe del)
Yugoslavia (República Socialista Federativa de)

Conclusión: Las Delegaciones de estos países pueden votar y firmar las Actas Finales.

1.1.2 Países que no han ratificado el Convenio (o que no han adherido al mismo) o a los que se aplican las disposiciones del número 97 del Convenio (véase el Documento N.º 58).

Bélgica
Bolivia (República de)
Gabonesa (República)
Guatemala (República de)
Alto Volta (República del)
Kenya (República de)
Liberia (República de)
Nigeria (República Federal de)
Panamá (República de)
Yemen (República Democrática Popular del)

Conclusión: Las Delegaciones de estos países no pueden votar, pero pueden firmar las Actas Finales.

1.2 Credenciales no reconocidas en regla [si ha lugar]

----- enumeración de estos países -----

Conclusión: Las Delegaciones de estos países no pueden votar ni firmar las Actas Finales.

2. Credenciales provisionales presentadas

Las credenciales provisionales presentadas por las Delegaciones de los países se han reconocido en regla.

----- enumeración de estos países -----

Conclusión: Las Delegaciones de estos países pueden votar, pero no pueden firmar las Actas Finales.

3. Delegaciones que no han presentado credenciales

Afganistán (República de)
Australia
Brasil (República Federativa del)
Camerún (República Unida del)
Congo (República Popular de)
Costa de Marfil (República de la)
Egipto (República Árabe de)
Ecuador
España
Etiopía
Mauricio
Mongolia (República Popular de)
Níger (República del)
Qatar (Estado de)
Túnez
Turquía
Zaire (República del)

Conclusión: Las Delegaciones de estos países no pueden votar ni firmar las Actas Finales.

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT-54-S

25 de febrero de 1978

Original: inglés

COMISIÓN 5

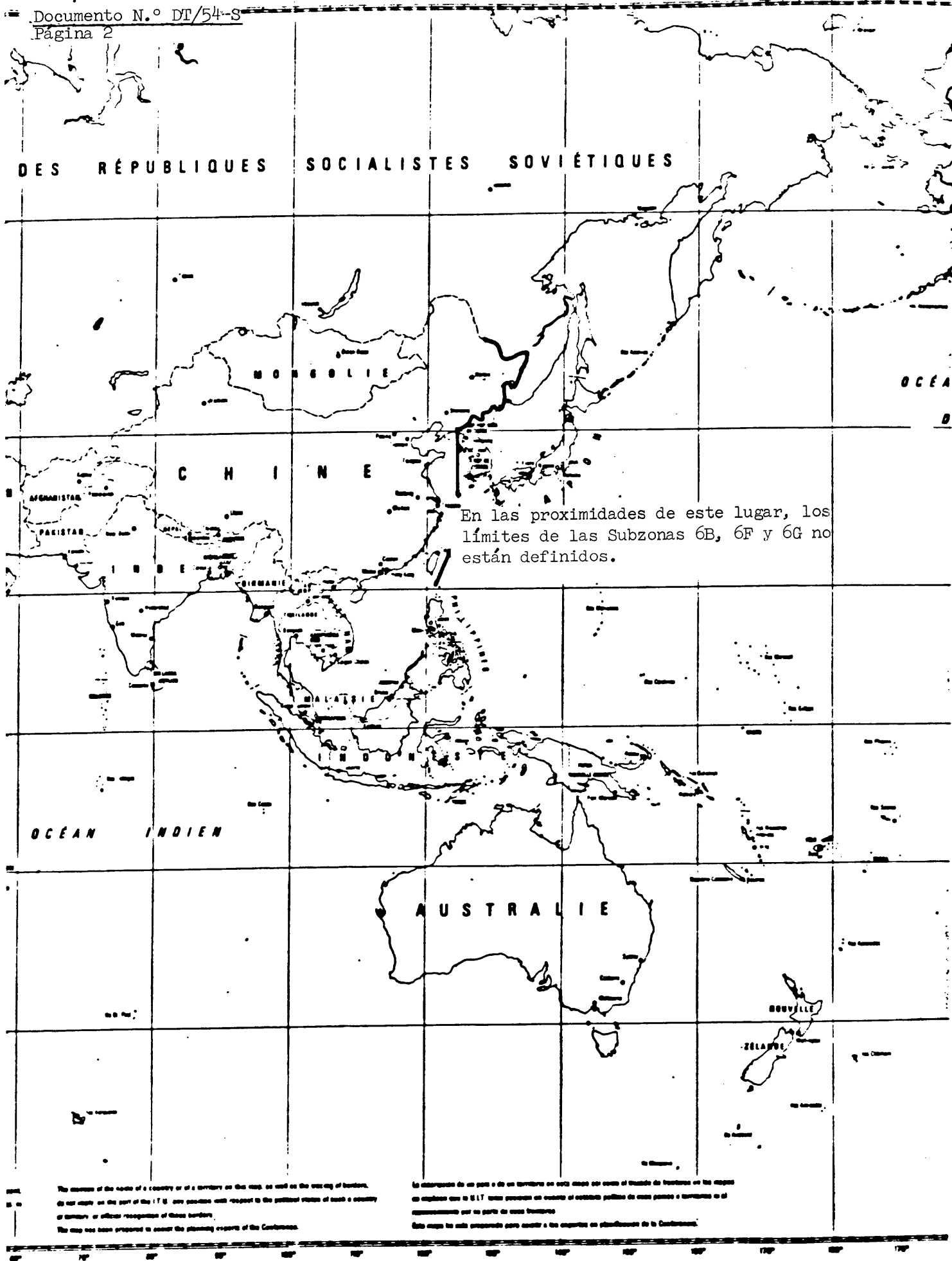
En la sexta sesión de la Comisión 5 se decidió incluir lo siguiente en cada una de las descripciones de las Subzonas 6B, 6F y 6G:

"Entre el punto 32°30'N 124°E y el punto 25°N 123°E, el límite de esta subzona no está definido."

El Presidente de la Comisión 5,

M. CHEF





COMISIÓN 5NOTA DEL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN 5SOBRE EL SEGUNDO PROYECTO DE PLAN

(Documento N.º DT/52)

1. Introducción

En la sexta sesión de la Comisión 5 se consideró el número de adjudicaciones "mundiales" que podrían necesitarse para las comunicaciones a larga distancia del control de operaciones (véase el Documento N.º DT/45(Rev.1)). El objetivo de esta Nota es examinar los resultados del segundo proyecto de Plan y la posibilidad de incluir adjudicaciones "mundiales" en el Plan.

2. Breve examen del segundo proyecto de Plan

2.1 Se ha preparado el Cuadro 1 para proporcionar un resumen de los resultados obtenidos en el segundo proyecto de Plan. Los resultados muestran una mejora con relación al primer proyecto de Plan (Documento N.º DT/40), alcanzada gracias a la cooperación y comprensión que todas las delegaciones han demostrado ajustando sus necesidades de frecuencias en respuesta a mi petición. No obstante, el cuadro no responde todavía a mis esperanzas y es evidente que se requieren nuevos esfuerzos para lograr un Plan aceptable.

2.2 En el Documento N.º DT/45(Rev.1), el Subgrupo de Trabajo 5B1 llega a la conclusión de que se necesitan 63 canales en las bandas hasta 18 MHz en el plano mundial, para satisfacer las necesidades previsibles de las comunicaciones a larga distancia del control de operaciones. Este número representa el 15% del total de canales disponibles en todas las bandas comprendidas entre 2 850 y 17 970 kHz. Si no se tienen en cuenta los 9 (nueve) canales de la banda de 5,4 MHz (disponible solamente en la Región 2), el número propuesto de 63 canales representa el 16% del total de los restantes canales disponibles. El segundo proyecto de Plan muestra una mejora del factor medio de compartición de 2,65 a 2,99. Demuestra asimismo que el factor medio de compartición que puede alcanzarse* se mantiene bastante constante (3,42 en el primer proyecto de Plan y 3,48 en el segundo proyecto de Plan). Este último valor lo impone la configuración de las zonas aeronáuticas adoptada por la Conferencia, y la ligera mejora se debe a la mitigación de las condiciones de compartición en las bandas de 13,3 MHz y 18 MHz, aceptada por la Comisión 5 en su sexta sesión. Partiendo del supuesto de que se puede alcanzar un factor medio de compartición de 3,2 si se reducen todavía más las necesidades de frecuencias para las zonas VOLMET, ZRRM y ZRRN, y si se uniformizan más en diversas zonas aeronáuticas del mundo (especialmente, mediante reducciones de las zonas que contribuyen a la actual ausencia de equilibrio en las necesidades) se puede efectuar una primera estimación del nuevo ajuste necesario.

* (valor indicado para las necesidades comprendidas en los canales disponibles de cada banda)

3. Discusión de los nuevos ajustes necesarios

3.1 Para facilitar la comprensión del problema en su perspectiva adecuada, se ha preparado y se incluye en el Cuadro 2 un resumen de las necesidades de frecuencias ZRRN que figuran en el segundo proyecto de Plan.

3.2 La naturaleza de una necesidad de frecuencias y sus repercusiones en el conjunto del Plan dependen del tamaño de la zona aeronáutica; por ejemplo, una necesidad para algunas de las subzonas ZRRN de menor tamaño tiene mayores posibilidades de encontrar cabida que una necesidad correspondiente a una ZRMP o VOLMET. Sin embargo, a los fines de este análisis global, se consideran todas equivalentes.

3.3 Se examinan tres posibilidades:

- a) el número de canales para adjudicaciones "mundiales" representaría el 16% del número total de canales disponibles (excluidos los de la banda de 5,4 MHz (Región 2)), como se determina en el Documento N.º DT/45(Rev.1);
- b) este número representaría el 13%;
- c) este número representaría el 10%.

3.4 El Cuadro 3 muestra el número de canales disponibles, en cada caso, para atender las necesidades VOLMET, ZRMP y ZRRN, y las reducciones necesarias de las necesidades de frecuencias para obtener un Plan aceptable. Deseo sinceramente que todas las delegaciones estudien cuidadosamente esta Nota y traten de reajustar todavía más las solicitudes de frecuencias VOLMET, ZRMP y ZRRN en el sentido correcto.

El Presidente de la Comisión 5,

M. CHEF

CUADRO 1

Resumen de los resultados del segundo proyecto de Plan (Doc. N.º DT/52)

Banda de frecuencias (MHz)	Número de canales disponibles	Necesidades incluidas						Total		Total general	Número de canales necesarios	Factor de compartición	Total de necesidades incluidas en los canales disponibles	Factor de compartición en los canales disponibles
		VOLMET		ZRMP		ZRRN								
		NC +	C +	NC +	C +	NC +	C +	NC +	C +					
3	57	8	-	18	-	136	77	162	77	239	75	3.19	221 (92%)	3.88
3.5	33	8	-	17	4	103	60	128	64	192	60	3.20	155 (81%)	4.70
4.7	16	3	-	10	-	63	32	76	32	108	38	2.84	68 (63%)	4.25
5.4 (Reg.2)	9	-	-	-	-	27	6	27	6	33	10	3.3	32 (97%)	3.56
5.6	66	9	-	21	4	164	62	194	66	260	67	3.88	259 (100%)	3.88
6.6	53	6	-	20	-	155	45	181	45	226	51*	4.43	226 (100%)	4.43
9	49	6	-	21	-	112	31	139	31	170	54	3.15	165 (97%)	3.37
10	31	5	-	15	2	86	20	106	22	128	50	2.56	103 (80%)	3.32
11.3	41	6	-	14	2	93	21	113	23	136	63	2.16	114 (84%)	2.79
13.3	33	11	-	21	7	32	9	64	16	80	55	1.45	53 (66%)	1.61
18	23	-	-	3	12	14	5	17	17	34	15*	2.27	34 (100%)	2.27
TOTAL	411	62	-	160	31	985	368	1207	399	1606	538	2.99 (Promedio)	1430 (89%)	3.48 (Promedio)

NC - Necesidades no comunes a otras zonas aeronáuticas

C - Necesidades comunes a más de una zona aeronáutica

El número de canales necesarios para atender a las necesidades es inferior al número de canales disponibles en esta banda

