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.

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

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

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

© International Telecommunication Union

V O L U M E N III

I N F O R M E P R O V I S I O N A L

ESTABLECIDO EN EL CURSO DE SU PRIMERA REUNION
POR LA

CONFERENCIA ADMINISTRATIVA INTERNACIONAL
DE RADIOCOMUNICACIONES AERONAUTICAS
DE GINEBRA (1948)

RELATIVO A LA
ELABORACION DEL PLAN DE ASIGNACION DE LAS FRECUENCIAS
DEL SERVICIO MOVIL AERONAUTICO "R"

R E S O L U C I O N

relativa a la suspensión de las labores de la Conferencia, relacionadas con la elaboración de un plan de asignación de frecuencias para el servicio móvil aeronáutico R.

LA CONFERENCIA Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, Ginebra (1948),

CONSIDERANDO:

1. que el plan definitivo de asignación de frecuencias en las bandas del servicio móvil aeronáutico R debiera satisfacer, en la mejor manera posible, las necesidades de todas las categrías de este servicio;

2. que existe un acuerdo unánime entre las delegaciones presentes en la Conferencia, en el sentido de que las necesidades de frecuencia de las rutas aéreas mundiales mayores (*) y las de las rutas regionales y nacionales sean examinadas y satisfechas en el mismo pie de igualdad;

3. que, según los estudios realizados por la Conferencia y las informaciones de que ésta dispone, la porción del espectro asignado al servicio móvil aeronáutico R resulta insuficiente para dar plena satisfacción a las necesidades del mismo, sin hacer antes estudios complementarios;

4. que ha sido posible estudiar en detalle las necesidades de las áreas de las rutas aéreas mundiales mayores y satisfacer en una gran parte sus necesidades mínimas, dentro del proyecto de plan elaborado, mientras que la tentativa realizada para satisfacer las necesidades declaradas de las rutas regionales y nacionales, con las frecuencias restantes y por medio de la repetición de las frecuencias de las rutas mundiales mayores, no ha dado resultados satisfactorios;

5. que la Conferencia no dispone de ciertas informaciones esenciales, con respecto a las necesidades de las rutas regionales y nacionales, especialmente las que se refieren a la posibilidad de coordinar el empleo de las frecuencias en los países o regiones limítrofes; que la necesidad de disponer de estas informaciones recien se hizo evidente en el momento de proceder a la asignación de frecuencias a las rutas aéreas mundiales mayores, a las rutas regionales y a las rutas nacionales; y que, en consecuencia, la Conferencia no se halla en condiciones, actualmente, de determinar las necesidades para las rutas regionales y nacionales con el mismo grado de exactitud que para las rutas aéreas mundiales mayores;

6. que, a falta, de estas informaciones esenciales, no se han podido evaluar correctamente las necesidades de las rutas regionales y nacionales en relación con las de las rutas aéreas mundiales mayores;

(*) Una ruta aérea mundial mayor es una ruta de gran longitud que comprende una o varias ramas, cuyo carácter es esencialmente internacional, que se extiende sobre varios países y que exige comunicaciones a larga distancia.
Un área de las rutas aéreas mundiales mayores es una zona que engloba cierto número de rutas mundiales mayores las cuales siguen generalmente un mismo curso de tráfico y que geográficamente se hallan lo bastante próximos como para poder ser servidas lógicamente por medio de las mismas familias de frecuencias.

7. que no podrán obtenerse las informaciones indispensables mencionadas en el párrafo 5 precedente, hasta tanto las administraciones no hayan coordinado sus necesidades de frecuencia dentro de cada región, teniendo en cuenta no solamente el empleo actual de las ondas hectométricas, de las ondas decamétricas en las bandas compartidas, y de las ondas métricas, sino también las posibilidades que brindará su utilización en el futuro.

8. que, en razón del párrafo que precede, la Conferencia no se halla actualmente en condiciones de elaborar un plan definitivo, especialmente en las bandas de frecuencias más bajas, que sea aceptable para todos los miembros de la Unión y que satisfaga equitativamente las necesidades de operación de todas las categorías de servicios aéreos;

9. que esta Conferencia, reunida en virtud de la Resolución relativa a la elaboración de la nueva Lista Internacional de Frecuencias, adoptada en la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones (1947), es la única habilitada para elaborar un plan de asignación de frecuencias en las bandas exclusivas del servicio móvil aeronáutico R comprendidas entre 2850 y 18030 kc/s.

DECIDE:

10. a) No tomar, en la actualidad, ninguna decisión definitiva con respecto al conjunto de documentos de la Conferencia, relacionados con la preparación de un plan de asignación de frecuencias en las bandas del servicio móvil aeronáutico R.

b) Suspender temporalmente sus tareas el 25 de septiembre de 1948.

c) Reunirse nuevamente, en Ginebra, el 31 de julio de 1949.

d) Elaborar un plan definitivo de asignación de frecuencias en las bandas del servicio móvil aeronáutico R, en el curso de su Segunda Reunión.

11. a) Remitir a las administraciones los documentos enumerados en el párrafo 12, con el fín de informarles de los resultados provisionales obtenidos durante la Primera Reunión de la Conferencia.

b) Remitir los mismos documentos a la O.A.C.I., para su información y para que esta organización pueda tomar las medidas que estime apropiadas al respecto, especialmente las que se indican en el párrafo 15.

INVITA a las administraciones a:

12. a) Considerar que los documentos números 199 (revisado), 206 (revisado), 239, 241, 242 (revisado), 249, 250, 265, 266 y 284 (revisado y acompañado de un mapa revisado) contienen el proyecto de plan fundado en los principios que en ellos se incluyen. Se destaca que este proyecto de plan no compromete a ninguna administración, y que la Conferencia ha adoptado provisionalmente estos documentos con la sola finalidad de someter al examen de las administraciones los resultados obtenidos en el curso de su Primera Reunión.

b) Considerar que los documentos números 2, 18, 21 (anexo solamente), 28, 30, 33 y 248 contienen otros principios y otros métodos susceptibles de

brindar otras soluciones al problema, pero que no se han aplicado en la práctica por no haber sido adoptados por la Conferencia durante su Primera Reunión.

c) Considerar que los documentos N° 1 (con un addendum), 4 (declaración de la Delegación francesa), 34, 65, 67, 71, (acompañado del anexo 4 del documento 198), 72, 110, 142, 145, 154, 169, 192, 211, 216, 218, 219 (revisado), 226, 240, 243, 258, 259, 273 (corrigendum del párrafo 5 solamente) 274, 275, 276, 277, 286, 315 - párrafo 4.1. hasta 4.4, así como las actas de las sesiones plenarias a partir de la 11ª inclusive, constituyen una documentación general sobre ideas que se han tenido en cuenta, o que son susceptibles de tenerse en cuenta, para determinar los principios y métodos aplicables a la elaboración de un plan.

13. a) Examinar los resultados de las labores obtenidos por la Conferencia, en el curso de su Primera Reunión.

b) Estudiar los documentos enumerados en el párrafo 12, a fín de deducir de ellos los principios fundamentales, los métodos de trabajo y las normas numéricas que podrían ser tomados en cuenta durante la Segunda Reunión de la Conferencia.

c) Coordinar, hasta donde sea posible, teniendo en cuenta las diferentes opiniones expresadas en el curso de la Primera Reunión de la Conferencia, los resultados de sus estudios con los de otras Administraciones interesadas en los mismos asuntos, en un plano mundial, regional o nacional, sea por Conferencias que se desarrollen bajo los auspicios de la U.I.T., o de la O.A.C.I., sea en otras conferencias o bien, si fuere necesario, mediante la conclusión de arreglos provisionales.

d) Tomar todas las medidas que ellas juzguen oportuno acerca de Conferencias u otras reuniones que sería conveniente convocar durante la suspensión de las tareas de la Conferencia. Esta, en efecto, estima no hallarse en condiciones de predeterminar las posibilidades al respecto.

14. Recomendar a las Conferencias regionales que estén por celebrarse, de acuerdo con los párrafos 13 c) y 13 d), a realizar estudios con el objeto de determinar y coordinar las necesidades de frecuencia de los servicios aéreos regionales y nacionales de cada uno de los países comprendidos en la región. Estas Conferencias limitarán su actividad, en este sentido, a las bandas de frecuencias adaptadas a las distancias que corresponden a estas categorías de servicios. Deberán tener en cuenta, además, la necesidad de utilizar plenamente las posibilidades que ofrece el espectro radioeléctrico, observando las disposiciones del número 373 del Reglamento de Radiocomunicaciones(1947).

INVITA a la Organización de la Aviación Civil Internacional a :

15. a) estudiar la parte del proyecto de plan que concierne a las rutas internacionales de sus Estados-Miembros, teniendo en cuenta todos los documentos enumerados en el párrafo 12.

b) tratar de reducir las necesidades de las rutas aéreas mundiales mayores mediante la aplicación de los métodos de coordinación más apropiados, teniendo en cuenta el hecho que las necesidades regionales y nacionales son elevadas.

c) elaborar, teniendo en cuenta lo que precede, un proyecto de plan de asignación de frecuencias para los servicios aéreos internacionales de sus Estados-Miembros.

INVITA :

16. a las administraciones, en vista de los trabajos de la Segunda Reunión de la Conferencia, a que remitan al Secretario General de la Unión:

- las informaciones sobre sus necesidades mínimas de frecuencias en las bandas asignadas al servicio móvil aeronáutico R: éstas deberán ser revisadas teniendo en cuenta la situación difícil que resulta de las tareas de la Conferencia en el curso de su Primera Reunión, y deberán ser coordinadas, cuando son necesario, con las de otras administraciones interesadas, sea por medio de Conferencias regionales, sea de otra manera cualquiera.

- todas las sugestiones de enmienda que estimen necesario aportar al proyecto de plan mencionado en el párrafo 12 a) o todas las proposiciones relativas a los principios y métodos que pudieran hacer posible la elaboración de un plan definitivo de asignación de frecuencias en las bandas del servicio móvil aeronáutico R.

- las informaciones que se enumeran en el anexo de la presente Resolución y que la Conferencia considera como indispensables para tratar en un pie de igualdad las necesidades de las rutas aéreas mundiales mayores, de las rutas regionales y de las rutas nacionales.

INVITA :

17. a las Conferencias regionales, que se mencionan en el párrafo 14, a que remitan al Secretario General de la Unión los resultados de sus estudios, como asimismo todas las sugestiones que consideren útiles ya sea para enmendar el proyecto de plan citado en el párrafo 12 a), o bien, para modificar los principios y métodos susceptibles de ser utilizados para elaborar un nuevo plan coordinado para la asignación de frecuencias en las bandas del servicio móvil aeronáutico R.

18. a la O.A.C.I. a que remita al Secretario General de la Unión el resultado de las labores previstas en el párrafo 15.

19. a las administraciones, las Conferencias regionales y la O.A.C.I. a remitir al Secretario General de la Unión, a más tardar el 30 de junio de 1949, la documentación a que se hace referencia en los párrafos 16, 17 y 18.

A N E X O

Informaciones que deberán suministrar las Administraciones para la Segunda Reunión de la Conferencia.

(Véanse los párrafos 16 y 19 de la Resolución)

En el curso de las labores de su Segunda Reunión, la Conferencia necesitará ciertas informaciones y ciertas estadísticas. Se invita a las Administraciones a hacer llegar estas informaciones al Secretario General de la Unión, a más tardar el 30 de junio de 1949.

Estas informaciones deberán presentarse sobre las "fórmulas Aer- 1", cuyo modelo se agrega, de acuerdo con las instrucciones que las acompañan.

Las informaciones solicitadas son las siguientes:

1. Estadísticas de los servicios aeronáuticos.

(Las informaciones enumeradas a continuación no deben incluir los servicios aeronáuticos operados únicamente en las bandas hectométricas, en las bandas métricas o en ambas)

a) Enmiendas * a los cuadros I y II del Documento Aer-N.° 71.
Estas enmiendas deben referirse únicamente a los servicios existentes el tres de junio de 1949, y a los principales servicios suplementarios cuya operación se iniciará antes del tres de septiembre de 1949.

b) Porcentaje del recorrido en millas de las rutas nacionales ** que utilizan frecuencias asignadas a las rutas internacionales (ya sean rutas regionales o rutas aéreas mundiales mayores).

c) Plano esquemático que indique las rutas aéreas nacionales, puntos de partida y llegada, así como la frecuencia de los vuelos y los horarios publicados o un indicador general, en el caso en que éste contenga los informes de que se trata.

2. Estadística de las estaciones aeronáuticas (regionales y nacionales solamente)

(Las informaciones enumeradas a continuación deben suministrarse solamente para los servicios aeronáuticos operados en las bandas decamétricas asignadas al servicio móvil aeronáutico R. No deben incluirse las necesidades de frecuencia de los controles de aproximación y de aeródromo, para las cuales ya se ha previsto satisfacción en el proyecto de plan de asignación).

a) Nombre de la estación, ubicación del transmisor, alcance útil, naturaleza del servicio efectuado en cada frecuencia, indicando para cada una de ellas: el número medio de comunicaciones por hora en los períodos de tráfico máximo, la duración media de estas comunicaciones, la clase de emisión y el sistema de operación empleado (por ejemplo A-3, A-1 simplex, A-1 simplex por canales adyacentes ***, u otro sistema cualquiera).

b) Potencia entregada a la antena en las frecuencias que se utilizan:

- para la operación nacional actual, exclusivamente;
- para la operación regional actual (inclusive las frecuencias para uso regional empleadas también para los servicios nacionales).

c) Orden de magnitud de cada una de las frecuencias solicitadas****, indicando si esta frecuencia se solicita para:

- un servicio contínuo
- un servicio de día solamente
- un servicio de noche solamente

d) Las informaciones referentes a las frecuencias empleadas para la difusión de informaciones meteorológicas destinadas a las aeronaves. Debe indicarse si la frecuencia se emplea en una red y, en ese caso, agregar una copia del esquema de la red.

e) Todas las informaciones suplementarias que se juzguen necesarias.

N o t a s :

* Se debe presentar la información en los formularios utilizados en el Documento Aer-N° 71, comprendido en este volumen.

** La palabra "nacional" se aplica a los casos de líneas aéreas explotadas únicamente en el interior de los límites territoriales de un Estado.

*** En el sistema de operación simplex por canales adyacentes, la frecuencia empleada para las emisiones de la estación terrestre difiere ligeramente de la que se utiliza para las emisiones de la estación de aeronave; la diferencia no es nunca mayor de 5 kc/s.

**** El orden de frecuencias en megaciclos debe indicarse hasta la primera cifra decimal. Los órdenes de frecuencia mencionados deben ser los correspondientes a las bandas asignadas al -servicio móvil aeronáutico R (Reglamento de Radiocomunicaciones, 1947).

En pliego aparte se envian a las Administraciones ejemplares del Formulario Aer.1. A petición de los interesados, la Secretaria General de la Union Internacional de Telecomunicaciones, en Genebra, enviará el número suplementario de ejemplares que puedan necesitar las Administraciones.

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Instrucciones para llenar el Formulario Aer. N.° 1.

I. Instrucciones generales.

A fín de evitar errores, se recomienda encarecidamente que los informes solicitados se escriban en mayúsculas (caracteres de imprenta), o mejor aún, a máquina.

Cada administración debe completar el encabezamiento del formulario Aer. 1 indicando:

(1) nombre del país

(2) número de la página del formulario (numerador)

(3) número total de hojas (denominador)
(por ejemplo : pág. N.° 2 / 6)
(2) (3)

II. Instrucciones relativas a los datos que deben figurar en cada columna:

Columna	Datos que deben darse
1 a	La Segunda Reunión de la Conferencia debe llenar esta columna; se ruega por lo tanto a las administraciones que la dejen en blanco.
1 b	Clasificación numérica en orden ascendiente de 1 a ... (n) ... de las diversas frecuencias que las administraciones soliciten para sus servicios nacionales (comprendidas las frecuencias regionales igualmente utilizables para los servicios nacionales pero con excepción de las frecuencias de control de aproximación y de aeropuerto)

Deberá darse un número de clasificación a cada frecuencia y cuando se solicite la misma frecuencia para varias estaciones, se repetirá su número tantas veces como estaciones implicadas existan, pero seguido de una letra (mayúscula) diferente:

Ejemplo :

4A - (significa la 1ª estación que utiliza la frecuencia N.° 4)
4B - (" " 2ª " " " " " " " ")
4C - (" " 3ª " " " " " " " ")
4D - (" " 4ª " " " " " " " ")

Orden de las frecuencias deseadas.

Indicación en megaciclos del orden de cada frecuencia deseada, precisado hasta la primera cifra decimal (ejemplo: 3,6 Mc/s).

Esta indicación se refiere al orden en megaciclos de las frecuencias de las bandas R asignadas al servicio móvil aeronáutico (Atlantic City 1947) y no al de las frecuencias que se utilicen en la actualidad.

Deberá indicarse este dato cuando se utilice la frecuencia :

2 a - durante 24 horas

2 b - durante el día únicamente

2 c - durante la noche únicamente

Potencia de la antena (portadora media)

Indicación en kw de la potencia de entrada en la antena :

3 a - si la frecuencia se destina únicamente al servicio nacional

3 b - si la frecuencia se destina al servicio regional o simultáneamente a los servicios nacional y regional.

Estación

4 a - Nombre(s) del aeropuerto servido por la estación que utilizará la frecuencia deseada;

Cuando esta frecuencia deba ser también utilizada por estaciones de los países vecinos, y si la Administración interesada tiene conocimiento de ello, se hará constar así en la columna 9. Ejemplo: Frecuencia N° (como en la columna 1 b) utilizada también por la estación de ..... (localidad y país).

4 b y 4 c - Coordenadas geográficas aproximadas del transmisor en grados y minutos (meridiano de Greenwich), excepto para las estaciones de radionavegación cuya ubicación se indicará, en la medida de lo posible, en grados, minutos y segundos.

Alcance de servicio

Indicación del alcance de servicio en kilómetros para cada estación.

Naturaleza del servicio

6 Indíquese claramente, por ejemplo :

- control de área
- control regional
- radiodifusión meteorológica, etc.

Clase de emisión y método de transmisión

7 Indíquese claramente. Si se emplean abreviaturas, deben explicarse en un anexo adjunto a la serie de formularios Aer. Al.

Ejemplos : A3
A1 Simplex
A1 Simplex por canales adyacentes, etc.

Nota.

Por sistema A1 simplex por canales adyacentes se entiende aquel en que la frecuencia utilizada para emisiones tierra-aire difiere ligeramente de la que se emplea para emisiones aire-tierra, sin que la separación exceda jamás de 5 kc/s.

Comunicaciones

8 a Indicación del promedio de comunicaciones efectuadas en una hora durante períodos de cresta (aire-tierra o tierra-aire). Debe facilitarse este dato respecto al período de cresta independientemente de que este período se presente en condiciones de vuelo VFR o IFR.

8 b El número (en segundos) del promedio de duración de las comunicaciones efectuadas en las condiciones del período mencionado en la columna 8 a.

Observaciones

9 Indíquese, también, toda información complementaria, como por ejemplo :

- nombres de las estaciones de los países vecinos que se supone emplearán la misma frecuencia (si se conoce)

- información adicional relativa a los servicios meteorológicos (horarios, etc....).

Form. Aer. 1

ESTACIONES DEL SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO R
STATIONS DU SERVICE MOBILE AÉRONAUTIQUE R
STATIONS OF AERONAUTICAL MOBILE R SERVICE

Pais / Pays / Country (1) **FRANCE**

Numero de serie / Numéro de série / Serial number		Orden de frecuencias deseado (Mc/s) / Ordre de grandeur des fréquences désiré (Mc/s) / Order of frequencies desired (Mc/s)			Potencia en la antena (kW) / Puissance dans l'antenne (kW) / Power delivered to antenna (kW)		ESTACION / STATION / STATION			Alcance de servicio (km) / Portée de service (km) / Service range (km)	Naturaleza del servicio / Nature du service / Nature of service	Clase de emisión y sistema de operación / Classe d'émission et méthode d'exploitation / Class of emission and method of operation	Contactos durante el periodo de cresta / Communications pendant la période de pointe / Contacts during peak period		Observaciones e informaciones complementarias / Observations et informations complémentaires / Remarks and additional information
Conferencia / Conférence / Conference	Administración / Administration / Administration	Para uso continuo / Pour une utilisation continue / For continuous use	Para uso diurno solamente / Pour une utilisation de jour seulement / For daytime use only	Para uso nocturno solamente / Pour une utilisation de nuit seulement / For night time use only	Servicio nacional / Service national / Domestic Service	Servicio regional / Service régional / Regional service	Nombre del aeropuerto / Nom de l'aéroport / Name of airport	Latitud / Latitude / Latitude	Longitud / Longitude / Longitude				Promedio por horas / Nombre moyen par heure / Average number per hour	Duración media (segundos) / Durée moyenne en secondes / Average duration (seconds)	
1a	1b	2a	2b	2c	3a	3b	4a	4b	4c	5	6	7	8a	8b	9
	1 A	2,9			0,5		ORLY (PARIS)	48° 43' N	02° 17' E	600	AREA CONTROL	A 1 SIMPLEX	13	14	
	1 B		2,9		0,4		BRON (LYON)	45° 42' N	04° 56' E	200	" "	" "	9	25	
	2			3,0		1,0	LE BOURGET (PARIS)	48° 57' N	02° 35' E	900	METEO BROADCAST	A 1	14	35	AT HOURS: 2000, 2200, 2400, 0200, 0400, 0600 H. (See attached schedule) *
	3 A	3,5			0,3		ORLY (PARIS)	48° 43' N	02° 17' E		AREA CONTROL	A 3	10	25	FREQ. 3 ALSO USED BY THE FOLLOWING
	3 B	3,5			0,3		DIJON	47° 17' N	05° 04' E		" "	A 3	5	35	STATIONS: LONDON - DAKAR (SENEGAL)
	3 C	3,5			0,3		BORDEAUX	44° 50' N	00° 42' E		" "	A 3	8	46	AND PORT LYAUTEY (MOROCCO) **
	3 D	3,5			0,3		ISTRES (MARSEILLE)	45° 30' N	04° 55' E		" "	A 3	9	55	
	4		4,6			1,5	ORLY (PARIS)	48° 43' N	02° 17' E		REG. CONTROL	A 1	11	35	FREQ. 4 ALSO USED BY THE STATIONS OF LONDON AND LISBON (CTV) ***

* AUX HEURES : 2000, 2200, 2400, 0200, 0400, 0600 H. (voir l'horaire annexé).

** LA FRÉQUENCE 3 EST ÉGALEMENT UTILISÉE PAR LES STATIONS SUIVANTES : LONDRES-DAKAR (SÉNÉGAL) ET PORT LYAUTEY (MAROC).

*** LA FRÉQUENCE 4 EST ÉGALEMENT UTILISÉE PAR LES STATIONS DE LONDRES ET DE LISBONNE (CTV).

* A LAS HORAS SIGUIENTES 2000, 2200, 2400, 0200, 0400, 0600 H. (véase el horario adjunto).

** LA FRECUENCIA 3 ES UTILIZADA TAMBIEN POR LAS ESTACIONES : LONDRES-DAKAR (SENEGAL) Y PORT LYAUTEY (MARRUECOS).

*** LA FRECUENCIA 4 ES UTILISADA TAMBIEN POR LAS ESTACIONES DE LONDRES Y LISBOA (CTV).

Esta carpeta contiene los siguientes documentos, mencionados en el párrafo 12 A, del Informe provisional (Volumen III):

Documento Aer No.

199 - (Revisado). Comisión 6 - Descripción de los límites de las Areas del Hemisferio Oriental

206 - (Revisado). Comisión 6 - Descripción de las Areas de Rutas Aéreas Regionales y Nacionales del Hemisferio Occidental.

239 - Comisión 6 - Grupo de Propagación, Informe No. 3, Plan I, Parte I; Compartición entre las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, etc.

241 - Comisión 6 - Mapa "Zonas de las Rutas Aéreas Regionales e Internas".

242 - Comisión 6 - Informe final del Grupo de Trabajo encargado de determinar la situación definitiva de las necesidades en frecuencias de las áreas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, así como las necesidades regionales y nacionales del Hemisferio Oriental.

249 - Comisión 6. Grupo de Propagación. Informe No. 4.

250 - Comisión 6. Grupo de Propagación. Informe No. 5.

265 - Comisión 6 - Plan No. 1, que comprende nuevas asignaciones de frecuencias que solamente han de emplearse con una potencia limitada.

266 - Comisión 6 - Grupo Ad hoc para el Hemisferio Occidental. 5° Informe del Grupo ad hoc para el Hemisferio Occidental Plan Número 1 para la asignación de las frecuencias R (1 kW y 200 W)

284 - Comisión 6 - Areas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayrores (MWARA).

/

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer-No. 199 - S
(Revisado)
11 de agosto de 1948.
COMISION 6

DESCRIPCION DE LOS LIMITES DE LAS AREAS

HEMISFERIO ORIENTAL

En las páginas siguientes se fijan los límites de las Areas aprobadas por el Grupo de Trabajo del Hemisferio Oriental para fines de asignación de frecuencias.

1. AREA 1

del

Polo Norte, pasando por

70° N	10° O
40° N	50° O
30° N	37° O
30° N	10° O

Después, a lo largo de la Costa de Africa del Norte pasando por Casablanca, Tánger, Argel, Túnez, Trípoli, Bengasi, hasta el punto costero fronterizo entre Libia y Egipto; desde allí hasta El Cairo y hacia el Este por el paralelo hasta la intersección con el meridiano 40° E, subiendo al Norte a lo largo de este meridiano hasta la costa Sur del Mar Negro, y desde este punto al Oeste por la Costa turca de dicho mar hasta su intersección con el meridiano 30° E, y después a lo largo de este meridiano hasta la frontera entre Rumanía y la U.R.S.S., continuando por la frontera de la U.R.S.S. con los siguientes países: Rumanía, Hungría, Checoeslovaquia y Polonia, prolongándose por la costa soviética del Mar Báltico hasta la frontera de la U.R.S.S. con Finlandia y desde

70° N 32° E, hasta el Polo Norte

Descripción de los límites de las subáreas del Hemisferio Oriental

(Normal)

1.1 Subárea 1-A.

A partir de los 65° N. 26° O pasando por
40° N. 50° O
40° N. 13° O
60° N. 13° O
60° N. 26° O para volver a
65° N. 26° O

1.2. Subárea 1- B.

A partir del Polo Norte, pasando por

70° N. 10° O
65° N. 26° O
60° N. 26° O
60° N. 13° O
50° N. 13° O. y, desde allí,
hacia el Este, siguiendo las aguas jurisdicionales

entre las islas del Canal y la costa francesa, continúan a lo largo de la frontera Noroeste de Francia, tocando los siguientes países: Bélgica, Luxemburgo y Alemania, prolongándose por la frontera entre Suiza y Alemania, para subir después hasta el Canal de Kiel, pasando por la divisoria entre las Zonas de Ocupación Oriental y Occidental de Alemania y Austria, tocando la frontera occidental de Checoeslovaquia. Desde Kiel sigue a lo largo del paralelo, hasta un punto a 55° N. y 4° E., y de allí al Polo Norte.

1.3 Subárea 1-C.

A partir del Polo Norte, pasando por

55° N. 4° E. hasta

el Canal de Kiel, y después hacia el Sur a lo largo de la frontera entre las zonas de Ocupación Oriental y Occidental en Alemania, prolongándose por la frontera oeste de Checoeslovaquia hasta la frontera de las zonas de Ocupación Oriental y Occidental en Austria. Continúa hacia el Este por las fronteras Sur de Austria y Hungría y, de allí, hasta el punto de unión de las fronteras de Checoeslovaquia, Hungría y Rumania. Sigue entonces la frontera entre la U.R.S.S. y los siguientes países: Checoeslovaquia y Polonia, continuando a lo largo de la costa báltica de la U.R.S.S. hasta la frontera entre Finlandia y la U.R.S.S., y desde allí pasando por 70° N. y 32° E., hasta el Polo Norte.

1.4 Subárea 1-D.

A partir del punto de unión de las fronteras de Checoeslovaquia, Hungría y Rumanía, hacia el Oeste a lo largo de las fronteras Sur de Austria y Hungría, la frontera entre Suiza e Italia, prolongándose por la frontera entre Francia e Italia hasta el mar Mediterráneo; y desde allí pasando por los puntos

43° N. 10° E.
41° N. 10° E. y
41° N. 7° E.

continúa a lo largo del meridiano 7 Este, hasta la costa Norteafricana, por la que se prolonga (Túnez, Trípoli, Bengasi) hasta el punto fronterizo costero entre Libia y Egipto, después hasta El Cairo, siguiendo luego el paralelo de esta ciudad hasta su intersección con el meridiano 40° E., con el que se confunde hacia el Norte hasta la costa Sur del Mar Negro. Desde este punto hacia el Oeste por la costa turca del Mar Negro hasta su intersección con el meridiano 30° E., a lo largo del cual continúa hasta la frontera rumano-ucraniana, para terminar en el punto de unión de las fronteras de Checoeslovaquia, Hungría y Rumanía.

1.5 Subárea 1-E.

A partir de 50° N. 13° O pasando por
40° N. 13° O
40° N. 50° O
30° N. 37° O
30 N. 10 O., y desde este

punto a lo largo de la costa Norteafricana (Casablanca, Tánger y Argel), hasta su intersección con el meridiano 10° E. y después por

43° N. 10° E.

y la frontera franco-italiana. Sigue las fronteras italo-suiza, franco-alemana y franco-belga, hasta la costa del Canal y después hacia el Oeste a lo largo de la costa francesa hasta las aguas jurisdiccionales entre las Islas del Canal y Francia para terminar en el punto

50° N. y 13° O.

2. AREA 2.

desde

el Polo Norte, pasando por

70° N. 32° E.

continúa por la frontera entre Finlandia y la U.R.S.S., la costa del Mar Báltico y a lo largo de las aguas territoriales de la U.R.S.S. en el Báltico hasta la frontera entre la U.R.S.S. y Polonia, y desde allí se confunde con la frontera entre la Unión Soviética y los siguientes países: Polonia, Checoeslovaquia, Hungría y Rumanía hasta la Costa del Mar Negro en el meridiano 30° E. Sigue este meridiano hasta la costa turca del Mar Negro, después la línea costera hasta la frontera caucásica con Turquía y el Irán y luego la frontera política meridional de la U.R.S.S. hasta el punto 49° N 89° E (en la intersección de las ~~fronteras Mongolia-China y la U.R.S.S.~~), pasando a lo largo del meridiano 88° E hasta

55°N. 88° E, y de aquí a
55°N. 60° E, hasta el

Polo Norte.

2.1. Subárea 2-A.

A partir del Polo Norte, pasando por

70° N. 32° E.

y a lo largo de la frontera entre Finlandia y la U.R.S.S. hasta la costa báltica, después por las aguas jurisdiccionales de la U.R.S.S. en el Mar Báltico, hasta

55° N. 20° E.

desde allí por el paralelo 55 hasta

55° N. 60° E.

para volver al Polo Norte.

2.2 Subárea 2-B.

A partir de 55° N 88° E pasando por
55° N 60° E
47° N 53° E

y a lo largo de la costa Oriental del Mar Caspio hasta la del Irán prolongándose hacia el Este por la frontera política meridional de la U.R.S.S. hasta el punto 49° N 88° E (en la intersección de los territorios de Mongolia, China y la U.R.S.S.). Sigue luego el meridiano 88° E hasta

55° N 88° E

2.3 Subárea 2-C.

A partir de 55° N 60° E, pasando por
55° N 20° E

y hacia el Sur a lo largo de la frontera entre la U.R.S.S. y Polonia, prolongándose por las fronteras entre la U.R.S.S. y los siguientes países: Polonia, Checoeslovaquia, Hungría y Rumania, hasta la costa del Mar Negro en el meridiano 30° E. Sigue por este meridiano hasta la costa turca del Mar Negro, continuando a lo largo de esta costa hasta la frontera caucásica con Turquía y el Irán, y después por la costa del Mar Caspio y hacia el Norte, por la costa Este del mismo mar, pasando por

47° N 53° E hasta
55° N 60° E

3. AREA 3.

Desde
El Polo Norte, pasando por
55° N 60° E
55° N 88° E,

y de aquí por 49° N 88° E (en la intersección de las fronteras Mongolia-China y la U.R.S.S.) para seguir la frontera entre Mongolia y China y la U.R.S.S., y China, hasta la costa, y después a lo largo de las aguas territoriales entre la U.R.S.S. y el Japón, pasando por los puntos.