CUADRO 2

Necesidades para las ZRRN incluidas en el segundo proyecto de Plan

Documento N.º DT/55-S
Página 4

Banda. (MHz)	3		3.5		4.7		5.4 (Reg.2)		5.6		6.6		9		10		11.3		13.3		18		Total
	NC +	C +	NC +	C +	NC +	C +	NC +	C +	NC +	C +	NC +	C +	NC +	C +	NC +	C +	NC +	C +	NC +	C +	NC +	C +	NC +
ZRRN																							
1	8	-	7	1	2	-	-	-	7	-	6	-	2	-	5	-	3	-	1	-	-	-	41
2	8	30	3	22	2	14	-	-	12	21	12	15	7	7	7	6	10	6	3	-	1	-	65
3	12	22	3	17	1	8	-	-	12	19	12	15	11	7	4	6	12	6	6	-	2	-	75
4	4	-	2	1	1	-	-	-	5	-	7	-	4	-	2	-	3	-	5	-	1	-	34
5	6	-	4	2	-	-	-	-	7	2	7	2	6	2	5	-	3	-	3	-	2	-	43
6	32	2	26	2	17	4	-	-	36	-	38	-	23	4	22	2	20	2	7	5	3	-	224
7	6	-	4	-	-	-	-	-	9	-	5	-	4	-	4	-	4	-	1	-	-	-	37
8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	6	-	5	2	4	-	-	-	7	-	7	-	6	2	5	-	5	2	-	-	-	-	45
10	16	-	12	-	17	-	10	-	22	-	16	-	13	-	5	-	6	-	1	-	1	-	119
11	4	-	5	-	3	-	3	-	4	-	5	-	3	-	3	-	2	-	1	-	1	-	34
12	8	12	7	8	6	-	2	4	16	7	12	4	7	2	6	2	4	2	1	-	1	-	70
13	22	7	19	3	10	6	12	2	17	9	18	7	19	7	13	4	13	3	2	4	1	5	146
14	4	4	6	2	-	-	-	-	10	4	10	2	7	-	5	-	8	-	1	-	1	-	52
TOTAL	136	77	103	60	63	32	27	6	164	62	155	45	112	31	86	20	93	21	32	9	14	5	985

+ NC - necesidad no común a otras zonas aeronáuticas

+ C - necesidad común a más de una zona aeronáutica

CUADRO 3

1) Número total de canales de BLU en las bandas entre 2 850 kHz y 17 970 kHz	411		
2) menos los canales de la banda de 5,4 MHz (Región 2)	9		
3) Número neto de canales disponibles	402		
	<u>16%</u>	<u>13%</u>	<u>10%</u>
4) Canales que deben reservarse para adjudicaciones "mundiales"	64	52	40
5) Canales de que se dispondría para las necesidades VOLMET, ZRMP y ZRRN [3) menos 4)]	338	350	362
6) Factor medio de compartición	3,2	3,2	3,2
7) Número total de necesidades VOLMET, ZRMP y ZRRN que pueden incluirse en el Plan [5) multiplicado por 6)]	1081	1120	1158
8) Necesidades que figuran en el segundo proyecto de Plan	1606	1606	1606
9) Nuevas reducciones necesarias [8) menos 7)]	515	486	448

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/56-S
28 de febrero de 1978
Original: inglés

COMISIÓN 5

INFORME DEL GRUPO AD HOC

PARA EL EXAMEN DEL ANEXO A LA RECOMENDACIÓN N.º D DEL DOCUMENTO N.º 224

En cumplimiento de las instrucciones dadas por la Comisión 5 en su sexta sesión, se acompaña adjunto el Informe del Grupo ad hoc sobre la cuestión arriba mencionada.

El Presidente del Grupo ad hoc,

K. KING

Anexo: 1



A N E X O

INFORME DEL GRUPO AD HOC

PARA EL EXAMEN DEL DOCUMENTO N.º 224 - ANEXO A LA RECOMENDACIÓN N.º D

El Grupo recomienda a la Comisión 5 que el citado Anexo se redacte como sigue:

Apéndice 27

Página 3

Modifíquese el título de la Parte II como sigue:

"Plan de adjudicación de frecuencias del
servicio móvil aeronáutico (R) en sus bandas
exclusivas entre 2 850 y ~~17-970~~ 22 000 kHz"

MOD 27/10 1. Separación de frecuencias de canales

1.1 La separación de frecuencias de canales entre las frecuencias portadoras (de referencia) será de 3 kHz. Esta separación resulta suficiente para las comunicaciones que utilizan las clases de emisión de que tratan los números 27/49 a 27/52 en las bandas de frecuencias comprendidas entre 2 850 y ~~17-970~~ 22 000 kHz atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R). La frecuencia portadora (de referencia) de los canales del Plan se expresará en múltiplos enteros de 1 kHz.

MOD 27/16 Agréguese lo siguiente al Cuadro:

21 925	21 964
21 928	21 967
21 931	21 970
21 934	21 973
21 937	21 976
21 940	21 979
21 943	21 982
21 946	21 985
21 949	21 988
21 952	21 991
21 955	21 994
21 958	21 997
21 961	

Motivos: Prever espacio para los servicios fijos aeronáuticos y mantener la máxima separación posible con respecto al servicio de radioastronomía en la banda 21 850 - 21 870.

Página 25

Parte II: modifíquese el título como en el caso de la página 3.

MOD 27/189	}	Ambas modificaciones deberán mantenerse en suspenso hasta que la Comisión 5 haya completado un plan de frecuencias y adjudicados las frecuencias que deban utilizarse en las zonas mundiales.
MOD [27/207A] [27/208]		

Reglamento de Radiocomunicaciones - Artículo 5 (RR5-33)

21 870-21 924	FIJO AERONÁUTICO
21 924-22 000	MÓVIL AERONÁUTICO (R)

- MOD 431 § 5 Las frecuencias de las bandas atribuidas al servicio móvil
Aer aeronáutico entre 2 850 y ~~18-030~~ 22 000 kHz (véase el artículo 5),
se asignarán de conformidad con lo dispuesto en los Apéndices 26 y 27
y con las demás disposiciones pertinentes del presente Reglamento.
- MOD 552 § 21 (1) Examen de las notificaciones relativas a asignaciones de
frecuencia a estaciones aeronáuticas del servicio móvil aeronáutico (R)
en las bandas entre 2 850 kHz y ~~17-970~~ 22 000 kHz atribuidas exclusiva-
mente a este servicio (véase el número 500).
- MOD 589 § 30 (1) Bandas de frecuencias entre 2 850 kHz y ~~17-970~~ 22 000 kHz
atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R).

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/57-S

28 de febrero de 1978

Original: inglésCOMISIÓN 5

ADD

27/132A subzona 6G

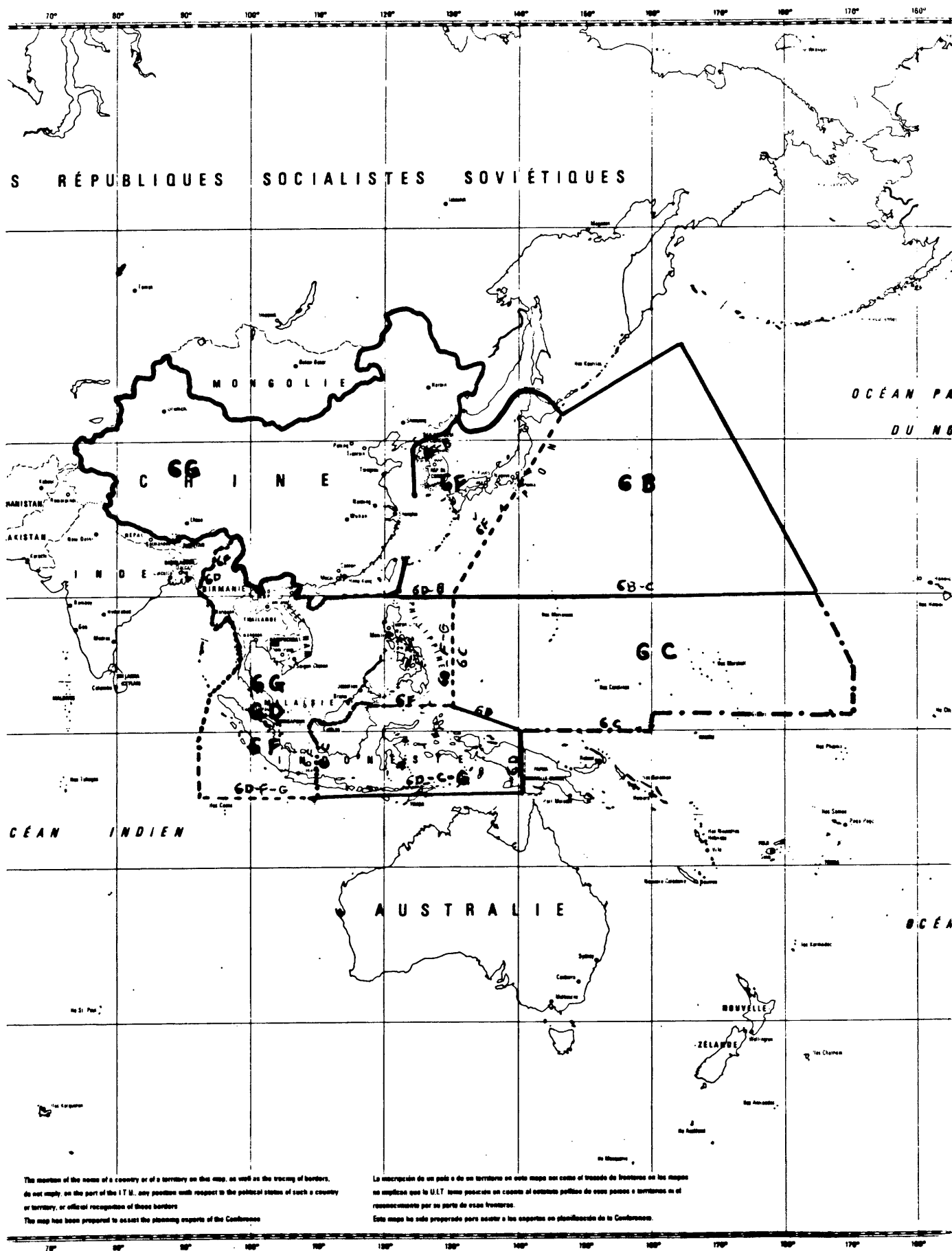
Desde 32°30'N 124°E hacia el Norte hasta 39°N 124°E, 39°31'51''N 124°06'31''E, luego hasta 39°49'41''N 124°10'06''E en la frontera entre la República Popular de China y la República Popular Democrática de Corea. Luego, siguiendo la frontera de la República Popular de China hasta el punto de unión de la frontera con India y Birmania. Luego hacia el Sur, a lo largo de las fronteras entre India y Birmania y Bangladesh y Birmania, hasta la bahía de Bengala. Siguiendo la costa de Birmania hasta su extremo meridional. De ahí a la isla de Weh (en el litoral de la costa septentrional de Indonesia). Luego, hasta 02°S 92°E, pasando por 10°S 92°E hasta 10°S 110°E. Continúa hacia el Este hasta 10°S 141°E y se extiende hacia el Norte hasta 00°141°E para seguir hasta 04°N 130°E pasando por 20°N 130°E hasta 20°N 120°40'E. Sigue hacia el Norte hasta 21°N 121°30'E y 25°N 123°E. Entre los puntos 25°N 123°E y 32°30'N 124°E, no está definido el límite de esta subzona.

En la parte común de las subzonas 6D, 6F y 6G, las frecuencias adjudicadas a la subzona 6G serán utilizadas únicamente por las estaciones aeronáuticas de la República Popular de China; las frecuencias adjudicadas a las subzonas 6D y 6F serán utilizadas únicamente por las estaciones aeronáuticas de las demás administraciones de la zona común. También en esta zona común, los vuelos nacionales de la República Popular de China se efectuarán dentro de la zona definida por una línea que, partiendo de 21°32'52''N 108°E y pasando por 20°N 108°E, 20°N 107°E, 18°N 107°E, 18°N 108°E, 15°N 110°E, 10°N 110°E, 06°N 108°E, 03°30'N 112°E, 04°N 113°E, 08°N 116°E, 10°N 118°E, 14°N 119°E, 18°N 119°E, llega a 20°N 120°40'E y sigue luego por el límite de la subzona 6D hasta 21°32'52''N 108°E.

El Presidente de la Comisión 5,

M. CHEF





CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/58-S

1.º de marzo de 1978

Original: inglés

COMISIÓN 5

Se propone la siguiente descripción revisada de los límites de la subzona 6F:

MOD 27/132 subzona 6F

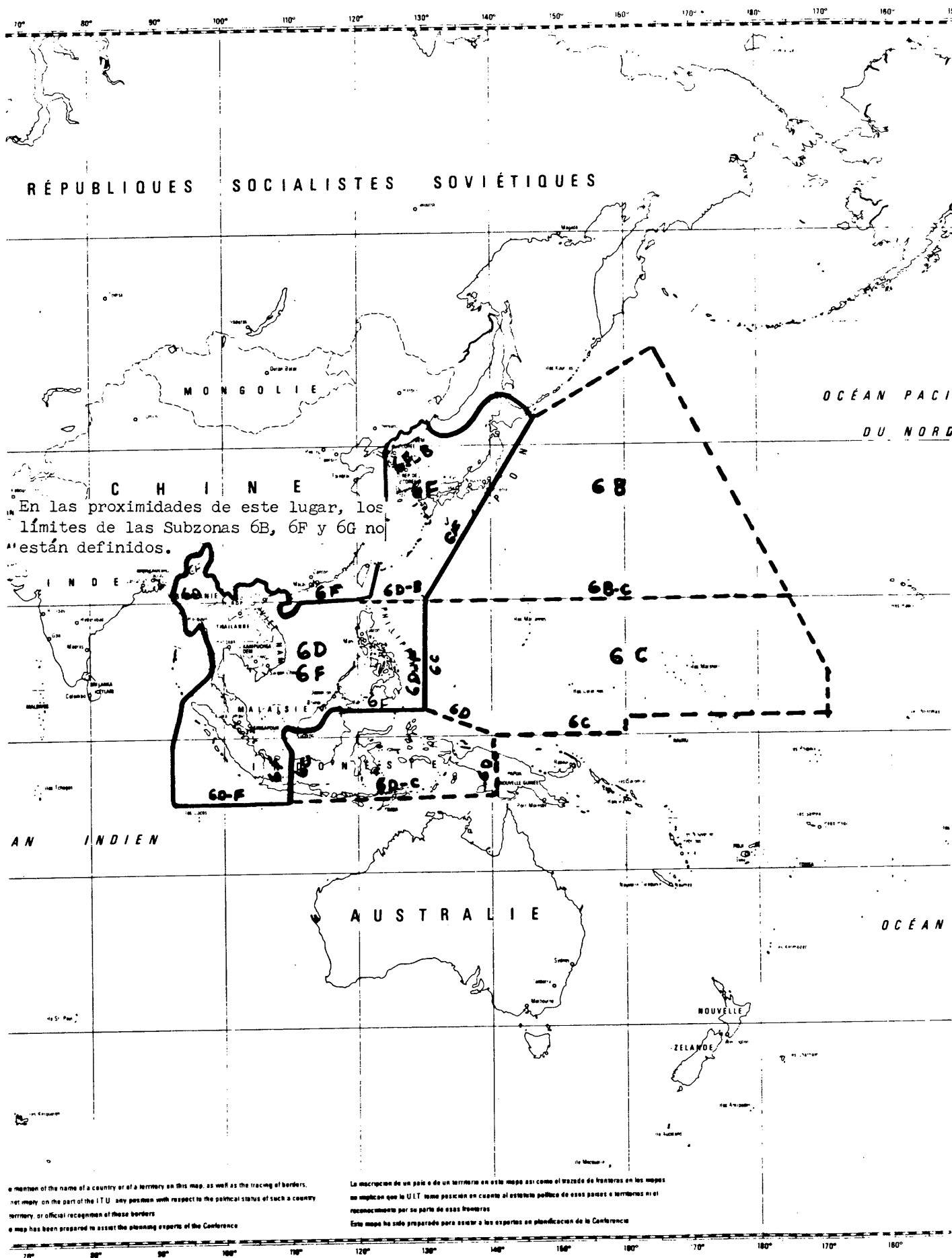
A partir del punto 25°N 123°E, 21°N 121°30'E, 20°N 120°E hacia el oeste siguiendo la latitud 20°N hasta la isla de Hainan, hacia el sur alrededor de la isla de Hainan y siguiendo las fronteras de China-Viet-Nam, China-Laos y China-Birmania hasta la intersección de las fronteras de China, India y Birmania, luego hacia el sur siguiendo las fronteras de India-Birmania y Bangladesh-Birmania hasta la Bahía de Bengala. De ahí siguiendo la costa de Birmania hasta su punto más meridional y de ahí hasta la Isla Weh (frente a la costa septentrional de Sumatra). Después hacia el punto 02°S 92°E y a través del punto 10°S 92°E a 10°S 110°E. Después hacia el noreste siguiendo el meridiano 110°E y de ahí siguiendo la frontera de la subzona 6C a los puntos 20°N 130°E, 43°N 147°E, después hacia el oeste entre las aguas territoriales del Japón y de la U.R.S.S. y siguiendo la frontera entre la República Popular Democrática de Corea y la U.R.S.S. y después la frontera entre China y la República Democrática de Corea, hacia los puntos 39°49'41"N 124°10'06"E, 39°31'51"N 124°06'31"E, 39°N 124°E y después 32°30'N 124°E.

El límite de esta subzona no está definido entre los puntos 32°30'N 124°E y 25°N 123°E.

El Presidente de la Comisión 5

M. CHEF





The mention of the name of a country or of a territory on this map, as well as the tracing of borders, does not imply on the part of the I.T.U. any position with respect to the political status of such a country or territory, or official recognition of these borders.

This map has been prepared to assist the planning experts of the Conference.

La mención de un país o de un territorio en este mapa así como el trazado de fronteras en los mapas no implican que la U.T.T. tiene posición en cuanto al estatus político de esos países o territorios ni el reconocimiento por su parte de esas fronteras.

Este mapa ha sido preparado para asistir a los expertos en planificación de la Conferencia.

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/59-S

1.º de marzo de 1978

Original: inglés

COMISIÓN 5

En cumplimiento de la decisión adoptada en la sexta sesión de la Comisión 5, se han definido y se muestran en el mapa adjunto los límites de las subzonas ZRRN 6B, 6C, 6D y 6F. En lo que respecta a la definición de la subzona ZRRN 6G, véase el Documento N.º DT/57.

El Presidente de la Comisión 5,

M. CHEF

Anexo: 1



ANEXO

MOD 27/132

Modifíquese la definición como sigue:

Subzona 6F

Desde 39°49'41"N 124°10'06"E pasa por 39°31'51"N 124°06'31"E, 39°N 124°E, 32°30'N 124°E, entre el punto 32°30'N y el punto 25°N 123°E el límite de esta subzona no se ha definido, 25°N 123°E, 21°N 121°30'E, /20°N 120°E/ 6 /18°N 119°E/, 14°N 119°E, 10°N 118°E, 08°N 116°E, 04°N 113°E, 03°30'N 112°E, 06°N 108°E, 10°N 110°E, 15°N 110°E, 18°N 108°E, 18°N 107°E, 20°N 107°E, 20°N 108°E, 21°32'52"N 108°E, continúa por las fronteras de China-Viet-Nam, China-Laos y China-Birmania hasta la intersección de las fronteras de China, India y Birmania, sigue hacia el Sur, a lo largo de las fronteras India-Birmania y Bangladesh-Birmania, hasta la Bahía de Bengala, continuando por la costa de Birmania hasta su punto más meridional, y de allí hasta la Isla de Weh (frente a la costa septentrional de Sumatra). Luego, por los puntos 02°S 92°E, 10°S 92°E, 10°S 110°E, sigue hacia el Norte, a lo largo del meridiano 110°E, y después a lo largo del límite de la subzona 6C hasta el punto 04°N 130°E. Después, pasa por 20°N 130°E, 43°N 147°E, y de allí hacia el Oeste entre las aguas territoriales de Japón y de la U.R.S.S., y luego a lo largo de las fronteras RPDC-U.R.S.S. y China-RPDC hasta 39°49'41"N 124°10'06"E.

ADD 27/132A Nueva Subzona 6G

Desde 21°32'52"N 108°E, en la frontera China-Viet-Nam, sigue por el límite nacional de la parte continental de la República Popular de China hasta 39°49'41"N 124°10'06"E, en la frontera China-RPDC y después por 39°31'51"N 124°06'31"E, 39°N 124°E, 32°30'N 124°E, entre el punto 32°30'N 124°E y el punto 25°N 123°E el límite de esta subzona no se ha definido, 25°N 123°E, 21°N 121°30'E, /20°N 120°E/ 6 /18°N 119°E/, entre uno de estos puntos y el punto 21°32'52"N 108°E el límite de esta subzona no se ha definido.

MOD 27/128

Modifíquese la definición como sigue:

Subzona 6B

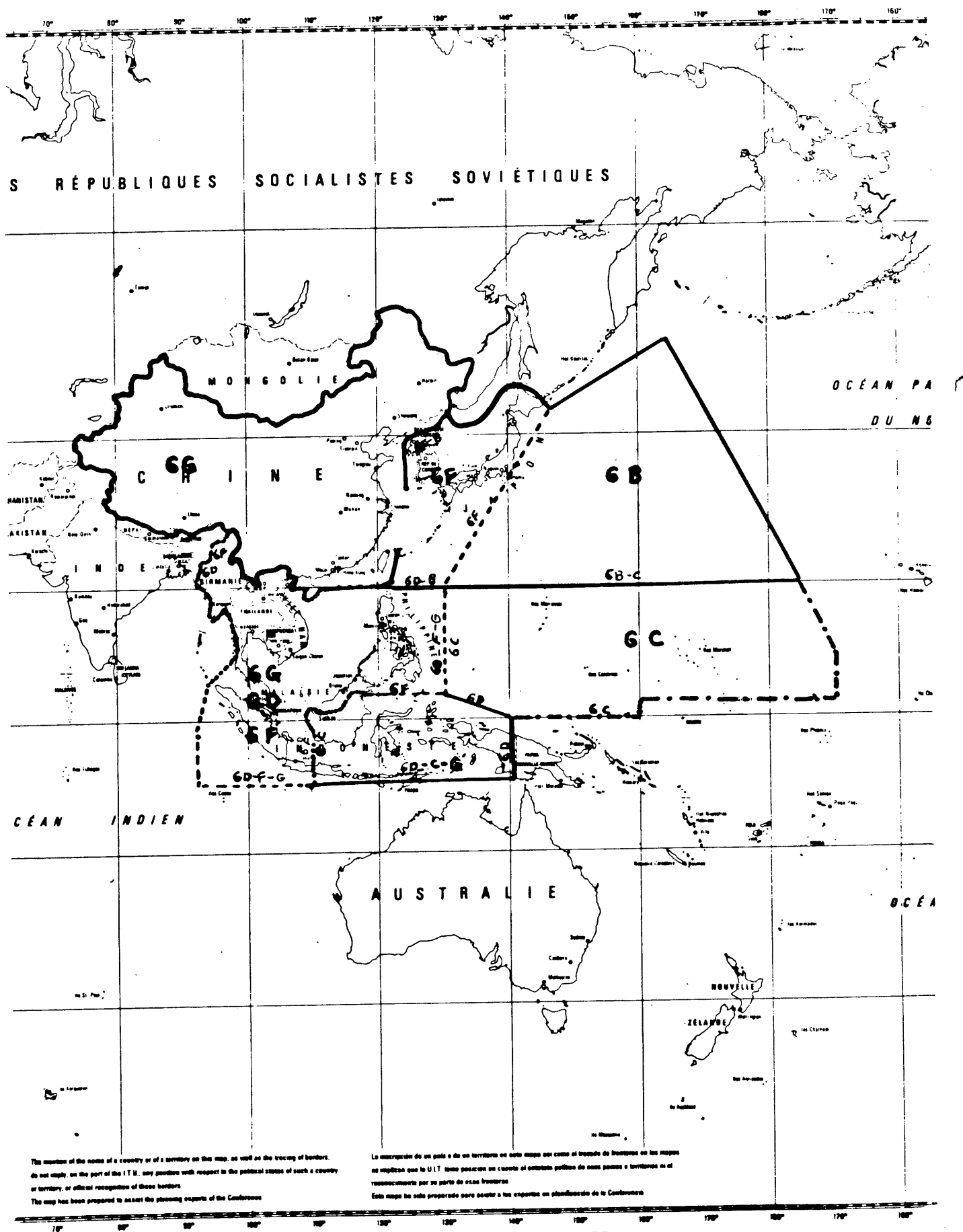
Desde 39°49'41"N 124°10'06"E pasa por 39°31'51"N 124°06'31"E, 39°N 124°E, 32°30'N 124°E, entre el punto 32°30'N 124°E y el punto 25°N 123°E el límite de esta subzona no se ha definido, 25°N 123°E, 21°N 121°30'E, /20°N 120°E/ 6 /20°N 120°40'E/, 20°N 176°W, 50°N 164°E, 43°N 147°E, y desde allí

hacia el Oeste por las aguas territoriales entre Japón y la U.R.S.S. y por la frontera entre la República Popular Democrática de Corea y la U.R.S.S. y luego por la frontera entre China y la República Popular Democrática de Corea, hasta 39°49'41"N 124°10'06"E.

NOC 27/129 Subzona 6C

MOD 27/130 Subzona 6D

Desde la intersección de las fronteras de China, India y Birmania sigue hacia el Sur a lo largo de la frontera entre Birmania e India y Birmania y Bangladesh hasta la Bahía de Bengala, luego por la costa de Birmania hasta su punto más meridional. De ahí hasta la Isla de Weh (frente a la costa septentrional de Sumatra) y por 02°S 92°E, 10°S 92°E hasta 10°S 110°E, sigue hacia el Este hasta 10°S 141°E y hacia el Norte hasta 0° 141°E, y hasta el punto 04°N 130°E, por 20°N 130°E, hasta 20°N 113°E, y desde allí hacia el Sur, alrededor de la Isla de Hainán y a lo largo de las fronteras entre China y Viet-Nam, China y Laos y China y Birmania, para cerrar el área en la intersección de las fronteras de China, India y Birmania.