43° N 147° E
50° N 165° E
65° N 170° O

hasta el Polo Norte.

3.1 Subárea 3-A.

A partir del Polo Norte, pasando por
55° N 60° E
55° N 88° E
60° N 88° E
60° N 110° E

hasta el Polo Norte.

3.2 Subárea 3-B.

A partir del Polo Norte, pasando por

60° N 110° E
60° N 147° E
43° N 147° E
50° N 165° E
65° N 170° O.

para volver al Polo Norte.

3.3 Subárea 3-C.

Desde 60° N 88° E a
49° N 88° E (en la intersección de las fronteras de Mongolia-China y U.R.S.S.) siguiendo después las fronteras entre Mongolia y China, y U.R.S.S. y China, hasta la costa, continuando por las aguas jurisdiccionales entre la U.R.S.S. y el Japón, hasta

43° N 147° E y por
60° N 147° E

para volver a

60° N 88° E

4. AREA 4

Desde

30° N 39° O pasando por
10° N 20° O
05° S 20° O
5° S 12° E, y de aquí

siguiendo la frontera septentrional del Congo Belga, con exclusión del territorio de Kabinda, hasta la frontera entre el Sudán anglo-egipcio y el Africa Ecuatorial francesa. Continúa después hacia el Norte a lo largo de la frontera occidental del Sudán anglo-egipcio y de la frontera occidental de Egipto hasta el Mediterráneo prolongándose por la costa mediterránea de Africa del Norte y por la costa atlántica hasta el punto 30° N 10° O y desde allí, hacia el Oeste, hasta cerrar la zona a 30° N 39° O.

4.1 Subárea 4-A.

A partir de

30° N 37° O., pasando por
21° N 31° O
12° N 22° E

hasta la frontera entre el Sudán anglo-egipcio y el Africa Ecuatorial Francesa, y después hacia el Norte por la frontera occidental del Sudán anglo-egipcio, y por la frontera occidental de Egipto hacia el Norte hasta el Mediterráneo, las costas africanas del Mediterráneo y del Atlántico, hasta 30° N 10° O y de allí con dirección Oeste para cerrar el área en 30° N 37° O.

4.2 Subárea 4-B.

Desde 21° N 31° O pasando por
10° N 20° O
05° S 20° O
05° S 12° E

y a lo largo de la frontera Norte del Congo Belga, con exclusión del territorio de Kabinda, hasta el punto de unión del Congo Belga, del Sudán anglo-egipcio y del Africa Ecuatorial Francesa pasando después por

12° N 22° E

para terminar en

21° N 31° O

5. AREA 5

Desde el punto

41° N 40° E, pasando por
37° N 40° E,

y luego a lo largo de la frontera entre Turquía y Siria hasta la costa mediterránea, continuando hasta la frontera común de Libia y Egipto en la costa del Norte de Africa, dirigiéndose entonces al sur por la frontera occidental de Egipto y por la del Sudán anglo-egipcio hasta la del Congo Belga; desde este punto va hacia el Este, siguiendo las fronteras de los siguientes países: Uganda, Sudán anglo-egipcio, Kenya y Abisinia, continuando hacia el sur por la frontera de Kenya y la Somalia Italiana, hasta la costa oriental de Africa y, desde allí por los puntos

02° S 41° E
02° S 73° E
37° N 73° E
37° N 75° E

y luego hacia el oeste por la frontera meridional de la U.R.S.S. hasta

41° N 40° E

5.1. Subárea 5-A.

A partir de

37° N 40° E

y a lo largo de la frontera Turco-Siria hasta la costa del Mediterráneo, y desde allí por la frontera entre Libia y Egipto en la costa Norte-africana, continuando hacia el Sur, por la frontera occidental de Egipto, y después hacia el Este siguiendo la frontera meridional de Egipto, y del

Sudán anglo-egipcio hasta una línea imaginaria equidistante de las costas occidental y oriental del Mar Rojo y por esta línea hacia el Sur, hasta

12° N 44° E., pasando por
12° N 49° E
30° N 49° E

y desde este punto por la frontera entre Irán, Iraq y Turquía, y por la frontera entre Turquía y la U.R.S.S. hasta

37° N 40° E

5.2. Subárea 5-B.

A partir de

41° N 40° E a
37° N 40° E

y luego hacia el Este pasando por la frontera turca con Siria y el Iraq y a lo largo de la frontera entre el Iraq y el Iran hasta

30° N 49° E

y de allí, por una línea imaginaria equidistante de las costas occidental y oriental del Golfo Pérsico hasta

24° N 60° E., pasando después por
20° N 73° E
36° N 73° E
37° N 75° E

y luego hacia el Oeste por la frontera Sur de la U.R.S.S. hasta

41° N 40° E

5.3. Subárea 5-C.

A partir de

30° N 49° E pasando por
12° N 49° E

12° N 54° E
02° S 54° E
02° S 73° E
20° N 73° E
24° N 60° E

siguiendo después por una línea imaginaria equidistante de las costas occidental y oriental del Golfo Pérsico, hasta

30° N 49° E

5.4 Subárea 5-D.

Desde el punto de intersección de las fronteras de Egipto, Libia y el Sudán anglo-egipcio, hacia el Sur a lo largo de la frontera Oeste del Sudán anglo-egipcio, hasta la del Congo Belga, y desde aquí hacia el Este, por las fronteras de los siguientes países: Uganda, Sudán anglo-egipcio, Kenya y Abisinia. Sigue luego hacia el Sur por las fronteras de Kenya y de la Somalia Italiana, hasta la costa Oriental de Africa y después por los puntos

02° S 54° E
11° N 54° E
10° N 43° E

subiendo hacia el Noroeste a lo largo de la línea media del Mar Rojo hasta

24° N 37° E

siguiendo después la frontera Sur de Egipto hasta cerrar el área.

6. AREA 6.

Desde el punto

49°N 88° E

siguiendo la frontera noroeste entre China y la U.R.S.S. hasta

37° N 75° E, y luego por
36° N 73° E

Desde aquí por la frontera occidental de Pakistán con Afganistán e Irán al Mar de Arabia y de allí, hacia el Este, por la costa meridional de Pakistán hasta Bombay, bajando luego al Sur por el meridiano 73° E. Pasa a continuación por:

02° S 73° E
02° S 92° E
10° S 92° E
10° S 141° E
0° 141° E

0° 170° O
10° N 170° O
50° N 165° E
43° N 147° E

y desde este punto, hacia el Este por las aguas territoriales entre el Japón y la U.R.S.S. y a lo largo de la frontera noroeste y septentrional entre China y la U.R.S.S. y entre China y Mongolia hasta

49° N 88° E

6.1 Subárea 6-A

Desde

37° N 75° E pasando por
36° N 73° E

y después a lo largo de la frontera occidental del Pakistán con Afganistan e Irán, al Mar de Arabia; continuando hacia el Este por la costa Sur del Pakistán hasta Bombay; pasando por

25° N 80° E

y Calcuta; luego, por la costa de Birmania, hasta la frontera entre Birmania y Siam, siguiendo hacia el Norte por dicha frontera y la de China con los siguientes países: Birmania, Bhutan, Nepal e India, hasta

37° N 75° E

6.2 Subárea 6-B.

A partir de

49° N 88° E

siguiendo la frontera Noroeste común entre China y la U.R.S.S. hasta

37° N 75° E

continuando después por la frontera china con la India, Nepal, Bhutan, Birmania e Indochina, hasta la costa del Mar de la China del Sur y luego por las aguas jurisdiccionales del Sur de la Isla de Haiman, hasta

20° N 113° E y a continuación por
20° N 176° O
50° N 165° E
43° N 147° E

y desde aquí hacia el Este por las aguas jurisdiccionales entre el Japón y la U.R.S.S., pasando luego por las fronteras Nordeste y Norte entre China y la U.R.S.S. y por la frontera entre China y Mongolia hasta

49° N 88° E

6.3 Subárea 6-C.

A partir de

20° N 130° E pasando por
04° N 130° E
04° N 117° E

sigue por la frontera entre el Borneo Inglés y el Holandés hasta

03° N 106° E y después por
10° S 106° E
10° S 141° E
0° 141° E
0° 170° O
10° N 170° O
20° N 176° O y
20° N 130° E

6.4 Subárea 6-D.

Desde la intersección de China, Birmania y la Indochina hacia el Sur a lo largo de la frontera entre Birmania y Siam hasta la costa del Golfo de Bengala pasando luego por

02° S 92° E
10° S 92° E
10° S 114° E
02° N 114° E

y de allí siguiendo la frontera entre el Borneo Inglés y el Holandés hasta

04° N 130° E continuando por
21° N 130° E
21° N 113° E

desde allí hacia el Sur, alrededor de la Isla de Hainan y a lo largo de la frontera entre China y la Indochina para cerrar el área en la intersección de China, Birmania y la Indochina Francesa.

6.5 Subárea 6-E.

Desde

20° N 73° E pasando por
02° S 73° E
02° S 92° E
10° N 97° E

y de allí a lo largo de la costa de Birmania hasta Calcuta y luego por

25° N 80° E hasta
20° N 73° E

7. AREA 7.

Desde el Polo Sur, pasando por

05° S 20° O
05° S 12° E

y de aquí a lo largo de la frontera septentrional del Congo Belga, incluso el territorio de Kabinda, hasta la frontera entre Uganda y el Sudán anglo-egipcio y entre Kenya y los siguientes países: Sudán anglo-egipcio, Abisinia y Somalia Italiana, pasando a continuación por los puntos.

02° S 42° E
02° S 60° E,

hasta el Polo Sur

7.1 Subárea 7-A.

A partir del Polo Sur, pasando por

05° S 20° O
05° S 10° E
40° S 10° E
40° S 60° E

hasta el Polo Sur.

7.2 Subárea 7-B.

Desde

05° S 10° E a
05° S 12° E

y desde allí a lo largo de la frontera Norte del Congo Belga, incluyendo el Territorio de Kabinda hasta el punto de intersección de Uganda, el Congo Belga y el Sudán Anglo-Egipcio. Continúa hacia el Sur por las fronteras Oriental y meridional del Congo Belga y Angola hasta

17° S 10° E y
05° S 10° E

7.3 Subárea 7-C.

Desde el punto de intersección de Uganda, el Congo Belga y el Sudán Anglo-Egipcio, por la frontera entre el Congo Belga, Uganda y Tanganica y a lo largo de la Rodesia y Mozambique, hasta la Costa Este de Africa para pasar por

11° S 40° E

11° S 60° E
02° S 60° E

y desde allí hasta la costa oriental de Africa, siguiendo luego al Norte de la frontera de Kenia con la Somalia Italiana, Abisinia y el Sudán Anglo-Egipcio, hasta la intersección mencionada.

7.4 Subárea 7-D.

A partir de la frontera entre Tanganica 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 40° E

y desde allí siguiendo la frontera Norte de Mozambique hasta el lago Nyasa.

7.5 Subárea 7-E.

A partir de

17° S 10° E pasando por
40° S 10° E
40° S 33° E
27° S 33° E

y desde allí siguiendo a lo largo de la frontera Oeste de Mozambique hasta el lago Nyasa, y después por la frontera común entre el Congo Belga y Rodesia y entre Angola, Rodesia y el Africa del Sudoeste hasta

17° S 10° E

8. AREA 8.

Desde el Polo Sur, pasando por los puntos

02° S 60° E
02° S 92° E
10° S 92° E
10° S 110° E

hasta el Polo Sur.

8.1 Subárea 8-A.

A partir del Polo Sur, pasando por

02° S 60° E
02° S 92° E

10° S 92° E
10° S 110° E

hasta el Polo Sur.

9. AREA 9.

Desde el Polo Sur, pasando por

10° S 110° E
10° S 141° E
10° N 170° O

0° 141° E 0° 170° O
10° N 120° O hasta el Polo Sur

9.1 Subárea 9-A.

Desde

10° S 110° E pasando por
24° S 110° E
24° S 141° E
10° S 141° E hasta
10° S 110° E

9.2 Subárea 9-B.

Desde

0° 141° E pasando por
24° S 141° E
24° S 170° O
0° 170° O hasta
0° 141° E

9.3 Subárea 9-C.

A partir del Polo Sur, pasando por

10° S 170° O
10° S 120° O

hasta el Polo Sur

9.4 Subárea 9-D.

A partir del Polo Sur, pasando por

24° S 141° E
24° S 170° O

hasta el Polo Sur.

9.5 Subárea 9-E.

A partir del Polo Sur, pasando por

24° S 110° E
24° S 141° E

hasta el Polo Sur.

Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas

Ginebra 1948

Documento Aer No. 206-S (Revisado)

2 de agosto de 1948

COMISION 6

DESCRIPCION DE LAS AREAS DE RUTAS AEREAS REGIONALES Y NACIONALES DEL HEMISFERIO OCCIDENTAL

1. Las descripciones adjuntas corresponden a los límites de las áreas y subáreas aprobadas por el Grupo de Trabajo del Hemisferio Occidental con miras a la asignación de frecuencias.

2. En este documento, el Hemisferio Occidental comprende la totalidad de la región 2 cuyos límites se definen en el artículo 5, p. 18 del Reglamento de Radiocomunicaciones de Atlantic City de 1947.

3. El Hemisferio Occidental se ha dividido en cuatro áreas principales, cada una de las cuales se subdivide en subáreas conforme se especifica en los apartados 5, 6, 7 y 8.

4. Casi todas las subáreas adyacentes se solapan en determinada extensión y están descritas con exactitud en los apartados 5, 6, 7 y 8.

Sin embargo, para facilitar la lectura de los mapas en escala reducida, el mapa principal en el que se han dibujado estas áreas y subáreas no indica solapo alguno.

Por consiguiente, al utilizar este mapa original conviene recordar que los límites de las subáreas que indica son sólo aproximados.

5. AREA 10

Desde 50° N. 164° E
a lo largo del límite U.I.T. entre las Regiones 2 y 3.
hasta el Polo Norte y por

70° N, 10° O,

a lo largo del límite U.I.T. entre las Regiones 1 y 2

40° N,	50° O,
40° N,	65° O,
45° N,	72° O,
41° N,	81° O,
41° N,	88° O,
48° N,	91° O,
48° N,	127° O,
57° N,	139° O,
57° N,	150° O,
50° N,	175° O,

Hasta cerrar la AREA en 50° N, 164° E.

5.1. Subárea - 10 A -

Desde 50° N, 164° E,
a lo largo del límite U.I.T. entre las Regiones 2 y 3
hasta el Polo Norte, y por

57° N	130° O
57° N	150° O
50° N	173° O

hasta cerrar la Subárea en 50° N 164° E.

5.2. Subárea - 10 B -

Desde 57° N 140° O
hasta el Polo Norte, y por

48° N	91° O
48° N	127° O

hasta cerrar la Subárea en 57° N 140° O

5.3. Subárea - 10 C -

Desde 57° N	140° O y por
60° N	140° O
60° N	91° O
48° N	91° O
48° N	127° O

hasta cerrar la Subárea en 57° N 140° O

5.4. Subárea - 10 D -

Desde 48° N 98° O

hasta el Polo Norte y por

69° N	45° O
61° N	70° O
45° N	72° O
41° N	81° O
41° N	88° O
48° N	90° O

hasta cerrar la Subárea en 48° N 98° O

5.5. Subárea - 10 E -

Desde 45° N	74° O y por
61° N	72° O
69° N	47° O

hasta el Polo Norte a lo largo del límite U.I.T. entre las Regiones 1 y 2,

40° N	50° O
40° N	65° O

hasta cerrar la Subárea en 45° N 74° O.

6. AREA 11-

Desde 29° N, 180° 0
a lo largo del límite U.I.T. entre las Regiones 2 y 3, y por

50° N, 164° E
50° N, 150° 0
57° N, 139° 0
50° N, 127° 0
50° N, 74° 0
46° N, 74° 0
40° N, 65° 0
40° N, 50° 0

y desde allí a lo largo del límite de la U.I.T. entre las Regiones 1 y 2 y luego por

25° N, 35° 0
25° N, 90° 0
33° N, 117° 0
33° N, 153° 0
29° N, 153° 0

hasta cerrar la AREA en 29° N, 180° 0.

6.1. Subárea - 11 A -

Desde 29° N, 180° 0
a lo largo del límite U.I.T. entre las regiones 2 y 3, y por

50° N, 164° E
50° N, 150° 0
57° N, 139° 0
50° N, 127° 0
33° N, 127° 0
33° N, 153° 0
29° N, 153° 0

hasta cerrar la Subárea en 29° N, 180° 0.

6.2. Subárea - 11 B -

desde 33° N, 127° 0 y por
51° N, 127° 0
51° N, 104° 0
27° N, 104° 0
33° N, 119° 0

hasta cerrar la Subárea en 33° N, 127° 0.

6.3. Subárea - 11 C -

Desde	29°	N,	106°	0 y por
	50°5	N,	106°	0
	50°5	N,	92°	0
	47°	N,	72°	0
	45°	N,	72°	0
	40°	N,	81°	0
	40°	N,	85°	0
	30°	N,	85°	0
	25°	N,	96°	0

hasta cerrar la Subárea en 29° N, 106° 0.

6.4. Subárea - 11 D -

Desde	29°	N,	90°	0 y por
	50°	N,	90°	0
	47°	N,	64°	0
	23°	N,	78°	0
	23°	N,	83°	0

hasta cerrar la Subárea en 29° N, 90° 0.

6.5. Subárea - 11 E -

Desde	39°	N,	125°	0 y por
	50°	N,	125°	0
	50°	N,	93°	0
	46°	N,	93°	0
	42°	N,	86°	0
	36°	N,	86°	0
	36°	N,	121°	0

hasta cerrar la Subárea en 39° N, 125° 0.

6.6. Subárea - 11 F -

Desde	46°	N,	94°	0 y por
	49°	N,	94°	0
	47°	N,	69°	0
	36°	N,	74°	0
	36°	N,	88°	0
	42°	N,	88°	0

hasta cerrar la Subárea 46° N, 94° 0.

6.7. Subárea - 11 G -

desde	29°	N,	95°	0 y por
	39°	N,	95°	0
	44°	N,	66°	0
	23°	N,	77°	0
	23°	N,	83°	0
	23°	N,	91°	0

hasta cerrar la Subárea en 29° N, 95° 0.

6.8. Subárea - 11 H -

Desde 33° N, 127° O y por
40° N, 127° O
40° N, 89° O
29° N, 89° O
25° N, 98° O
33° N, 119° O

hasta cerrar la Subárea en 33° N, 127° O

6.9. Subárea - 11 I -

Desde 25° N, 77° O y por
42° N, 68° O
40° N, 65° O
40° N, 50° O

a lo largo del límite U.I.T. entre las Regiones 1 y 2,

25° N, 35° O

hasta cerrar la Subárea en 25° N, 77° O.

7. AREA - 12

Desde 10° N, 170° O

a lo largo del límite U.I.T. entre las Regiones 2 y 3

hasta 29° N, 180° O y por
29° N, 153° O
33° N, 153° O
33° N, 117° O
29° N, 90° O
25° N, 35° O

a lo largo del límite U.I.T. entre las Regiones 1 y 2.

0° 20° O
0° 44° O
4° S, 44° O
4° S, 77° O
5° S, 78° O
5° S, 120° O

y a lo largo del límite U.I.T. entre las Regiones 2 y 3 hasta cerrar la AREA en 10° N, 170° O.

7.1. Subárea - 12 A -

Desde 10° N, 170° O

a lo largo del límite U.I.T. entre las Regiones 2 y 3, y por

29° N, 180° O
29° N, 153° O
33° N, 153° O
33° N, 120° O
17° N, 115° O
14° N, 93° O
2° N, 86° O
2° N, 93° O
5° N, 93° O
5° N, 120° O

y a lo largo del límite U.I.T. entre las Regiones 2 y 3 hasta cerrar la Subárea en 10° N, 170° N.

7.2. Subárea - 12 B -

Desde 10° N, 170° O

a lo largo del límite U.I.T. entre las Regiones 2 y 3, y por

29° N, 180° O
29° N, 153° O
10° N, 153° O

hasta cerrar la Subárea en 10° N, 180° O.

7.3. Subárea - 12 C -

Desde 33° N, 120° O y por
35° N, 120° O
32° N, 104° O
25° N, 91° O
23° N, 83° O
22° N, 83° O
13° N, 90° O
16° N, 116° O

hasta cerrar la Subárea en 33° N, 120° O.

7.4. Subárea - 12 D -

desde 20° N, 91° O y por
26° N, 91° O
26° N, 73° O
17° N, 58° O
10° N, 58° O
10° N, 77° O
18° N, 83° O

hasta cerrar la Subárea en 20° N, 91° O.

7.5. Subárea - 12 E -

desde	15°	N,	95°	0 y por
	23°	N,	92°	0
	23°	N,	85°	0
	19°	N,	85°	0
	9°	N,	77°	0
	2°	N,	79°	0
	2°	N,	86°	0
	14°	N,	93°	0

hasta cerrar la Subárea en 15° N, 95° 0.

7.6. Subárea - 12 F -

Desde	4°	S,	93°	0 y por
	2°	N,	93°	0
	2°	N,	79°	0
	9°	N,	77°	0
	13°	N,	77°	0
	13°	N,	70°	0
	8°	N,	70°	0
	6°	N,	67°	0
	1°	N,	66°	0
	4°	S,	70°	0

a lo largo de la parte Sur de la frontera entre Colombia y Perú
hasta 2° S, 75° 0,

a lo largo de la parte Sur de la frontera entre el Perú y el Ecuador y por

4° S, 81° 0

hasta cerrar la Subárea en 4° S, 93° 0.

7.7. Subárea - 12 G -

Desde	7°	N,	73°	0 y por
	14°	N,	73°	0
	14°	N,	58°	0
	1°	N,	58°	0
	1°	N,	68°	0
	5°	N,	69°	0

hasta cerrar la Subárea en 7° N, 73° 0.

7.8 Subárea - 12 H -

Desde	4°	S,	70°	0 y por
	5°	N,	70°	0
	5°	N,	58°	0
	8°	N,	58°	0
	8°	N,	54°	0
	0°		44°	0
	4°	S,	44°	0

hasta cerrar la Subárea en 4° S, 70° 0.

7.9. Subárea - 12 I -

Desde 25° N, 70° O y por
25° N, 35° O

a lo largo del límite U-I.T. entre las Regiones 1 y 2, y luego por

0° 20° O
0° 44° O
8° N, 54° O
8° N, 58° O
17° N, 58° O

hasta cerrar la Subárea en 25° N, 70° O.

8. AREA - 13 -

Desde 5° S, 120° O y por
5° S, 78° O
4° S, 77° O
4° S, 44° O
0° 44° O
0° 20° O

a lo largo del límite U.I.T. entre las regiones 1 y 2
hasta el Polo Sur
cerrándose la AREA en 5° S, 120° O.

8.1. Subárea - 13 A -

Desde 5° S, 120° O y por
5° S, 81° O
19° S, 81° O
19° S, 73° O
25° S, 73° O
25° S, 81° O
57° S, 81° O
57° S, 90° O

hasta el Polo Sur
cerrándose la Subárea en 5° S, 120° O.

8.2. Subárea - 13 B -

Desde 29° S, 111° O
24° S, 111° O
24° S, 104° O
29° S, 104° O

hasta cerrar la Subárea en 29° S, 111° O.

8.3. Subárea - 13 C -

Desde 19° S, 81° 0 y por
5° S, 81° 0
3° S, 80° 0

a lo largo del Norte de la frontera entre el Perú y el Ecuador, y por

0° 75° 0

luego a lo largo del Norte de la frontera entre el Perú y Colombia, despues por

0° 69° 0
11° S, 69° 0
11° S, 67° 0
19° S, 67° 0

hasta cerrar la Subárea en 19° S, 81° 0.

8.4. Subárea - 13 D -

Desde 19° S, 73° 0
15° S, 73° 0
15° S, 70° 0
9° S, 70° 0
9° S, 65° 0
18° S, 56° 0
21° S, 56° 0
24° S, 61° 0
24° S, 69° 0
19° S, 69° 0

hasta cerrar la Subárea en 19° S, 73° 0.

8.5. Subárea - 13 E -

Desde 57° S, 81° 0. y por
25° S, 81° 0.
25° S, 73° 0.
16° S, 73° 0.
16° S, 68° 0.
22° S, 67° 0.

y desde este punto siguiendo por el límite Este de la frontera entre Chile y Argentina, y por

52° S, 67° 0
57° S, 67° 0
57° S, 40° 0

hasta el Polo Sur, y por

57° S, 90° 0

hasta cerrar la Subárea en 57° S, 81° 0.

8.6. Subárea - 13 F.

Desde 57° S, 81° 0 y por
32° S, 81° 0
32° S, 69°

a lo largo de la parte Este de la frontera entre Chile y Argentina, y por

52° S, 67° 0
57° S, 67° 0
57° S, 40° 0

hasta el Polo Sur, y por

57° S, 90° 0

hasta cerrar la Subárea en 57° S, 81° 0

8.7 Subárea - 13 G.

Desde 57° S, 90° 0 y por
57° S, 70° 0
52° S, 70° 0

a lo largo de la parte Oeste de la frontera entre Argentina y Chile, y por

21° S, 68° 0
21° S, 62° 0
25° S, 56° 0
25° S, 53° 0
28° S, 53° 0
29° S, 56° 0
57° S, 56° 0
57° S, 40° 0

y el Polo Sur

hasta cerrar la Subárea en 57° S, 90° 0.

8.8. Subárea - 13 H.

Desde 57° S, 90° 0 y por
57° S, 70° 0
52° S, 70° 0

a lo largo de la parte Oeste de la frontera entre Argentina y Chile, y por

32° S, 70° 0
34° S, 56° 0
57° S, 56° 0
57° S, 40° 0

y el Polo Sur, hasta cerrar la Subárea en 57° S, 90° 0.

8.9 Subárea - 13 I -

Desde 24° S, 63° 0
18° S, 63° 0
18° S, 56° 0
22° S, 56° 0
22° S, 53° 0
29° S, 53° 0
29° S, 47° 0
37° S, 56° 0
37° S, 59° 0
25° S, 59° 0

hasta cerrar la Subárea en 24° S, 63° 0.

8.10. Subárea - 13 J -

Desde 2° S, 70° 0 y por
2° S, 50° 0
20° S, 50° 0
20° S, 58° 0
12° S, 66° 0
12° S, 70° 0

a lo largo de la parte Oeste de la frontera entre el Brasil y el Perú hasta cerrar la Subárea en 20° S, 70° 0.

8.11. Subárea - 13 K -

Desde 0° 50° 0 y por
0° 32° 0
4° S, 32° 0
20° S, 38° 0
20° S, 50° 0

8.12. Subárea - 13 L -

Desde 20° S, 58° 0 y por
20° S, 38° 0
35° S, 52° 0
30° S, 58° 0
25° S, 58° 0
24° S, 55° 0

hasta cerrar la Subárea en 20° S, 58° 0.

8.13. Subárea - 13 M -

Desde 0° 32° 0 y por
0° 20° 0

hasta el Polo Sur y luego por

57° S, 40° 0
57° S, 56° 0
37° S, 56° 0
20° S, 38° 0
40° S, 32° 0

hasta cerrar la Subárea en 0°, 32° 0.

Conferencia administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer Nº 239-S
16 de agosto de 1948
Comisión 6

GRUPO DE PROPAGACION

Informe Nº 3.

Plan I, Parte I; Compartición entre las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, etc.

1. Miembros del Grupo

Los Miembros del Grupo que con mayor consecuencia han dedicado largo tiempo a esta labor especial son los siguientes:

G. SEARLE (Nueva Zelandia) Presidente
H. COSTA (Brasil)
J. BOCTOR (Egipto)
S.A. SATHAR (Pakistán)
A. SOUTO CRUZ (Portugal)
W.E. WEAVER (EE.UU.)
P.J. GREVEN (O.A.C.I.)
L.M. LAYZELL (A.I.T.A.)

Otros delegados han cooperado también en la labor cuando les ha sido posible.

2. Disposición del informe

Tal como la Comisión 6 lo acordó en su sesión del 12 de agosto, el informe que comprende el Plan I será publicado en dos partes: Parte I y Parte II. La Parte I, define la compartición entre las Rutas Aéreas Mundiales Mayores y la Parte II la compartición entre las Rutas Aéreas Mundiales Mayores y las áreas y subáreas, así como entre las áreas y las subáreas.

3. Informes anteriores del Grupo de Propagación.

De conformidad con el informe de la Comisión 6 (Doc. Aer. No. 214) el informe No. 1 (Informe provisional Doc. Aer. No. 211) debe ser modificado en la forma siguiente:

3.1. Pár. 3.1. (Doc. Aer. No. 211). Léase 35° N en lugar de 30° N.

3.2. Pár. 3.3. Hacer las correcciones necesarias de conformidad con el pár. 13 del Doc. Aer. No. 214.

4. Principios adoptados para la compartición entre las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores.

Se han adoptado los dos principios esenciales siguientes:

4.1. Seleccionar las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores situadas lo más cerca posible unas de otras, a fin de que quede libre, para la compartición entre áreas, la mayor área global posible.

4.2. Esforzarse en mantener en un mínimo el número de frecuencias destinado a las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, reduciendo así el número de cambios de frecuencia necesarios a una aeronave que recorra varias rutas. En muchos casos, no ha sido posible aplicar totalmente este principio, debido a la relación geográfica de las Áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores y a la distancia de repetición del correspondiente orden de frecuencias.

5. Normas Técnicas.

Al elaborar el plan se han empleado, generalmente, las normas adoptadas por la Comisión 6. Dichas normas aparecen en las siguientes referencias: Apartado 1, párrafo 4 del Doc. Aer 209; párrafo 13 del Doc. Aer. 214.

Estas normas se mencionan de nuevo, a continuación:

Distancia de protección: Basada en un coeficiente de protección de 15 db.

Condiciones de compartición: Entre las Áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores.

FRECUENCIA Mc/s	CONDICIONES
3	Noche
3.5	Noche
4.7	Noche
5.6	Noche
6.6	Noche
9.0	Día
10.0	Día
11.3	Día

Estas condiciones afectan a los siguientes órdenes de frecuencias: 3; 3.5; 4.7; 5.6; 9; 10 y 11.3 Mc/s. En cuanto a los órdenes de frecuencias de 6.6; 13.3 y 18 Mc/s el Grupo consideró mejor emplear otros métodos, los cuales se describen a continuación:

5.1. Compartición en 6.6 Mc/s.

Se ha efectuado la compartición en 6.6 Mc/s utilizando las mismas distancias de protección que para la banda de 5.6 Mc/s bajo condiciones nocturnas. Esta medida fué aprobada por la Comisión 6, el 11 de agosto de 1948.

5.2. Compartición en 13.3 Mc/s

Debido al hecho de que la compartición entre las Áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, basada en distancias de protección diurna para un coeficiente de protección de 15 db, no resulta de estricta exactitud; y en vista también del hecho de que existe un contraste considerable en la condición del trayecto, se convino en que la compartición a base de horario era el método de acercamiento más efectivo. De acuerdo con ello se decidió que debía aplicarse una separación mínima de 80° de longitud o de 5,20 horas. Se decidió, además, que podía utilizarse una diferencia de horario más baja en aquellas circunstancias en que las

condiciones del tráfico fueran excepcionalmente ligeras. Los resultados definitivos acordados por el Grupo, figuran en el Cuadro II que se acompaña.

5.3. Compartición en 18 Mc/s

El Grupo de Propagación ha estimado que el tráfico en frecuencias de la banda de 18 Mc/s sea relativamente ligero en vista de las características de propagación que presentan las frecuencias de esta banda. De acuerdo con ello, se decidió que no era conveniente compartir estas frecuencias a base de un alcance de interferencia diurna. En la página 3, Anexos 2 y 3 del Doc. Aer. 198, se observará que el Grupo anterior compartió las frecuencias de la banda de 18 Mc/s dividiendo el globo en cuadrantes aproximados y repartiendo las frecuencias entre ellos. El Grupo actual ha estudiado la compartición a base de obtener la máxima separación geográfica entre las rutas que no tienen ningún interés común de operación y el agrupamiento en donde fué posible, de aquellas rutas que tienen este interés común. Se ha examinado también la cuestión de dar prioridad a los largos vuelos transoceánicos.

6. Sugestiones contenidas en el Doc. Aer. 219.

El Grupo ha examinado las sugestiones contenidas en el párrafo 2.1 del Doc. Aer. 219, y ha llegado a las conclusiones siguientes:

6.1. Se ha compartido un canal en la banda de 13 Mc/s entre NSA2 y ME (2.1 (a)-Doc. Aer. 219).

6.2. Se han previsto dos canales en la banda de 9 Mc/s y uno en la banda de 10 Mc/s para NSAM-2 (2.1 (b) Doc. Aer. 219).

6.3. El Grupo ha examinado la cuestión relativa a la compartición entre NSAM-1 y 2, y entre FE-2 y SP, habiendo estimado que, desde el punto de vista de propagación no era conveniente esta compartición. Se ha modificado el plan expuesto anteriormente en la pizarra, a fin de facilitar la compartición entre NSA-2 y ME, e introducir mejoras al mismo tiempo en la compartición entre áreas (2,1 (b) y 2.1 (c), Doc. Aer. 219).

6.4. Desde el punto de vista propagación no es conveniente, en general, compartir frecuencias del N.P. con frecuencias del N.A. Sin embargo, se han tomado medidas para compartir un canal de la banda de 3 Mc/s entre dichas áreas. Más adelante se verá que, en las otras bandas de frecuencias, las frecuencias N.A. están compartidas con frecuencias de rutas aéreas del Océano Pacífico. Por consiguiente, el Grupo considera que no se haría ninguna economía útil de canales adoptando la sugestión contenida en el párrafo 2.1 (d) (Doc. Aer. 219).

6.5. El Grupo ha tenido en cuenta el cambio en los límites de las áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores del S.A., efectuado como consecuencia de la declaración que aparece en el apartado (e), párrafo 2.1 (Doc. Aer. 219).

6.6. Comoquiera que las bandas de 10 y 11 Mc/s están menos cargadas por las Rutas Aéreas Mundiales Mayores que la banda de 13 Mc/s, sería desventajoso adoptar la sugestión del apartado (f), párrafo 2.1 (Doc. 219) y, por consiguiente, no se ha tomado medida alguna en el sentido que el mismo indica.

7. Frecuencias para radiodifusión de partes meteorológicos.

De conformidad con los documentos Aer. 172 y 192, tenía que asignarse una familia de frecuencias de las bandas de 3, 6 y 9 Mc/s a la zona del Océano Pacífico y otra familia del mismo orden a la del Océano Atlántico. De acuerdo con la costumbre de mantener en cada familia la relación de frecuencias adyacentes por debajo de 2, el Grupo ha decidido destinar a la radiodifusión de partes meteorológicos los siguientes órdenes: 3, 5.6 y 9 Mc/s.

7.1. Radiodifusiones meteorológicas del Atlántico (compartición de frecuencias)

Una familia de frecuencias del orden de 3, 5.6 y 9 Mc/s, asignada principalmente a la zona del Océano Atlántico para las emisiones meteorológicas, podrá utilizarse igualmente en el Area de Rutas Aéreas Mundiales Mayores "ME", con las siguientes restricciones:

FRECUENCIA	CONDICIONES	USO
3 Mc/s	de día	En toda el área "ME"
3 Mc/s	de noche	Al Oeste del Meridiano 40° E
5.6 Mc/s	de día	En toda el área "ME"
5.6 Mc/s	de noche	Al Oeste del Meridiano 50° E
9 Mc/s	de día	Al Este del Meridiano 65° E Al Oeste del Meridiano 65° E

7.2. Radiodifusiones Meteorológicas del Pacífico (compartición de frecuencias).

Una familia de frecuencias del orden de 3, 5.6 y 9 Mc/s, asignada principalmente a la zona del Océano Pacífico para las emisiones meteorológicas podrá utilizarse también en el área de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores "EU", a base de un coeficiente de protección de 15 db. Sin embargo, en ninguna de ambas áreas se deberá utilizar, de noche, una frecuencia superior a la adyacente de 5.6 Mc/s.

8. Descripción de los Cuadros adjuntos al presente Documento.

El Cuadro I adjunto muestra la compartición de las bandas de 3; 3.5; 4.7 y 5.6 Mc/s entre las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores.

El Cuadro II, muestra la compartición de las bandas de 6.6; 9; 10; 11.3; 13.3 y 18 Mc/s, entre las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores.

En el Cuadro III adjunto figura un resumen de las distribuciones de canales a las Rutas Aéreas Mundiales Mayores al control de los aerodromos y al control de acceso, así como a las radiodifusiones meteorológicas; se indican también los canales que pueden distribuirse exclusivamente a las áreas.

9. Conclusión.

Al determinar las repeticiones de frecuencias contenidas en este informe, el Grupo ha tomado en consideración ciertos factores que no están directamente relacionados con la propagación. En estos se hallan incluídas ligeras disminuciones en las distancias de repetición; es el caso, por ejemplo, cuando los terminales de un circuito están bajo el control de la misma administración, y también, cuando la estricta observancia de las normas propuestas hubiese conducido a reducir las posibilidades de economía resultante de las repeticiones.

En estas circunstancias el Grupo considera que el plan presentado en este informe constituye para las Áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, desde el punto de vista de la utilización de frecuencias, la solución más económica compatible con la seguridad de la explotación. Es indudable que existen muchas otras combinaciones basadas en las normas adoptadas que podrían usarse, pero el Grupo considera que, en general, no darían por resultado una distribución global de frecuencias más eficiente.

G. Searle
Presidente.

REPETITIONS BETWEEN MAJOR WORLD AIR ROUTE AREAS

ASSIGNATIONS MULTIPLES AUX ZONES DE PASSAGE DES LIGNES AERIENNES MONDIALES PRINCIPALES

REPETICIONES ENTRE AREAS DE RUTAS AEREAS MAS IMPORTANTES DEL MUNDO

Frequency Order Ordre de grandeur de fréquence Orden de frecuencias	3 Mc/s	3.5 Mc/s	4.7 Mc/s	5.6 Mc/s
Index Number Numéro Numero				
1	NP-FEI-NA	CEP-SA(Ext)	EU	NA-FEI
2	CWP-NSA2(Ext)-NSAM2	CEP-ME(Ext)	EU	NA-FE2
3	SP-NA	CEP-EU	NSAM1	NA-SP
4	FE2-NA	CEP-EU		NA(Ext)
5	EU-NSAM1	NSAM2-ME		CEP-EU
6	EU-NSAM2	NSAI(Ext)		NP-NSA2(Ext)
7	NA (Ext)			CWP-NSA1(Ext)
8	SA			NSAM2
9				NSAM2
10				CEP-ME(Ext)
Total channels Total des voies Total de canales	8	6	3	10

TABLE I TABLEAU I CUADRO I

REPETITIONS BETWEEN MAJOR WORLD AIR ROUTE AREAS
ASSIGNATIONS MULTIPLES AUX ZONES DE PASSAGES DES LIGNES AERIENNES MONDIALES PRINCIPALES
REPETICIONES ENTRE AREAS DE RUTAS AEREAS MAS IMPORTANTES DEL MUNDO

Frequency order Ordre de grandeur de fréquence Orden de frecuencias	6.6 Mc/s	9 Mc/s	10 Mc/s	11.3 Mc/s	13 Mc/s	18 Mc/s
Index number Numéro Numero						
1	SA-CEP	FE2-EU-NSAM2	CEP-SA(Ext)	CEP	NA	NA-FE1-FE2
2	SA-CEP	FE1-EU-CEP	CEP	CEP-EU	NSAM2-SP	CEP-ME-NSA2
3	SA(Ext)	NSAM2-ME(Ext)-SP	NSAM2-ME(Ext)	NSAM2	NA-FE1	CWP-NP-EU
4	ME(Ext)	NSAM1-NSA1(Ext)			ME(Ext)-NSA2(Ext)-CEP	SA-NSA1-SP
5	NSAM2	SA-FE1-CEP			NA(Ext)-CWP	NSAM1-NSAM2
6	NSAM1	SA-NP			NA-FE2	
7	EU	NA-CWP			NSAM1	
8	EU	NA(Ext)			NSA1(Ext)-CEP	
9		NA			SA(Ext)-NP	
10		NA				
11		NSA2(Ext)				
Total channels Total des voies Total de canales	8	11	3	3	9	5

TABLE II TABLEAU II CUADRO II

SUMMARY OF CHANNEL ALLOCATION

TABLEAU RESUME DE L'ATTRIBUTION DES VOIES

CUADRO RESUMEN DE LA DISTRIBUCION DE CANALES

Frequency order (Mc/s) Ordre de grandeur des fréquences(Mc/s) Orden de frecuencias(Mc/s)	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	Totals Totaux Totales
Channels for MWAR and regions Voies pour les lignes aériennes mondiales principales et pour les régions Canales para las MWAR y para las regiones	8	6	3	10	8	11	3	3	9	5	66
Channels for meteorological broadcasts Voies pour les émissions météorologiques Canales para las radiodifusiones meteorológicas	2	-	-	2	-	2	-	-	-	-	6
Channels for aerodrome & approach control Voies pour le contrôle d'aerodrome et de contrôle d'approche Canales para el control de aerodromo y de aproximación	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Total of above Total des nombres ci-dessus Total de canales distribuidos	11	7	3	12	8	13	3	3	9	5	74
Total channels available Nombre total des voies disponibles Total de canales disponibles	24	14	7	26	21	17	10	13	10	7	149
Exclusive channels for regions Voies réservées à un usage régional Canales exclusives para las regiones	13	7	4	14	13	4	7	10	1	2	75

TABLE III TABLEAU III CUADRO III

International Administrative
Aeronautical Radio Conference
GENEVA, 1948

Aer-Document No 241-E
17 August, 1948
COMMISSION 6

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE 1948

Aér-Document No 241-F
17 août 1948
COMMISSION 6

Conferencia Administrativa Internacional
de Radiocomunicaciones Aeronauticas
GINEBRA, 1948

Aer-Documento No 241-S
17 de Agosto de 1948
COMISION 6

MAP "REGIONAL AND DOMESTIC AIR ROUTE AREAS"

CARTE DES ZONES DES LIGNES AERIENNES REGIONALES
ET NATIONALES

MAPA "ZONAS DE LAS RUTAS AEREAS REGIONALES E INTERNAS"

MAP. "Regional and Domestic Air Route Areas".

1. The attached Map showing the Regional and Domestic Air Route Areas was approved by Committee 6 at its 25th meeting, Doc. 214. The description of the boundaries is contained in the revised versions of Docs. 199 and 206 for the Eastern and Western hemispheres respectively.

2. The designator "Appendix II" has been added by arrangement with the Editorial Committee in order to make provision for the Map to appear as such in the final report of the Conference.

Carte des zones des lignes aériennes régionales et nationales.

1. La carte des zones des lignes aériennes régionales et nationales a été approuvée par la Commission 6, au cours de sa 25e séance (doc. Aér.No 214). La délimitation des zones est donnée dans les versions révisées des documents Nos 199 et 206, pour les hémisphères Est et Ouest respectivement.

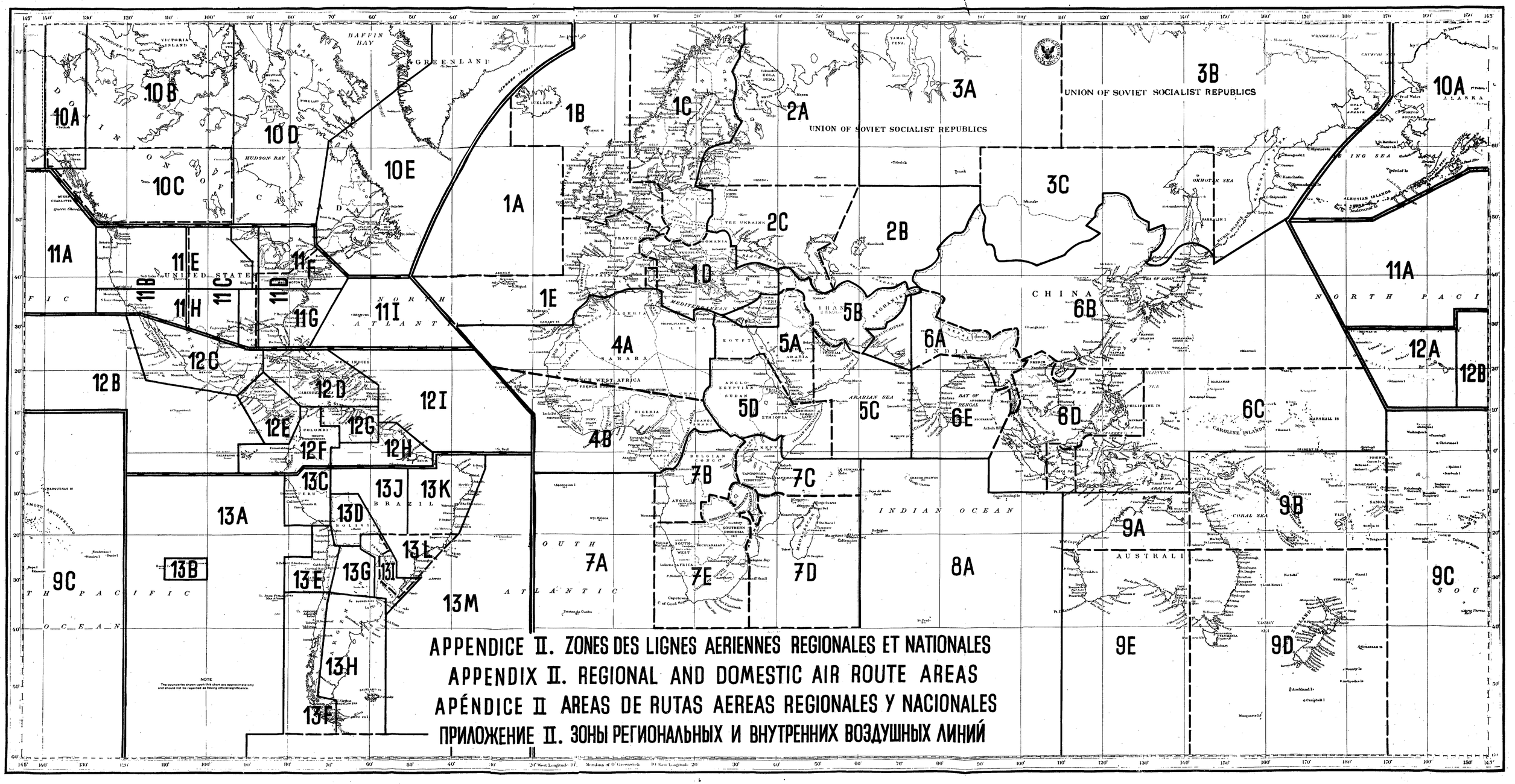
2. La carte a été désignée comme Appendice II à la suite d'un arrangement avec la Commission de rédaction. Elle sera introduite avec cette désignation dans le rapport final de la Conférence.

MAPA. "Zonas de las Rutas Aéreas Regionales e Internas".

1. El mapa adjunto, en que aparecen las Zonas de la Rutas Aéreas Regionales e Internas, ha sido aprobado por la Comisión 6 en su 25a sesión (Doc. Aer. 214). Los Documentos Aer. 199 y 206 (revisados) contienen la descripción de los límites de dichas zonas en los Hemisferios Oriental y occidental respectivamente.

2. El mapa indicador se añade como "Apendice II", según acuerdo con la Comisión de Redacción, a fin de que aparezca como tal en el Informe Final de la Conferencia.

E.G. Betts
Chairman of Committee 6
Président de la Commission 6
Presidente de la Comisión 6



APPENDICE II. ZONES DES LIGNES AERIENNES REGIONALES ET NATIONALES

APPENDIX II. REGIONAL AND DOMESTIC AIR ROUTE AREAS

APÉNDICE II AREAS DE RUTAS AEREAS REGIONALES Y NACIONALES

ПРИЛОЖЕНИЕ II. ЗОНЫ РЕГИОНАЛЬНЫХ И ВНУТРЕННИХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Doc. Aer. No.242 - S

19 de agosto de 1948.

COMISION 6

INFORME FINAL DEL GRUPO DE TRABAJO ENCARGADO DE DETERMINAR LA SITUACION DEFINITIVA DE LAS NECESIDADES EN FRECUENCIAS DE LAS AREAS DE LAS RUTAS AEREAS MUNDIALES MAYORES, ASI COMO LAS NECESIDADES REGIONALES Y NACIONALES DEL HEMISFERIO ORIENTAL

1. Introducción.

Este Grupo de Trabajo fué constituído con las siguientes atribuciones: (Véase Doc. Aer-No. 205, párrafo 5.1.)

"Estudiar y recapitular las necesidades en frecuencias de las Areas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores y de las Regiones, a fin de asegurarse de que las necesidades constituyen un mínimo compatible con la seguridad. El mismo método de evaluación ha de utilizarse para determinar las necesidades definitivas de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores y de las Regiones. Al establecerse las conclusiones finales, habrá de tenerse en cuenta toda información disponible, como, por ejemplo, la contenida en los Formularios 2 y la relativa al número de kilómetros recorridos".

2. Consideraciones Generales.

El Grupo de Trabajo ha subdividido el problema en dos partes, a saber:

a) Examen de las necesidades de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, y

b) Examen de las necesidades regionales y nacionales del Hemisferio Oriental.

3. Examen de las Necesidades de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores.

El Grupo de Trabajo examinó primero minuciosamente las necesidades de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores y como consecuencia de este examen se lograron ciertas economías en la distribución de frecuencias a algunas áreas determinadas. Los resultados de este estudio aparecen en el Documento Aer-No.219. Hay que tener presente que el Grupo de Trabajo mantiene el criterio de que las necesidades expuestas para las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, representan el mínimo absoluto compatible con la seguridad, rapidez y funcionamiento regular de estos servicios aéreos internacionales a larga distancia.

4. Examen de las Necesidades Regionales y Nacionales del Hemisferio Oriental.

También este trabajo se dividió en dos partes, o sea: Examen de las necesidades Regionales y examen de las necesidades de los servicios Nacionales.

4.1. Necesidades Regionales.

Basándose en las necesidades señaladas por las Conferencias Regionales así como en las declaraciones de los delegados conocedores de las Regiones que se examinaban, el Grupo hizo una recapitulación de las necesidades regionales. Sin embargo, hay ciertas Regiones para las que no se han celebrado

todavía ninguna conferencia regional y que no están representadas por ningún delegado en la actual Conferencia. En estos casos, el Grupo de Trabajo se ha esforzado en evaluar lo más exactamente posible las necesidades mínimas de estas regiones, procediendo por comparación con otras regiones similares cuyas necesidades son conocidas. Aunque la información disponible para calcular las necesidades Regionales no era tan exacta como la información de que se disponía para examinar las necesidades de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, este Grupo de Trabajo está plenamente convencido de que las cifras de/las necesidades regionales, tal como han quedado ahora determinadas en las Tablas revisadas de necesidades regionales y nacionales, son relativamente exactas y representan una apreciación bastante realista de las necesidades de medios de comunicación en los servicios aéreos regionales.

4.2. Necesidades Nacionales.

El Grupo de Trabajo a fin de obtener una base para determinar las necesidades nacionales examinó los Formularios 2 presentados por los diferentes países interesados. Todas las necesidades que decididamente no eran de carácter internacional o regional fueron consideradas, provisionalmente, como necesidades nacionales. Además, el Grupo examinó las hojas enviadas al Grupo de Trabajo 6 G 2 por los delegados, relativas a las necesidades nacionales de sus respectivos países.

4.2.1. El Grupo ha establecido una recapitulación de las solicitudes de los distintos países, clasificados en la Subárea a que pertenecen. En el Documento Aer-215 se dan detalles completos respecto a esta forma preliminar de abordar el problema.

4.2.2. Al comprobarse, a través del examen detallado de estas solicitudes que se habían incluído en las necesidades nacionales, las necesidades regionales, las de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores e inclusive las de circuitos entre puntos fijos, se consultó, siempre que fué posible, a los delegados representantes de los países correspondientes, para evitar toda confusión. En muchos casos se obtuvo una economía considerable en algunas solicitudes de necesidades nacionales.

4.2.3. Después de llevar a cabo esta fase de la labor se hizo evidente que este método de presentación, esbozado en el apartado 4.2.1., daba una idea extremadamente pesimista de la situación. Además, con esto no se conseguía obtener un cálculo exacto de las necesidades reales de los diversos países. En efecto, en determinados casos, los canales solicitados hubieran sido utilizados de modo incompleto a pesar de que todas las frecuencias habrían tenido que ser incluídas en la tabla relativa a las necesidades Nacionales, como canales libres y distintos. El Grupo de Trabajo ha estimado que se podría conseguir una indicación más exacta si se agrupan las necesidades nacionales dentro de cada Subárea y se reduce el número total de canales, siempre que se pueda realizar de una manera equitativa.

Por consiguiente, el Grupo de Trabajo ha preparado unas tablas resumiendo las necesidades de las áreas y de sus Subáreas.

4.2.4. Después de examinar estas tablas se consideró que se podían reducir todavía más estas necesidades por medio de una adecuada coordinación entre las Subáreas. Sin embargo, el Grupo de Trabajo estimó que aún no se estaba en condiciones de efectuar tales reducciones sin tener de antemano una información precisa de la carga de los canales del número de estaciones aeronáuticas, del procedimiento empleado para las comunicaciones, de las instalaciones locales de los terrenos y de otras particularidades.

4.2.5. En vista de lo expuesto anteriormente y a fin de intentar nuevamente determinar una norma de aplicación general, se ha calculado para cada canal solicitado la longitud del recorrido aéreo semanal de los servicios nacionales. Hay que hacer notar que el Grupo de Trabajo sólo considera este cálculo como una comparación muy aproximada que no siempre corresponde enteramente a la realidad.

4.2.6. A continuación se exponen los resultados obtenidos para las necesidades de las Áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores y para las Regionales:-

Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores.

(NA) Atlántico Norte	-	50.000 millas por canal
(CEP) Pacífico Este Central	-	47.000 millas por canal
NSAM 1	-	74.000 millas por canal

Areas de Rutas Regionales

Europea	-	50.000 millas por canal

Subáreas

Oscilan entre 23.000 y 1.800 millas por canal.

4.2.7. El Grupo de Trabajo estima que aún teniendo ampliamente en cuenta las condiciones locales, no deberían existir diferencias tan grandes.

4.2.8. Por otra parte, cree que, en ciertas condiciones, es posible la repetición de frecuencias en una Subarea determinada. Sin embargo, antes de tomar en consideración este factor, es necesario poseer datos más precisos sobre la utilización proyectada de una frecuencia dada o: v.gr: distribución geográfica de las estaciones aeronáuticas dentro de las Subáreas, la protección necesaria durante el día y durante la noche, la potencia y el tipo de la emisión.

5. Conclusión

5.1. Después de haber examinado detenidamente y desde todos sus aspectos las necesidades en frecuencias regionales y nacionales, el Grupo de Trabajo ha llegado a la conclusión de que es imposible determinar con exactitud dichas necesidades con la información de que se dispone en la actualidad.

5.2. Se cree que la información remitida al Grupo de Propagación referente a las necesidades regionales, y en particular, a las necesidades nacionales, debe ser considerada por dichos grupos únicamente como indicaciones sobre el grado de dimensión y el número de frecuencias necesarias en cada área y subárea.

5.3. Con objeto de garantizar una distribución equitativa de frecuencias a las Áreas y Subáreas, el Grupo recomienda que, antes de realizar un nuevo intento para calcular estas necesidades, bien en esta Conferencia o bien en Conferencias Regionales subsiguientes, todos los Estados Miembros deberán facilitar la siguiente información, que se considera esencial para el desarrollo de un plan satisfactorio:-

6.1. Estadísticas de Servicios Aéreos

6.1.1. Para los vuelos previstos de antemano, número total de millas recorridas por semana en las rutas Internacionales Regionales y en las rutas Nacionales. (Estos totales se indicarán por separado).

6.1.2. Para vuelos no previstos anticipadamente, número total de millas recorridas por semana en las rutas Internacionales Regionales y en las rutas Nacionales (Estos totales deberán indicarse por separado.)

6.1.3. Un mapa esquemático de las Rutas Aéreas Internacionales Regionales y Nacionales, indicando las líneas aéreas y la frecuencia de los vuelos.

6.2. Estadísticas de estaciones aeronáuticas.

6.2.1. Nombre y ubicación de cada estación aeronáutica.

6.2.2. Utilización de cada canal, indicando si es para comunicación en vuelo, control del área, control de acceso, control de aeropuerto, o servicios similares.

6.2.3. Clase de emisión.

6.2.4. Potencia radiada.

6.2.5. Número de estaciones aeronáuticas que operan en la misma frecuencia.

6.2.6. Promedio de comunicaciones para cada estación sujeta a las condiciones I.F.R. durante un período de 24 horas y a la hora máxima.

6.2.7. Promedio de duración de las comunicaciones aire/tierra sujetos a las condiciones I.F.R.

6.2.8. Distribución de la carga por canal durante un período de 24 horas por cada estación aeronáutica.

6.3. Sistemas de comunicación y procedimientos.

6.3.1. Plan general de las comunicaciones aire/tierra y organización del control del tráfico aéreo. La información suministrada a este respecto debe indicar si las comunicaciones con las aeronaves que realizan un servicio regional y con las aeronaves que efectúan un servicio nacional, se llevan a cabo, en los mismos o, en distintos canales. (En caso necesario, bastará indicar que las reglas de la O.A.C.I. están en vigor)

6.3.2. Porcentaje de la totalidad de las comunicaciones aire/tierra que funcionen por ondas hectométricas, ondas decamétricas y ondas métricas, para cada categoría de tráfico aéreo indicada en los párrafos 6.1.1. y 6.1.2.

6.3.3. Indicar si, debido a circunstancias particulares momentáneas, el tráfico del Servicio fijo debe encaminarse por los canales del servicio movil aeronáutico y señalar la importancia de este tráfico.

6.3.4. Señalar la existencia eventual de redes para fines especiales, tales como la radiogoniometría en ondas decamétricas, para las cuales se piensa emplear distintos canales.

7. Información General

7.1. Cualquier información suplementaria que se estime pertinente para este estudio.

8. Recomendaciones para el futuro.

8.1. El Grupo de Trabajo considera que si las Conferencias futuras han de lograr la economía máxima en el empleo de las frecuencias, será necesario inspirarse en las siguientes sugestiones:

8.1.1. Limitar la potencia de emisión para los servicios nacionales en ciertas subáreas sobrecargadas.

8.1.2. A fin de lograr la máxima repetición de frecuencias en las áreas sobrecargadas, será necesario asignar frecuencias a las estaciones individualmente, y determinar en cada caso el alcance de interferencia.

8.1.3. Probablemente se podrá lograr una importante economía, para aquellos casos en que sólo se necesita un alcance de servicio limitado, si se tiene en cuenta con precisión el ángulo de irradiación del sistema de antena utilizado.

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Anexo I. al Doc. Aer. N° 242-S

NECESIDADES DE LAS AREAS DE RUTAS AEREAS REGIONALES Y NACIONALES (R.D.A.R.A.)

AREA 1	Mc/s 3.0	Mc/s 3.5	Mc/s 4.7	Mc/s 5.6	Mc/s 6.6	Mc/s 9.0	Mc/s 10	Mc/s 11	Mc/s 13	Mc/s 18
SUBAREA A	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SUBAREA B[1]										
BELGICA IRLANDA REINO UNIDO PAISES BAJOS ALEMANIA OCCIDENTAL ISLANDIA	8	6	3	3						
SUBAREA C[2]										
SUECIA NORUEGA FINLANDIA POLONIA ALEMANIA ORIENTAL CHECOESLOVAQUIA AUSTRIA DINAMARCA HUNGRIA	5	5	5	9	4					
SUBAREA D[3]										
RUMANIA BULGARIA YUGOESLAVIA GRECIA ALBANIA TURQUIA ITALIA MALTA CHIPRE	7	16	7	12	7					
SUBAREA E[4]										
FRANCIA SUIZA ESPANA PORTUGAL GIBRALTAR	1	3	4	3	1					
REGIONAL	6	4	-	5		3	1	1		

NECESIDADES DE LAS AREAS DE RUTAS AEREAS REGIONALES Y DOMESTICAS

(R.D.A.R.A.)

AREA 2*	Mc/s 3.0	Mc/s 3.5	Mc/s 4.7	Mc/s 5.6	Mc/s 6.6	Mc/s 9.0	Mc/s 10	Mc/s 11	Mc/s 13	Mc/s 18
SUBAREA A	3	1	1	3	2	1				
SUBAREA B	3	2	1	2	2	1				
SUBAREA C	4	2	1	4	3	1				
COMUN A,B & C	3	2	1	3	2	2	2	2		
AREA 3*										
SUBAREA A	4	2	1	3	1					
SUBAREA B	4	2	1	3	2					
SUBAREA C	4	2	1	3	2					
COMUN A,B & C	3	2	1	3	2	3	2	2	1	
COMUN PARA AREA 2 & 3	5	3	1	4	5	4	3	4	2	3

LONGITUD TOTAL DE LAS RUTAS AEREAS EN AREAS 2 Y 3 = 175.000 Km.

*"Las necesidades presentadas por la Delegación de la U.R.S.S. han sido establecidas en la inteligencia de que algunos de estos canales A3, se dividirían en dos canales A1".

NECESIDADES DE LAS AREAS DE RUTAS AEREAS REGIONALES Y DOMESTICAS

(R.D.A.R.A.)

AREA 4	Mc/s 3.0	Mc/s 3.5	Mc/s 4.7	Mc/s 5.6	Mc/s 6.6	Mc/s 9.0	Mc/s 10	Mc/s 11	Mc/s 13	Mc/s 18
SUBAREA A 5)										
MARRUECOS										
TANGER										
ARGEL	3		3			2				
TUNEZ										
LIBIA										
TRIPOLITANIA										
SUBAREA B 6)										
AFRICA ECUATORIAL FRANCESA										
AFRICA OCCIDENTAL FRANCESA										
GAMBIA										
COSTA DE ORO										
SIERRA LEONA	1	5	1	5	6	2		2		
NIGERIA										
PUERTO CAPE VERDE E.T.C.										
LIBERIA										
REGIONAL		2	2	1	2	1				

NECESIDADES DE LAS AREAS DE RUTAS AEREAS REGIONALES Y DOMESTICAS (R.D.A.R.A.)

AREA 5	Mc/s 3.0	Mc/s 3.5	Mc/s 4.7	Mc/s 5.6	Mc/s 6.6	Mc/s 9.0	Mc/s 10	Mc/s 11	Mc/s 13	Mc/s 18
SUBAREA A ADEN SIRIA LIBANO PALESTINA TRANSJORDANIA ARABIA SAUDITA YEMEN HADRAMAUT EGIPTO IRAQ	3	5	2	4	8	2				
SUBAREA B IRAN PAKISTAN AFGANISTAN TURQUIA ORIENTAL		4	2	2	4	2				
SUBAREA C OMAN GOLFO PERSICO AREA		2			2		(No se dispone de cifras respecto al Kilometraje)			
SUBAREA D SUDAN ANGLO EGIPCIO ETIOPIA ERITREA SOMALIA FRANCESA SOMALIA ITALIANA SOMALIA BRITANICA	1	4	1	1	5					
REGIONAL		4		4	4	2				

ANEXO I al Documento Aer-No.242 - S.

NECESIDADES DE LAS AREAS DE RUTAS AEREAS REGIONALES Y DOMESTICAS
(R.D.A.R.A.)