The insertion of the name of a country or of a territory on this map, as well as the tracing of borders, do not imply, on the part of the I.T.U., any position with respect to the political status of such a country or territory, or official recognition of those borders.
This map has been prepared to assist the planning experts of the Conference.

La inscription de un país o de un territorio en este mapa así como el trazado de fronteras en los mapas no implican que la U.I.T. tome posición en cuanto al estatus político de esos países o territorios ni el reconocimiento por su parte de esas fronteras.
Este mapa ha sido preparado para asistir a los expertos en planificación de la Conferencia.

COMMISSION 5

COMMITTEE 5

COMISION 5

Resumé des résultats obtenus du
troisième projet de Plan

Summary of the results obtained of the Third Draft Plan

Resumen de los resultados obtenidos del Tercer proyecto de Plan

Tenant compte des décisions prises dans la huitième séance de la Commission 5 le 1/2 mars 1978 on trouvera le résumé des résultats obtenus dans l'Annexe ci-jointe.

Taking into account the frequency requirements agreed to in Committee 5 on 1/2 March 1978, a Summary of the results obtained is attached as an Annex.

Teniendo en cuenta las decisiones tomadas en la octava sesión de la Comisión 5 el 1/2 de marzo de 1978, en el Anexo adjunto se presenta un Resumen de los resultados obtenidos.

M. CHEF
Président de la Commission 5

Annexe

Annex : 1

Anexo



ANNEXE - ANNEX - ANEXOResumé des résultats obtenus - Troisième projet de planSummary of results obtained - Third Draft PlanResumen de los resultados obtenidos - Tercer proyecto de plan

Bande Band Banda	Nombre total de voies disponibles Total number of channels available Numero total de canales disponibles	Nombre de voies requises pour satisfaire aux besoins Channels required to satisfy requirements Número de canales requeridos para satisfacer las necesidades			Difference Difference Diferencia
		Mondiale Worldwide Mundial	ZLAMP/VOLMET/ZLARN MWARA/VOLMET/RDARA ZRMP /VOLMET/ ZRRN	Total requis Total required Total requerido	
3	57	4	57	61	+ 4
3.5	33	2	43	45	+12
4.7	16	2	25	27	+11
5.4 (Reg.2)	9	-	10	10	+ 1
5.6	66	7	67	74	+ 8
6.6	53	4	53	57	+ 4
9	49	6	54	60	+11
10	31	8	44	52	+21
11.3	41	6	50	56	+15
13.3	33	12	40	52	+19
18	23	9	14	23	0

CONFERENCE AERONAUTIQUE (R)

(Genève, 1978)

Document N° DT/61-F/E/S

2 mars 1978

Original: français
anglais
espagnol

DISTRIBUTION LIMITEE AUX CHEFS DE DELEGATION (suivant décision de la Commission de
Direction en date du 16 février 1978)

LIMITED DISTRIBUTION TO THE HEADS OF DELEGATIONS (according to the decision of the
Steering Committee on 16 February 1978)

DISTRIBUCIÓN LIMITADA A LOS JEFES DE DELEGACIÓN (según decisión de la Comisión de
Dirección de fecha 16 de febrero de 1978)

PROJET DE PLAN - DRAFT PLAN - PROYECTO DE PLAN

Le troisième projet de Plan a été élaboré en tenant compte des besoins en fréquences acceptés par la Commission 5 le 1/2 mars 1978 ainsi que des limites des zones aéronautiques et des matrices de partage stipulées dans le Document N° 234(Rév.1).

Un résumé des résultats obtenus figure dans le Document N° DT/60.

Le détail des résultats correspondant à chaque bande de fréquences figure dans l'Annexe 1. On trouve dans l'Annexe 2 les besoins en fréquences qui ont été utilisés.

Taking into account the frequency requirements agreed to in Committee 5 on 1/2 March, 1978 and the boundaries of the aeronautical areas and sharing matrices given in Document No. 234(Rev.1), the Third Draft Plan has been prepared.

The summary of the results obtained appears in Document No. DT/60.

Detailed results for each frequency band appear in Annex 1. Annex 2 contains the frequency requirements that were used.

Ha sido preparado el tercer proyecto de Plan, teniendo en cuenta las necesidades de frecuencias adoptadas en Comisión 5 el 1/2 de marzo de 1978, así como los límites de las zonas aeronáuticas y las matrices de compartición indicados en el Documento N.° 234(Rev.1).

En el Documento N.° DT/60 figura el resumen de los resultados logrados.

En Anexo 1 se indican los resultados detallados para cada banda de frecuencias. El Anexo 2 hace mención de las necesidades de frecuencias utilizadas.



ANNEXE 1 - ANNEX 1 - ANEXO 1

Résultats détaillés pour chaque bande de fréquence

Detailed results for each frequency band

Resultados detallados para cada banda de frecuencia

Titre des colonnes

Column headings

Títulos de las columnas

Colonne 1	Numéro de référence, suivi d'un numéro de ligne, dans l'ordre consécutif à chaque bande de fréquence
Column 1	Reference number followed by a line number in consecutive order within each frequency band
Columna 1	Número de reference seguido de un número de línea por orden consecutivo en cada banda de frecuencia
Colonne 2	Zone d'emploi autorisé
Column 2	Authorised area of use
Columna 2	Zona de uso autorizado
Colonne 3	Observations
Column 3	Remarks
Columna 3	Observaciones

Colonne 2	M = ZLAMP / MWARA / ZRMP
Column 2	R = ZLARN / RDARA / ZRRN
Columna 2	V = VOLMET

Colonne 3	voie commune à
Column 3	CC = common channel to
Columna 3	canal común a

C001/.... In area indicated after the oblique stroke is restricted to daytime only

C002/6G In area 6G, operation is restricted to east of 95° E.

C003/6G In area 6G, operation is restricted to west of 95° E.

1	2	3
01 001 R 002	2A 6G* 12E 12F 12G 12H 5D 10B 13F 7D 9C	CC C002/6G 12E 12F 12G 12H
02 003 R 004	2A 6G* 12E 12F 12G 12H 5D 10B 13F 12A	CC C002/6G 12E 12F 12G 12H
03 005 R 006	2A 2C 6G* 12E 12J 4B 13H 10F	CC 2A 2C C002/6G CC 12E 12J
04 007 R 008	2A 2C 6G* 12F 12J 4B 10E 13H	CC 2A 2C C002/6G CC 12F 12J
05 009 M 010 R	CEP 2A 2C 6G* 13C 13J 13K 10E 7C	CC 2A 2C C002/6G CC 13C 13J 13K
06 011 R 012	2A 2C 6G* 13E 13F 11B 7B	CC 2A 2C C002/6G CC 13E 13F
07 013 R	6G 13I 13J 4A 12C 10C 1B*	CC 13I 13J C001/1B
08 014 M 015 R	NAT 6G 13G 7B	
09 016 M 017 R	NAT 6G 13G 7E	
10 018 R 019 V	2B 2C 3B 14A 14D VSAM	CC 2B 2C 3B CC 14A 14D
11 020 M 021 R	NAT 6G 13G 9D 7F	
12 022 R 023 V	2B 2C 3B 14 1B* VCAR	CC 2B 2C 3B C001/1B
13 024 R 025 V	3A 3C 12C 13N 9B 10C VAFI	CC 3A 3C

1	2	3
14 026 M 027 R	NAT 6G 13I 14G	
15 028 M 029 R	CAR 2B 2C 3B 9E 13I	CC 2B 2C 3B
16 030 R 031 V	3A 3C 5C 14 VNAT	CC 3A 3C
17 032 M 033 R	NAT 6G 14G	
18 034 M 035 R	NP 2B 2C 6C 12G	CC 2B 2C
19 036 M 037 R	SAT 3A 3B 6E 1E 14C 10D	CC 3A 3B
20 038 M 039 R	AFI 3C 3B 1D 11B 13D	CC 3C 3B
21 040 M 041 R	SAT 6G 1B 10D 2A*	CC 1/2A
22 042 M 043 R	SAM 10A 2A 2B 3A 6C 10E	CC 2A 2B 3A
23 044 M 045 R	AFI 3C 3B 1D 12F	CC 3C 3B
24 046 R	6G 1C 12J	
25 047 R	10A 2A 2B 3A 12J	CC 2A 2B 3A
26 048 R	2C 3 11B 13D	CC 2C 3
27 049 R	2 3C 11B 13J	CC 2 3C
28 050 R	6G 1C 13C	
29 051 R	10A 2A 2B 3A 13C	CC 2A 2B 3A

1	2 ^{page 4}	3
30 052 R	2B 2C 6B 13J 3B*	CC 2B 2C Coot/3B
31 053 R	3C 5A 13J	
32 054 R	6A 6E 3B 13K 4A*	CC 6A 6E Coot/4A
33 055 R	6G 13K	
34 056 R	10A 2A 2B 3A 13K	CC 2A 2B 3A
35 057 M 058 R	MID 10A 13M	
36 059 M 060 R	NCA 13M	
37 061 R 062 V	2C VPAC	
38 063 R	3C 1D	
39 064 M 065 R	CWP 5B 3C*	Coot/3C
40 066 R	6A 10A	
41 067 R	6D 3A	
42 068 R 069 V	6F VEUR	
43 070 R	6G	
44 071 R 072 V	6B VMID	
45 073 V	VSEA	
46 074 M	EA	

1	2	3
47 075 M	M1D 3B*	C001/3B
48 076 M	NCA	
49 077 R	2	
50 078 R	2C 6D 3A* 3B*	CC 3A 3B C001/3A 3B
51 079 R	3	
52 080 R	3C	
53 081 R	5B 3A*	C001/3A
54 082 R	6A 3A*	C001/3A
55 083 R	6E 2B* 2C* 3B*	CC 2B 2C 3B C001/2B 2C 3B
56 084 R	6F	
57 085 R	6G	

1	2	3
01 001 R 002 003	2A 2C 66* 9C 9D 12E 12F 12G 12H 7C 10B	CC 2A 2C C002/6G CC 9C 9D CC 12E 12F 12G 12H
02 004 R 005	2A 2C 66* 12E 12F 12G 12H 7B 9C 10B	CC 2A 2C C002/6G CC 12E 12F 12G 12H
03 006 M 007 R	SP 2A 2C 66* 13C 13J 13K 10B 7F	CC 2A 2C C002/6G CC 13C 13J 13K
04 008 R	2C 66* 12 7E 1B*	C002/6G C001/1B
05 009 M 010 R	CAR 2B 2C 3B 14A 14E 13H	CC 2B 2C 3B CC 14A 14E
06 011 M 012 R	CEP 6G 1E 4A 13M	CC 1E 4A
07 013 R 014	2B 2C 3B 14B 14F 4B 13D 10D	CC 2B 2C 3B CC 14B 14F
08 015 R 016 V	3A 3C 12J 10D 9B VAFI	CC 3A 3C
09 017 M 018 R	NAT 6G 13F	
10 019 M 020 R	SAM 2B 2C 10C 6C 1B*	CC 2B 2C C001/1B
11 021 M 022 R	SAT 3A 3C 9B	CC 3A 3C
12 023 R 024 V	3A 3B 5D 6D 13H VNAT	CC 3A 3B
13 025 R	6G 4A 10D 13J 1B*	C001/1B

1	2	3
14 026 M 027 R	AFI MID 11B 13D 14	CC AFI MID
15 028 R	1D 3C 3B 12D 13F 14	CC 3C 3B
16 029 R	2B 2C 10A 14 13E 10E	CC 2B 2C
17 030 R	6G 1C 11B 13G	
18 031 M 032 R	AFI 3C 3B 11B 13G 14C	CC 3C 3B
19 033 M 034 R	EA SEA 11B 13I	CC EA SEA
20 035 R 036 V	1D 13J VPAC	
21 037 R	2A 2B 3A 10A 14D 10E 13C	CC 2A 2B 3A
22 038 M 039 R	CWP 5B 12C 13K 3B*	CC 1/3B
23 040 R	6A 6E 1C 3B 12C 13K	CC 6A 6E
24 041 R	6B 5A 5C 13C 2A* 2B* 3A*	CC 5A 5C CC 2A 2B 3A CC 1/2A 2B 3A
25 042 R 043 V	6F 13M 3A* 3B* VEUR	CC 3A 3B CC 1/3A 3B
26 044 R	6G 13N	
27 045 R 046 V	6B VMID	
28 047 V	VNCA	
29 048 V	VSEA	
30 049 M 050 R	AFI 3C	

1	2	3
31 051 M	EA	
32 052 M 053 R	EUR 6E	
33 054 M	INO 2A* 2B* 3A*	CC 2A 2B 3A CC 2A 2B 3A
34 055 M	MID	
35 056 M	NCA	
36 057 M	SEA	
37 058 R	1D 6F	
38 059 R	2	
39 060 R	2A 2B 3A	CC 2A 2B 3A
40 061 R	3 5D	
41 062 R	5B	
42 063 R	6A	
43 064 R	6G	