AREA 6	Mc/s 3,0	Mc/s 3,5	Mc/s 4,7	Mc/s 5,6	Mc/s 6,6	Mc/s 9,0	Mc/s 10	Mc/s 11	Mc/s 13	Mc/s 18
SUBAREA A/E 10)	2	7	6	3	6	3	-	1	-	-
SUBAREA B 11)	5	6	5	6	6	4	-	1	-	-
SUBAREA C 12)	1	4	1	2	3	1*	-	1*		
SUBAREA D 13)	2	8	3	3	11	5*	2	1*		
REGIONAL		1			1	1		1		
AREA 7.										
SUBAREA 7 A	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SUBAREA 7 B 14)		2	1	-	3	2				
SUBAREA 7 C 15)		3			3	1				
SUBAREA 7 D 16)	1	2	1	1	2	1	-			
SUBAREA 7 E 17)	2	2	-	2	2	2	3	1	-	-
REGIONAL	1	1	-	1	2	2		2	1	-
AREA 7										
SUBAREA A 18)	1	1	-	-	1	1				
SUBAREA B 18)	1	2	1		2	1		2		
SUBAREA C	-	-								
SUBAREA D 19)	4	15x	1	1	1	1		1		
SUBAREA E 18)	1	1			1	1				
REGIONAL		1			1	1		1		

*) Una frecuencia en la banda de 9 Mc/s y una frecuencia en la de 11 Mc/s son comunes a las Subáreas 6 C y 6 D

x) Solamente se necesitan 6 frecuencias de 3,5 Mc/s para uso nocturno.

NOTA:

El cálculo de millas por canal está enteramente basado en las necesidades de los países respecto de los cuales se dispone de cifras de kilometraje de rutas. Por ello, el número total de las frecuencias requeridas en una subárea determinada no corresponde, en algunos casos, a las cifras utilizadas en el cálculo.

1) 419800 millas por semana en 18 canales = 23320 millas por canal
2) 220800 millas por semana en 25 canales = 8832 millas por canal
3) 257700 millas por semana en 38 canales = 6965 millas por canal
4) 149200 millas por semana en 11 canales = 13600 millas por canal
5) 146524 millas por semana en 8 canales = 18315 millas por canal
6) 65750 millas por semana en 13 canales = 5058 millas por canal
7) 64900 millas por semana en 20 canales = 3245 millas por canal
8) 84000 millas por semana en 9 canales = 9333 millas por canal
9) 10800 millas por semana en 6 canales = 1800 millas por canal
10) 244000 millas por semana en 28 canales = 8700 millas por canal
11) 1000000 millas por semana en 33 canales = 30303 millas por canal
12) 160000 millas por semana en 12 canales = 13300 millas por canal
13) 244000 millas por semana en 35 canales = 7000 millas por canal
14) 31000 millas por semana en 8 canales = 3875 millas por canal
15) 48000 millas por semana en 7 canales = 6857 millas por canal
16) 27500 millas por semana en 8 canales = 3437 millas por canal
17) 128000 millas por semana en 14 canales = 9145 millas por canal
18) Subáreas 9 A, 9 B y 9 E combinadas:

634266 millas por semana en 17 canales = 37300 millas por canal.

19) Subárea 9 D:

73000 millas por semana en 27 canales = 3040 millas por canal

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Anexo II al Doc. Aer. No. 242-S

28 de septiembre de 1948.

NECESIDADES DE LAS AREAS DE RUTAS AEREAS REGIONALES Y NACIONALES (R.D.A.R.A.)

AREA 1.	Mc/s 3.0	Mc/s 3.5	Mc/s 4.7	Mc/s 5.6	Mc/s 6.6	Mc/s 9.0	Mc/s 10	Mc/s 11	Mc/s 13	Mc/s 18	Millas por semana
SUBAREA A	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SUBAREA B											
BELGICA	1	1									desconocido
IRLANDA	1			1							5.500
REINO UNIDO	4	5	1	1							365.000
PAISES BAJOS	1		1								21.300
ALEMANIA OCCIDENTAL	-										-
ISLANDIA	1		1	1							28.000
Total:	8	6	3	3							-
SUBAREA C											
SUECIA	2		2								41.000
NORUEGA		2	1								27.600
FINLANDIA		1	1		1						18.800
POLONIA	2	1	1	3	3						96.000
ALEMANIA ORIENTAL											
CHECOESLOVAQUIA				2							27.900
AUSTRIA											
DINAMARCA	1			1							9.500
HUNGRIA		1		2							
Total:	5	5	5	8	4						
SUBAREA D											
RUMANIA	1	2	1	2	1						30.000
BULGARIA	2	2	1	2	1						5.900
YUGOESLAVIA	1	4	1	3	2						92.000
GRECIA			2	2							14.800
ALBANIA		3	2	1							
TURQUIA	1			1	2						
ITALIA	2	3		1	1						85.000
MALTA		1									
CHIPRE		1			1						
Total:	7	16	7	12	8						
SUBAREA E											
FRANCIA		2	3	3							114.000
SUIZA											
ESPAÑA											
PORTUGAL	1		1		1						4.700
GIBRALTAR		1									
Total:	1	3	4	3	1						
REGIONAL	6	4	-	5	-	3	1	1			

ANEXO II al Doc. Aer. No.242 S

NECESIDADES DE LAS AREAS DE RUTAS AEREAS REGIONALES Y NACIONALES (R.D.A.R.A.)

AREA 2	Mc/s 3.0	Mc/s 3.5	Mc/s 4.7	Mc/s 5.6	Mc/s 6.6	Mc/s 9.0	Mc/s 10	Mc/s 11	Mc/s 13	Mc/s 18
SUBAREA A	3	1	1	3	2	1				
SUBAREA B	3	2	1	2	2	1				
SUBAREA C	4	2	1	4	3	1				
COMUN A,B & C	3	2	1	3	2	2	2	2		
AREA 3										
SUBAREA A	4	2	1	3	1					
SUBAREA B	4	2	1	3	2					
SUBAREA C	4	2	1	3	2					
COMUN A,B & C	3	2	1	3	2	3	2	2	1	
COMUN PARA AREAS 2 & 3	5	3	1	4	5	4	3	4	2	3

NECESIDADES DE LAS AREAS DE RUTAS AEREAS REGIONALES Y NACIONALES

(R.D.A.R.A.)

AREA 4	Mc/s 3.0	Mc/s 3.5	Mc/s 4.7	Mc/s 5.6	Mc/s 6.6	Mc/s 9.0	Mc/s 10	Mc/s 11	Mc/s 13	Mc/s 18	Millas por semana
SUBAREA A											
MARRUECOS			4			1					79.850
ARGEL			2			1					55.070
TUNEZ											11.150
LIBIA											
TRIPOLITANIA											
T O T A L			6			2					
SUBAREA B											
AFRICA ECUATORIAL FRANCESA		1		1	2			1			27.300
AFRICA OCCIDENTAL FRANCESA		2		2	3			1			77.920
GAMBIA											
COSTA DE ORO											
SIERRA LEONA		2		2		2					Desconocido
NIGERIA											
PUERTO CABO VERDE E.T.C.		1	1		1						Desconocido
LIBERIA											Desconocido
T O T A L		6	1	5	6	2		2			
REGIONAL			1								

Anexo II al Doc. Aer.No.242 S

NECESIDADES DE LAS AREAS DE RUTAS AEREAS REGIONALES Y NACIONALES (R.D.A.R.A.)

AREA 5	Mc/s 3.0	Mc/s 3.5	Mc/s 4.7	Mc/s 5.6	Mc/s 6.6	Mc/s 9.0	Mc/s 10	Mc/s 11	Mc/s 13	Mc/s 18	Millas por semana
SUBAREA A											
ADEN		1		1	1						
SIRIA		2			2						12.000
PALESTINA		2		2							1.000
ARABIA 1/2		1			1						
EGIPTO		3	2	3	2	2					34.500
IRAQ	2	2		1	3	1					12.000
T O T A L	2	11	2	7	9	3					
SUBAREA B											
IRAN			2		2						22.500
PAKISTAN		2	2	2	2	2					61.500
AFGANISTAN			2		2						
BELUKISTAN											
T O T A L		2	6	2	6	2					
SUBAREA C											
ARABIA 1/2		1			1						Ver Subárea 5 A
SUBAREA D											
SUDAN ANGLO EGIPCIO		2		2	1	1					7.500
ETIOPIA		2			2						3.300
ERITREA	1				2						
SOMALIA FRANCESA					-						
SOMALIA ITALIANA			1		1						
SOMALIA INGLESA		1		1	1						
T O T A L	1	5	1	3	7	1					
REGIONAL	1	2			3	3		1			

Anexo II al Documento Aer-No.242 S

NECESIDADES DE LAS AREAS DE RUTAS AEREAS REGIONALES Y DOMESTICAS (R.D.A.R.A.)

AREA 6	Mc/s 3.0	Mc/s 3.5	Mc/s 4.7	Mc/s 5.6	Mc/s 6.6	Mc/s 9.0	Mc/s 10	Mc/s 11	Mc/s 13	Mc/s 18	Millas por semana
SUBAREA A/E	2	7	6	3	8	3	-	1	-	-	222.000
SUBAREA B	5	6	5	6	6	4	-	1	-	-	1.000.000
SUBAREA C	1	6	-	2	5	1	-	1	-	-	160.000
SUBAREA D	3	9	4	3	8	3	2	-	-	-	244.000
REGIONAL		1			1	1		1			
AREA 7 SUBAREA 7A											
SUBAREA 7B	-	2	1	1	8	4	-	4	1	-	31.000
SUBAREA 7C	-	4	1	1	4	2	1	-	-	-	48.000
SUBAREA 7D	1	2	1	1	2	1	-	1	1	-	27.500
SUBAREA 7E	2	3	-	3	2	4	3	1	-	-	128.000
REGIONAL	1	-	-	1	-	1	-	-	-	-	
AREA 9 SUBAREA A	1	1			1	1					*
SUBAREA B	1	2	1		2	1		2			3.500*
SUBAREA C	-	-									
SUBAREA D	5	15	1	1	2	2		1			73.000
SUBAREA E	1	1			1	1					*
REGIONAL		1			1	1		1			

* Australia 630.766

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer-No. 249 - S
25 de agosto de 1948

COMISION 6

GRUPO DE PROPAGACION

Informe No. 4

Plan I, Parte II. Repetición de las frecuencias de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores (MWARA) en las Areas de Rutas Aéreas Regionales y Nacionales (RDARA). Compartición de frecuencias entre las RDARA y sus subáreas. Cálculos realizados a base de una potencia radiada de 1 kW.

1. MIEMBROS DEL GRUPO

Los Miembros del Grupo que han dedicado su tiempo de manera permanente a este trabajo especial son los siguientes:

G. Searle	Nueva Zelandia (Presidente)
J. Boctor	Egipto (ausente por el momento)
S. A. Sathar	Pakistán (ausente por el momento)
A. Souto Silva Cruz	Portugal
F. E. Sperring	Reino Unido
W. E. Weaver	Estados Unidos de América
P. J. Greven	O. A. C. I.
L. M. Layzell	A. I. T. A.

Los Sres. A. Alvendia (Filipinas) y

E. V. Shores (Estados Unidos de América),

entre otros, han cooperado en este trabajo siempre que han podido hacerlo.

2. PRESENTACION DEL INFORME

De acuerdo con la decisión adoptada por la Comisión 6, en su sesión del 12 de agosto, el informe sobre el Plan I comprende dos partes. La Parte I constituye el Documento Aer-No. 239 y se refiere a la compartición en las MWARA. El Presente informe, Parte II, se ocupa de la repetición de las frecuencias de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores en las RDARA y sus subáreas, y de la compartición de las frecuencias correspondientes a las RDARA en el interior de las mismas y sus subáreas.

3. INFORMES PRECEDENTES DEL GRUPO DE PROPAGACION

El presente informe exige una lectura conjunta con los informes 1, 2 y 3 del Grupo de Trabajo, que aparecen en los Documentos Aer-211, 216 y 239.

4. PRINCIPIOS ADOPTADOS PARA LA COMPARTICION DE UNA MISMA FRECUENCIA ENTRE AREAS Y SUBAREAS.

4.1. Generalidades : Debe observarse que, desde el punto de vista de la compartición de frecuencias, la labor de distribución de frecuencias a las áreas y subáreas es mucho más complicada que la de compartición entre las MWARA. Por ejemplo, en la banda de 3 Mc/s existen 16 solicitudes de canales para once Rutas Aéreas Mundiales Mayores, mientras que en esta misma banda hay 89 solicitudes de canales para 29 áreas y subáreas.

Por esta razón, mientras que en los casos de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, hay que comprobar 120 combinaciones diferentes tomadas de 2 en 2, en el caso de las RDARA existen 20.000 tomadas de 4 en 4. Naturalmente no se ha podido iniciar esta labor, que, en realidad, no era necesaria, por la simple razón de que, aún llevándola a cabo, no sería posible satisfacer todas las solicitudes, en el actual estado de cosas.

Dadas las circunstancias, el Grupo ha obrado en una forma que le parece razonable, compartiendo los canales de la manera más imparcial posible. Los principios aplicados son los siguientes:

4. 1. 1. Como se sabía por anticipado que no se podrían satisfacer todas las necesidades de las RDARA, se decidió compartir una frecuencia comenzando por el conjunto de un área en la que las demandas eran muy importantes, y repetir cada frecuencia en las áreas y subáreas más cercanas posible al área en que se inició la compartición.

4. 1. 2. Se modificó este principio en el sentido de esforzarse en repetir en el mayor número posible de áreas y subáreas en las que las solicitudes eran especialmente importantes, la frecuencia asignada al área que se tomó como punto de partida.

5. NORMAS TECNICAS

Al formular el plan, se han empleado las normas técnicas adoptadas por la Comisión 6. Estas normas aparecen en los documentos siguientes:

Doc. Aer-209, párrafos 4 y 5
Doc. Aer-214, párrafo 13
Doc. Aer-236, párrafo 22

y se repiten a continuación:

5.1. - Distancia de protección basada en un coeficiente de protección en la aeronave de 15 db.

5.2. - Condiciones de compartición.

FRECUENCIA Mc/s.	CONDICIONES DE COMPARTICION	
	Entre MWARA y RDARA	Entre las RDARA
3	Noche	Noche
3,5	Noche	Noche
4,7	Noche	Noche y Día (1)
5,6	Noche	Día
6,6	Día	Día (2)
9	Día	Día
10	Día	Día
11,3	Día	Día

NOTAS:

(1) De noche entre 40° N y 40° S; de día en otras latitudes. Para Europa, de día en latitudes superiores a 35° N.

(2) Basado en una distancia de protección calculada para 5,6 Mc/s.

Como se observará, estas condiciones se aplican a los siguientes órdenes de frecuencias:

3, 3.5, 4.7, 5.6, 6.6, 9, 10 y 11.3 Mc/s.

Para los valores de frecuencias de 13.3 y 18 Mc/s se emplearon los siguientes métodos :

5.3.- Compartición en la banda de 13,3 Mc/s.

Para la compartición en el tiempo, se considera como objetivo una separación de 80° de longitud. Este valor se redujo en los casos en que se consideró razonable.

5.4.- Compartición en la banda de 18 Mc/s.

En este orden de frecuencias la compartición ha sido posible sobre una base en consonancia con la demanda, ya que las solicitudes eran poco importantes. Sólo en un caso ha sido necesario aplicar la separación en el tiempo.

6. POTENCIA

Conviene recordar que el plan de que aquí se trata se basa en la hipótesis de que la potencia media en la onda portadora emitida por una estación aeronáutica es de un kilowatio. Como se menciona en el segundo informe del Grupo de Propagación (Doc. Aer-216, párrafo 7), parece, sin embargo, que, para las distribuciones a las RDARA en el Hemisferio Oriental, esta cifra resulta demasiado alta, y que el empleo de una potencia inferior se ajustaría mejor a la realidad. De acuerdo con ello, el Grupo ha preparado otro plan basado en el supuesto de que una potencia radiada de 200 watios, que conviene mejor que la precedente a las RDARA.

7. PLAN DE COMPARTICION

El plan de compartición que aparece en los Cuadros IV a XIII, ambos inclusive, refleja las repeticiones posibles clasificadas por medio de indicativos. Estos indicativos pueden afectarse inmediatamente a un canal dado de cualquiera de las bandas interesadas.

8. DESCRIPCION DE LOS CUADROS ADJUNTOS

8.1. - Los cuadros I y II muestran la proporción en que se han podido satisfacer las solicitudes de frecuencias para las diferentes áreas y subáreas, en las bandas consideradas. "Es importante señalar que las frecuencias de control en las bandas vecinas de 3, y 3.5 Mc/s están comprendidas en el total indicado para las subdivisiones de área."

8.2. - El cuadro III es un resumen que sin mencionar las frecuencias indica en qué medida se han satisfecho las solicitudes de canales. Por razones evidentes, este cuadro debe ser utilizado con gran cautela.

8.3. - En los cuadros IV a XIII, ambos inclusive, aparece un ejemplo de aplicación del plan de distribución, en vista de las posibilidades de compartición que figuran en los cuadros I y II.

9. CONCLUSIONES

9.1. - Generalidades. El Grupo considera que el plan presentado en este documento es racional desde un punto de vista técnico. Puede contener, sin embargo, pequeños errores, debido a las condiciones en que el Grupo ha tenido que trabajar, y puede ser sometido a una discusión de conjunto tendente a obtener algunos canales adicionales teniendo en cuenta los resultados prácticos de operación. Al examinar los cuadros adjuntos, preparados para facilitar el trabajo de los delegados, se advertirán inmediatamente ciertos ejemplos.

9.2. - Cuestiones particulares.

9.2.1. El plan no satisface las solicitudes del Hemisferio Oriental, sobre cuyas necesidades se había llamado especialmente la atención del Grupo.

En ciertas bandas, sin embargo, el plan satisface un gran porcentaje de las demandas, a reserva de acuerdos entre los Hemisferios Oriental y Occidental.

Los resultados obtenidos son:

18 Mc/s. se han satisfecho las solicitudes, excepto en la demanda común de las áreas 2 y 3, en las que falta una frecuencia. Sin embargo, en las subáreas 3A y 3C puede emplearse una frecuencia que no se había solicitado.

13 Mc/s. satisfechas las demandas en todas las áreas y subáreas, con excepción de la demanda común de las áreas 2 y 3.

11,3 Mc/s. satisfechas las demandas en todas las áreas, pero no en las subáreas 4B, 6A/E, 6B, 6D y 7E.

10 Mc/s. satisfechas las demandas en todas las áreas y subáreas.

9 Mc/s. satisfechas las demandas del área 6 y todas las áreas y subáreas de las 7 y 9. No satisfechas las demás.

5,6 Mc/s. satisfechas las demandas de todas las áreas excepto la demanda común de las 2 y 3. Las demandas de varias subáreas no han podido satisfacerse.

4,7 Mc/s. satisfechas las demandas de todas las áreas, pero no las de numerosas subáreas.

3,5 Mc/s. satisfechas muy pocas demandas de las áreas y de las subáreas.

3 Mc/s. satisfechas las demandas de las RDARA 1, 3, 7 así como algunas de las subáreas.

El Grupo considera que si los resultados expresados no son satisfactorios, en su conjunto no dejan de ser apreciables para la primera prueba de aplicación del método adoptado, que se basa en los datos de propagación. El Grupo estima que, aunque el resultado de su trabajo no puede calificarse de éxito, dado que las demandas de frecuencias no pueden satisfacerse por la aplicación inmediata de los principios adoptados , muestra, sin embargo, el camino que ha de seguirse para la elaboración de un plan de distribución y de asignación de las frecuencias aeronáuticas móviles, basándose en un procedimiento técnico. Esta es la razón por la que el Grupo ha formulado un plan a base de una potencia radiada de 200 watios.

Se espera que los resultados de su trabajo puedan publicarse casi simultáneamente con este informe.

G. SEARLE (Nueva Zelandia)

Presidente

(Aer-Doc-249)

SUMMARY OF REQUESTS AND EXTENT TO WHICH THEY HAVE BEEN MET

POWER RADIATED : 1 kW

- - -

RESUME DES DEMANDES ET MESURE DANS LAQUELLE ELLES ONT ETE SATISFAITES

PUISSANCE RAYONNEE : 1 kW

- - -

RESUMEN DE SOLICITUDES FORMULADAS Y MEDIDA EN QUE SE HAN PODIDO SATISFACER

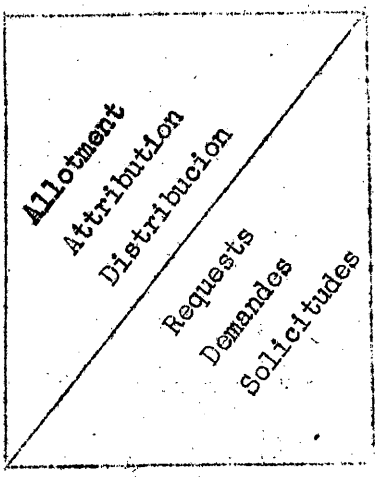
POTENCIA RADIADA : 1 kW

- - -

KEY

LEGENDE

CLAVE



TABLES I AND II

TABLEAUX I ET II

CUADROS I Y II

FREQUENCY ORDER Mc/s / ORDRE DE GRANDEUR DE FREQUENCE Mc/s / ORDEN DE FRECUENCIA en Mc/s / RDARA ZLARN RDARA	3	3.5	4,7	5,6	6.6	9	10	11	13	18
1	6 / 6	3 / 4	- / -	5 / 5	- / -	1 / 3	1 / 1	1 / 1	-	-
1 A	1 / -	1 / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	-	-
1 B	3 / 8	1 / 6	- / 3	- / 3	- / -	- / -	- / -	- / -	-	-
1 C	1 / 5	1 / 5	- / 5	2 / 9	- / 4	- / -	- / -	- / -	-	-
1 D	1 / 7	1 / 16	- / 7	- / 12	3 / 7	- / -	- / -	- / -	-	-
1 E	1 / 1	1 / 3	- / 4	- / 3	1 / 1	- / -	- / -	- / -	-	-
2	2 / 3	- / 2	1 / 1	3 / 3	2 / 2	- / 2	2 / 2	2 / 2	2 / 1	-
2 A	1 / 3	1 / 1	- / 1	- / 3	2 / 2	- / 1	- / -	- / -	-	-
2 B	1 / 3	1 / 2	- / 1	- / 2	1 / 2	- / 1	- / -	- / -	-	-
2 C	1 / 4	1 / 2	- / 1	- / 4	- / 3	- / 1	- / -	- / -	-	-
3	3 / 3	- / 2	1 / 1	3 / 3	1 / 2	- / 3	2 / 2	2 / 2	1 / 1	
3 A	1 / 4	1 / 2	- / 1	- / 3	2 / 1	- / -	- / -	- / -	1* / -	1* / -
3 B	4 / 4	1 / 2	1 / 1	2 / 3	5 / 2	1 / -	- / -	- / -	-	-
3 C	4 / 4	1 / 2	- / 1	- / 3	2 / 2	1 / -	- / -	- / -	1* / -	1* / -
2 and 3	3 / 5	2 / 3	1 / 1	3 / 4	2 / 5	2 / 4	3 / 3	4 / 4	1 / 2	2 / 3
4	- / -	1 / 2	2 / 2	1 / 1	2 / 2	- / 1	- / -	- / -	-	-
4 A	1 / 3	1 / -	- / 3	- / -	- / -	- / 2	- / -	- / -	-	-
4 B	2 / 1	1 / 5	- / 1	5 / 5	6 / 6	- / 2	- / -	- / 2	-	-
5	- / -	1 / 4	- / -	4 / 4	4 / 4	1 / 2	- / -	- / -	-	-
5 A	1 / 3	1 / 5	- / 2	- / 4	1 / 8	- / 2	- / -	- / -	-	-
5 B	1 / -	1 / 4	- / 2	- / 2	1 / 4	- / 2	- / -	- / -	-	-

*Shared frequency
*Fréquence partagée
*Frecuencia compartida

TABLE I
TABLEAU I
CUADRO I

FREQUENCY ORDER Mc/s ORDRE DE GRANDEUR DE FREQUENCE Mc/s ORDEN DE FRECUENCIA EN Mc/s RDARA ZLARN RDARA	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11	13	18
5 C	3 -	1 2	-	-	- 2	-	-	-	-	-
5 D	1 1	1 4	- 1	1 1	- 5	-	-	-	-	-
6	-	1	-	2	1	1	-	1	-	-
	-	1	-	-	1	1	-	1	-	-
6 A/E	2	2	-	-	2	-	-	-	-	-
	2	7	6	3	6	3	-	1	-	-
6 B	4	3	-	3	3	1	-	-	-	-
	5	6	5	6	6	4	-	1	-	-
6C	3	2	-	4	3	1*	-	-	-	-
	1	4	1	2	3	1	-	1*	-	-
6 D	1	4	1	4	9	2(1*)	2	-	-	-
	2	8	3	3	11	5	2	1*	-	-
6 E										
7	3	-	-	3	2	2	-	2	1	-
	1	1	-	1	2	2	-	2	1	-
7 A	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7 B	2	2	1	1	2	2	-	-	-	-
	-	2	1	-	3	2	-	-	-	-
7 C	1	1	-	-	1	1	-	-	-	-
	-	3	-	-	3	1	-	-	-	-
7 D	4	3	-	4	1	3	-	-	-	-
	1	2	1	1	2	1	-	-	-	-
7 E	5	4	-	1	2	2	3	-	-	-
	2	2	-	2	2	2	3	1	-	-
9	1	1	2	4	2	1	-	1	-	-
	-	1	-	-	1	1	-	1	-	-
9 A	2	1	-	1	1	1	-	-	-	-
	1	1	-	-	1	1	-	-	-	-
9 B	2	1	1	2	2	1	-	2	-	-
	1	2	1	-	2	1	-	2	-	-
9 C	1	1	1	-	-	-	1	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9 D	7	8	3	5	6	1	-	2	-	-
	4	15	1	1	1	1	-	1	-	-
9 E	3	1	-	-	2	2	-	-	-	-
	1	1	-	-	1	1	-	-	-	-

*Commen to 6C and D
*Commune à 6C et D
*Comun a 6 C y D

TABLE II
TABLEAU II
CUADRO II

RDARA	TOTAL CHANNELS REQUESTED	CHANNELS ALLOTTED	PERCENTAGE SATISFACTION
ZLARN	TOTAL DES VOIES DEMANDEES	VOIES ATTRIBUEES	POURCENT DES DEMANDES SATISFAITES
RDARA	TOTAL DE CANALES SOLICITADOS	CANALES DISTRIBUIDOS	PORCENTAJE DE NECESIDADES SATISFECHAS
1	20	17	85
1A	-	2	-
1B	20	4	20
1C	28	4	14.3
1D	49	5	10.2
1E	12	3	25
2	18	14	77
2A	11	4	36.4
2B	11	3	27.3
2C	15	2	13.3
3	19	13	68.4
3A	11	6	55
3B	12	14	116.7
3C	12	10	83
2&3	34	23	67.6
4	8	6	75
4A	8	2	25
4B	22	14	63.6

RDARA	TOTAL CHANNELS REQUESTED	CHANNELS ALLOTTED	PERCENTAGE SATISFACTION
ZLARN	TOTAL DES VOIES DEMANDEES	VOIES ATTRIBUEES	POURCENT DES DEMANDES SATISFAITES
RDARA	TOTAL DE CANALES SOLICITADOS	CANALES DISTRIBUIDOS	PORCENTAJE DE NECESIDADES SATISFECHAS
5	14	10	71.5
5A	24	3	12.5
5B	14	3	21.4
5C	4	4	100
5D	12	3	25
6	4	6	150
6A/E	28	6	21.4
6B	33	14	42,4
6C	13	13	100
6D	35	23	65.8
7	10	12	120
7A	-	2	-
7B	8	10	125
7C	7	4	57.2
7D	8	15	187.5
7E	14	17	121.3
9	4	12	300
9A	4	6	150
9B	9	11	122.2
9C	-	4	-
9D	24	32	133
9E	4	8	200

NOTE: The "requested" figures are those as reduced to the considered minimum by delegates present at the Conference.

- - -

NOTE: Les chiffres des voies "demandées" représentent les minima indiqués par les délégués présents à la Conférence.

- - -

NOTA: Las cifras de la columna "total de canales solicitados" representan el número mínimo de canales indicado por los delegados que asisten à la conferencia.

- - -

TABLE III

TABLEAU III

CUADRO III

(Aer-Doc-249-F)

SHARING PLAN FOR MAJOR WORLD AIR ROUTE AREAS, REGIONAL DOMESTIC AIR ROUTE AREAS AND SUB-AREAS

- - -

PLAN DE PARTAGE ENTRE LES ZONES DE PASSAGE DES LIGNES AERIENNES MONDIALES PRINCIPALES ET LES ZONES ET SOUS ZONES DES LIGNES AERIENNES REGIONALES ET NATIONALES

- - -

PLAN DE COMPARTICION ENTRE LAS AREAS DE RUTAS AEREAS MAS IMPORTANTES DEL MUNDO Y LAS AREAS Y SUBAREAS DE RUTAS AEREAS REGIONALES Y NACIONALES

- - -

POWER RADIATED : 1 kW

PUISSANCE RAYONNEE : 1 kW

POTENCIA RADIADA : 1 kW

- - -

TABLES IV TO WIII (Inclusive)

TABLEAUX IV A WIII(Inclus)

CUADROS IV A XIII (Ambos inclusive)

- - -

REPETITIONS
FREQUENCY BAND: 3 Mc/s

ASSIGNATIONS MULTIPLES
BANDE DE FREQUENCES: 3 Mc/s

REPETICIONES
BANDA DE FRECUENCIAS: 3 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
A1	NP	FE1	NA	7B	
A2	CWP	NSA2(Ext)	NSAM2	9E	
A3	SP	NA	6B		
A4	FE2	NA	7		
A5	EU	NSAM1	6B		
A6	EU	NSAM2	6B		
A7	NA(Ext)	6 A/E			
A8	SA	3	5C	9D	
A9	Pacific MET				
A10	Atlantic MET				
A11	CONTROL				
A12	1	3B	9D		
A13	1	3C	7E	9D	
A14	2	6C	7D		
A15	2	6C	7E		
A16	1	3B	7D	9A	
A17	1B	3	4B	9B	
A18	1B	3	5C	9D	
A19	1	3C	7E	9D	
A20	1	3C	7E	9E	
A21	1	3B	7D	9D	
A22	2 & 3	7			
A23	2 & 3	9			
A24	2 & 3	7			

TABLE IV — TABLEAU IV — CUADRO IV

FREQUENCY BAND: 3.5 Mc/s BANDE DE FREQUENCES: 3,5 Mc/s BANDA DE FRECUENCIAS: 3.5 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
B1	CEP	SA (Ext)	6 A/E	7 E	9 D
B2	CEP	ME (Ext)	9 D		
B3	CEP	EU	6 D	9 D	
B4	CEP	EU	6 B		
B5	NSAM 2	ME	9		
B6	NSA 1 (Ext)	6			
B7	CONTROL				
B8	1	6 D	7 E		
B9	1	6 D	7 E		
B10	1	6 C	7 D		
B11	2 & 3	7 B	9 D		
B12	2 & 3	7 D	9 D		
B13	4	6 B	9 D		
B14	5	9 D			

TABLE V TABLEAU V CUADRO V

FREQUENCY BAND: 4.7 Mc/s BANDE DE FREQUENCES: 4,7 Mc/s BANDA DE FRECUENCIAS: 4.7 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
C1	EU	9			
C2	EU	9			
C3	NSAM 1	2	9 D		
C4	4	3 B	9 D		
C5	4	3 B	6 D	9 B	
C6	3	7 B	9 C		
C7	2 & 3	9 D			

TABLE VI TABLEAU VI CUADRO VI

FREQUENCY BAND: 5.6 Mc/s BANDE DE FREQUENCES: 5,6 Mc/s BANDA DE FRECUENCIAS: 5.6 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES					
D1	NA	FE 1				
D2	NA	FE 2				
D3	NA	SP				
D4	NA (Ext)	9 B				
D5	CEP	EU	9 D			
D6	NP	NSA 2(Ext)				
D7	CWP	NSA 1(Ext)				
D8	NSAM 2	3	5	6 C		
D9	NSAM 2	3	5	6 C		
D10	CEP	ME (Ext)				
D11	PAC MET	7				
D12	AT MET					
D13	1	3	6 D	7 D		
D14	1	7	6 B	9 A		
D15	1	7	6 B	9 B		
D16	5	1 C	3 B	6 D	9 D	
D17	5	1 C	3 B	6 D	9 D	
D18	1	6	7 B			
D19	1	6	7 E			
D20	2	5 D	6 C			
D21	2	4 B	6 D	9 D		
D22	2	4 B	6 C	9 D		
D23	2 & 3	9	4 B	7 D		
D24	2 & 3	9	4 B	7 D		
D25	2 & 3	9	4 B	7 D		
D26	4	9	6 B			

TABLE VII TABLEAU VII CUADRO VII

FREQUENCY BAND: 6.6 Mc/s BANDE DE FREQUENCES: 6,6 Mc/s BANDA DE FRECUENCIAS: 6.6 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES					
E1	SA	CEP	5	3B	6D	
E2	SA	CEP	5	9	3B	
E3	SA (Ext)	7	2B	6C		
E4	ME (Ext)	9	9C	7B		
E5	NSAM 2	4	3A	6D		
E6	NSAM 1	4	6B	9E		
E7	EU	3C	6D	7D		
E8	EU	6	7E			
E9	2	4B	6D	9D		
E10	2	4B	6D	9D		
E11	3	1E	5B	6C	7B	
E12	7	1D	6 A/E			
E13	5	3B	9E			
E14	5	3B	6C			
E15	1D	3A	6D	7C	9D	
E16	1D	3B	6 A/E	9B		
E17	5A	6D	7E	9D		
E18	2A	4B	6B	9A		
E19	2 & 3	4 B	6D	9D		
E20	2 & 3	4B	6D	9D		
E21	2A	4B	6B	9E		

TABLE VIII TABLEAU VIII CUADRO VIII

FREQUENCY BAND: 9 Mc/s BANDE DE FREQUENCES: 9 Mc/s BANDA DE FRECUENCIAS: 9 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
F1	FE 2	EU	NSAM 2	7 D	
F2	FE 1	EU	CEP	7 E	
F3	NSAM 2	ME (Ext)	SP	3 D	
F4	NSAM 1	NSA 1 (Ext)	6 C*	6 D *	
F5	SA	FE 1	CEP	7 E	
F6	SA	NP	7 C	9 A	
F7	NA	CWP	7		
F8	NA (Ext)	7	9 D		
F9	NA	3 C	7 B	9 B	
F10	NA	6	7 B		
F11	NSA 2(Ext)	6 B			
F12	PAC MET				
F13	ATL MET				
F14	5	9			
F15	1	6 D			
F16	2 & 3	7 D	9 E		
F17	2 & 3	7 D	9 E		

*Common channel
*Voie commune
*Canal común

TABLE IX TABLEAU IX CUADRO IX

FREQUENCY BAND: 10 Mc/s BANDE DE FREQUENCES: 10 Mc/s BANDA DE FRECUENCIAS: 10 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES			
G1	CEP	SA (Ext)	6 D	
G2	CEP	1	6 D	
G3	NSAM 2	ME (Ext)	9 C	
G4	2			
G5	2			
G6	3			
G7	3			
G8	2 & 3	7 E		
G9	2 & 3	7 E		
G10	2 & 3	7 E		

TABLE X TABLEAUX X CUADRO X

FREQUENCY BAND:11,3 Mc/s BANDE DE FREQUENCES:11,3 Mc/s BANDA DE FRECUENCIAS: 11,3 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES			
H1	CEP	7		
H2	CEP	EU		
H3	NSAM 2	6		
H4	1	9		
H5	2	9 B		
H6	3	9 D		
H7	2 & 3			
H8	2 & 3			
H9	2 & 3			
H10	2 & 3			
H11	7			
H12	2	9 B		
H13	3	9 D		

TABLE XI TABLEAU XI CUADRO XI

REQUENCY BAND:13.3 Mc/s BANDE DE FREQUENCES:13,3 Mc/s BANDA DE FRECUENCIAS: 13.3 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES			
J1	NA	3		
J2	NSAM 2	SP	2	
J3	NA	FE 1		
J4	ME (Ext)	NSA 2 (Ext)	CEP	
J5	NA (Ext)	CWP		
J6	NA	FE 2		
J7 (2)	NSAM 1			
J8	NSA 1(Ext)	CEP		
J9	SA (Ext)	NP		
J10	2 & 3	7 (1)		

TABLE XII

TABLEAU XII

CUADRO XII

(1) On reduced power - à puissance réduite - de potencia reducida
(2) Designator J 7 shares also with 2,3A and 3C. This is a common channel
(2) Indicatif J7, peut se répéter également avec 2, 3A et 3C; il s'agit d'une voie commune
(2) El indicative J7/ se comparte también con 2, 3A y 3C; Es un canal común.

REQUENCY BAND: 18,0 Mc/s BANDE DE FREQUENCES:18,0 Mc/s BANDA DE FRECUENCIAS:18,0 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
K1	NA	FE 1	FE 2		
K2	CEP	ME	NSA 2		
K3	CWP	NP	EU		
K4	SA	NSA 1	SP		
K5	NSAM 1	NSAM 2	3 A	3 C	
K6 *	2 & 3				
K7 *	2 & 3				

TABLE XIII TABLEAU XIII CUADRO XIII

*By arrangement with Western Hemisphere
*Après entente avec l'hémisphère Ouest
*De acuerdo con el hemisferio occidental

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer. No. 250-S

25 de agosto de 1948

COMISION 6

GRUPO DE PROPAGACION

Informe No. 5

Compartición entre las áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores (MWARA) y las áreas de Rutas Aéreas Regionales y Nacionales (RDARA), a base de una potencia radiada de 1 kW, y entre las áreas y las subáreas a base de una potencia radiada de 200 W. Comparación con el Informe número 4 y conclusiones.

1. Miembros del Grupo

Los miembros del Grupo que se han dedicado a este trabajo particular de una manera contínua son los siguientes:

G. Searle	(Nueva Zelandia)
E. G. Betts,	(Australia)
A. Souto Cruz	(Portugal)
F. E. Sperring	(Reino Unido)
W.E. Weaver	(Estados Unidos de América)
P.J. Greven	(O.A.C.I.)
L.M. Layzell	(A.I.T.A.)

También han dedicado algún tiempo a la labor de este Grupo, en la medida que sus otros deberes se lo permitieron, los señores Chef (Marruecos y Túnez), A. Alvondia (Filipinas) y E.V. Shores (Estados Unidos).

2. Introducción

Aunque no figuraba en sus atribuciones, el Grupo de Propagación, después de haber preparado un plan sobre la hipótesis de una potencia radiada de 1 kW, ha pensado en la conveniencia de examinar un plan basado en la utilización de una potencia radiada de 200 W. (Véanse a este respecto los informes del Grupo Número 2, Doc. Aer. No. 216, y número 4, Documento Aer. No. 249).

3. Método seguido

El Grupo ha adoptado el mismo método descrito en su Informe No. 4 conjuntamente con el método de compartición que se describe en su Informe No. 1 (Doc. Aer. No. 211). En resumen: Protección basada en la hipótesis de una potencia radiada de 1 kW para la compartición entre MWARA, RDARA y subáreas, y en una potencia radiada de 200 W para la compartición entre áreas y subáreas.

4. Distancia de protección

En el Documento Aer. No. 211 figuran cuadros en los que se indican los alcances de servicio y de interferencia para los diversos órdenes de frecuencias. También aparecen en ellos las distancias de protección en grados para las distintas latitudes. Todos estos datos se refieren a la hipótesis de una potencia radiada de 1 kW. Para la elaboración de un plan basado en una potencia radiada de 200 W, ha sido necesario calcular los valores correspondientes a las distancias de protección reducidas, los cuales figuran en el adjunto cuadro 1. El cuadro ha sido establecido a base de los coeficientes de reducción indicados en

el segundo apartado del párrafo sexto del Doc. Aer. No. 216.

5. Normas técnicas

Al formular este plan se han utilizado las normas adoptadas por la Comisión 6 excepto en lo que se refiere a la potencia. Estas normas aparecen en los documentos Aer. No. 209 (párrafos 4 y 5), número 214, (Párrafo 13) y Número 23 (párrafo 22). Son las siguientes:

5.1. Distancia de protección: Basada en un coeficiente de protección de 15 decibeles, a bordo de la aeronave.

5.2. Condiciones de compartición

Frecuencia en Mc/s	CONDICIONES DE COMPARTICION	
	MWARA Y RDARA	ENTRE RDARA
3	de Noche	de Noche
3.5	de Noche	de Noche
4.7	de Noche	de Noche y de día 1)
5.6	de Noche	de Día
6.6	de Día	de Día 2)
9	de Día	de Día
10	de Día	de Día
11.3	de Día	de Día

Notas:

(1) De noche entre 40° N y 40° S; de día en las demás latitudes. En Europa, de día en latitudes superiores a 35° N.

(2) Basada en una distancia de protección calculada para 5,6 Mc/s.

No se han aplicado estas normas a los órdenes de frecuencias de 13,3 y 18 Mc/s para los cuales se utilizaron los métodos descritos en los párrafos 5.3 y 5.4 del Informe número 4.

Como, por otra parte, se han podido satisfacer en general las necesidades de frecuencias de los órdenes de 10, 13 y 18 Mc/s con la adopción de una potencia radiada de 1 kW, el Grupo no ha creído necesario modificar los valores correspondientes. De aquí que para tales órdenes de frecuencias se pueda utilizar una potencia radiada de 1 kW.

6. Principios adoptados para la compartición de una frecuencia entre RDARA y subáreas.

Las observaciones de la sección 4 del Informe No. 4 del Grupo de Propagación (Doc. Aer, No. 249), tienen aplicación en este Informe con la diferencia de que en los cálculos efectuados para la potencia de 200 W, se ha realizado un in-

tento de lograr una compartición mayor en las subáreas.

7. Plan de compartición de frecuencias.

También se aplican a este informe las observaciones relativas al plan de compartición de frecuencias que figuran en la Sección 7 del Informe No. 4 del Grupo de Propagación (Doc. Aer. No. 249).

8. Descripción de los cuadros anexos.

8.1. El cuadro I indica, en grados, las distancias de protección para una potencia radiada de 200 W, con arreglo a las normas de propagación adoptadas.

8.2. Los cuadros II y III muestran la medida en que se han satisfecho las demandas de canales para las diferentes áreas y subáreas, en cada uno de los órdenes de frecuencias. Es importante señalar que las frecuencias de control de las bandas vecinas de 3 y 3,5 Mc/s están comprendidas en el total indicado para cada subárea.

8.3. En los cuadros IV al XIII aparece un plan de compartición en vista de las posibilidades de repetición que se indican en los cuadros II y III.

8.4. El cuadro XIV es un resumen que, sin mencionar las frecuencias, muestra la medida en que se han satisfecho las necesidades de canales. Evidentemente este cuadro debe ser utilizado con gran prudencia.

8.5. El cuadro XV constituye un resumen de los datos relativos a las áreas 1 a 9 inclusive. En él aparece el total de canales disponibles en cada banda de frecuencias, los canales para uso exclusivo de las áreas y subáreas, el total de canales asignados a las áreas y subáreas (1 kW y 200 W), el total de canales solicitados por las diferentes áreas y subáreas, el porcentaje medio de repetición necesaria y el porcentaje medio de repetición logrado (para una potencia radiada de 200 W). Para el cálculo del porcentaje de repetición se ha puesto como denominador el número de frecuencias reservadas exclusivamente a las RDARA.

8.6. El cuadro XVI contiene los mismos datos generales que el cuadro XV, con la diferencia de que el primero se refiere a las áreas 1 a 6 inclusive y el segundo a las áreas 1 a 9 inclusive. También aparece una diferencia en este cuadro, consistente en que mientras que el cuadro XV indica el total general de canales asignados, el cuadro XVI da únicamente el total de canales asignados a las áreas y subáreas para las que se habían solicitado. Es posible que estas indicaciones no den una idea completamente exacta, ya que los canales asignados, que no habían sido solicitados, pueden contribuir en realidad a satisfacer un déficit de frecuencias para la misma área en una banda adyacente.

8.7. El cuadro XVII es un resumen de los datos relativos al área 1 y a sus subáreas. En él aparecen los canales solicitados para cada banda de frecuencia (suponiéndose que la potencia radiada es igual a 200 W), el total de frecuencias de que se dispone para las MWARA y las RDARA, las frecuencias disponibles exclusivamente para las RDARA, así como el total de canales asignados al área 1.

9. Conclusiones.

9.1. Plan a base de una potencia radiada de 200 W. El Grupo afirma una vez más que el plan elaborado es racional desde el punto de vista técnico. Puede haber, sin embargo, algunos errores de menor importancia debidos a las condiciones

en que el Grupo ha tenido que trabajar. Hay lugar, también, para una discusión de conjunto encaminada a obtener algunas posibilidades de compartición mayor a base de la experiencia práctica de operación. Al examinar cuidadosamente los cuadros anexos, preparados para uso de los delegados, aparecerán inmediatamente algunos ejemplos.

9.1.1. Comparación entre las asignaciones y las demandas

El plan no da satisfacción a las necesidades de frecuencias del Hemisferio Oriental que son precisamente a las que el Grupo tenía que dedicar atención especial. No obstante, en algunos casos el plan satisface en gran proporción las solicitudes a reserva del acuerdo entre los Hemisferios Oriental y Occidental.

Los resultados obtenidos son los siguientes:

18 Mc/s : Se han satisfecho las demandas excepto en lo que se refiere a la demanda común de las áreas 2 y 3 para las que falta una frecuencia. Sin embargo, en las subáreas 3 A y 3 C, puede utilizarse una frecuencia para la que no se había presentado demanda alguna.

13 Mc/s: Se han satisfecho las demandas en todas las áreas y subáreas con excepción de la demanda común de las áreas 2 y 3.

11,3 Mc/s: Se han satisfecho las demandas en todas las áreas y subáreas excepto en las subáreas 9B y 6C para las que falta una frecuencia.

10 Mc/s: Se han satisfecho las demandas en todas las áreas y subáreas.

9 Mc/s: Sólo se han satisfecho parcialmente las demandas.

6,6. Mc/s: Se han satisfecho casi totalmente las demandas.

5,6 Mc/s: Faltan frecuencias especialmente en las áreas 1 y 2.

4,7 Mc/s: Faltan frecuencias en las áreas 1, 2, 3, 4, 5 y 6 así como en algunas subáreas.

3,5 Mc/s: Faltan frecuencias en todas las áreas, especialmente en las 1, 2, 3, 4, 5 y 6 así como en algunas subáreas.

3 Mc/s: Faltan frecuencias en todas las áreas, especialmente en las 1,2 y 3 así como en ciertas subáreas.

9.2. Comparación entre las asignaciones realizadas a base de una potencia de 200 W y las efectuadas para 1 kW.

Es evidente que la reducción de la potencia radiada de 1 kW a 200 W permite realizar más asignaciones. Ello queda comprobado al comparar las observaciones que aparecen en el párrafo 9.1 anterior, con las observaciones que figuran en la conclusión del Informe No. 4 del Grupo. Asimismo se comprueba por un estudio de los cuadros XV y XVI anexos al presente documento. De ello se deduce que no se ha perdido el trabajo realizado al elaborar el plan de 200 W puesto que ha contribuído a aumentar el número de canales disponibles.

9.3. Desproporción entre las asignaciones y las demandas

Las mayores divergencias entre las demandas y las asignaciones aparecen en las áreas 1 a 6 en los órdenes de frecuencia de 3, 3.5, 4.7, 5.6 y 6.6. Mc/s a pesar de que en los tres últimos órdenes de frecuencias se ha hecho la compartición a base de condiciones diurnas. Por ejemplo, en la banda de 4.7 Mc/s se requiere un factor de repetición de 14 para el territorio comprendido en estas áreas. Esto no se considera posible. Para el plan de los 200 W, se ha previsto un factor de repetición de 5 que parece estar de acuerdo con las posibilidades de la práctica de operación (véase el cuadro XVI).

9.3.1.- Recomendación

Debe hacerse todo género de esfuerzos para lograr una reducción en las solicitudes de frecuencias de los órdenes de 3, 3.5, 4.7, 5.6 y 6.6 Mc/s en las áreas 1 a 6 inclusive (comprendidas las subáreas).

9.4. Diferencias entre las demandas en las distintas bandas

Una ojeada al cuadro XVI permite advertir que en las áreas 1 a 6 inclusive existe una demanda de 78 canales en la banda de 3 Mc/s para un total de 24 frecuencias disponibles (de las cuales 13 son para uso exclusivo de las RDARA). En la banda de 3,5 Mc/s hay una demanda de 104 canales frente a un total de 14 frecuencias disponibles únicamente (de las cuales 7 deben ser asignadas exclusivamente a las RDARA). Esto significa que existe un desequilibrio evidente entre las solicitudes y las disponibilidades de frecuencias en las dos bandas.

9.4.1. Recomendación

Se recomienda reducir las solicitudes relativas a la banda de 3,5 Mc/s a un número inferior a las correspondientes a la banda de 3 Mc/s. En ambos casos se deben reducir las solicitudes en una proporción considerable.

9.5.- Asignaciones y demandas en el área 1 y en sus subáreas

El Cuadro XVII presenta un resumen de la situación en cuanto se refiere al área I y a sus subáreas.

Un examen minucioso de este cuadro demuestra que mientras hay un total de 24 frecuencias disponibles en la banda de 3 Mc/s, 13 de las cuales están destinadas para uso exclusivo de las áreas, existe una demanda de 27 canales. Asimismo frente a un total de 14 frecuencias disponibles en la banda de 3,5 Mc/s, 7 de las cuales están destinadas para uso exclusivo de las RDARA, existe una demanda de 34 canales. En la situación actual, es imposible satisfacer estas demandas ya que en general dichas frecuencias no pueden ser compartidas en el área 1 sin que se produzca mutua interferencia durante la noche. Lo mismo puede decirse de los órdenes de frecuencias de 4,7 y 5,6 Mc/s.

9.5.1. Recomendación

En consecuencia de lo expuesto, debe hacerse una reducción considerable en las demandas de las subáreas del área I, relativas a las frecuencias de 3.5, 4.7, y 5.6 Mc/s.

Al mismo tiempo y contrariamente a lo que sucede debería haber un número de demandas de frecuencias de la banda de 3 Mc/s superior a la demanda de frecuencias del orden de 3,5 Mc/s.

9.6. Complejidad del problema

El Grupo desea hacer observar a los delegados que al preparar el plan de repetición y de asignación de frecuencias ha sido preciso emplear hasta el momento actual unas 3.000 horas de trabajo. Naturalmente, esta cifra comprende sólo el tiempo dedicado por el Grupo de Propagación actual y por el precedente que han preparado los datos fundamentales del plan y un informe destinado a la subcomisión 6C sin incluir el tiempo empleado por el Grupo del Hemisferio Occidental.

9.6.1. Recomendación

Se recomienda que,como el trabajo realizado ha sido considerable, debe utilizarse por completo. A tal fin el Grupo estima que deben imprimirse los diversos gráficos utilizados para archivo en la Secretaría junto con todos los demás documentos e informes. A este efecto se han adoptado ya algunas medidas.

10. Nota

Se observará que en lo que antecede el Grupo recomienda en diversos lugares, que se reduzcan en el futuro las demandas de frecuencias para las RDARA y sus subáreas. Estas recomendaciones se fundan en los principios adoptados ya por la Comisión 6.

El Presidente,

G. Searle

(Nueva Zelandia)

ANGULAR PROTECTION DISTANCES BASED ON 200 W RADIATED POWER

DISTANCES DE PROTECTION MESUREES EN ARC DE MERIDIEN ET DE PARALLELE POUR UNE PUISSANCE RAYONNEE DE 200 W

DISTANCIAS DE PROTECCION ANGULAR BASADAS EN UNA POTENCIA RADIADA DE 200 W

CONDITION : NIGHT

CONDITION DE NUIT

CONDICION : NOCHE

PROTECTION RATIO = 15 DB

RAPPORT DE PROTECTION = 15 DB

COEFICIENTE DE PROTECCION = 15 DB

FREQUENCY FREQUENCE FRECUENCIA Mc/s	3		3.5		4.7	
LATITUDE LATITUDE LATITUD	N – S	E – $^{0}_{W}$	N – S	E – $^{0}_{W}$	N – S	E – $^{0}_{W}$
0°	21.6°	21.6°	26°	26°	37.5°	37.5°
10°	21.6°	22°	26°	26°	37.5°	37.5°
20°	21.6°	23°	26°	27°	37.5°	40°
30°	21.6°	25°	26°	30°	37.5°	43°
40°	21.6°	27.6°	26°	33°	37.5°	49°
50°	21.6°	33.6°	26°	40°	37.5°	57°

CONDITION : DAY

CONDITION DE JOUR

CONDICION : DIA

PROTECTION RATIO = 15 DB

RAPPORT DE PROTECTION = 15 DB

COEFICIENTE DE PROTECCION = 15 DB

FREQUENCY FREQUENCE FRECUENCIA Mc/s	4.7		5.6		9		10		11.3	
LATITUDE LATITUDE LATITUD	N – S	E – $^{0}_{W}$	N – S	E – $^{0}_{W}$	N – S	E – $^{0}_{W}$	N – S	E – $^{0}_{W}$	N – S	E – $^{0}_{W}$
0°					32.5°	32.5°	46°	46°	50.5°	50.5°
10°					32.5°	33°	46°	46°	50.5°	50.5°
20°					32.5°	34.5°	46°	49°	50.5°	54°
30°					32.5°	36.4°	46°	53°	50.5°	59°
40°	10.5°	14°	13°	17°	32.5°	42.5°	46°	59.5°	50.5°	66.5°
50°	10.5°	16.5°	13°	20.5°	32.5°	50.5°	46°	72°	50.5°	79.5°
60°	10.5°	21.4°	13°	26°	32.5°	61°	46°	91.5°	50.5°	102°

TABLE I TABLEAU I CUADRO I

(Aer-Doc-250)

SUMMARY OR REQUESTS AND EXTENT TO WHICH THEY HAVE BEEN MET

POWER RADIATED : 200 W

RESUME DES DEMANDES ET MESURE DANS LAQUELLE ELLES ONT ETE SATISFAITES

PUISSANCE RAYONNEE : 200 W

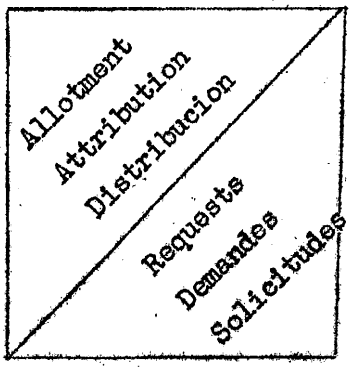
RESUMEN DE SOLICITUDES FORMULADAS Y MEDIDA EN QUE SE HAN PODIDO SATISFACER

POTENCIA RADIADA : 200 W

KEY

LEGENDE

CLAVE



TABLES II AND III

TABLEAUX II ET III

CUADROS II Y III

FREQUENCY ORDER Mc/s / ORDRE DE GRANDEURDE FREQUENCE Mc/s / ORDEN DE FRECUENCIA en Mc/s / RDARA ZLARN RDARA	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11	13	18
1	6 / 6	3 / 4	- / -	5 / 5	- / -	1 / 3	1 / 1	1 / 1	-	-
1 A	1 / -	1 / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	-	-
1 B	3 / 8	1 / 6	- / 3	- / 3	- / -	- / -	- / -	- / -	-	-
1 C	1 / 5	1 / 5	- / 5	2 / 9	- / 4	- / -	- / -	- / -	-	-
1 D	1 / 7	1 / 16	- / 7	- / 12	3 / 7	- / -	- / -	- / -	-	-
1 E	1 / 1	1 / 3	- / 4	- / 3	1 / 1	- / -	- / -	- / -	-	-
2	2 / 3	- / 2	1 / 1	3 / 3	2 / 2	- / 2	2 / 2	2 / 2	2 / 1	-
2 A	1 / 3	1 / 1	- / 1	- / 3	2 / 2	- / 1	- / -	- / -	-	-
2 B	1 / 3	1 / 2	- / 1	- / 2	1 / 2	- / 1	- / -	- / -	-	-
2 C	1 / 4	1 / 2	- / 1	- / 4	- / 3	- / 1	- / -	- / -	-	-
3	3 / 3	- / 2	1 / 1	3 / 3	1 / 2	- / 3	2 / 2	2 / 2	1 / 1	
3 A	1 / 4	1 / 2	- / 1	- / 3	2 / 1	- / -	- / -	- / -	1* / -	1* / -
3 B	4 / 4	1 / 2	1 / 1	2 / 3	5 / 2	1 / -	- / -	- / -	- / -	- / -
3 C	4 / 4	1 / 2	- / 1	- / 3	2 / 2	1 / -	- / -	- / -	1* / -	1* / -
2 and 3	3 / 5	2 / 3	1 / 1	3 / 4	2 / 5	2 / 4	3 / 3	4 / 4	1 / 2	2 / 3
4	- / -	1 / 2	2 / 2	1 / 1	2 / 2	- / 1	- / -	- / -	- / -	- / -
4 A	1 / 3	1 / -	- / 3	- / -	- / -	- / 2	- / -	- / -	- / -	- / -
4 B	2 / 1	1 / 5	- / 1	5 / 5	6 / 6	- / 2	- / -	- / 2	- / -	- / -
5	- / -	1 / 4	- / -	4 / 4	4 / 6	1 / 2	- / -	- / -	1 / -	- / -
5 A	1 / 3	1 / 5	- / 2	- / 4	1 / 8	- / 2	- / -	- / -	- / -	- / -
5 B	1 / -	1 / 4	- / 2	- / 2	1 / 4	- / 2	- / -	- / -	- / -	- / -

*Shared frequency
*Tréquence partagée
*Frecuencia compartida

TABLE I
TABLEAU I
CUADRO I

FREQUENCY ORDER Mc/s ORDRE DE GRANDEUR DE FREQUENCE Mc/s ORDEN DE FRECUENCIA EN Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11	13	18
RDARA ZLARN RDARA										
5 C	2 / -	2 / 2	- / -	- / -	4 / 2	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -
5 D	4 / 1	2 / 4	- / 1	1 / 1	1 / 5	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -
6	1 / -	- / 1	- / -	- / -	2 / 1	1 / 1	- / -	1 / 1	- / -	- / -
6 A/E	6 / 2	3 / 7	3 / 6	6 / 3	4 / 6	1 / 3	- / -	1 / 1	- / -	- / -
6 B	6 / 5	4 / 6	- / 5	5 / 6	4 / 6	3 / 4	- / -	1 / 1	- / -	- / -
6 C	1 / 1	2 / 4	1 / 1	4 / 2	3 / 3	2 / 1	- / -	1 / 1*	- / -	- / -
6 D	7 / 2	5 / 8	3 / 3	5 / 3	10 / 11	2 / 5	2 / 2	1 / 1*	- / -	- / -
6 E	-									
7	4 / 1	1 / 1	- / -	3 / 1	2 / 2	2 / 2	- / -	2 / 2	1 / 1	- / -
7 A	1 / -	1 / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -
7 B	2 / -	1 / 2	1 / 1	- / -	3 / 3	- / 2	- / -	- / -	- / -	- / -
7 C	1 / -	2 / 3	- / -	- / -	2 / 3	1 / 1	- / -	- / -	- / -	- / -
7 D	7 / 1	3 / 2	1 / 1	3 / 1	8 / 2	2 / 1	- / -	- / -	- / -	- / -
7 E	7 / 2	4 / 2	1 / -	6 / 2	4 / 2	2 / 2	3 / 3	1 / 1	- / -	- / -
9	10 / -	1 / 1	1 / -	8 / -	5 / 1	3 / 1	- / -	1 / 1	- / -	- / -
9 A	1 / 1	1 / 1	- / -	- / -	- / 1	1 / 1	- / -	- / -	- / -	- / -
9 B	1 / 1	2 / 2	2 / 1	2 / -	2 / 2	- / 1	- / -	1 / 2	- / -	- / -
9 C	1 / -	1 / -	- / -	1 / -	- / -	1 / -	1 / -	- / -	- / -	- / -
9 D	8 / 4	10 / 15	2 / 1	4 / 1	9 / 1	2 / 1	- / -	6 / 1	- / -	- / -
9 E	1 / 1	2 / 1	- / -	2 / -	5 / 1	- / 1	- / -	1 / -	- / -	- / -

*Shared frequency
*Fréquence partagée
*Frecuencia compartida

TABLE III TABLEAU III CUADRO III

(Aer-Doc-250)

SHARING PLAN FOR MAJOR WORLD AIR ROUTE AREAS, REGIONAL DOMESTIC AIR ROUTE AREAS AND SUB-AREAS

POWER RADIATED : 200 WATTS

PLAN DE PARTAGE ENTRE LES ZONES DE PASSAGE DES LIGNES AERIENNES MONDIALES PRINCIPALES ET LES ZONES ET SOUS-ZONES DES LIGNES AERIENNES REGIONALES ET NATIONALES

PUISSANCE RAYONNEE : 200 WATTS

PLAN DE COMPARTICION ENTRE LAS AREAS DE RUTAS AEREAS MAS IMPORTANTES DEL MUNDO Y LAS AREAS Y SUB-AREAS DE RUTAS AEREAS REGIONALES Y NACIONALES

POTENCIA RADIADA : 200 WATTS

TABLES	IV - XIII	(INCLUSIVE)
TABLEAUX	IV - XIII	(COMPRIS)
CUADROS	IV - XIII	(AMBOS INCLUSIVE)

REPETITIONS — ASSIGNATIONS MULTIPLES — REPETICIONES

FREQUENCY BAND 3 Mc/s — BANDE DE FREQUENCES : 3 Mc/s — BANDA DE FRECUENCIAS : 3 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES						
A1	NP	FE1	NA	7B			
A2	CWP	NSA2 (EXT)	NSAM2	9D			
A3	SP	NA	3B	5B	6B[1]	7	
A4	FE2	NA	7				
A5	EU	NSAM1	3B	6D	7E	9D	
A6	EU	NSAM2	3B	6D	7D	9D	
A7	NA(EXT)	6	7				
A8	SA	3	5C	6D	7E	9D	
A9	MET						
A10	MET						
A11	CONTROL						
A12	1	3[2]	4B	6A/E	7D	9	
A13	1	3[2]	4B	6A/E	7D	9	
A14	1	3[2]	4B	6A/E	7D	9	
A15	2	4A[3]	6B[4]	7E	9		
A16	2	4A[3]	6B[4]	7E	9		
A17	1	3[2]	4B	6A/E	7D	9	
A18	2 & 3	5D	6D	9D			
A19	2 & 3	5D	6D	9D			
A20	1	3A	6B[5]	7	9		
A21	1B	3B	5A	7E	9		
A22	2 &3	5D	6D	9D			
A23	2	4A[3]	6B[4]	7E	9		
A24	1	3[2]	4B	6A/E	7D	9	

Notes :

1) E of 95°E.
2) N of 47°N in 3C only.
3) W of 10°E.
4) E of 110°E.
5) S of 40°N.

1) A l'est du 95°E.
2) Au nord du 47°N dans la sous-zone 3C seulement
3) A l'ouest du 10°E.
4) A l'est du 110°E.
5) Au sud du 40°N.

1) Al Este de 95°E.
2) Al Norte de 47°N en 3C solamente.
3) Al Oeste de 10°E.
4) Al Este de 110°E.
5) Al Sur de 40°N.

TABLE IV — TABLEAU IV — CUADRO IV

FREQUENCY BAND: 3.5 Mc/s BANDE DE FREQUENCES : 3,5 Mc/s BANDA DE FRECUENCIA : 3.5 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES							
B1	CEP	SA(EXT)	3C	5C	6D	7E	9D	
B2	CEP	ME(EXT)	7E	9D				
B3	CEP	EU	6B	7D	9D			
B4	CEP	EU	6D	7D	9D			
B5	NSAM2	ME	3B	7E	9D			
B6	NSA1 (EXT)	3C	6A/E	9D				
B7	1	3	4B	6D	9D			
B8	2	3B	4B	6C				
B9	1	3	6D	7	9D			
B10	1B	3A	5D	6A/E	9			
B11		5	6B[2]	9B				
B12	1D	6B	7C	9E				
B13	1B[1]	3E	5	6D	9D			
B14	C O N T R O L							

TABLE V TABLEAU V CUADRO V

NOTES : NOTES : NOTAS :

1) United Kingdom only. 1) Royaume-Uni seulement. 1) Reino Unido solamente.
2) E of 100° E. 2) A l'est du 100° E. 2) Al Este de 100° E.