1	2	3
01 001 R 002 V	13E 13F 6C 6G* 14A* 14G* VEUR	CC 13E 13F CC 14A 14G CC01/6G CC01/14A 14G
02 003 R 004 V	13D 13M 9B 10B 14B* 14C* VMID	CC 13D 13M CC 14B 14C CC01/14B 14C
03 005 R 006 V	13E 13F 10F 14D* VNCA	CC 13E 13F CC01/14D
04 007 M 008 R	AFI CEP 13H 2A* 2C* EG*	CC 2A 2C CC01/2A 2C CC01/6G
05 009 M 010 R	CWP 1C 10D 13G	
06 011 M	MID SAM 4A*	CC01/4A
07 012 M 013 R	NAT 6A 6E 9C	CC 6A 6E
08 014 M 015 R	NCA 10D 13I	
09 016 R	1D 9 10B 13I 6G*	CC01/6G
10 017 R	2 10B 10E 13J	CC 10B 10E
11 018 R	6A 6E 10 13J	CC 6A 6E
12 019 R	6D 10A 12F	
13 020 R	10D 2A 2B 3A 13J	CC 2A 2B 3A
14 021 R	11B 2A 2B 3A	CC 2A 2B 3A

1	2 ^{page 10}	3
15 022 R	2A 2C 10B 13K 5G*	CC 2A 2C CC 1/6G
16 023 R	10B 2B 2C 13K	CC 2B 2C
17 024 R	12E 2B 2C 3B	CC 2B 2C 3B
18 025 R	2B 2C 3B 10E 6G*	CC 2B 2C 3B CC 1/6G
19 026 R	10E 3A 3C	CC 3A 3C
20 027 R	3A 3C 10C 13M	CC 3A 3C
21 028 R	10C	
22 029 R	12G	
23 030 R	12J	
24 031 R	12C	
25 032 R	12C	

1	2	3
01 001 R 002	10 12E 12F 13I 13J	CC 12E 12F CC 13I 13J
02 003 R	10A 12F 12H 13G 10D	CC 12F 12H
03 004 R	10A 13D 10D 12C	
04 005 R	10B 13G 10E 12E	
05 006 R	10B 13N	
06 007 R	10C 13I 13M	
07 008 R	10F 13H 13K 11B	
08 009 R	11B 13H	
09 010 R	11B 13F 13J	
10 011 R	13J	

1	2	3
01 001 R 01 002 003 004 005 006 007	2A 6G* 5A 5C 10C 10E 12E 12J 13E 13F 14D 14G 7B 13K 9C	C002/66 CC 5A 5C CC 10C 10E CC 12E 12J CC 13E 13F CC 14D 14G
02 008 R 009 010	2A 6G* 12E 12F 13E 13F 10 4A 7E 9 13K	C002/66 CC 12E 12F CC 13E 13F
03 011 R 012 013	2A 6G* 12E 12F 12H 13E 13F 4A 7F 10E 10B 12A 14	C002/66 CC 12E 12F 12H CC 13E 13F
04 014 M 015 R	SP 2A 2C 6G* 13C 13J 13K 10E 4B 7D	CC 2A 2C C002/66 CC 13C 13J 13K
05 016 M 017 R	SAM 2A 2C 6G* 5D 14 10F	CC 2A 2C C002/66
06 018 M 019 R	CAR 2C 6G* 5D 9D	C002/66
07 020 M 021 R	SAT 3B 3C 6A 6C 14G	CC 3B 3C
08 022 R 023 V	3B 3C 7C 6D 14G VCAR	CC 3B 3C
09 024 R 025 V	3B 6G* VSAM	C003/66
10 026 M 027 R	CAR 3B 6G* 1D 7B	C003/66
11 028 R 029 V	6G VNAT	

1	2	3
12 030 M 031 R	CEP 6G 5A 7F 13G	
13 032 M 033 R	CEP 6G 7 13K 13H	
14 034 M 035 R	SP 6G 12G 13J 1B 4B	
15 036 R	2B 2C 3B 12 6D 10B 13J	CC 2B 2C 3B
16 037 R	6G 4B 11B 9B 12F 13N	
17 038 R	2B 2C 3B 6D 11B 12G 13H	CC 2B 2C 3B
18 039 R	3A 3B 1D 6D 11B 12G 13I	CC 3A 3B
19 040 R	6G 11B 9B 12J 13I	
20 041 R	2B 2C 3B 6E 6C 10B 12C 13C	CC 2B 2C 3B
21 042 R	3A 3B 1D 6E 9B 10C 12C 13C	CC 3A 3B
22 043 R	6G 9B 10A 12C 10D 13C	
23 044 R	2B 2C 6F 10A 12C 10D 13C	CC 2B 2C
24 045 R	3A 3C 5B 1B 10A 12C 10D 13M	CC 3A 3C
25 046 R	6G 10A 10D 12D 13D	
26 047 R	2B 2C 6F 10C 12E	CC 2B 2C
27 048 R	3A 3C 5B 1C 10C 12E	CC 3A 3C
28 049 R	6G 10C	
29 050 R	2A 2B 3A 6E 6B 10D	CC 2A 2B 3A

1	page 14 2	3
30 051 R	6G	
31 052 R	2A 2B 3A 6B	CC 2A 2B 3A
32 053 R	6G	
33 054 R	2A 2B 3A 6B	CC 2A 2B 3A
34 055 R	6G 2C	
35 056 M	AFI MID	CC AFI MID
36 057 M	NAT SEA	
37 058 R	2B 1C	
38 059 R	3A 5B 1E	
39 060 R	3C 2C	
40 061 R	6G 2C	
41 062 M	AFI CWP	
42 063 M	EA SEA	CC EA SEA
43 064 M	NAT	
44 065 M	NCA	
45 066 R	2B	
46 067 R	3A 6A	
47 068 R	3C 6A	
48 069 R	6G	

1	2	3
49 070 R 071 V	3B VAFI	
50 072 V	VEUR	
51 073 V	VMID	
52 074 V	VNCA	
53 075 V	VPAC	
54 076 V	VSEA	
55 077 M	AFI CWP	
56 078 M	EA	
57 079 M	EUR	
58 080 M	INO	
59 081 M	MID	
60 082 M	NAT	
61 083 M	NCA	
62 084 M	NP	
63 085 R	2 3	CC 2 3
64 086 R	2B	
65 087 R	3A	
66 088 R	3C	
67 089 R	6G	

1	2	3
01 001 R 002 003	6G 2A 2C 12E 12F 13E 13F 10 4B 13K 9 14A	CC 2A 2C CC 12E 12F CC 13E 13F
02 004 R 005	6G 2A 2C 12E 12J 5D 13F 13K 10E 10B 9B 14A	CC 2A 2C CC 12E 12J
03 006 R 007 V	6G 13C 13J 13K 10B 9B 12C 7E VEUR	CC 13C 13J 13K
04 008 M 009 R	NAT 6G 13D 13M 5A 12C 9C 14 7E	CC 13D 13M
05 010 M 011 R	NAT 6G 12C 13D 7F 9B	
06 012 M 013 R	SAT 6G 12J 2C 5D 10A 10D 12C 14	
07 014 R 015 V	6G 13N 1D 10A 7C 14B 9D VNAT	
08 016 M 017 R	AFI 6G 2A 10A 13D 12D 10D 14B	
09 018 M 019 R	AFI 6G 2A 13M 13I 10B 12C 9B	
10 020 M 021 R	AFI 6G 2A 11B 13J 10F 14B	
11 022 M 023 R	SAM 3A 3B 5A 5C 6C 1C 10E 10C	CC 3A 3B CC 5A 5C
12 024 M 025 R	EUR CEP 6G 12F 13H 4B 14D	

1	2	3
13 026 M 027 R	CAR 2B 2C 3B 6D 13E 4B	CC 2B 2C 3B
14 028 R 029 V	3A 3B 11B 14C 13G VAF1	CC 3A 3B
15 030 M 031 R	CAR 6G 2C 13G 7 14C	
16 032 R	2B 2C 3B 6D 7C 10C 12E 13J	CC 2B 2C 3B
17 033 M 034 R	SEA 3A 3C 1 7B 10C 13C	CC 3A 3C
18 035 R	6G 2C 10D 13C 14D	
19 036 M 037 R	CWP 2B 2C 11B 13C	CC 2B 2C
20 038 R	3A 3C 6D 5B 1B 11B 13C	CC 3A 3C
21 039 R	6G 2A 4 12G 14E	
22 040 M 041 R	CWP 2A 2B 3A 4A 12G	CC 2A 2B 3A
23 042 R	6G 4A 14E	
24 043 R	2A 2B 3A 6F 4A 14F	CC 2A 2B 3A
25 044 R	3C 3B 6D 5B 1B	CC 3C 3B
26 045 R	6G 1D 14F	
27 046 R	2B 6F 1E	
28 047 R	3A 6B 6A	
29 048 M 049 R	MID 3B 6C	

1	2	3
	page 18	
30 050 R	66	
31 051 M 052 R	NP 2B 6E	
32 053 R	3A 6B 6E	
33 054 M 055 R	MID 3B	
34 056 R	3C 6E	
35 057 R	66	
36 058 R	2 3	cc 2 3
37 059 M 060 R	NP 2B	
38 061 R	3A 6B	
39 062 R	3B 6A	
40 063 R	3C 6A	
41 064 R	66	
42 065 V	VNCA	
43 066 V	VPAC	
44 067 V	VSEA	
45 068 M	EA	
46 069 M	NCA	
47 070 R	2	

1	2	3
48 071 R	2B	
49 072 R	3	
50 073 R	3A	
51 074 R	3B	
52 075 R	3C	
53 076 R	66	

page 19

1	2	3
01 001 R 002	6G 9C 9D 12E 12F 1C 7B 13I	CC 9C 9D CC 12E 12F
02 003 M 004 R	CEP 6G 13C 13J 13K 5D 10E 14D	CC 13C 13J 13K
03 005 M 006 R	SP 6G 13D 13M 4 10B	CC 13D 13M
04 007 R	6G 13E 13F 4A 10B 14D	CC 13E 13F
05 008 R 009 V	6G 7C 14F VNAT	
06 010 M 011 R	CAR 6G 7E 10F 14F	
07 012 M 013 R	CAR 6G 7F 14G	
08 014 M 015 R	NAT 6G 7F 13F 14G	
09 016 M 017 R	NAT 6G 13F	
10 018 M 019 R	NAT 6G 13H	
11 020 M 021 R	SAM 2B 2C 6C 10A	CC 2B 2C
12 022 M 023 R	SAT 3A 3B 9B 10D	CC 3A 3B
13 024 R 025 V	3C 3B 9B 10D 12J VAFI	CC 3C 3B

1	2	3
14 026' M 027 R	NAT 66 13H	
15 028 R	2 3 9 10E 13C	CC 2 3
16 029 R 030	2A 2C 6B 6F 10B 12F	CC 2A 2C CC 6B 6F
17 031 R	2B 2C 6C 10 13C	CC 2B 2C
18 032 R	3A 3C 4A 9 10C 13D	CC 3A 3C
19 033 M 034 R	NAT 6A 6E 9B	CC 6A 6E
20 035 M 036 R	NAT 6G	
21 037 R	11B 5A 5C 3B 9B 13D	CC 5A 5C
22 038 M 039 R 040 V	CWP 12C 13G VEUR	
23 041 R 042 V	14 6B 11B 13G VMID	
24 043 M 044 R	AFI 3B 6D 12C 13G	
25 045 M 046 R	MID 10 13C 14	
26 047 R	2 10A 12D 14	
27 048 R	2A 6D 11B 13J	
28 049 R	2B 12C 13K 14A	
29 050 R	3 4A 12E 14A	

1	2 page 22	3
30 051 R	3A 13K 14B	
31 052 M 053 R	AFI 3C 13M 14B	
32 054 R	5 13M 14C	
33 055 R	5B 13N 14C	
34 056 R	6A 14E	
35 057 R	6G	
36 058 R 059 V	1D VPAC	
37 060 V	VSEA	
38 061 M	EA	
39 062 M	INO	
40 063 M 064 R	MID 14E	
41 065 M	NCA	
42 066 M	SEA	
43 067 R	2	
44 068 R	2A 6E	
45 069 R	2B	
46 070 R	2C 6F	
47 071 R	3	