FREQUENCY BAND: 4.7 Mc/s BANDE DE FREQUENCES: 4.7 Mc/s BANDA DE FRECUENCIAS: 4.7 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES							
C1	EU	6D	9D[1]					
C2	EU	6D	9D[1]					
C3	NSAM1	1D	3A	6C	7B			
C4	1C	3B	4	6A/E	9B			
C5	1C	2B	3B	4A	6D	7D		
C6	1B	3	4	6A/E	9			
C7	1E	2	3B	4B	6A/E[2]	7E	9B	

TABLE VI TABLEAU VI CUADRO VI

NOTES :

1) New Zealand only
2) 6 E only

NOTES :

1) Nouvelle-Zélande seulement
2) 6 E seulement

NOTAS :

1) Nueva Zelandia solamente
2) 6 E solamente

FREQUENCY BAND: 5.6 Mc/s - BANDE DE FREQUENCES: 5,6 Mc/s - BANDA DE FRECUENCIAS: 5.6 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES							
D1	NA	FE1						
D2	NA	FE2						
D3	NA	SP						
D4	NA(EXT)	6C	9D					
D5	CEP	EU	9E					
D6	NP	NSA2(EXT)						
D7	CWP	NSA1(EXT)						
D8	NSAM2	3	5	6D	9D			
D9	NSAM2	3	5	6D	9B			
D10	CEP	ME(EXT)						
D11	MET							
D12	MET							
D13	1E	2(4	3B	5D	6D	7E	9E	
D14	1E	2 & 3(4	6D	7				
D15	1	3	4B	6A/E	6C	7D	9D	
D16	1	3A	4B	6B(3	7D	9		
D17	1C	3	4B	5B	6D	7D	9B	
D18	1D	3A	6B	9				
D19	1B	3B	5A	6A/E	7	9		
D20	1C	3B	5A	6A/E	7	9		
D21	1C	3A	5	6B(2	7E	9		
D22	1B	2C(1	3C	4	6A/E	6C	9D	
D23	1B	2C(1	3C	4	6A/E	6C	7E	9C
D24	2A	3C	4B	6A/E	7E	9		
D25	1D	3A	4B	6B	7E	9		
D26	1D	3A	4B	6B	7E	9		

TABLE VII — TABLEAU VII — CUADRO VII

NOTES:
1) E of 30°E only
2) E of 90°E only
3) Except Chinese Turkistan
4) E of 30°E only

NOTES:
1) A l'est du 30°E seulement
2) A l'est du 90°E seulement
3) A l'exception du Turkestan chinois
4) A l'est du 30°E seulement

NOTAS:
1) Al Este de 30°E solamente
2) Al Este de 90°E solamente
3) Con excepcion del Turkistan Chino
4) Al Este de 30°E solamente

FREQUENCY BAND : 6.6 Mc/s BANDE DE FREQUENCE : 6,6 Mc/s BANDA DE FRECUENCIA : 6.6 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES							
E1	SA	CEP	2A	3C	5A	6D	7B	9B
E2	SA	CEP	2A	3C	5A	6D	7B	9B
E3	SA(EXT)	2B	3B	5D	6D	9D		
E4	ME(EXT)	3B	6C	7E	9E			
E5	NSAM2	2 & 3	5C	6D	7B	9D		
E6	NSAM1	2 & 3	4	5C	6D	7D	9E	
E7	EU	6	7	9D				
E8	EU	6	7	9E				
E9	1E	2 & 3(1	4B	5C	6D	7D	9D	
E10	1E	2(1	3B	4B	6A/E	6C	7D	9D
E11	1D	3C	4B	6A/E	6C	7E	9D	
E12	1D	4B	6B	7E	9			
E13	1C	3	5A	6A/E	7D	9		
E14	1C	3	5	6D	7D	9E		
E15	1C	3	5	6D	7D	9D		
E16	1D	2B	6B(2	7C	9			
E17	1D	3A	6B	7C	9			
E18	2 & 3	4	5C	6D	7D	9D		
E19	1C	3	5A	6A/E	7D	9D		
E20	1D	3C	6B	9				
E21	3	5	6D	7E	9E			

TABLE VIII TABLEAU VIII CUADRO VIII

NOTES :
1.) East of 30° E
2) East of 100° E

NOTES :
1) A l'est du 30° E
2) A l'est du 100° E

NOTAS :
1) Al Este de 30° E
2) Al Este de 100° E

FREQUENCY BAND: 9 Mc/s BANDE DE FREQUENCE : 9 Mc/s BANDA DE FRECUENCIA : 9 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES					
F1	FE2	EU	NSAM2			
F2	FE1	EU	CEP			
F3	NSAM2	ME(EXT)	SP	3B	7E	
F4	NSAM1	NSA1(EXT)	6			
F5	SA	FE1	CEP			
F6	SA	NP	7	9A	9C	
F7	NA	CWP	7			
F8	NA(EXT)	3B	6A/E	7	9D	
F9	NA	6B	7E	9		
F10	NA	6B	7D	9		
F11	NSA2(EXT)	6B	9			
F12	MET					
F13	MET					
F14	4B	6D	2 & 3			
F15	1	3C	6C	7D		
F16	4B	6D	9D	2 & 3		
F17	3B	5	6C			

TABLE IX TABLEAU IX CUADRO IX

FREQUENCY BAND : 10 Mc/s BANDE DE FREQUENCE : 10 Mc/s BANDA DE FRECUENCIA : 10 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
G1	CEP	SA(EXT)	6D		
G2	CEP	1	6D		
G3	NSAM2	ME(EXT)	9C		
G4	2				
G5	2				
G6	3				
G7	3				
G8	2 & 3	7E			
G9	2 & 3	7E			
G10	2 & 3	7E			

TABLE X TABLEAU X CUADRO X

FREQUENCY BAND: 11.3 Mc/s BANDE DE FREQUENCE : 11,3 Mc/s BANDA DE FRECUENCIA : 11.3 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
H1	CEP	2	7E	9E	
H2	CEP	EU			
H3	NSAM2	6			
H4	1	6C & D			
H5	2	6A/E	9D		
H6	3	7	9D		
H7	3	4B	9D		
H8	2 & 3	9D			
H9	2 & 3	9D			
H10	2 & 3	9D			
H11	2 & 3	9B			
H12	3A	7	9		
H13	4B	6B			

TABLE XI TABLEAU XI CUADRO XI

FREQUENCY BAND : 13.3 Mc/s BANDE DE FREQUENCE : 13,3 Mc/s BANDA DE FRECUENCIA : 13.3Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
J1	NA	3			
J2	NSAM2	SP	2		
J3	NA	FEI			
J4	ME(EXT)	NSA2(EXT)	CEP		
J5	NA(EXT)	CWP			
J6	NA	FE2			
J7 1)	NSAM1				
J8	NSA1(EXT)	CEP			
J9	SA(EXT)	NP			
J10	2 & 3	7			

1) Designator J7, shares also with 2, 3A and 3C. This is a common channel.

1) Indicatif J7, peut également se répéter avec 2, 3A, 3C. C'est une voie commune.

1) Indicativo J7 comparte también con 2, 3A y 3C. Este es un canal comun.

TABLE XII TABLEAU XII CUADRO XII

FREQUENCY BAND:18.0 Mc/s BANDE DE FREQUENCES : 18,0 Mc/s BANDA DE FRECUENCIA : 18.0Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
K1	NA	FEI	FE2		
K2	CEP	ME	NSA2		
K3	CWP	NP	EU		
K4	SA	NSA1	SP		
K5	NSAM1	NSAM2	3A	3C	
K6*	2 & 3				
K7*	2 & 3				

* by arrangement with Western Hemisphere.

* après entente avec l'hémisphère Ouest.

* mediante acuerdo con el Hemisferio Occidental

TABLE XIII TABLEAU XIII CUADRO XIII

RDARA	TOTAL CHANNELS REQUESTED	CHANNELS ALLOTTED	PERCENTAGE SATISFACTION	RDARA	TOTAL CHANNELS REQUESTED	CHANNELS ALLOTTED	PERCENTAGE SATISFACTION
ZLARN	TOTAL DES VOIES DEMANDEES	VOIES ATTRIBUEES	POURCENT DES DEMANDES SATISFAITES	ZLARN	TOTAL DES VOIES DEMANDEES	VOIES ATTRIBUEES	POURCENT DES DEMANDES SATISFAITES
RDARA	TOTAL DE CANALES SOLICITADOS	CANALES DISTRIBUIDOS	PORCENTAJO DE NECESIDADES SATISFECHOS	RDARA	TOTAL DE CANALES SOLICITADOS	CANALES DISTRIBUIDOS	PORCENTAJO DE NECESIDADES SATISFECHOS
1	20	13	65	5	14	9	64
1 A	-	2	-	5 A	24	9	37
1 B	20	9	45	5 B	14	4	28
1 C	28	11	39	5 C	4	8	200
1 D	49	12	24	5 D	12	8	68
1 E	12	7	60	6	4	5	125
2	18	13	72	6 A/E	28	24	86
2 A	11	5	45	6 B	33	23	70
2 B	11	5	45	6 C	12	14	117
2 C	15	4	27	6 D	35	36	103
3	19	23	121	7	10	14	140
3 A	11	14	127	7 A	-	2	-
3 B	12	21	175	7 B	8	7	88
3 C	12	14	117	7 C	7	6	86
2 & 3	34	20	59	7 D	8	24	300
4	8	6	75	7 E	14	28	200
4 A	8	6	75	9	4	29	725
4 B	22	24	109	9 A	4	3	75
				9 B	9	10	111
				9 C	-	5	-
				9 D	24	41	170
				9 E	4	11	275

TABLE XIV

TABLEAU XIV

CUADRO XIV

The "Requested figures are those as reduced to the considered minimum by delegates present at the Conference.

Le chiffre donné pour les demandes est un minimum indiqué par les délégués présents à la Conférence.

Las cifras de la columna "Total de canales solicitados" representan el numero minimo de canales indicado por los delegados que asisten a la conferencia.

FREQUENCY ORDER (Mc/s)	CHANNELS REQUESTED BY RDARA	TOTAL FREQUENCIES MWAR AND RDARA	FREQUENCIES AVAILABLE TO RDARA EXCLUSIVELY	TOTAL CHANNELS ALLOTTED TO RDARA (1kW)	TOTAL CHANNELS ALLOTTED TO RDARA (200W)	AVERAGE REPETITION RATIO REQUIRED	AVERAGE REPETITION RATIO REQUIRED
ORDRE DE GRANDEUR DE FREQUENCES (Mc/s)	VOIES DEMANDEES PAR LES ZLARN	TOTAL DES FREQUENCES ZLAMP ET ZLARN	FREQUENCES A DISPOSITION DES ZLARN SEULEMENT	TOTAL DES VOIES ATTRIBUEES AUX ZLARN (1 kW)	TOTAL DES VOIES ATTRIBUEES AUX ZLARN (200 W)	COEFFICIENT MOYEN D'ASSIGNATION MULTIPLE DEMANDE	COEFFICIENT MOYEN D'ASSIGNATION MULTIPLE ATTEINT (200W)
ORDER DE FRECUENCIA EN Mc/s	CANALES SOLICITADOS POR RDARA	TOTAL DE FRECUENCIAS MWAR Y RDARA	FRECUENCIAS PARA USO EXCLUSIVO DE LAS RDARA	TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS A RDARA (1 kW)	TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS A RDARA (200W)	COEFICIENTE MEDIO DE REPETICION SOLICITADO	COEFICIENTE MEDIO DE REPETICION SATISFECHO (200W)
3	89	24	13	84	121	6.85	9.30
3.5	134	14	7	60	80	19.15	11.43
4.7	58	7	4	15	31	14.5	7.75
5.6	96	26	14	63	97	6.86	6.93
6.6	109	21	13	73	114	8.38	8.87
9	53	17	4	27	33	13.25	8.25
10	13	10	7	14	14	1.85	2.00
11.3	22	13	10	17	29	2.2	2.90
13.3	5	10	1	5	5	5.0	5.0
18	3	7	2	3	3	1.5	1.5

TABLE XV TABLEAU XV CUADRO XV

Summary of position for RDARA's 1 to 9 inclusive and Sub-Areas (Eastern Hemisphere)

Résumé de la situation en ce qui concerne les ZLARN 1 a 9 comprises, ainsi que les subdivisions (Hémisphère Est)

Resumen de la situacion relativa a las RDARA's 1 a 9 inclusive asi como a las Sub-areas (Hemisferio Oriental).

Note : Also see text. Note : Voir aussi le texte. Nota : Vease tambien el texto.

FREQUENCY ORDER (Mc/s)	CHANNELS REQUESTED BY RDARA	TOTAL FREQUENCIES MWAR AND RDARA	FREQUENCIES AVAILABLE TO RDARA EXCLUSIVELY	TOTAL CHANNELS ALLOTTED TO RDARA(1kw) AGAINST REQUIREMENTS	TOTAL CHANNELS ALLOTTED TO RDARA(200w) AGAINST REQUIREMENTS	AVERAGE REPETITION RATIO REQUIRED	AVERAGE REPETITION RATIO MET (200 w)
ORDRE DE GRANDEUR DE FREQUENCES (Mc/s)	VOIES DEMANDEES PAR LES ZLARN	TOTAL DES FREQUENCES ZLAMP ET ZLARN	FREQUENCES A DISPOSITION DES ZLARN SEULEMENT	TOTAL DES VOIES ATTRIBUEES AUX ZLARN EN REGARD DES DEMANDES (1 kw)	TOTAL DES VOIES ATTRIBUEES AUX ZLARN EN REGARD DES DEMANDES (200 w)	COEFFICIENT MOYEN D'ASSIGNATION MULTIPLE DEMANDE	COEFFICIENT MOYEN D'ASSIGNATION MULTIPLE ATTEINT (200 w)
ORDER DE FRECUENCIA EN Mc/s	CANALES SOLICITADOS POR RDARA	TOTAL DE FRECUENCIAS MWAR Y RDARA	FRECUENCIAS PARA USO EXCLUSIVO DE LAS RDARA	TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS A RDARA EN VISTA DE LAS NECESIDADES (1 kw)	TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS A RDARA EN VISTA DE LAS NECESIDADES (200 w)	COEFICIENTE MEDIO DE REPETICION SOLICITADO	COEFICIENTE MEDIO DE REPETICION SATISFECHO (200 w)
3	78	24	13	44	47	6	3.6
3.5	104	14	7	34	47	14.9	6.7
4.7	54	7	4	7	21	13.5	5.25
5.6	91	26	14	37	56	6.5	4.0
6.6	91	21	13	49	64	7	4.9
9	40	17	4	9	14	10	3.5
10	10	10	7	10	10	1.43	1.43
11.3	15	13	10	10	17	1.50	1.70
13.3	4	10	1	4	4	4.0	4.0
18	3	7	2	2	2	1.5	1.0

TABLE XVI TABLEAU XVI CUADRO XVI

Summary of position for RDARA's 1 to 6 inclusive and Sub-Areas.

Résumé de la situation en ce qui concerne les ZLARN 1 à 6 comprises, ainsi que les subdivisions.

Resumen de la situacion relativa a las RDARA's 1 a 6 inclusive asi como a las Subareas.

FREQUENCY ORDER (Mc/s)	CHANNELS REQUESTED BY RDARA 1. A to E	TOTAL FREQUENCIES MWARA's AND RDARA's	FREQUENCIES AVAILABLE TO RDARA EXCLUSIVELY	TOTAL CHANNELS ALLOTTED AGAINST REQUIREMENTS TO RDARA 1. AND SUB-AREAS (200 W)
ORDRE DE GRANDEUR DE FREQUENCE (Mc/s)	VOIES DEMANDEES PAR LA ZLARN 1 A à E	TOTAL DES FREQUENCES ZLAMP ET ZLARN	FREQUENCES A DISPOSITION DES ZLARN EXCLUSIVEMENT	TOTAL DES VOIES ATTRIBUEES A LA ZLARN 1 ET A SES SUBDIVISIONS EN REGARD DES DEMANDES (200 W)
ORDEN DE FRECUENCIAS EN Mc/s	CANALES SOLICITADOS PAR LAS RDARA 1. A a E	TOTAL DE FRECUENCIAS MWARA's Y RDARA's	FRECUENCIAS PARA USO EXCLUSIVO DE LAS RDARA	TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS EN VISTA DE LAS NECESIDADES A LAS RDARA 1. Y A LAS SUB-AREAS (200 W)
3	27	24	13	11
3.5	34	14	7	9
4.7	19	7	4	5
5.6	32	26	14	13
6.6	12	21	13	10
9	3	17	4	1
10	1	10	7	1
11.3	1	13	10	1
13.3	-	10	1	-
18	-	7	2	-

TABLE XVII — TABLEAU XVII — CUADRO XVII

Summary of position for RDARA 1. and Sub-Areas A to E (Eastern Hemisphere)

Résumé de la situation en ce qui concerne la ZLARN 1 et ses subdivisions A à E(Hémisphère Est)

Resumen de la situacion relativa a las RDARA 1. asi como a las Sub-Areas A a E (Hemisferio Oriental)

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Doc. Aer. No. 265 - S

1° de septiembre de 1948

COMISION 6

PLAN No. 1, QUE COMPRENDE NUEVAS ASIGNACIONES DE FRECUENCIAS QUE SOLAMENTE HAN DE EMPLEARSE CON UNA POTENCIA LIMITADA.

1. El Grupo de Trabajo del Hemisferio Occidental, de la Comisión No. 6, en un nuevo esfuerzo para mejorar la satisfacción de las necesidades, constituyó en su sesión del 30 de agosto, un Subgrupo, compuesto de todos los miembros disponibles del grupo principal para examinar el Plan No. 1 y añadir al mismo todas las distribuciones adicionales de frecuencias a las estaciones del Hemisferio Occidental que pudieran hacerse, imponiendo límites razonables a la potencia de las emisoras sin que de ello resulten interferencias para las frecuencias que figuran en el Plan No. 1.

2. A continuación se reproduce el Plan No. 1 con las nuevas distribuciones que se han considerado factibles, principalmente mediante una limitación de la potencia de emisión, en algunos casos por la restricción del empleo de una frecuencia dada a una parte de una subárea, y, en algunas ocasiones, mediante una transposición de frecuencias.

3. Todas las distancias de protección fueron medidas en la gran esfera, y se calculó la reducción de potencia de modo que se asegurara a las distribuciones primitivas la misma protección que se les había garantizado en la elaboración del Plan No. 1. Sin embargo, para algunas frecuencias de la banda de 4,7 Mc/s asignadas exclusivamente a los servicios regionales, ha sido posible proteger un alcance de servicio nocturno de 500 km, por acuerdo entre los países respectivos.

4. A fin de sacar el mejor partido posible de la utilización de algunas de las frecuencias objeto de estas nuevas distribuciones será necesario emplear antenas directivas en las rutas de las áreas NA y CEP.

5. Las limitaciones de potencia indicadas en los cuadros adjuntos se aplican únicamente durante el empleo nocturno, excepto en el caso de frecuencias de 9 megaciclos. La potencia autorizada, cuando esta es indicada, se indica en kW; es decir : 500 significa que la potencia en onda portadora no modulada es de 0,5 kilovatios.

L.E. Coffey

El Presidente del Subgrupo

REPETITIONS ASSIGNATIONS MULTIPLES REPETICIONES
FREQUENCY BAND: 3 Mc/s BANDE DE FREQUENCES: 3 Mc/s BANDA DE FRECUENCIAS: 3 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
A1	NP	FE1	NA	7 B 12 E .400	131
A2	CWP	NSA2(Ext)	NSAM2	9 E	10 B W. of 120°
A3	SP	NA	6 B	10 B .225 watts	12 C .400 13 E
A4	FE2	NA	7	10 A 12 C .400	13 G
A5	EU	NSAM1	6 B	10 D .150	
A6	EU	NSAM2	6 B	10 A	
A7	NA(Ext)	6 A/E		10 A 13 I	
A8	SA	3	5 C	9 D 10 D .275	12 C
A9	W.PAC MET	10 C	12 G	13 F	
A10	AT.& E.PAC. MET				
A11	CONTROL	10 B	12 F	13 H	
A12	1	3 B	9 D	11 G	13 D
A13	1	3 C	7 E	9 D 11 B	13 C
A14	2	6 C	7 D	10 D 12 G .800	
A15	2	6 C	7 E	10 E 13 C	
A16	1	3 B	7 D	9 A 11 H	13 L
A17	1 B	3	4 B	9 B 12 C	13 G 13 L
A18	1 B	3	5 C	10 E 9 D .750	12 E 13 H
A19	1	3 C	7 E	9 D	11 E 12 H
A20	1	3 C	7 E	9 E 10 B	12 F 13 H
A21	1	3 B	7 D	10 C 9 D .500	12D 13F 13 H
A22	2 & 3	7	11 D 13 E		
A23	2 & 3	9	11 F 13 J		
A24	2 & 3	7	11 G 13 K		

TABLE I TABLEAU I CUADRO I

FREQUENCY BAND: 3.5 Mc/s - BANDE DE FREQUENCES: 3.5 Mc/s - BANDA DE FRECUENCIAS: 3.5 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
B1	CEP	SA(Ext)	6 A/E	7 E 9 D	10 E .425 12 E .350
B2	CEP	ME(Ext)	9 D	10 E .215 12 D .315	13 I
B3	CEP	EU	6 D	9 D	10 E,S.of 60° .425 12 G 13 H
B4	CEP	EU	6 B	10E,S.of 60° .425	12 F 13 F
B5	NSAM2	ME	9	10 A	
B6	NSA1(Ext)	6	10 E .350	12 C	12 H .500 13 I
B7	CONTROL	11 E	13 J		
B8	1	6 D	7 E	11 F 13 K	
B9	1	6 D	7 E	12 C 13 L	
B10	1	6 C	7 D	11 H 13 G	
B11	2 & 3	7 B	9 D	10 D 13 C	
B12	2 & 3	7 D	9 D	10 E 13 D	
B13	4	6 B	9 D	11 G 13 E	
B14	5	9 D	10 B .400	12 D 13 H	

TABLE II TABLEAU II CUADRO II

FREQUENCY BAND: 4.7 Mc/s - BANDE DE FREQUENCES: 4.7 Mc/s - BANDA DE FRECUENCIAS: 4.7 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
C1	EU	9	10 B .160	12 C	13 K 1.000
C2	EU	9	10 B .160	12 C	13 L 1.000
C3	NSAM1	2	9 D	10 A .250	
C4	4	3 B	9 D	10 C .500 12 F	13 I .630
C5	4	3 B	6 D	9 B	12 C 10E .400 13 G
C6	3	7 B	9 C	10 D 12 C .200	13 F 12 H .800
C7	2 & 3	9 D		10 C .500 12 F	

TABLE III TABLEAU III CUADRO III

FREQUENCY BAND: 5.6 Mc/s - BANDE DE FREQUENCES: 5.6 Mc/s - BANDA DE FRECUENCIAS: 5.6 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO			COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES			
D1	NA	FE1	12 E .065	13 I .500		
D2	NA	FE2	12 E .065	13 I		
D3	NA	SP	12 C .065	13 H		
D4	NA(Ext)	9 B	13 F			
D5	CEP	EU	9 D	10E,S. of 60° .100	12 D .100	13 H
D6	MP	NSA2(Ext)	12 D .200	13 E		
D7	CWP	NSA1(Ext)	10D,S.of line from Churchill to L.Mistassini .300			13 C .500
D8	NSAM2	3	5	6 C	10D,W.of 120° .160	
D9	NSAM2	3	5	6 C	10B,W.of 120° .160	
D10	CEP	ME(Ext)	10E,S.of 60° .100	12 G .500	13 H	
D11	W.PAC MET	7	10 D	12 F		
D12	AT & E.PAC MET					
D13	1	3	6 D	7 D	10 E 12 C	13 J
D14	1	7	6 B	9 A	10 E 12 C	13 L
D15	1	7	6 B	9 B	11 B 12 F	13 G
D16	5	1 C	3 B	6 D	9 D 11 C	12 G 13 I
D17	5	1 C	3 B	6 D	9 D 11 E	12 F 13 G
D18	1	6	7 B		10 A 11 D	13 C
D19	1	6	7 E	10 A	11 F 12 G	13 E
D20	2	5 D	6 C	10 A	11 G	13 D
D21	2	4 B	6 D	9 D	10 A 11 H	13 C
D22	2	4 B	6 C	9 D	10 B 12 C	12 H
D23	2 & 3	9	4 B	7 D	10 C 12 C	12 H
D24	2 & 3	9	4 B	7 D	10 B 12 D	13 D
D25	2 & 3	9	4 B	7 D	10 C 12 D	13 K
D26	4	9	6 B		10 D 12 E	13 E

TABLE IV TABLEAU IV CUADRO IV

FREQUENCY BAND: 6.6 Mc/s - BANDE DE FREQUENCES: 6.6 Mc/s - BANDA DE FRECUENCIAS: 6.6 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES					
E1	SA	CEP	5	3 B 6 D	10 E 12 E	13 L
E2	SA	CEP	3 B 5	9	10 E 12 F	13 I
E3	SA(Ext)	7	2 B	6 C	10 B 12 D	13 E
E4	ME(Ext)	9	3 C	7 B	10 C 12 C	13 E
E5	NSAM2	4	3 A	6 D	10 A	
E6	NSAM1	4	6 B	9 E	10 C	
E7	EU	3 C	6 D	7 D	10 D 12 C	13 G
E8	EU	6	7 E		10 D 12 C	13 I
E9	2	4 B	6 D	9 D	10 C 12 D	13 L
E10	2	4 B	6 D	9 D	10 D 12 E	13 K
E11	3	1 E	5 B	6 C 7 B	11 B 12 G	13 G
E12	7	1 D	6 A/E		11 E 12 F	13 H
E13	5	3 B	9 B		11 F 12 F	13 F
E14	5	3 B	6 C		11 B 12 G	13 G
E15	1 D	3 A	6 D	7 C 9 D	11 C 13 C	
E16	1 D	3 B	6 A/E	9 B	11 D 13 D	
E17	5 A	6 D	7 E	9 D	10 A 11 H	12 H
E18	2 A	4 B	6 B	9 A	10 A 11 D	12 H
E19	2 & 3	4 B	6 D	9 D	11 G 13 C	
E20	2 & 3	4 B	6 D	9 D	11 H 13 J	
E21	2 A	4 B	6 B	9 E	10 E 12 C	13 K

TABLE V TABLEAU V CUADRO V

FREQUENCY BAND: 9 Mc/s - BANDE DE FREQUENCES: 9 Mc/s - BANDA DE FRECUENCIAS: 9 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
F1	FE2	EU	NSAM2	7 D	10 A
F2	FE1	EU	CEP	7 E	10E,S.of 60° .500 12 H
F3	NSAM2	ME(Ext)	SP	3 B	
F4	NSAM1	NSA1(Ext)	6 C *	6 D *	
F5	SA	FE1	CEP	7 E	
F6	SA	NP	7 C	9 A	12 E
F7	NA	CWP	7		13 G
F8	NA(Ext)	7	9 D	10 A	13 H
F9	NA	3 C	7 B	9 B	13 E
F10	NA	6	7 B		13 G
F11	NSA2(Ext)	6 B		11 B	13 J
F12	PAC MET			11 H	13 D
F13	ATL MET				
F14	5	9		10 B	13 C
F15	1	6 D		10 A 12 D	13 F
F16	2 & 3	7 D	9 E	12 C 13 G	13 L
F17	2 & 3	7 D	9 E	11 D	13 K

* Common channel
* Voie commune
* Canal comun

TABLE VI TABLEAU VI CUADRO VI

FREQUENCY BAND: 10 Mc/s - BANDE DE FREQUENCES: 10 Mc/s - BANDA DE FRECUENCIAS: 10 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES			
G1	CEP	SA(Ext)	6 D	
G2	CEP	1	6 D	12 H
G3	NSAM2	ME(Ext)	9 C	
G4	2		10 C	12 G
G5	2		11 F	13 K
G6	3		11 E	13 L
G7	3		12 E	13 H
G8	2 & 3	7 E	10 D	12 F
G9	2 & 3	7 E	11 G	13 G
G10	2 & 3	7 E	11 C	13 E

TABLE VII TABLEAU VII CUADRO VII

FREQUENCY BAND: 11.3 Mc/s - BANDE DE FREQUENCES: 11.3 Mc/s - BANDA DE FRECUENCIAS: 11.3 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES			
H1	CEP	7	13 G	
H2	CEP	EU	13 G	
H3	NSAM2	6		
H4	1	9	11 H	13 G
H5	2	9B	11 B	13 K
H6	3	9 D	11 C	13 E
H7	2 & 3		11 E	13 C
H8	2 & 3	10 E .800	12 H	
H9	2 & 3	10 D .800	12 H	
H10	2 & 3		12 H	
H11	7	11 D	13 G	
H12	2	9 B	11 F	13 K
H13	3	9 D	11 G	13 E

TABLE VIII TABLEAU VIII CUADRO VIII

FREQUENCY BAND: 13.3 Mc/s - BANDE DE FREQUENCES: 13.3 Mc/s - BANDA DE FRECUENCIAS: 13.3 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES			
J1	NA	3		
J2	NSAM2	SP	2	
J3	NA	FE1		
J4	ME(Ext)	NSA2(Ext)	CEP	
J5	NA(Ext)	CWP		
J6	NA	FE2		
J7	NSAM1			
J8	NSA1(Ext)	CEP		
J9	SA(Ext)	NP		
J10	2 & 3 7	10, 11, 12, 13		

TABLE IX TABLEAU IX CUADRO IX

FREQUENCY BAND: 18.0 Mc/s - BANDE DE FREQUENCES: 18.0 Mc/s - BANDA DE FRECUENCIAS: 18.0 Mc/s

DESIGNATOR INDICATIF DISTINTIVO	COMBINATIONS COMBINAISONS COMBINACIONES				
K1	NA	FE1	FE2		
K2	CEP	ME	NSA2		
K3	CWP	NP	EU		
K4	SA	NSA1	SP		
K5	NSAM1	NSAM2	SA	3C	
K6	2 & 3	10, 11, 12, 13			
K7	2 & 3	10, 11, 12, 13			

TABLE IX TABLEAU IX CUADRO IX

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Documento Aer N°. 266-S

3 de septiembre de 1948

COMISION 6

Grupo Ad hoc para el
Hemisferio Occidental

5°. INFORME
DEL GRUPO AD HOC PARA EL HEMISFERIO OCCIDENTAL

Plan número 1 para la asignación de las frecuencias R
(1 kW y 200 W)

1. Presidente: Teniente Coronel Helio Costa

2. Estuvieron representados los siguientes países:

Argentina	Colombia
Brasil	Cuba
Canadá	Estados Unidos
Chile	México

3. Introducción

El Grupo de Propagación describe en sus informes 4°. y 5°. (Documentos Aer Nos. 249 y 250) las características generales del llamado Plan no. 1 (basado en potencias radiadas de 1 kW y 200 W), relativo a la asignación de las frecuencias R en una base mundial así como los principios técnicos y las normas utilizadas para su desarrollo.

El Grupo de Propagación aplicó dichos principios técnicos y normas al elaborar los cuadros de asignación de frecuencias para el Hemisferio Oriental. Este Grupo ad hoc fué constituído para realizar una labor similar en relación con el Hemisferio Occidental.

El presente informe expone los resultados obtenidos y puede ser considerado como continuación de los documentos Aer Nos. 249 y 250.

4. Descripción de los cuadros adjuntos

Los cuadros anexos a este Informe son de seis categorías distintas:

4.1. Cuadro No. 1.- Indica las necesidades declaradas por las diferentes subáreas, tal como fueron enmendadas por las delegaciones durante la sesión del 30 de agosto (véase el 4°. Informe, documento Aer No. 268). Las necesidades calculadas son las fijadas por el Grupo ad hoc en esa misma sesión.

4.2. Cuadro no. 2.-Contiene las tablas de asignación de frecuencias para una potencia radiada de 1 kW. Las diez tablas de esta categoría son: 2A, 2B, 2C, 2D, 2E, 2F, 2G, 2H, 2J y 2K, correspondiendo cada una a una banda de frecuencias. Al pie de cada tabla figura el número de asignaciones realizadas frente al número de frecuencias solicitadas por cada subárea.

4.3. Cuadro No. 3.- Resume en una página las asignaciones de las tablas 2, agrupadas por subárea y bandas de frecuencias. Además este cuadro compara el total de asignaciones realizadas en todas las bandas de frecuencias con el número total de frecuencias solicitadas.

4.4. Cuadro No. 4.- Comprende las tablas de asignación de frecuencias para una potencia radiada de 200 W. Corresponden a las tablas número 2 del Plan de 1kW. De esta categoría hay también 10 tablas: 4A, 4B, 4C, 4D, 4E, 4F, 4G, 4H, 4J y 4K.

4.5. Cuadro No. 5.- Se refiere también al plan de 200 W y resume en una página, agrupadas por bandas de frecuencias, las asignaciones que figuran en las tablas No. 4. Compara las frecuencias asignadas para 1 kW y 200 W. con las necesidades declaradas y calculadas.

En las tablas números 2 y 4 se utilizan tres signos distintos para indicar las condiciones especiales en que se efectuaron las asignaciones.

Se utilizó la indicación de "ligera interferencia" en todos los casos en que una frecuencia ya asignada a una subárea se repetía en otra subárea parcialmente comprendida en la zona de interferencia de las emisoras que usaban esa frecuencia en la primera subárea.

La indicación de "potencia reducida" se utilizó en todos los casos en que el solapo era muy grande, con la significación de que las frecuencias debían emplearse con una potencia reducida.

En los casos en que la misma frecuencia fué asignada a subáreas adyacentes para el tráfico regional, se empleó la indicación "uso común".

5. Casos de interferencia

Se prestó especial atención a las frecuencias asignadas a las áreas y/o subáreas 1B, 1C, 1E, 3B, 3C, 4A y 4B del Hemisferio Oriental con objeto de evitar la interferencia con las áreas y/o subáreas del Hemisferio Occidental que utilizan las mismas frecuencias.

Gracias a los esfuerzos comunes de este Grupo y del de Propagación se pudieron eliminar casi todos los casos de interferencia entre los Hemisferios Oriental y Occidental con las excepciones siguientes:

5.1. En las tablas No. 2 (1kW).

a) La frecuencia G2 en la banda de 10 Mc/s provoca una ligera interferencia en las subáreas 1B, 1E y 13J;

b) Las frecuencias G8, G9 y G10 en la banda de 10 Mc/s provocan interferencia en las áreas 3B, 3C y 10D, 11C y 11G;

c) La frecuencia H4 en la banda de 11,3 Mc/s provoca una ligera interferencia en las subáreas 1B, 1E y 11H;

d) Las frecuencias H6 y H7 en la banda de 11,3 Mc/s provocan interferencia en las subáreas 3B, 3C y 11C, 11E respectivamente.

5.2.- En las tablas número 2 (1 kW) y 4 (200W)

a) En la banda de 13,3 Mc/s, el Grupo del Hemisferio Occidental reclamó la frecuencia J10 para uso general en todo el Hemisferio. Esta frecuencia ha sido asignada también a las áreas 2 y 3 (Siberia).

b) En la banda de 18 Mc/s, el Grupo del Hemisferio Occidental reclamó también las frecuencias K6 y K7 para uso general en todo el Hemisferio. Estas frecuencias se utilizan asimismo en las áreas 2 y 3.

6.- Observaciones

Las necesidades declaradas que figuran en el cuadro 1 fueron aceptadas por el Grupo a medida que iban siendo presentadas por los delegados durante la reunión del 30 de agosto.

El Grupo no ha comprobado la exactitud de estas declaraciones, ni las ha rectificado ni aprobado.

En algunos casos, cuando las necesidades declaradas nuevamente excedían en mucho las indicadas en el documento Aer. No. 234 revisado, algunos delegados expresaron enérgicamente su desacuerdo.

El Grupo estima que a los efectos de establecimiento de planes futuros se deberá efectuar una revisión completa de las necesidades a fin de elaborar un nuevo cuadro más representativo de las condiciones de tráfico efectivo de cada área.

7.- Conclusión

El Grupo no recomienda el plan de asignación de frecuencias que resulta de los cuadros números 2 y 4 como el más aceptable para el Hemisferio Occidental.

El Grupo reconoce que existe una región crítica, que comprende las áreas 10, 11 y 12 (excepto la subárea 10a) en la que la demanda de frecuencias es muy elevada y las posibilidades de repetición son escasas, especialmente en la hipótesis de una potencia radiada de 1 kW.

Se ha constituído un pequeño Grupo de Trabajo bajo la presidencia del Sr. Coffey (Canadá) para examinar las posibilidades del plan de 1 kW en lo que se refiere a la obtención de más repeticiones de frecuencias (bien reduciendo la potencia o por cualquier otro acuerdo razonable), a fin de satisfacer mejor las necesidades de las áreas y subáreas mencionadas. Este Grupo de trabajo está integrado por los delegados de Canadá, Colombia, Cuba y México.

TABLE 1 (Stated or estimated demands
TABLEAU 1 (Demandes de fréquences - formulées ou estimées
CUADRO 1 (Solicitudes de frecuencias - declaradas o calculadas

RDARA / ZLARN / RDARA	Stated or estimated Formulée ou estimée Declaradas o calculadas	Frequency Order Mc/s Ordre de grandeur de fréquence Mc/s Orden de frecuencia en Mc/s										TOTAL
		3.0	3.5	4.7	5.6	6.6	9.0	10.0	11.3	13.3	18.0	
10 A	S	2	1	0	2	1	1	0	0	0	0	7
B	S	2	1	0	2	1	1	1	0	0	0	8
C	S	2	1	0	2	1	1	0	0	0	0	7
D	S	1	1	0	1	1	1	0	0	0	0	5
E	S	2	1	0	2	1	1	1	0	0	0	8
Area 10 Zone 10	-	9	5	0	9	5	5	2	0	2*	1*	38
11 B	S	1	2	0	1	2	1	2	0	0	0	9
C	S	1	1	0	1	1	1	1	0	0	0	6
D	S	2	1	0	2	1	2	1	0	0	0	9
E	S	1	1	0	1	1	1	1	0	0	0	6
F	S	1	1	0	1	1	1	1	0	0	0	6
G	S	1	1	0	1	1	1	1	0	0	0	6
H	S	1	1	0	1	1	1	1	0	0	0	6
I	S	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
Area 11 Zone 11	-	9	8	0	8	9	8	8	0	2*	1*	53
12 A	S	2	1	0	2	1	2	1	0	0	0	9
C	S	6	5	4	7	3	2	2	0	0	0	29
D	S	3	3	0	3	3	1	1	0	0	0	14
E	E	2	2	1	2	2	1	0	0	0	0	10
F	S	4	1	2	4	4	2	1	0	0	0	18
G	E	2	2	1	2	2	1	0	0	0	0	10
H	S	1	1	0	1	1	1	0	1	0	0	6
Area 12 Zone 12		20	15	8	21	16	10	5	1	2*	1*	99
13 C	E	2	2	1	2	2	1	0	0	0	0	10
D	E	2	1	1	2	1	1	0	0	0	0	8
E) F)	S) S)	3	3	3	3	2	2	2	2	0	0	20
G) H)	S) S)	5	4	3	5	4	3	2	2	0	0	28
I	S	2	2	0	2	2	1	0	0	0	0	9
J	S	2	2	1	2	3	2	1	2	0	0	15
K	S	1	1	1	1	2	1	1	1	0	0	9
L	S	2	1	1	2	2	2	1	1	0	0	12
Area 13 Zone 13	-	19	16	11	19	18	13	7	8	2*	1*	114

S = Stated Requirements-Demandes formulées-Necesidades declaradas
E = Estimated Requirements - Demandes estimées - Necesidades calculadas
* = Frequencies allotted for general use throughout the Western Hemisphere
Fréquences attribuées pour l'usage général dans tout l'hémisphère occidental
Frecuencias asignadas para uso general en todo el Hemisferio occidental

PLAN
Nº.

TABLE
TABLEAU
CUADRO
Nº 2A _ 3.0 Mc/s _ 1 kW _ 15 db
NIGHT SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE NUIT
COMPARTICIÓN NOCTURNA

AER.-DOC.
Nº 266

FREQUENCIES _ FRÉQUENCES - FRECUENCIAS			AREA _ ZONE 10					AREA _ ZONE 11								AREA _ ZONE 12							AREA _ ZONE 13									
Nº	Mc/s	USE _ UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
A 1		NP _ FE1 - NA																														
A 2		CWP. NSA2 - NSAM 2																														
A 3		SP _ NA ext.																														
A 4		FE2 _ NA																														
A 5		EU - NSAM 2																														
A 6		EU - NSAM 2																														
A 7		NA ext.																														
A 8		SA																														
A 9		MET - PACIFIC																														
A 10		MET - ATLANTIC																														
A 11		AERODR. CONT.																														
A 12																																
A 13																																
A 14																																
A 15																																
A 16																																
A 17																																
A 18																																
A 19																																
A 20																																
A 21																																
A 22																																
A 23																																
A 24																																
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			3	2	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	2	4	2	2	2	2
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			2	2	2	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	2	6	3	2	4	2	1	2	2	3		5		2	2	1	2
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO			150		0		50			50							33	33	50	50	50			50			120				200	

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE
BROUILLAGE LÉGER
INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER
PUISSANCE RÉDUITE
POTENCIA REDUCIDA

Δ { COMMON FREQUENCIES
FREQUENCES COMMUNES
FRECUENCIAS COMUNES

TABLE)
TABLEAU) Nº 2B – 3.5 Mc/s – 1kW – 15db
CUADRO)

(NIGHT SHARING
(ASSIGNATION MULTIPLE DE NUIT
(COMPARTICIÓN NOCTURNA

PLAN Nº

AER.-DOC. Nº 266

FREQUENCIES - FREQUENCES - FRECUENCIAS			AREA - ZONE 10					AREA - ZONE 11								AREA - ZONE 12							AREA - ZONE 13									
Nº	kc/s	USE - UTILISAT. UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
B 1		CEP - SA ext.																													•	
B 2		CEP - ME ext.																		▨						▨						
B 3		CEP - EU																			▨								▨			
B 4		CEP - EU	•																			▨										
B 5		NSAM 2 - ME	▨																													
B 6		NSA 1 ext.															▨												▨			
B 7		AERODR. CONT.									▨												▨									
B 8												▨												▨						•	•	
B 9																	▨														▨	
B 10														▨													▨					
B 11						▨																								▨		
B 12							▨																								▨	
B 13													▨			▨									▨							
B 14																		▨										▨				
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES PISTRIBUIDOS			1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	1	1	0	1	2	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	0	1	5	3	2	1	2	1	2	1	3		4		2	2	1	1
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO				0	0			0	0	0							40	33	0		50		50		67		75		50	50		

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE / BROUILLAGE LÉGER / INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER / PUISSANCE REDUITE / POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES / FRÉQUENCES COMMUNES / FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
N°

TABLE
TABLEAU
CUADRO } N° 2C _ 4.7 Mc/s _ 1 kW _ 15 db { NIGHT SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE NUIT
COMPARTICIÓN NOCTURNA

AER.-DOC.
N° 266

FREQUENCIES _ FREQUENCES _ FRECUENCIAS			AREA _ ZONE 10					AREA _ ZONE 11								AREA _ ZONE 12							AREA _ ZONE 13									
N°	Mc/s	USE _ UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
C 1		EU															▨															
C 2		EU																		▨												
C 3		NSAM-1																														
C 4																	▨															
C 5					▨																						▨					
C 6																															▨	
C 7																				▨												
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	2	1	0	1	1	3		3		0	1	1	1
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO					+												50		0		0		0	0	0		33			0		0

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE
BROUILLAGE LÉGER
INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER
PUISSANCE RÉDUITE
POTENCIA REDUCIDA

Δ { COMMON FREQUENCIES
FREQUENCES COMMUNES
FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
Nº

TABLE
TABLEAU
CUADRO
Nº 2D _ 5.6 Mc/s _ 1 kW _ 15 db
DAY SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE JOUR
COMPARTICIÓN DIURNA

AER.-DOC.
Nº 266

FREQUENCIES - FRÉQUENCES - FRECUENCIAS			AREA - ZONE 10					AREA - ZONE 11								AREA - ZONE 12							AREA - ZONE 13									
Nº	Mc/s	USE - UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
D 1		NA_FE1																														
D 2		NA-FE2																														
D 3		NA_SP																														
D 4		NA_ext.																														
D 5		CEP_EU																										■				
D 6		NP_NSA2 ext.																							■							
D 7		CWP-NSA1 ext.																														
D 8/9		NSAM2																														
D 10		CEP_ME ext.																										■				
D 11		MET-PACIFIC																														
D 12		MET-ATLANTIC																														
D 13							■										■													■		
D 14							■										■															■
D 15								■												■							■					
D 16									■												■								■			
D 17											■									■							■					
D 18			■							■						■							■									
D 19			■									■									■				■							
D 20			■										■			■								■								
D 21			■											■									■									
D 22				■													■													■		
D 23					■												■					■										
D 24				■														■						■							■	
D 25					■													■														
D 26						■													■							■						
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			4	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	0	2	4	2	1	2	2	1	2	2	2	1	2	2	1	2	1	1
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			2	2	2	1	2	1	1	2	1	1	1	1	0	2	7	3	2	4	2	1	2	2	3		5		2	2	1	2
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO			200							50							57	67	50	50							80		50			50

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE
BROUILLAGE LÉGER
INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER
PUISSANCE RÉDUITE
POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES
FREQUENCES COMMUNES
FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
Nº.

TABLE
TABLEAU
CUADRO
Nº 2E _ 6.6 Mc/s _ 1 kW _ 15 db
DAY SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE JOUR
COMPARTICIÓN DIURNA

AER. DOC.
Nº 266

FREQUENCIES - FRÉQUENCES FRECUENCIAS			AREA - ZONE 10					AREA - ZONE 11								AREA - ZONE 12							AREA - ZONE 13									
Nº	Mc/s	USE - UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
E 1		SA - CEP																														
E 2		SA - CEP																														
E 3		SA ext.																														
E 4		ME ext.																														
E 5		NSAM 2																														
E 6		NSAM 1																														
E 7		EU																														
E 8		EU																														
E 9																																
E 10																																
E 11																																
E 12																																
E 13																																
E 14																																
E 15																																
E 16																																
E 17																																
E 18																																
E 19																																
E 20																																
E 21																																
TOTAL CHANNELS ALLOTED, TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			3	1	2	2	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1	4	3	2	3	2	1	2	1	1	1	3	1	1	2	2	1
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	2	4	2	1	2	1	2		4		2	3	2	2
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO			300		200	200	200			200							133			75									50	67		50

{ SLIGHT INTERFERENCE
BROUILLAGE LÉGER
INTERFERENCIA LIGERA

{ REDUCED POWER
PUISSANCE RÉDUITE
POTENCIA REDUCIDA

{ COMMON FREQUENCIES
FRÉQUENCES COMMUNES
FRECUENCIAS COMUNES

PLAN N°

TABLE / TABLEAU / CUADRO } N° 2F_9.0 Mc/s_1kW_15db { DAY SHARING / ASSIGNATION MULTIPLE DE JOUR / COMPARTICIÓN DIURNA

AER.-DOC. N° 266

FREQUENCIES_FRÉQUENCES FRECUENCIAS			AREA_ZONE 10					AREA_ZONE 11								AREA_ZONE 12							AREA_ZONE 13									
N°	kc/s	USE_UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
F 1		FE2-EU-NSAM 2	▨																													
F 2		FE1- EU-CEP																				▨										
F 3		NSAM2- SP. ME ext.																														
F 4		NSAM1-NSA1 ext.																														
F 5		FE1- CEP-SA					▨																									
F 6		SA-NP																														
F 7		NA-CWP																									▨					
F 8		NA ext.	▨																								▨					
F 9		NA																							▨							
F 10		NA																														▨
F 11		NSA 2 ext.						▨																						▨		
F 12		MET-PACIFIC																														
F 13		MET-ATLANTIC																														
F 14							▨									▨							▨									
F 15			▨														▨	▨								▨						
F 16																	▨					△					△				△
F 17										▨																					▨	
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			3	0	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	1	0	1	1	2	1	0	1	1	2
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	0	2	2	1	1	2	1	1	1	1	2		3		1	2	1	2
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO			300	0	0	0	200		0	50	0	0	0	0		50	50		0	0	0			0				0	50			

○ { SLIGHT INTERFERENCE / BROUILLAGE LÉGER / INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER / PUISSANCE RÉDUITE / POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES / FRÉQUENCES COMMUNES / FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
N°

TABLE
TABLEAU
CUADRO
N° 2G_10.0 Mc/s_1kW_15db_
DAY SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE JOUR
COMPARTICIÓN DIURNA

AER.-DOC.
N° 266

FREQUENCIES_FRÉQUENCES FRECUENCIAS			AREA_ZONE 10					AREA_ZONE 11								AREA_ZONE 12							AREA_ZONE 13									
N°	kc/s	USE-UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
G 1		CEP-SA																														
G 2		CEP																														
G 3		NSAM2-ME ext.																														
G 4																																
G 5																																
G 6																																
G 7																																
G 8																																
G 9																																
G 10																																
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			0	0	1	1	0	0	1	0	1	1	1	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	1
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			0	1	0	0	1	2	1	1	1	1	1	1	0	1	2	1	0	1	0	0	0	0	2		2		0	1	1	1
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO				0	+	+	0	0		0				0			0	0	+		+				50							+

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE / BROUILLAGE LÉGER / INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER / PUISSANCE RÉDUITE / POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES / FRÉQUENCES COMMUNES / FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
Nº

TABLE
TABLEAU
CUADRO
Nº 2H_11.3 Mc/s_1kW_15db

DAY SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE JOUR
COMPARTICIÓN DIURNA

AER-DOC.
Nº 266

FREQUENCIES_FRÉQUENCES_FRECUENCIAS			AREA_ZONE 10					AREA_ZONE 11								AREA_ZONE 12							AREA_ZONE 13									
Nº	Mc/s	USE-UTILISAT.N UTILIZACIÓN	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
H 1		CEP																														
H 2		CEP-EU																														
H 3		NSAM 2																														
H 4																																
H 5																																
H 6																																
H 7																																
H 8																																
H 9																																
H 10																																
H 11																																
H 12																																
H 13																																
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	4	0	0	2	2	1
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2		2		0	2	1	1
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO								+	+	+	+	+	+	+		+							+				200				200	

○ { SLIGHT
BROUILLAGE
INTERFERÊNCIA LIGERA

○ { REDUCED
PUISSANCE
POTENCIA

△ { COMMON
FRÉQUENCES
FRECUENCIAS

PLAN
N°

TABLE
TABLEAU
CUADRO
N° 2J_13.3 Mc/s_1kW_15db

DAY SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE JOUR
COMPARTICIÓN DIURNA

AERO.-DOC.
N° 266

FREQUENCIES_FRÉQUENCES_FRECUENCIAS			AREA_ZONE 10					AREA_ZONE 11								AREA_ZONE 12							AREA_ZONE 13									
N°	Mc/s	USE_UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
J 1																																
J 2																																
J 3																																
J 4																																
J 5																																
J 6																																
J 7																																
J 8																																
J 9																																
J10	Δ		←		Δ		→	←				Δ			→	←			Δ			→	←					Δ				→
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS																																
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS																																
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO																																

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE
BROUILLAGE LÉGER
INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER
PUISSANCE RÉDUITE
POTENCIA REDUCIDA

Δ { COMMON FREQUENCIES
FRÉQUENCES COMMUNES
FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
N°

TABLE
TABLEAU
CUADRO
N° 2K_18.0 M%s_1 kW_15 db

DAY SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE JOUR
COMPARTICIÓN DIURNA

AERO-DOC.
N° 266

FREQUENCIES_FRÉQUENCES_FRECUENCIAS			AREA_ZONE 10					AREA_ZONE 11								AREA_ZONE 12							AREA_ZONE 13									
N°	M%s	USE_UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
K1		NA-FE1-FE2																														
K2		CEP_ME-NSA2																														
K3		CWP_NP_EU																														
K4		SA_NSA1_SP																														
K5		NSAM1_NSAM2																														
K6	Δ		←	—	Δ	—	→	←	—	—	—	Δ	—	—	→	←	—	—	Δ	—	→		←	—	—	—	Δ	—	—	—	→	
K7	Δ		←	—	Δ	—	→	←	—	—	—	Δ	—	—	→	←	—	—	Δ	—	→		←	—	—	—	Δ	—	—	—	→	
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS																																
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS																																
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO																																

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE / BROUILLAGE LÉGER / INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER / PUISSANCE RÉDUITE / POTENCIA REDUCIDA

Δ { COMMON FREQUENCIES / FRÉQUENCES COMMUNES / FRECUENCIAS COMUNES

- 1 kW ALLOTMENT PLAN - PLAN DE DISTRIBUTION POUR 1 kW - PLANO DE DESTRIBUCION PARA 1 kW -

TABLE 3 ALLOTMENT TABLE PER SUBAREA PER FREQUENCY BAND

TABLEAU 3 TABLEAU DE DISTRIBUTION DE FREQUENCES PAR SUBDIVISION DE ZONE PAR ORDRE DE GRANDEUR DE FREQUENCE

CUADRO 3 CUADRO DE ASIGNACION DE FRECUENCIAS POR SUBAREA POR ORDEN DE FRECUENCIAS

Frequency Mc/s Fréquence Mc/s Frecuencia Mc/s	AREA/ZONE 10					AREA/ZONE 11								AREA/ZONE 12							AREA/ZONE 13									
	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
3.0	3	2	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	2	4	2	2	2	2
3.5	1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	1	1	0	1	2	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1
4.7	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
5.6	4	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	0	2	4	2	1	2	2	1	2	2	2	1	2	2	1	2	1	1
6.6	3	1	2	2	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1	4	3	2	3	2	1	2	1	1	1	3	1	1	2	2	1
9.0	3	0	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	1	0	1	1	2	1	0	1	1	2
10.0	0	0	1	1	0	0	1	0	1	1	1	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	1
11.3	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	4	0	0	2	2	1
$T_{O_{T_{A_L}}}$ Allotted Attribuée Asignada	14	5	6	6	8	6	5	6	6	6	6	5	2	9	15	8	5	11	7	6	9	5	9	6	16	11	5	11	11	9
$T_{O_{T_{A_L}}}$ Requested Demandée Solicitada	7	8	7	5	8	9	6	9	6	6	6	6	2	9	29	14	10	18	10	6	10	8	20		28		9	15	9	12

PLAN
N°

TABLE
TABLEAU
CUADRO
N°4A_3.0 M°/s_200W_15db

NIGHT SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE NUIT
COMPARTICIÓN NOCTURNA

AER.-DOC.
N°266

FREQUENCIES_FRÉQUENCES_FRECUENCIAS			AREA_ZONE 10					AREA_ZONE 11								AREA_ZONE 12							AREA_ZONE 13									
N°	K°/s	USE-UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
A 1		NP_																														
A 2		CWP.NSAM2_NSA2ext																														
A 3		SP-NA																														
A 4		FE2-NA																														
A 5		EU-NSAM1																														
A 6		EU-NSAM2																														
A 7		NA ext.																														
A 8		SA																														
A 9		MET-PACIFIC																														
A 10		MET_ATLANTIC																														
A 11		AERODR. CONTROL																														
A 12																																
A 13																																
A 14																																
A 15																																
A 16																																
A 17																																
A 18																																
A 19																																
A 20																																
A 21																																
A 22																																
A 23																																
A 24																																
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			2	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	3	2	1	2	2	1	2	2	2	2	3	3	2	2	1	2
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			2	2	2	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	2	6	3	2	4	2	1	2	2	3		5		2	2	1	2
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO				50	50			200		50							50	67	50	50					133		120					

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE / BROUILLAGE LÉGER / INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER / PUISSANCE RÉDUITE / POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES / FRÉQUENCES COMMUNES / FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
N°

TABLE
TABLEAU
CUADRO
N°4B_3.5 M°/s_200 W_15 db
NIGHT SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE NUIT
COMPARTICIÓN NOCTURNA

AER.-DOC.
N°266

FREQUENCIES_FRÉQUENCES_FRECUENCIAS			AREA_ZONE 10					AREA_ZONE 11								AREA_ZONE 12							AREA_ZONE 13									
N°	K°/s	USE-UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
B 1		CEP-SA ext.																														
B 2		CEP-ME ext.																				⊠				⊠						
B 3		CEP-EU																			⊠					⊠						
B 4		CEP-EU-																													⊠	
B 5		NSAM-2-ME	⊠																													
B 6		NSA-1 ext.															⊠													⊠		
B 7									⊠															⊠								
B 8										⊠						⊠							⊠									
B 9											⊠									⊠								⊠				
B 10			⊠									⊠							○										⊠			
B 11				⊠														⊠							⊠						
B 12							⊠												⊠								⊠				
B 13					⊠													⊠										⊠			
B 14		CONTROL															⊠													△	△	
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			2	1	1	0	1	0	1	1	1	1	0	0	0	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	0	1	5	3	2	1	2	1	2	1	3		4		2	2	1	1
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO			200			0		0					0	0			40	67			50		50		67		75			50		

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE / BROUILLAGE LÉGER / INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER / PUISSANCE RÉDUITE / POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES / FRÉQUENCES COMMUNES / FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
N°

TABLE
TABLEAU
CUADRO
N°4C_4.7 M°/s_200 W_15 db

NIGHT SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE NUIT
COMPARTICIÓN NOCTURNA

AER.-DOC.
N°266

FREQUENCIES_FRÉQUENCES_FRECUENCIAS			AREA_ZONE 10					AREA_ZONE 11								AREA_ZONE 12							AREA_ZONE 13									
N°	k°/s	USE-UTILISAT.N UTILIZACIÓN	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
C 1		EU						⊠																						⊠		
C 2		EU															⊠														⊠	
C 3		NSAM 1																														
C 4						⊠														⊠						⊠						
C 5				⊠																⊠						△						△
C 6																	⊠								⊠							
C 7			⊠														⊠										⊠					
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	0	1	1	2	0	0	1	1	1
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	2	1	0	1	1	33		3		0	1	1	1
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO			+	+		+		+									75		0		0		0	0	67		67					

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE / BROUILLAGE LÉGER / INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER / PUISSANCE RÉDUITE / POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES / FRÉQUENCES COMMUNES / FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
N°

TABLE
TABLEAU
CUADRO
N°4D_5.6 M°/s_200W_15db
NIGHT SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE NUIT
COMPARTICIÓN NOCTURNA

AER.-DOC.
N°266

FREQUENCIES_FRÉQUENCES_FRECUENCIAS			AREA_ZONE 10					AREA_ZONE 11								AREA_ZONE 12							AREA_ZONE 13									
N°	k°/s	USE_UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
D 1		NA-FE1																														
D 2		NA-FE2																														
D 3		NA_SP																														
D 4		NA-ext.																														
D 5		CEP-EU																														
D 6		NP_NSA2 ext.																														
D 7		CWP_NSA1 ext.																														
D 8/9		NSAM2																														
D 10		CEP_ME ext.																														
D 11		MET_PAC.																														
D 12		MET_ATL.																														
D 13																																
D 14																																
D 15																																
D 16																																
D 17																																
D 18																																
D 19																																
D 20			1																													
D 21																																
D 22			1																													
D 23																																
D 24																																
D 25																																
D 26																																
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			3	2	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	0	2	3	2	1	3	2	1	2	2	3	0	3	2	2	2	1	2
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			2	2	2	1	2	1	1	2	1	1	1	1	0	2	7	3	2	4	2	1	2	2	3		5		2	2	1	2
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO			150		50												43	67	50	75												

⊗ SLIGHT INTERFERENCE / BROUILLAGE LÉGER / INTERFERENCIA LIGERA

○ REDUCED POWER / PUISSANCE RÉDUITE / POTENCIA REDUCIDA

△ COMMON FREQUENCIES / FRÉQUENCES COMMUNES / FRECUENCIAS COMUNES

1 INTERFERENCE WITH / BROUILLAGE AVEC / INTERFERENCIA CON 3B, 3C

PLAN
Nº.

TABLE
TABLEAU
CUADRO
Nº4E_6.6 Mc/s_200W_15db
DAY SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE JOUR
COMPARTICIÓN DIURNA

AER.- DOC.
Nº266

FREQUENCIES - FRÉQUENCES FRECUENCIAS			AREA - ZONE 10					AREA - ZONE 11								AREA - ZONE 12							AREA - ZONE 13									
Nº	Kc/s	USE - UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
E 1		SA - CEP					⊗												⊗													
E 2		SA - CEP					⊗													⊗												
E 3		SA ext.						⊗												⊗												
E 4		ME - ext.		⊗															⊗											⊗	
E 5		NSAM 2	⊗																													
E 6		NSAM 1	⊗																													
E 7		EU				⊗													⊗						⊗							
E 8		EU			⊗												⊗													⊗		
E 9								⊗							⊗						⊗						⊗					
E 10									⊗														⊗					⊗				
E 11										⊗						⊗				⊗												⊗
E 12											⊗										⊗								⊗			
E 13												⊗										⊗				⊗						
E 14													⊗																	⊗		
E 15														⊗									⊗									
E 16				⊗													⊗				⊗						⊗					
E 17						⊗											⊗							⊗								
E 18							⊗										⊗														⊗		
E 19					⊗													⊗										⊗				
E 20																		⊗			△						△				△
E 21			⊗														⊗								⊗							
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			3	2	2	2	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	5	2	3	3	2	1	2	1	2	1	3	1	2	2	2	2
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	2	4	2	1	2	1	2		4		2	3	2	2
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO			300	200	200	200	300										167	67	150	75					150					67		

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE / BROUILLAGE LÉGER / INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER / PUISSANCE RÉDUITE / POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES / FRÉQUENCES COMMUNES / FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
N°

TABLE
TABLEAU
CUADRO
N°4F_9.0 Mc/s_200W_15db
DAY SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE JOUR
COMPARTICIÓN DIURNA

AER.-DOC.
N°266

FREQUENCIES_FRÉQUENCES_FRECUENCIAS			AREA_ZONE 10					AREA_ZONE 11								AREA_ZONE 12							AREA_ZONE 13									
N°	Kc/s	USE-UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
F 1		FE2-EU-NSAM2	⊗																													
F 2		FE1-EU-CEP																			⊗							⊗				
F 3		NSAM2-SP-ME ext.																														
F 4		NSAM1-NSA1 ext.																														
F 5		FE1-CEP-SA					⊗																									
F 6		SA-NP							⊗																							
F 7		NA-CWP																												⊗		
F 8		NA ext.																									⊗					
F 9		NA	⊗																						⊗							
F 10		NA														⊗															⊗	
F 11		NSA2 ext.						⊗															⊗									
F 12		MET-PAC.																		⊗												
F 13		MET-ATLANT.																														
F 14											⊗													⊗								
F 15										⊗						⊗																⊗
F 16				⊗															⊗							⊗						
F 17																	⊗										△					△
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			2	1	0	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	2	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	2	1	0	1	1	2
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	0	2	2	1	1	2	1	1	1	1	2		3		1	2	1	2
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO			200		0	0				50		0	0	0			50	0		50		0							0	50		

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE / BROUILLAGE LÉGER / INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER / PUISSANCE RÉDUITE / POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES / FRÉQUENCES COMMUNES / FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
Nº

TABLE
TABLEAU
CUADRO
} Nº4G_10.3 Mc/s_200W_15db {
DAY SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE JOUR
COMPARTICIÓN DIURNA

AER.-DOC.
Nº266

FREQUENCIES-FRÉQUENCES-FRECUENCIAS			AREA_ZONE 10					AREA_ZONE 11								AREA_ZONE 12							AREA_ZONE 13									
Nº	Kc/s	USE-UTILISATN UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
G1		CEP-SA ext.																														
G2		CEP																												▨		
G3		NSAM-2-ME ext														▨																
G4				▨																											▨	
G5																	▨										▨					
G6								▨													▨						▨					
G7							▨													▨											▨	
G8												▨													▨							
G9													▨												▨							
G10														▨																	⊗	▨
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			0	1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	2	0	0	1	1	2
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			0	1	0	0	1	2	1	1	1	1	1	1	0	1	2	1	0	1	0	0	0	0	2		2		0	1	1	1
PERCENT ALLOTED POURCENTAGE ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO								50	0	0	0						50	0														200

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE / BROUILLAGE LÉGER / INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER / PUISSANCE RÉDUITE / POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES / FRÉQUENCES COMMUNES / FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
Nº

TABLE
TABLEAU
CUADRO

Nº4H_11.3 Mc/s_200W_15db

DAY SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE JOUR
COMPARTICIÓN DIURNA

AER.-DOC.
Nº 266

FREQUENCIES_FRÉQUENCES_FRECUENCIAS			AREA_ZONE 10					AREA_ZONE 11								AREA_ZONE 12							AREA_ZONE 13									
Nº	Kc/s	USE_UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
H 1		CEP																														
H 2		CEP-EU																														
H 3		NSAM-2																														
H 4																																
H 5																																
H 6																																
H 7																																
H 8																																
H 9																																
H 10																																
H 11																																
H 12																																
H 13																																
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS			1	0	0	0	1	1	1	2	1	1	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	2	2	0	2	1	2
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2		2		0	2	1	1
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO			+				+	+	+	+	+	+	+	+		+		+				0			150		200					200

○ { SLIGHT INTERFERENCE / BROUILLAGE LÉGER / INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER / PUISSANCE RÉDUITE / POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES / FRÉQUENCES COMMUNES / FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
Nº.