1	2	3
48 072 R	3A	
49 073 R	3C 5A	
50 074 R	5	
51 075 R	5B	
52 076 R	6	
53 077 R	6A	
54 078 R	6G	

1	2	3
01 001 R	6G 12E 12F 7B 10F	CC 12E 12F
02 002 R	6G 13A 13B 4B	CC 13A 13B
03 003 R 004	2B 2C 3B 13C 13J 13K 9	CC 2B 2C 3B CC 13C 13J 13K
04 005 M 006 R	SP 6A 6E 13J 13K	CC 6A 6E CC 13J 13K
05 007 M 008 R	SAT 6G 9C	
06 009 M 010 R	AFI MID CEP 13F	CC AFI MID
07 011 R	2 12 14	
08 012 R	2B 2C 10 13J 14	CC 2B 2C
09 013 R 014 V	3A 3C VSAM	CC 3A 3C
10 015 R 016 V	6E VNAT	
11 017 M 018 R	CAR 6G	
12 019 R	9B 2A 2B 3A 11B 13I	CC 2A 2B 3A
13 020 R 021 V	13G 3C 3B VEUR	CC 3C 3B
14 022 M 023 R	AFI NP 13H	

1	2	3
	page 25	
15 024 M 025 V	SAM VNCA	
16 026 R	1D 6F 11B 13H	
17 027 R	2 10 13G	
18 028 M 029 R	SAM 5	
19 030 R	5B 6B 12D	
20 031 R	6A 12C	
21 032 M 033 R	AFI 6C	
22 034 R	6E 1E 10A 13G	
23 035 R	6G 13K	
24 036 R	9B 1 13N	
25 037 V	VAFI	
26 038 M 039 R	CWP EUR 12E	
27 040 M 041 R	EA 13K	
28 042 M 043 R	MID 9B 12J	
29 044 M 045 R	NCA 13D	
30 046 M 047 R	SEA 1B 13M	

1	2	3
	page 26	
31 048 R	1D 6C 12C	
32 049 R	2	
33 050 R	2A 7 6B	
34 051 R	2B	
35 052 R	2C	
36 053 R	3 7C	
37 054 R	3A 7D	
38 055 R	4A 6D	
39 056 R	5	
40 057 R	5B	
41 058 R	5D	
42 059 R	6A	
43 060 R	6E	
44 061 R	6G	

1	2	3
01 001 R	66 9C 9D 7E 10E	CC 9C 9D
02 002 R	66 12E 12J	CC 12E 12J
03 003 M 004 R	SAT 66	
04 005 R 006 V	66 VCAR	
05 007 R	2A 2C 10 14 13E	CC 2A 2C
06 008 R	2A 3B 7 12E	CC 2A 3B
07 009 R 010 V	3C 3B 9C 13H VEUR	CC 3C 3B
08 011 R	66 11B 13F	
09 012 M	NAT	
10 013 M 014 R	SAM 2 3	CC 2 3
11 015 R	2B 2C 10 13J	CC 2B 2C
12 016 R	3A 3C 4B 12C	CC 3A 3C
13 017 R	66 11B 13F	
14 018 R	10A 6A 6E 12F	CC 6A 6E
15 019 M 020 R	AFI NP 13H	

1	2	3
	page 28	
16 021 M	CAR EA SEA	CC EA SEA
17 022 M 023 R	NAT 6F	
18 024 R	2 9 13K	
19 025 M 026 R	SP 2B 13C	
20 027 R	3 4A 13D	
21 028 M 029 R	CEP 3A 4A 13G	
22 030 M 031 R	AFI 3B	
23 032 M 033 R	CAR 3C 7C	
24 034 R	5 9B 12J	
25 035 R	6B 6F 1C 13C	CC 6B 6F
26 036 M 037 R	NAT 6D	
27 038 R	6G 13M	
28 039 M 040 R	MID 10A 13K	
29 041 V	VMID	
30 042 V	VNCA	
31 043 V	VPAC	
32 044 V	VSEA	

1	2	3
33 045 M 046 R	CWP 1	
34 047 M	NCA	
35 048 R	1D 6B	
36 049 R	2 10A	
37 050 R	2A	
38 051 R	2B	
39 052 R	2C	
40 053 R	3	
41 054 R	3A	
42 055 R	3B	
43 056 R	3C	
44 057 R	5	
45 058 R	5A	
46 059 R	6	
47 060 R	6A	
48 061 R	6D	
49 062 R	6E	
50 063 R	6G	

1	2	3
01 001 M	AFI EUR MID	CC AFI EUR MID
02 002 M	EA NCA	CC EA NCA
03 003 M	AFI	
04 004 M 005 R	EA SEA 13C 13K	CC EA SEA CC 13C 13K
05 006 R	6G 13E 13F	CC 13E 13F
06 007 V	VEUR	
07 008 R 009 V	14 VNAT	
08 010 V	VPAC	
09 011 M	AFI	
10 012 M	EA CAR	
11 013 M	NAT	
12 014 M	SAT	
13 015 R	2 3	CC 2 3
14 016 R	5 11B	
15 017 R 018 V	6G VNAT	
16 019 V	VAFI	

page 31		
1	2	3
17 020 V	VEUR	
18 021 V	VNCA	
19 022 V	VPAC	
20 023 V	VSAM	
21 024 R 025 V	13H VSEA	
22 026 M	AFI	
23 027 M	CEP MID	
24 028 M 029 R	CWP 4	
25 030 M	EA SAM	
26 031 M	INO	
27 032 M	NAT	
28 033 M	NCA	
29 034 M	NP	
30 035 M	SAT	
31 036 M 037 R	SEA 13	
32 038 M 039 R	SP 7	
33 040 R	1	
34 041 R	2	

1	2	3
35 042 R	3	
36 043 R	5	
37 044 R	6	
38 045 R	66	
39 046 R	10	
40 047 R	12	

1	2	3
01 001 R	5 13A 13B 13E 13F	CC 13A 13B 13E 13F
02 002 M	AFI EUR INO MID	CC AFI EUR INO MID
03 003 M 004	CAR SAM EA SEA	CC CAR SAM CC EA SEA
04 005 M 006 R	CEP CWP NP SP 4	CC CEP CWP NP SP
05 007 M 008 R	NAT 14	
06 009 M	NCA	
07 010 M 011 R	SAT 6B	
08 012 R	2 11B	
09 013 R	3	
10 014 R	5	
11 015 R	6	
12 016 R	6G 13	
13 017 R	10	
14 018 R	12	

ANNEXE 2 - ANNEX 2 - ANEXO 2Demandes de fréquences utiliséesFrequency requirements usedSolicitudes de frecuencias utilizadas

Band/Bande/Banda		1	2	3	11	4	5	6	7	8	9	10	12	Common channels Voies communes Canales comunes
No.	Area/ Zone/Zona	3 MHz	3.5 MHz	4.7 MHz	5.4 MHz	5.6 MHz	6.6 MHz	9 MHz	10 MHz	11.3 MHz	13.3 MHz	18 MHz	22 MHz	
001	VAFI	1	1	-	-	1	1	1	1	-	1	-	-	
002	VCAR	1	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	
003	VEUR	1	1	1	-	1	1	1	1	1	2	-	-	
004	VMID	1	1	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-	
005	VNAT	1	1	-	-	1	1	1	1	-	2	-	-	
006	VNCA	-	1	1	-	1	1	-	1	1	1	-	-	
007	VPAC	1	1	-	-	1	1	1	-	1	2	-	-	
008	VSAM	1	-	-	-	1	-	-	1	-	1	-	-	

Band/Bande/Banda		1	2	3	11	4	5	6	7	8	9	10	12	Common channels Voies communes Canales comunes
No.	Area/ Zone/Zona	3 MHz	3.5 MHz	4.7 MHz	5.4 MHz	5.6 MHz	6.6 MHz	9 MHz	10 MHz	11.3 MHz	13.3 MHz	18 MHz	22 MHz	
009	VSAT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
010	VSEA	1	1	-	-	1	1	1	-	1	1	-		
011	AFI	2 - - -	2 1* - -	1 - - -	- - - -	2 1* - -	3 - - -	2 - - -	2 1* - -	2 - - -	3 - - 1*	- - 1* -		AFI MID AFI EUR MID INO AFI EUR MID
012	CAR	1 -	1 -	- -	- -	2 -	2 -	2 -	1 -	2 -	1 -	- 1*		CAR SAM
013	CEP	1 -	1 -	1 -	- -	2 -	1 -	1 -	1 -	1 -	1 -	- 1*		CEP CWP NP SP
014	CWP	1 -	1 -	1 -	- -	2 -	2 -	1 -	1 -	1 -	1 -	- 1*		CEP CWP NP SP
015	EA	1 - -	1 1* -	- - -	- - -	1 1* -	1 - -	1 - -	1 - -	- 1* -	2 1* 1*	- 1* -		EA SEA EA NCA
016	EUR	- - -	1 - -	- - -	- - -	1 - -	1 - -	- - -	1 - -	- - -	- 1* -	- - 1*		AFI EUR MID AFI EUR MID INO

Band/Bande/Banda	1	2	3	11	4	5	6	7	8	9	10	12	Common channels Voies communes Canales comunes
No. Area/ Zone/Zona	3 MHz	3.5 MHz	4.7 MHz	5.4 MHz	5.6 MHz	6.6 MHz	9 MHz	10 MHz	11.3 MHz	13.3 MHz	18 MHz	22 MHz	
017 INO	- -	1 -	- -	- -	1 -	- -	1 -	- -	- -	1 -	- 1*		AFI EUR MID INO
018 MID	2 - -	1 1* -	1 - -	- - -	1 1* -	2 - -	2 - -	1 1* -	1 - -	1 - 1*	- 1* -		AFI MID AFI EUR MID INO AFI MID EUR
019 NAT	5	1	1	-	3	2	6	-	3	2	1		
020 NCA	2 -	1 -	1 -	- -	2 -	1 -	1 -	1 -	1 -	1 1*	1 -		EA NCA
021 NP	1 -	- -	- -	- -	1 -	2 -	- -	1 -	1 -	1 -	- 1*		CEP CWP NP SP
022 SAM	1 -	1 -	1 -	- -	1 -	1 -	1 -	2 -	1 -	1 -	- 1*		CAR SAM
023 SAT	2	1	-	-	1	1	1	1	1	2	1		
024 SEA	- -	1 1*	- -	- -	1 1*	1 -	1 -	1 -	- 1*	1 1*	- 1*		EA SEA

[illegible]

Band/Bande/Banda		1	2	3	11	4	5	6	7	8	9	10	12	Common channels Voies communes Canales comunes
No.	Area/ Zona/Zona	3 MHz	3.5 MHz	4.7 MHz	5.4 MHz	5.6 MHz	6.6 MHz	9 MHz	10 MHz	11.3 MHz	13.3 MHz	18 MHz	22 MHz	
032	2	1 - 1*	1 - -	1 - -	- - -	- 1* -	1 1* -	2 1* -	3 - -	2 1* -	1 1* -	1 - -	- - -	2 3 2 3C
033	2A	2+1** 4* 4* 2*+1** -	- 3* 2*+1** -	- 1* 2* -	- - - -	3 2* 3* -	4 2* 2* -	2 1* - -	1 - 1* -	1 1* - 1*	- - - -	- - - -	- - - -	2A 2C 2A 2B 3A 2A 3B
034	2B	1 3*+1** 2* 4* -	- 2* 2* 2*+1** -	- 2* 1* 2* -	- - - - -	3 3* 2* 3* -	4 2* 1* 2* -	2 - 2* - -	1 1* 1* 1* -	2 - 1* - 1*	- - - - -	- - - - -	- - - - -	2B 2C 3B 2B 2C 2A 2B 3A 2A 2B
035	2C	2 4* 1* 3*+1** 2*	1 3* - 2* 2*	- 1* - 2* 1*	- - - - -	4 2* - 3* 2*	3 2* - 2* 1*	1 1* - - 2*	1 - - 1* 1*	1 1* - - 1*	- - - - -	- - - - -	- - - - -	2A 2C 2C 3 2B 2C 3B 2B 2C
036	3	1 - 1*	1 - -	- - -	- - -	- 1* -	1 1* -	2 1* -	1 - -	2 1* -	1 1* -	1 - -	- - -	2 3 2C 3
037	3A	1+2** 2* 1*+1** 4*	- 2* 1*+1** 2*+1**	- 2* - 2*	- - - -	3+1** (No. 15.50N) 2* 2* 3*	4 2* 2* 2*	2 1* 1* -	1 1* - 1*	2 1* - -	- - - -	- - - -	- - - -	3A 3C 3A 3B 2A 2B 3A
038	3B	1 1*+1** 2* 3*+1**	1 1*+1** 2* 2*	- - - 2*	- - - -	3 2* 2* 3*	4 2* 1* 2*	2 1* 1* -	- - 1* 1*	2 - 1* -	- - - -	- - - -	- - - -	3A 3B 3B 3C 2B 2C 3B
039	3C	3+1** 2* 2* 1*	1 2* 2* -	- 2* - -	- - - -	3 2* 2* -	3 2* 1* -	2 1* 1* -	- 1* 1* -	2 1* 1* -	- - - -	- - - -	- - - -	3A 3C 3B 3C 2 3C

Band/Bande/Banda		1	2	3	11	4	5	6	7	8	9	10	12	Common channels Voies communes Canales comunes
No.	Area/ Zone/Zona	3 MHz	3.5 MHz	4.7 MHz	5.4 MHz	5.6 MHz	6.6 MHz	9 MHz	10 MHz	11.3 MHz	13.3 MHz	18 MHz	22 MHz	
040	4	-	-	-	-	-	1	1	-	-	1	1		
041	4A	1 1** -	1 - 1*	- 1** -	- - -	2 - -	3 - -	3 - -	1 - -	2 - -	- - -	- - -		C001 1E 4A
042	4B	2	1	-	-	3	3	-	1	1	-	-		
043	5	-	-	-	-	-	-	2	2	2	2	2		
044	5A	1 -	- 1*	- -	- -	1 1*	1 1*	1 1*	- -	1 -	- -	- -		5A 5C
045	5B	2	2	-	-	3	2	2	2	-	-	-		
046	5C	1 -	- 1*	- -	- -	- 1*	- 1*	- 1*	- -	- -	- -	- -		5A 5C
047	5D	2	2	-	-	2	2	1	1	-	-	-		

Band/Bande/Banda		1	2	3	11	4	5	6	7	8	9	10	12	Common channels Voies communes Canales comunes
No.	Area/ Zone/Zona	3 MHz	3.5 MHz	4.7 MHz	5.4 MHz	5.6 MHz	6.6 MHz	9 MHz	10 MHz	11.3 MHz	13.3 MHz	18 MHz	22 MHz	
048	6	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1	1	-	
049	6A	2* 1	1* 1	- 2*	- -	3 -	3 -	2* 1	2 1*	1 1*	- -	- -		6A 6E
050	6B	2 -	2 -	- -	- -	3 -	3 -	1* 1	2 -	1* 1	- -	1 -		6B 6F
051	6C	2	1	1	-	2	2	2	2	-	-	-		
052	6D	2	1	1	-	4	4	2	1	2	-	-		
053	6E	2* 1	1 1	- 2*	- -	3 -	3 -	1* 1	3* 1	1 1*	- -	- -		6A 6E
054	6F	2 -	2 -	- -	- -	2 -	2 -	1* 1	1 -	1* 1	- -	- -		6B 6F
055	6G	12+ 6***	6+4***	5**	-	15+8***	20	14	6	8	3	1		

[illegible]

[illegible]

Band/Bande/Banda		1	2	3	11	4	5	6	7	8	9	10	12	Common channels Voies communes Canales comunes
No.	Area/ Zone/Zona	3 MHz	3.5 MHz	4.7 MHz	5.4 MHz	5.6 MHz	6.6 MHz	9 MHz	10 MHz	11.3 MHz	13.3 MHz	18 MHz	22 MHz	
072	10D	2	3	3	2	5	3	2	-	-	-	-		
073	10E	3 - -	2 - -	2 1* -	1 - -	2 - 1*	2 - -	2 - -	- - -	1 - -	- - -	- - -		1CB 10E 10C 10E
074	10F	1	-	1	1	1	1	1	1	-	-	-		
075	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
076	11A	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
077	11B	4	4	1	3	4	4	3	2	2	1	1		
078	11C	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
079	12	-	1	-	-	1	-	-	1	-	1	1		

Band/ No.	Bandes/ Area/ Zone/Zona	1 3 MHz	2 3.5 MHz	3 4.7 MHz	11 5.4 MHz	4 5.6 MHz	5 6.6 MHz	6 9 MHz	7 10 MHz	8 11.3 MHz	9 13.3 MHz	10 18 MHz	12 22 MHz	Common channels Voies communes Canales comunes
080	12A	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	
081	12B	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
082	12C	2	2	2	1	5	5	3	2	1	-	-	-	
083	12D	-	1	-	-	1	1	1	1	-	-	-	-	
084	12E	- 1* - - 2*	- - - - 2*	1 - - - -	1 - 1* - -	2 1* 1* 1* -	1 1* 1* - -	1 - 1* - -	1 - 1* - -	1 - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	12E 12J 12E 12F 12E 12F 12H 12E 12F 12G 12H
085	12F	1 - - 1* 2*	- - - - 2*	1 - - - -	- 1* - 1* -	1 1* 1* - -	1 1* - - -	1 - - - -	- 1* - - -	1 - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	12E 12F 12E 12F 12H 12F 12H 12F 12J 12E 12F 12G 12H
086	12G	1 2*	- 2*	1 -	- -	3 -	2 -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	12E 12F 12G 12H
087	12H	- - 2*	- - 2*	- - -	- 1* -	- 1* -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	12F 12H 12E 12F 12H 12E 12F 12G 12H

Band/Bande/Banda	1	2	3	11	4	5	6	7	8	9	10	12	Common channel Voies communes Canales comunes
No. Area Zone/Zona	3 MHz	3.5 MHz	4.7 MHz	5.4 MHz	5.6 MHz	6.6MHz	9 MHz	10 MHz	11.3MHz	13.3MHz	18 MHz	22 MHz	
088 12I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
089 12J	2 1* 1*	1 - -	1 - -	- - -	1 1* -	1 1* -	1 - -	1 - -	1 1* -	- - -	- - -	- - -	12E 12J 12F 12J
090 13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	
091 13A	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- 1* -	- - -	- - -	- - 1*	- - -	13A 13B 13A 13B 13E 13F
092 13B	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- 1* -	- - -	- - -	- - 1*	- - -	13A 13B 13A 13B 13E 13F
093 13C	2 - 1*	2 - 1*	- - -	- - -	4 - 1*	4 - 1*	3 - 1*	- - 1*	2 - -	- 1* -	- - -	- - -	13C 13K 13C 13J 13K
094 13D	2 -	2 -	- 1*	1 -	1 -	2 1*	2 1*	1 -	1 -	- -	- -	- -	13D 13M
095 13E	- - 1*	1 - -	- - 2*	- - -	- - 3*	1 - 1*	- - 1*	- - -	1 - -	- - -	- 1* 1*	- - -	13A 13B 13E 13F 13E 13F

Band/Bande/Banda		1	2	3	11	4	5	6	7	8	9	10	12	Common channel Voies communes Canales comunes
No.	Area Zone/Zona	3 MHz	3.5 MHz	4.7 MHz	5.4 MHz	5.6 MHz	6.6MHz	9 MHz	10 MHz	11.3MHz	13.3MHz	18 MHz	22 MHz	
096	13F	2 - 1*	2 - -	- - 2*	1 - -	- - 3*	1 - 1*	2 - 1*	1 - -	2 - -	- - 1*	- 1* -	- - -	13A 13B 13E 13F 13E 13F
097	13G	3	2	1	2	1	2	3	3	1	-	-	-	
098	13H	2	2	1	2	2	1	2	2	2	1	-	-	
099	13I	2 1*	1 -	2 -	1 1*	2 -	1 -	1 -	1 -	- -	- -	- -	- -	13I 13J
100	13J	3 1* - 1*	2 - - 1*	3 - - -	2 1* - -	2 - - 1*	2 - - 1*	1 - - 1*	1 - 1* 1*	1 - - -	- - - -	- - - -	- - - -	13I 13J 13J 13K 13C 13J 13K
101	13K	3 - - 1*	2 - - 1*	2 - - -	1 - - -	3 - - 1*	2 - - 1*	2 - - 1*	2 1* - 1*	2 - - -	- - - 1*	- - - -	- - - -	13J 13K 13C 13K 13C 13J 13 K
102	13L	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
103	13M	2 -	2 -	1 1*	1 -	1 -	1 1*	2 1*	1 -	1 -	- -	- -	- -	13D 13M
104	13N	1	1	-	1	1	1	1	1	-	-	-	-	

Band/Bande/Banda		1	2	3	11	4	5	6	7	8	9	10	12	Common channels Voies communes Canales comunes
No.	Area/ Zone/Zona	3 MHz	3.5 MHz	4.7 MHz	5.4 MHz	5.6 MHz	6.6 MHz	9 MHz	10 MHz	11.3 MHz	13.3 MHz	18 MHz	22 MHz	
105	14	2	3	-	-	2	2	3	2	1	1	1	-	
106	14A	- 1*	- 1*	- - 1* (Day)	- - -	- - -	2 - -	2 - -	- - -	- - -	- - -	- - -		14A 14D 14A 14E 14A 14G
107	14B	- - -	- 1* -	- - 1* (Day)	- - -	- - -	3 - -	2 - -	- - -	- - -	- - -	- - -		14B 14F 14B 14C
108	14C	1 -	1 -	- 1* (Day)	- -	- -	2 -	2 -	- -	- -	- -	- -		14B 14C
109	14D	- 1* -	1 - -	1 (Day) - -	- - -	- - 1*	2 - -	2 - -	- - -	- - -	- - -	- - -		14A 14D 14D 14G
110	14E	- -	- 1*	- -	- -	- -	2 -	2 -	- -	- -	- -	- -		14A 14E
111	14F	- 1*	- -	- -	- -	- -	2 -	2 -	- -	- -	- -	- -		14B 14F
112	14G	2 - -	- - -	- 1* (Day) -	- - -	2 - 1*	- - -	2 - -	- - -	- - -	- - -	- - -		14A 14G 14D 14G

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/62-S

2 de marzo de 1978

Original: francés/
inglés/
españolLISTA DE LOS DOCUMENTOS

(201 - 300)

C = Comisión

PL = Sesión Plenaria

GT = Grupo de Trabajo

Número	Origen	Título	Destino
201	Kuwait	Banda de frecuencias 21 870-22 000 kHz	C.5
202	Senegal	Necesidades de frecuencias en la banda 21 870-22 000 kHz	C.5
203	Bangladesh	Banda de frecuencias 21 870-22 000 kHz	C.5
204	C.6	Primer informe de la Comisión 6	PL, C.7
205	Turquia	Necesidades de frecuencias en la banda 21 870-22 000 kHz	C.5
206	C.7	Resumen de los debates de la primera sesión de la Comisión 7 (Redacción)	C.7
207(Rev.2)	GT 5B	Necesidades de frecuencias para ZRRN	C.5
208		Resumen de los debates de la tercera sesión de la Comisión 4 (Técnica)	C.4
209	Polonia	Necesidades de frecuencias en la banda 21 870-22 000 kHz	C.5
210	Tailandia	Necesidades de frecuencias en la banda de 22 000 kHz	C.5
211	Estados Unidos	Extractos de los principios rectores formulados por la OACI a propósito de la gestión de frecuencias para las comunicaciones del control de operaciones	C.6
212	Emiratos Árabes Unidos	Banda de frecuencias 21 870-22 000 kHz	C.5
213	Rep. de Corea	Necesidades de frecuencias en la banda de 22 000 kHz	C.5
214	Cuba	Necesidades de frecuencias en la banda de 21 870-22 000 kHz	C.5
215	España	Necesidades de frecuencias en la banda de 21 870-22 000 kHz	C.5
216	Zaire	Examen de las proposiciones de la República Popular de Angola - Descripción de los límites de las ZRRN y necesidades de frecuencias	C.5
217(Rev.1)	GT 6A	Nota del Presidente del Grupo de Trabajo 6A	C.6



Número	Origen	Título	Destino
218	Rep. Dem. Pop. del Yemen	Necesidades de frecuencias	C.5
219	Fiji	Necesidades de frecuencias en la banda 21 870-22 000 kHz	C.5
220	C.5	Nota del Presidente de la Comisión 5 al Presidente de la Comisión 7	C.7
221	C.5	Nota del Presidente de la Comisión 5 al Presidente de la Comisión 6	C.6
222	Bulgaria	Necesidades de frecuencias en la banda de 22 000 kHz	C.5
223	Egipto	Necesidades de frecuencias en la banda de 21 870-22 000 kHz	C.5
224	C.6	Segundo informe de la Comisión 6	PL, C.7
225	C.5	Programa de Trabajo de la Comisión 5	C.5, GT 5A, GT 5B, GT 5C
226	C.2	Resumen de los debates de la segunda sesión de la Comisión 2 (Credenciales)	C.2
227	Qatar	Necesidades de frecuencias en la banda 21 870-22 000 kHz	C.5
228	GT C.6	Informe del Grupo de Redacción de la Comisión 6 a esta Comisión	C.6
229	C.6	Resumen de los debates de la primera sesión de la Comisión 6 (Procedimientos reglamentarios)	C.6
230 + Corr.	C.4	Resumen de los debates de la cuarta y última sesión de la Comisión 4 (Técnica)	C.4
231 + Corr.	C.5	Resumen de los debates de la cuarta sesión de la Comisión 5 (Planificación)	C.5
232	U.R.S.S.	Necesidades de frecuencias en la banda de 21 870-22 000 kHz	C.5
233 + Add. 1	GT 6B	Segundo informe del Grupo de Trabajo 6B a la Comisión 6	C.6

Número	Origen	Título	Destino
234(Rev.1)	GT 5C	Informe del Grupo de Trabajo 5C	C.5
235	Turquía y República Árabe Siria	Modificación de los límites de la ZRRN 1D	C.5
236	Panamá	Necesidades de frecuencias en la banda de 21 870-22 000 kHz	C.5
237	C.6 .	Tercer Informe de la Comisión 6	PL, C.7
238	Irán	Necesidades de frecuencias en la banda de 21 870-22 000 kHz	C.5
239	C.7	B.1	PL
240	Dinamarca, Noruega y Suecia	Proyecto de Recomendación relativa a la utilización de frecuencias para el ejercicio del control de la regularidad de la navegación aeronáutica y para la seguridad de las aeronaves	C.6
241	Rep. Pop. Dem. de Corea	Protocolo Final	PL
242	Rep. Dem. Pop. del Yemen	Límites de la ZRRN 5A	C.5
243	Canadá e Irlanda	Separación necesaria entre las frecuencias asignadas a las estaciones aeronáuticas para evitar la interferencia local entre canales	C.6
244 + Add.1	GT 6 <u>ad hoc</u>	Informe del Grupo de Trabajo 6 <u>ad hoc</u> constituido para redactar procedimientos para el empleo de frecuencias de uso mundial	C.6
245	C.7	B.2	PL
246	C.7	B.3	PL
247	GT 6B	Tercero y último Informe del Grupo de Trabajo 6B a la Comisión 6	C.6

Número	Origen	Título	Destino
248	C.5	Segundo informe de la Comisión 5	PL, C.7
249	GT C.2	Segundo informe del Grupo de Trabajo de la Comisión 2	C.2
250	C.2	Informe de la Comisión 2 a la Sesión Plenaria	PL
251	Rep. Árabe del Yemen	Protocolo Final	PL
252	Japón	Zonas de adjudicación a escala mundial y necesidades asociadas de frecuencias	C.5, C.6
253	Senegal	Protocolo Final	PL
254	Rep. Dem. Popular del Yemen	Protocolo Final	PL
255	Venezuela	Protocolo Final	PL
256	Camerún	Protocolo Final	PL
257	Argelia	Traducción francesa de la versión inglesa del número 27/20 del Apéndice 27 Aer2	PL
258	Argentina	Protocolo Final	PL
259	C.6	Resumen de los debates de la segunda sesión de la Comisión 6 (Procedimientos reglamentarios)	C.6
260	C.6	Cuarto informe de la Comisión 6	PL, C.7
261	C.3	Informe final de la Comisión de Control del presupuesto a la Sesión Plenaria	PL
262(Rev.1)	C.7	R.1	PL
263	GT C.6	Grupo de redacción de la Comisión 6	C.6
264	C.6	Resumen de los debates de la cuarta sesión de la Comisión 6 (Procedimientos reglamentarios)	C.6

Número	Origen	Título	Destino
265	C.5	Nota del Presidente de la Comisión 5 al Presidente de la Comisión 6	C.6
266	Finlandia, Noruega y Suecia	Zonas de adjudicación a escala mundial y necesidades asociadas de frecuencias	C.5
267	C.6	Resumen de los debates de la tercera sesión de la Comisión 6 (Procedimientos reglamentarios)	C.6
268	Malasia	Protocolo final	PL
269 + Add.1	México	Protocolo final	PL
270	Gabón	Protocolo final	PL
271	Libia	Protocolo final	PL
272	Costa de Marfil	Protocolo final	PL
273	Irán	Protocolo final	PL
274	Mauritania	Protocolo final	PL
275	Afganistán	Protocolo final	PL
276	Panamá	Protocolo final	PL
277	Kenya	Protocolo final	PL
278	Brasil	Protocolo final	PL
279	Cuba	Protocolo final	PL
280	Uruguay	Protocolo final	PL
281	India	Protocolo final	PL
282	Arabia Saudita	Protocolo final	PL
283	GT C.6	Informe del Grupo de redaccion <u>Ad Hoc</u> de la Comisión 6	C.6
284	Bolivia	Protocolo final	PL
285	C.7	B.4	PL

Número	Origen	Título	Destino
286	Paraguay	Protocolo final	PL
287	Tailandia	Protocolo final	PL
288	Filipinas	Protocolo final	PL
289	Nigeria	Protocolo final	PL
290	Guinea	Protocolo final	PL
291	Singapur	Protocolo final	PL
292	C.5	Resumen de los debates de la quinta sesión de la Comisión 5 (Planificación)	C.5
293	C.7	R.2	PL
294	C.6	Quinto informe de la Comisión 6	PL, C.7
295	C.5	Nota del Presidente de la Comisión 5	PL
296	Alto Volta	Protocolo final	PL
297	Liberia	Protocolo final	PL
298	Indonesia	Protocolo final	PL
299	Colombia	Protocolo final	PL
300	España	Protocolo final	PL

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)

(Ginebra, 1978)

Documento N.º DT/63-S

2 de marzo de 1978

Original: español,
francés,
inglés

COMISIÓN 5

PARTE II - Sección I

Artículo 4

Zonas de adjudicación a escala mundial

Zona de adjudicación a escala mundial I

ADD 27/185E [Los límites de esta zona se definirán de forma que incluyan
las ZRRN 1, 2 y 3.]

Zona de adjudicación a escala mundial II

ADD 27/185F [Los límites de esta zona se definirán de forma que incluyan
las ZRRN 10, 11, 12A, 12B, 12C y 12D.]

Zona de adjudicación a escala mundial III

ADD 27/185G [Los límites de esa zona se definirán de forma que incluyan
las ZRRN 6, 8, 9 y 14.]

Zona de adjudicación a escala mundial IV

ADD 27/185H [Los límites de esta zona se definirán de forma que incluyan
las ZRRN 12E a 12J inclusive y la 13.]

Zona de adjudicación a escala mundial V

ADD 27/185I [Los límites de esta zona se definirán de forma que incluyan
las ZRRN 4, 5 y 7.]

El Presidente de la Comisión 5,

M. CHEF



CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)**(Ginebra, 1978)**

Documento N.º DT/64-S

3 de marzo de 1978

Original: inglésCOMISIÓN 5Nota del Presidente de la Comisión 5

Con referencia a los Documentos N.ºs 333 y 337 es necesario insertar en el Plan de adjudicación de frecuencias, las frecuencias adecuadas a las Zonas de adjudicación mundial. Se facilita el cuadro que sigue, extraído del Documento N.º 266, solamente con el fin de decidir las frecuencias reales que han de incluirse en el Plan.

CUADRO

	Frecuencia [N.º]	Zona autorizada de utilización	Observaciones
I.	301 302 303 304 305 306	WW : I WW : II, III WW : II, V WW : II WW : II WW : IV	Estación aeronáutica, estaciones de aeronave en todo el mundo.
II.	501 502 503 504 505 506 507 508 509 510 511 512 513	WW : I, IV WW : I, IV WW : I, IV WW : I, II WW : I, II WW : I, II WW : I, II, III WW : I, II, III WW : I, V WW : II, V WW : II, V WW : II, V WW : II, V	
III.	1001 1002 1003 1004	WW : I, IV WW : I, IV WW : I, IV WW : I, IV	



	Frecuencia [N.º]	Zona autorizada de utilización	Observaciones
III. (cont.)	1005 1006 1007 1008 1009 1010 1011 1012 1013 1014 1015 1016 1017 1018 1019 1020	WW : I, IV WW : I, III WW : I, III WW : I, III WW : I, III WW : I, III WW : I, II WW : I, II WW : II, III WW : II, V WW : II, V WW : II, V WW : II, V WW : II, V WW : II, V WW : II, V	
IV.	1301 1302 1303 1304 1305 1306 1307 1308 1309 1310 1311 1312 1313	WW : I, III WW : I, III WW : I, III WW : I, III WW : I, III WW : I, IV WW : I, IV WW : I, IV WW : I, III, V WW : II, V WW : II, V WW : II, V WW : II, V	
V.	1801 1802 1803 1804 1805 1806 1807 1808	WW : I WW : I, III WW : II, III WW : II, III WW : II, V WW : II, V WW : III, IV WW : IV, V	
VI.	2101-2107 2108-2109 2110 2111-2112 2113-2115	WW : I WW : II WW : III WW : IV WW : V	

Se ruega a la Comisión 5 que estudie la designación de frecuencias específicas en cada banda.

Se recuerda que durante la 9.ª sesión de la Comisión 5 se decidió que el número de canales para las adjudicaciones mundiales, se distribuyera como sigue:

<u>Banda (MHz)</u>	<u>Número de canales</u>
3	3
3,5	2
4,7	2
5,4 (Reg. 2)	-
5,6	6
6,6	4
9	6
10	7
11,3	5
13,3	10
18	9

El Presidente de la Comisión 5

M. CHEF

CONFERENCIA AERONÁUTICA (R)**(Ginebra, 1978)**

Documento N.º DT/65-S

3 de marzo de 1978

Original: inglésCOMISIÓN 5

ZONAS DE ADJUDICACIÓN A ESCALA MUNDIAL

[Frecuencias identificadas provisionalmente por números]

A. Para incluir en MOD 27/189:

BÁNDAS MHz	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18	21
Zonas											
Mundial I	301		504 507	501 502 505 509	503 508	1001 1006 1007 1011	1002 1003 1008 1009 1012	1004 1010	1301 1302 1303 1304 1306 1307 1308	1801 1802 1810	2101 2102 2103 2104 2105 2106 2107 2116 2117
Mundial II	302 303	304 305	504 507	505 510 511	508 512 513	1011 1015 1016	1012 1017 1018	1013 1019 1020	1310 1311 1312	1804 1805 1806 1809	2108 2109
Mundial III	302		507		508	1006 1007	1008 1009	1010 1013	1301 1302 1303 1304	1801 1802 1804 1807 1809	2110 2118
Mundial IV	301			501 502	503	1001	1002 1003	1004	1306 1307 1308	1807 1808	2111 2112 2119
Mundial V	303			509 510 511	512 513	1015 1016	1017 1018	1019 1020	1310 1311 1312	1805 1806 1808 1810	2113 2114 2115 2120



B. Para incluir en MOD 27/195 - 207 y ADD 27/208

	Frecuencia 1	Zona de utiliza- ción autorizada 2	Observaciones 3
MOD 27/195	301 302 303	Mundial " "	Adjudicada para asignaciones en Mundial I, IV, de conformidad con 27/194A
MOD 27/197	304 305	" "	Mundial WW II " WW II
MOD 27/198	504 507	" "	Mundial WW I, II " WW I, II, III
MOD 27/200	501 502 505 509 510 511	" " " " " "	Mundial WW I, IV " WW I, IV " WW I, II " WW I, V " WW II, V " WW II, V
MOD 27/202	503 508 512 513	" " " "	Mundial WW I, IV " WW I, II, III " WW II, V " WW II, V
MOD 27/203	1001 1006 1007 1011 1015 1016	" " " " " "	Mundial WW I, IV " WW I, III " WW I, III " WW I, II " WW II, V " WW II, V
MOD 27/204	1002 1003 1008 1009 1012 1017 1018	" " " " " " "	Mundial WW I, IV " WW I, IV " WW I, III " WW I, III " WW I, II " WW II, V " WW II, V
MOD 27/205	1004 1010 1013 1019 1020	" " " " "	Mundial WW I, IV " WW I, III " WW II, III " WW II, V " WW II, V

	Frecuencia 1	Zona de utiliza- ción autorizada 2	Observaciones 3
MOD 27/206	1301	Mundial	Adjudicada para asignaciones en Mundial I, IV, de conformidad con 27/194A
	1302	"	Mundial WW I, III
	1303	"	" WW I, III
	1304	"	" WW I, III
	1306	"	" WW I, IV
	1307	"	" WW I, IV
	1308	"	" WW I, IV
	1310	"	" WW II, V
	1311	"	" WW II, V
	1312	"	" WW II, V
MOD 27/207	1801	"	Mundial WW I, III
	1802	"	" WW I, III
	1804	"	" WW II, III
	1805	"	" WW II, V
	1806	"	" WW II, V
	1807	"	" WW III, IV
	1808	"	" WW IV, V
	1809	"	" WW II, III
	1810	"	" WW I, V
MOD 27/208	2101	"	Mundial WW I Adjudicada para asignaciones de conformidad con 27/194A
	2102	"	" WW I
	2103	"	" WW I
	2104	"	" WW I
	2105	"	" WW I
	2106	"	" WW I
	2107	"	" WW I
	2108	"	" WW II
	2109	"	" WW II
	2110	"	" WW III
	2111	"	" WW IV
	2112	"	" WW IV
	2113	"	" WW V
	2114	"	" WW V
	2115	"	" WW V
	2116	"	" WW I
	2117	"	" WW I
	2118	"	" WW III
	2119	"	" WW IV
	2120	"	" WW V