TABLE
TABLEAU
CUADRO } Nº4J_13.3 Mc/s_ 200W_15db { DAY SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE JOUR
COMPARTICIÓN DIURNA

AER.-DOC.
Nº266

FREQUENCIES-FRÉQUENCES-FRECUENCIAS			AREA_ZONE 10					AREA_ZONE 11								AREA_ZONE 12							AREA_ZONE 13									
Nº	Mc/s	USE-UTILISAT.N UTILIZACIÓN	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
J1																																
J2																																
J3																																
J4																																
J5																																
J6																																
J7																																
J8																																
J9																																
J10	△		←	←	△	→	→	←	←	←	←	△	→	→	→	←	←	←	△	→	→	→	←	←	←	←	△	→	→	→	→	→	→
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS																																
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS																																
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO																																

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE
BROUILLAGE LÉGER
INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER
PUISSANCE RÉDUITE
POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES
FRÉQUENCES COMMUNES
FRECUENCIAS COMUNES

PLAN
N°

TABLE
TABLEAU
CUADRO } N°4 K_18.0 Mc/s_200 W_15 db { DAY SHARING
ASSIGNATION MULTIPLE DE JOUR
COMPARTICIÓN DIURNA

AER.-DOC.
N°266

FREQUENCIES_FRÉQUENCES-FRECUENCIAS			AREA_ZONE 10					AREA_ZONE 11								AREA_ZONE 12							AREA_ZONE 13									
N°	Mc/s	USE-UTILISAT.N UTILIZACION	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
K1		NA_FE1_FE2																														
K2		CEP-ME_NSA2																														
K3		CWP_NP_EU																														
K4		SA_NSA1_SP																														
K5		NSAM1-NSAM2																														
K6△			←	←	△	→	→	←	←	←	←	△	→	→	→	←	←	←	△	→	→	→	←	←	←	←	△	→	→	→	→	→	→
K7△			←	←	△	→	→	←	←	←	←	△	→	→	→	←	←	←	△	→	→	→	←	←	←	←	△	→	→	→	→	→	→
TOTAL CHANNELS ALLOTED TOTAL DES VOIES ATTRIBUÉES TOTAL DE CANALES DISTRIBUIDOS																																
TOTAL CHANNELS REQUESTS TOTAL DES VOIES REQUISES TOTAL DE CANALES SOLICITADOS																																
PERCENT ALLOTED POURCENT ATTRIBUÉ PORCENTAGE DISTRIBUIDO																																

⊗ { SLIGHT INTERFERENCE
BROUILLAGE LÉGER
INTERFERENCIA LIGERA

○ { REDUCED POWER
PUISSANCE RÉDUITE
POTENCIA REDUCIDA

△ { COMMON FREQUENCIES
FRÉQUENCES COMMUNES
FRECUENCIAS COMUNES

TABLE 5 TABLE OF ALLOTMENTS PER SUB AREA PER FREQUENCY BAND FOR 200 W PLAN

TABLEAU 5 TABLEAU D'ATTRIBUTION PAR SUBDIVISION DE ZONE ET PAR BANDE DE FREQUENCE POUR 200 W

CUADRO 5 CUADRO DE ASIGNACION DE FRECUENCIAS POR SUBAREA POR ORDEN DE FRECUENCIAS PARA 200 W

RDARA ZLARN RDARA	AREA/ZONE 10					AREA/ZONE 11								AREA/ZONE 12								AREA/ZONE 13									
	A	B	C	D	E	B	C	D	E	F	G	H	I	A	C	D	E	F	G	H	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
3.0	2	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	3	2	1	2	2	1	2	2	2	2	3	3	2	2	1	2
3.5	2	1	1	0	1	0	1	1	1	1	0	0	0	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1
4.7	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	0	1	1	2	0	0	1	1	1
5.6	3	2	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	0	2	3	2	1	3	2	1	2	2	3	0	3	2	2	2	1	2
6.6	3	2	2	2	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	5	2	3	3	2	1	2	1	2	1	3	1	2	2	2	2
9.0	2	1	0	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	2	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	2	1	0	1	1	2
10.0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	2	0	0	1	1	2
11.3	1	0	0	0	1	1	1	2	1	1	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	2	2	0	2	1	2
$T_{O_{T_{A_L}}}$ allotted attribuées asignada	14	9	5	5	11	9	6	8	6	6	5	5	2	10	18	9	8	13	8	4	8	7	12	9	19	10	8	12	9	14
$T_{O_{T_{A_L}}}$ requested demandées solicitada	7	8	7	5	8	9	6	9	6	6	6	6	2	9	29	14	10	18	10	6	10	8	20		28		9	15	9	12

TABLE 6 COMPARATIVE RESULTS FOR 1 1W AND 200 W PLAN
TABLEAU 6 COMPARAISON DES RESULTATS DES PLANS ETABLIS POUR 1 kW ET 200 W
CUADRO 6 RESULTADOS COMPARATIVOS DE LOS PLANES DE 1kW Y 200 W

RDARA ZLARN RDARA	TOTAL CHANNELS TOTAL DE VOIES TOTAL DE CANALES			PERCENTAGE SATISFACTION POURCENT DES DEMANDES SATISFAITES PORCENTAGE DE SOLICITUDES SATISFECHAS	
	REQUESTED DEMANDEES SOLICITADAS	ALLOTTED ATTRIBUEES DISTRIBUIDAS			
		1 kW	200 W	1 kW	200 W
10 A	7	14	14	200	200
B	8	5	8	63	100
C	7	6	7	85	100
D	5	6	5	120	100
E	8	8	8	100	100
AREA 10 ZONE 10 AREA 10	38 *	42 *	45 *	111	118
11 B	9	6	9	66	100
C	6	5	6	83	100
D	9	6	8	66	90
E	6	6	6	100	100
F	6	6	6	100	100
G	6	6	5	100	83
H	6	5	5	83	83
I	2	2	2	100	100
AREA 11 ZONE 11 AREA 11	53 *	45 *	50 *	85	94
12 A	9	9	10	100	111
C	29	15	18	50	63
D	14	8	9	57	67
E	10	5	8	50	80
F	18	11	13	61	73
G	10	7	8	70	80
H	6	6	4	100	66
AREA 12 ZONE 12 AREA 12	99 *	54 *	77 *	55	76
13 C	10	9	8	90	80
D	8	5	7	63	87
E) F	20	15	21	75	105
G) H	28	27	29	96	104
I	9	5	8	55	88
J	15	11	12	73	80
K	9	11	9	122	100
L	12	9	14	75	117
AREA 13 ZONE 13 AREA 13	114 *	95 *	111 *	82 *	97

* - Two frequencies on 13 Mc/s and one frequency on 18 Mc/s band are added.
* - Sont ajoutées 2 fréquences dans la bande des 13 Mc/s et 1 dans la bande des 18 Mc/s.
* - Se añaden 2 frecuencias en la banda de 13 Mc/s y 1 en la banda de 18 Mc/s.

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer. núm. 284-S

10 de septiembre de 1948

COMISION 6

(Este documento sustituye al Anexo 1 del Doc.Aer. nº 198, informe final del Grupo de Trabajo 6c.)

AREAS DE LAS RUTAS AEREAS MUNDIALES MAYORES (MWARA)

Area Europea - Indicativo "EU"

Los límites precisos de este área quedan definidos por líneas trazadas en un arco de gran círculo entre las coordenadas geográficas siguientes:

De 34° N 12° O	a	32° N 13° E
De 32° N 13° E	a	29° N 35½° E
De 29° N 35½° E	a	40° N 34° E
De 40° N 34° E	a	42° N 30° E

Del punto 42° N 30° E, a lo largo de las fronteras entre los diguientes países:

Bulgaria y Turquía
Grecia y Bulgaria
Grecia y Yugoeslavia
Grecia y Albania hasta el punto 40° N 19° E.

De 40° N 19° E	a	45° N 13° E

Del punto 45° N 13° E, a lo largo de las fronteras entre los siguientes países:

Yugoeslavia e Italia
Yugoeslavia y Austria
Hungría y Austria
Hungría y Checoeslovaquia
U.R.S.S. y Checoeslovaquia
Polonia y Checoeslovaquia
Polonia y Alemania hasta el punto 55° N 14° E.

De 55° N 14° E	a	60° N 20° E
De 60° N 20° E	a	60° N 27° E con exclusión de todos los territorios de la U.R.S.S. y de la República de Polonia.

Del punto 60° N 27° E a lo largo de la frontera entre U.R.S.S. y Finlandia al punto 72° N 30° E.

De	72° N	30° E	a	70° N	0° de Longitud
De	70° N	0°	a	54° N	12° O
De	54° N	12° O	a	34° N	12° O

El área anterior comprende los puntos siguientes:

El Cairo	(Egipto)
Lydda	(Palestina)
Ankara	(Turquía)
Estambul	(Turquía)
Helsinki	(Finlandia)
Hammerfest	(Noruega)
Shannon	(Irlanda)
Lisboa	(Portugal)
Tanger	
Trípoli	(Libia)
Casablanca	(Protectorado francés de Marruecos)

Area del Atlántico Norte. Indicativo "NA"

Los límites precisos de este área quedan definidos por líneas trazadas en un arco de gran círculo entre las coordenadas geográficas siguientes:

De	39°	N	78°	O	a	47° N	75° O
De	47°	N	75°	O	a	68° N	20° O
De	68°	N	20°	O	a	60° N	20° E

De 60° N 20° E, hacia el sur a lo largo del límite de la MWARA "EU" (véase la pág. 1) y de la frontera septentrional de Checoeslovaquia, a 50.5° N 12.5° E.

De	50,5°	N	12,5°	E	a	45°	N	10° E
De	45°	N	10°	E	a	34°	N	12° O
De	34°	N	12°	O	a	35°	N	25° O
De	35°	N	25°	O	a	30°	N	62° O
De	30°	N	62°	O	a	16°	N	78° O
De	16°	N	78°	O	a	21°	N	86° O
De	21°	N	86°	O	a	39°	N	78° O

El área anterior comprende los siguientes puntos:

Washington, D.C.	(EE. UU.)
Montreal	(Canadá)
Goose Bay	(Labrador)
Reykjavik	(Islandia)
Oslo	(Noruega)
Copenhague	(Dinamarca)
Bruselas	(Bélgica)
París	(Francia)
Lisboa	(Portugal)
Islas Azores	
Bermuda	
Cuba	
Jamaica	
Miami	(EE. UU.)

Area del Atlántico Sur, Indicativo "SA"

Los límites precisos de este área quedan definidos por líneas trazadas en un arco de gran círculo entre las coordenadas geográficas siguientes:

De 34° S 74° O	a	36° S 52° O
De 36° S 52° O	a	13° N 15° O
De 13° N 15° O	a	40° N 13° E
De 40° N 13° E	a	48° N 13° E
De 48° N 13° E	a	51° N 16° E

De 51° N 16° E, a lo largo del límite de la MWARA "EU" (véase la pág. 1), al punto 60° N 20° E.

De 60° N 20° E	a	61° N 05° E
De 61° N 05° E	a	47° N 17° O
De 47° N 17° O	a	25° N 25° O
De 25° N 25° O	a	15° N 62° O
De 15° N 62° O	a	03° S 40° O
De 03° S 40° O	a	34° S 74° O

El área anterior comprende los siguientes puntos:

Santiago	(Chile)
Buenos Aires	(Argentina)
Montevideo	(Uruguay)
Sao Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Natal	(Brasil)
Bolama	(Guinea portuguesa)
Dakar, Port Etienne	(Africa occidental francesa)
Villa Cisneros	(Rio de Oro)
Roma	(Italia)
Ginebra	(Suiza)
Francfort	(Alemania)
Estocolmo	(Suecia)
Oslo	(Noruega)
Prestwick	(Reino Unido)
Lisboa	(Portugal)
Islas Canarias	
Fort de France*	(Martinica)

* La estación Fort de France, con objeto de aumentar las posibilidades de repetición de frecuencias en las frecuencias empleadas dentro de la MWARA "SA" permanece en esta región, pero solo empleará las frecuencias correspondientes en una base secundaria; si esto produjese interferencias perjudiciales, Fort de France empleará las frecuencias de la MWARA "NSAM-2" (Véase el Doc. Aer. núm. 243, párrafo 3)

Area Interamericana 1 - Indicativo "NSAM-1"

Los límites precisos de este área quedan definidos por líneas trazadas en un arco de gran círculo entre las coordenadas geográficas siguientes:

De	36°	S	73°	O	a	36°	S	52°	O
De	36°	S	52°	O	a	26°	S	63°	O
De	26°	S	63°	O	a	05°	S	63°	O
De	05°	S	63°	O	a	05°	N	75°	O
De	05°	N	75°	O	a	27°	N	75°	O
De	27°	N	75°	O	a	35°	N	107°	O
De	35°	N	107°	O	a	40°	N	128°	O
De	40°	N	128°	O	a	20°	N	114°	O
De	20°	N	114°	O	a	00°		93°	O
De	00°		93°	O	a	26°	S	73°	O

El área anterior comprende los siguientes puntos:

Santiago	(Chile)
Islas Galápagos	(Ecuador)
San Francisco, El Paso, Miami	(EE. UU.)
Habana	(Cuba)
Kingston	(Jamaica)
Barranquilla, Bogotá	(Colombia)
Porto Velho	(Brasil)
Orán	(Argentina)
Montevideo	(Uruguay)
Buenos Aires	(Argentina)

Area Interamericana 2 - Indicativo "NSAM-2"

Los límites precisos de este área quedan definidos por líneas trazadas en un arco de gran círculo entre las coordenadas geográficas siguientes:

De	34°	S	74°	O	a	36°	S 52° O
De	36°	S	52°	O	a	05°	S 30° O
De	05°	S	30°	O	a	10°	N 60° O
De	10°	N	60°	O	a	34°	N 60° O
De	34°	N	60°	O	a	48°	N 75° O
De	48°	N	75°	O	a	40°	N 77° O
De	40°	N	77°	O	a	23°	N 86° O
De	23°	N	86°	O	a	02°	N 79° O
De	02°	N	79°	O	a	20°	S 50° O
De	20°	S	50°	O	a	34°	S 74° O

El área anterior comprende los siguientes puntos:

Santiago	(Chile)
Buenos Aires	(Argentina)
Montevideo	(Uruguay)
Rio de Janeiro)	
Belem)	
Recife)	(Brasil)
Natal)	
Paramaribo	(Surinam)
Port of Spain	(Trinidad)
Islas Bermudas	
Montreal	(Canadá)
New York)	
Washington)	(EE. UU.)
Miami)	
Habana	(Cuba)
Bogotá)	
Cali)	(Colombia)
Leticia)	
Guyaba	(Brasil)

Area del Africa del Norte y Sur 1 - Indicativo "NSA-1"

Los límites precisos de esta área quedan definidos por líneas trazadas en un arco de gran círculo entre las coordenadas geográficas siguientes:

De	31° S	35° E	a	31° S	24° E
De	31° S	24° E	a	16° N	26° O
De	16° N	26° O	a	40° N	12° O
De	40° N	12° O	a	52° N	06° O
De	52° N	06° O	a	60° N	10° E
De	60° N	10° E	a	60° N	20° E

De 60° N 20° E hacia el sur a lo largo del límite de la MWARA "EU" (véase la pág. 1) al punto 43° N 15° E.

De	43° N	15° E	a	37° N	12° E
De	37° N	12° E	a	00°	28° E
De	00°	28° E	a	11° S	28° E
De	11° S	28° E	a	20° S	35° E
De	20° S	35° E	a	31° S	35° E

El área anterior comprende los siguientes puntos:

Durban	(Africa)
Kimberley	(Africa)
Islas de Cabo Verde	
Lisboa	(Portugal)
Londres	(Reino Unido)
Oslo	(Noruega)
Copenhague	(Dinamarca)
Estocolmo	(Suecia)
París	(Francia)
Ginebra	(Suiza)
Roma	(Italia)
Argel	(Africa)
Stanleyville	
Elizabethville	
Beira	

Area del Africa Norte y Sur 2 - Indicativo "NSA-2"

Los límites precisos de este área quedan definidos por líneas trazadas en un arco de gran círculo entre las coordenadas geográficas siguientes:

De	30° S	34° E	a	22° S	60° E
De	22° S	60° E	a	10° N	52° E
De	10° N	52° E	a	30° N	35° E
De	30° N	35° E	a	40° N	19° E

De 40° N 19° E, hacia el norte a lo largo del límite de la MWARA "EU" (véase la pág. 1), al punto 60° N 20° E.

De	60° N	20° E	a	60° N	10° O
De	60° N	10° O	a	48° N	5° O
De	48° N	5° O	a	37° N	07° E
De	37° N	07° E	a	00°	28° E
De	00°	28° E	a	11° S	28° E
De	11° S	28° E	a	20° S	24° E
De	20° S	24° E	a	30° S	24° E
De	30° S	24° E	a	30° S	34° E

El área anterior comprende los siguientes puntos:

Durban	(Africa)
Isla Mauricio	
Berbería	(Africa)
El Cairo	(Africa)
Roma	(Italia)
Estocolmo	(Suecia)
Copenhague	(Dinamarca)
Oslo	(Noruega)
Londres	(Reino Unido)
París	(Francia)
Ginebra	(Suiza)
Tunez)	
Lake Victoria)	(Africa)
Elizabethville)	

Area del Oriente Medio - Indicativo "ME"

Los límites precisos de este área quedan definidos por líneas trazadas en un arco de gran círculo entre las coordenadas geográficas siguientes:

De	05° N	80° E	a	17° N	70° E
De	17° N	70° E	a	28° N	30° E
De	28° N	30° E	a	37° N	10° O
De	37° N	10° O	a	60° N	10° O
De	60° N	10° O	a	60° N	20° E

De 60° N 20° E, hacia el sur a lo largo de la frontera de la MWARA "EU" (véase la pág. 1), al punto 45° N 13° E.

De	45° N	13° E	a	40° N	14° E
De	40° N	14° E	a	37° N	51° E
De	37° N	51° E	a	24° N	93° E
De	24° N	93° E	a	05° N	80° E

El área que precede comprende los siguientes puntos:

Colombo	(Ceilán)
Bombay	(India)
Karachi	(Pakistán)
Cairo	(Egipto)
Lisboa	(Portugal)
Londres	(Reino Unido)
Oslo	(Noruega)
Copenhage	(Dinamarca)
Estocolmo	(Suecia)
Frankfort	(Alemania)
Amsterdam	(Países Bajos)
París	(Francia)
Roma	(Italia)
Teheran	(Irán)
Calcuta	(India)
Madrás	(India)

Area del Extremo Oriente 1 - Indicativo "FE-1"

Los límites precisos de este área quedan definidos por líneas trazadas en un arco de gran círculo entre las coordenadas geográficas siguientes:

De 40° S 145° E	a	10° S 106° E
De 10° S 106° E	a	05° N 77° E
De 05° N 77° E	a	15° N 77° E
De 15° N 77° E	a	24° N 92° E
De 24° N 92° E	a	10° N 107° E
De 10° N 107° E	a	18° S 147° E
De 18° S 147° E	a	23° S 153° E
De 23° S 153° E	a	40° S 153° E
De 40° S 153° E	a	40° S 145° E

El área anterior comprende los siguientes puntos:

Melbourne	(Australia)
Batavia	(Indias Orientales Holandesas)
Colombo	(Ceilán)
Madrás	(India)
Calcuta	(India)
Kuching	(Sarawak)
Saigón	(Indochina)
Darwin, Townsville, Sydney	(Australia)

Area del Extremo Oriente 2 - Indicativo "FE-2"

Los límites precisos de este área quedan definidos por líneas trazadas en un arco de gran círculo entre las coordenadas geográficas siguientes:

De	12°	N	124°	E	a	33° N	133° E
De	33°	N	133°	E	a	35° N	132° E
De	35°	N	132°	E	a	24° N	88° E
De	24°	N	88°	E	a	08° S	105° E
De	08°	S	105°	E	a	15° S	130° E
De	15°	S	130°	E	a	15° S	158° E
De	15°	S	158°	E	a	00°	168° E
De	00°		168°	E	a	00°	135° E
De	00°		135°	E	a	12° N	124° E

El área anterior comprende los siguientes puntos:

Manila	(Filipinas)
Changai)	
Kunning)	(China)
Calcuta	(India)
Singapore	
Batavia	(Indias Orientales Holandesas)
Darwin	(Australia)
Isla Nauru	
Biak	(Nueva Guinea)

Area del Pacífico Norte - Indicativo "NP"

Los límites precisos de este área quedan definidos por líneas trazadas en un arco de gran círculo entre las coordenadas geográficas siguientes:

De	46° N	122° O	a	50° N	170° O
De	50° N	170° O	a	33° N	138° E
De	33° N	138° E	a	38° N	138° E
De	38° N	138° E	a	50° N	166° E
De	50° N	166° E	a	55° N	110° O
De	55° N	110° O	a	46° N	122° O

El área anterior comprende los siguientes puntos:

Seattle	(EE. UU.)
Amchitka	(Islas Aleutianas)
Tokío	(Japón)
Anchorage	(Alaska)
Edmonton	(Canadá)
Vancouver	(Canadá)

Área del Pacífico Sur - Indicativo "SP"

Los límites precisos de este área quedan definidos por líneas trazadas en un arco de gran círculo entre las coordenadas geográficas siguientes:

De	22°	N	158°	O	a	20° S	145° O
De	20°	S	145°	O	a	50° S	170° O
De	50°	S	170°	O	a	50° S	145° E
De	50°	S	145°	E	a	38° S	145° E
De	38°	S	145°	E	a	28° S	152° E
De	28°	S	152°	E	a	0°	167° E
De	0°		167°	E	a	0°	175° O
De	0°		175°	O	a	22° N	158° O

El área anterior comprende los siguientes puntos:

Honolulu	(Territorio de Hawai)
Tahiti	(Islas de la Sociedad)
Islas Chatham	
Nueva Zelanda	
Hebart	(Tasmania)
Melbourne)	
Sydney)	(Australia)
Brisbane)	
Isla Nauru	

Area del Pacífico Central-Este - Indicativo "CEP"

Los límites precisos de este área quedan definidos por líneas trazadas en un arco de gran círculo entre las coordenadas geográficas siguientes:

De	32° N	117° O	a	16° N	159° O
De	16° N	159° O	a	22° N	159° O
De	22° N	159° O	a	50° N	122° O
De	50° N	122° O	a	38° N	120° O
De	38° N	120° O	a	32° N	117° O

El área anterior comprende los siguientes puntos:

San Diego	(EE. UU.)
Hilo	(Territorio de Hawai)
Honolulu	(Territorio de Hawai)
Vancouver	(Canadá)
Seattle, San Francisco, Los Angeles	(EE. UU.)

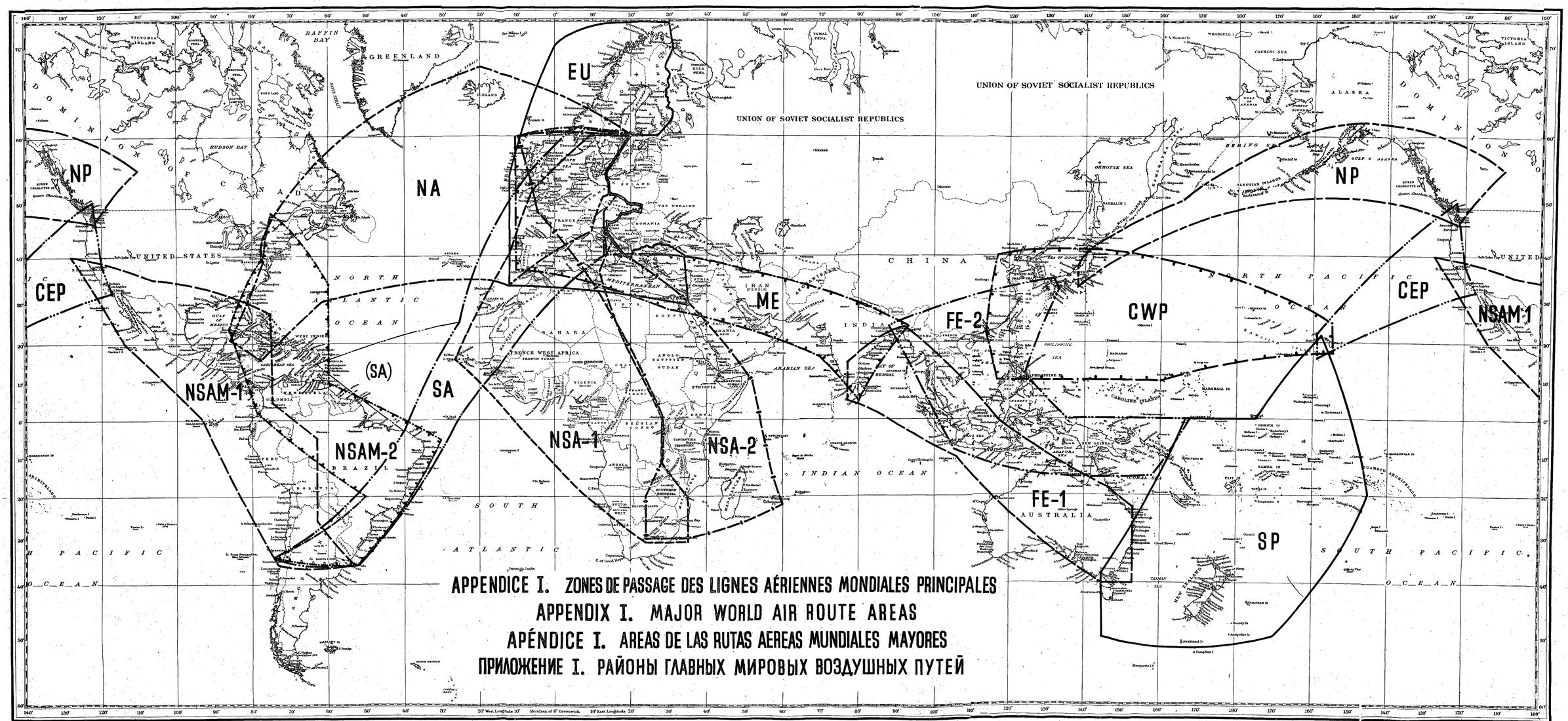
Area del Pacífico Central-Oeste - Indicativo "CWP"

Los límites precisos de este área quedan definidos por líneas trazadas en un arco de gran círculo entre las coordenadas geográficas siguientes:

De	17° N	155° O	a	10° N	160° E
De	10° N	160° E	a	10° N	117° E
De	10° N	117° E	a	23° N	114° E.
De	23° N	114° E	a	40° N	117° E
De	40° N	117° E	a	25° N	155° O
De	25° N	155° O	a	17° N	155° O

El área anterior comprende los siguientes puntos:

Hilo	(Territorio de Hawai)
Manila	(Filipinas)
Hongkong)	
Changai)	(China)
Tientsin)	
Tokio	(Japón)
Honolulu	(Territorio de Hawai)



APPENDICE I. ZONES DE PASSAGE DES LIGNES AÉRIENNES MONDIALES PRINCIPALES

APPENDIX I. MAJOR WORLD AIR ROUTE AREAS

APÉNDICE I. AREAS DE LAS RUTAS AEREAS MUNDIALES MAYORES

ПРИЛОЖЕНИЕ I. РАЙОНЫ ГЛАВНЫХ МИРОВЫХ ВОЗДУШНЫХ ПУТЕЙ

Esta carpeta contiene los siguientes documentos mencionados en el párrafo 12.b del Informe provisional (Volumen III).

Documento Aer. No.

2 - CHINA - Necesidades mínimas de frecuencias de ruta para los servicios nacionales de transportes aéreos en China

18 - UNION SUDAFRICANA - Método propuesto para el Estudio del Problema de la Distribución Mundial de las Frecuencias Aeronáuticas.

21 - ANEXO - Declaración de la Delegación Soviética ante la sesión plenaria de la Conferencia relativa al informe de la Comisión preparatoria.

28 - CHINA - Proyecto de modificación del Plan O.A.C.I. relativo al reparto de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores.

30 - FRANCIA- Proposición francesa relativa a la utilización de las bandas de frecuencias exclusivas asignadas a los servicios móviles aeronáuticos "R" entre 3 y 25 Mc/s.

33 - CHINA - Propuesta sobre clasificación de servicios aéreos y plan de estudio para la asignación de frecuencias de ruta.

248 - Proposición de la Delegación Soviética relativa a la elaboración de un proyecto de plan de distribución de frecuencias al servicio móvil aeronáutico "R", a base de principios revisados.

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas
Ginebra, 1948

Documento Aer. No 2 - S
15 de mayo de 1948

C H I N A

Necesidades mínimas de frecuencias de ruta para los servicios nacionales de transportes aéreos en China

En el cálculo de las necesidades mínimas de frecuencias de ruta para los servicios nacionales de transportes aéreos en China, se tomaron generalmente como base las recomendaciones y fórmulas presentadas por los Grupos de Trabajo A y B, respectivamente. Sin embargo, ha sido necesario realizar ciertas modificaciones para ajustarse a las condiciones locales que pueden afectar la operación de las líneas aéreas.

Muchos de los aeródromos chinos no están aún equipados para servicio nocturno y en algunas zonas del país no existen facilidades adecuadas para la navegación por instrumentos. De aquí que, como la mayor parte de los vuelos previstos o no previstos, se realizarán durante el día y con buen tiempo, al calcular la carga máxima probable en las rutas nacionales chinas, habrá de emplearse un "factor probable de concentración" diferente del 2.4 adoptado para las rutas intercontinentales. Como la Conferencia de Atlantic City asignó a los servicios móviles aeronáuticos una parte del espectro que no basta para satisfacer las necesidades, se adopta, a los fines de este documento, la cifra 3, que probablemente es optimista.

Las emisiones de la clase A-1 son las únicas que en el presente se emplean en todo el país, para las comunicaciones de las líneas aéreas. Como la tolerancia de frecuencia de las estaciones de aeronaves excede normalmente de 0,02%, la delegación china considera que al asignar las frecuencias de ruta para sus servicios nacionales deberá preverse la separación entre canales propuesta por el Grupo de Trabajo A para las emisiones A-3.

En la práctica, la cifra de 12 aviones, como factor de carga, por hora, por frecuencia o por familia de frecuencias, se considera demasiado elevada para las rutas nacionales chinas, por las razones siguientes:

1) La lentitud con que se transmiten las comunicaciones radiotelegráficas.

2) Las intensas interferencias que prevalecen en la región.

3) El volumen considerable de informaciones meteorológicas transmitidas de tierra a aire, así como de aire a tierra.

4) El gran volumen del tráfico aéreo de líneas regulares. La experiencia de muchos años de operación demuestra que no hay posibilidad de adoptar una cifra superior a 6 aeroplanos por hora.

Las cifras que se indican a continuación para el cálculo de las necesidades mínimas de frecuencias han sido facilitadas por las tres compañías aéreas chinas más importantes y se refieren al mes de enero de 1948.

Horas de vuelo (previstas y no previstas) para el mes de enero:

Sociedad Nacional China de Aviación	7.206	
Sociedad Central de Transportes Aéreos	4.416	
Transporte Aéreo Civil	2.070	
10% de vuelos militares fuera de programa	1.369	
Total	15.061	horas

Horas de vuelo por día:

$$\frac{15.061}{31} = 486 \text{ horas}$$

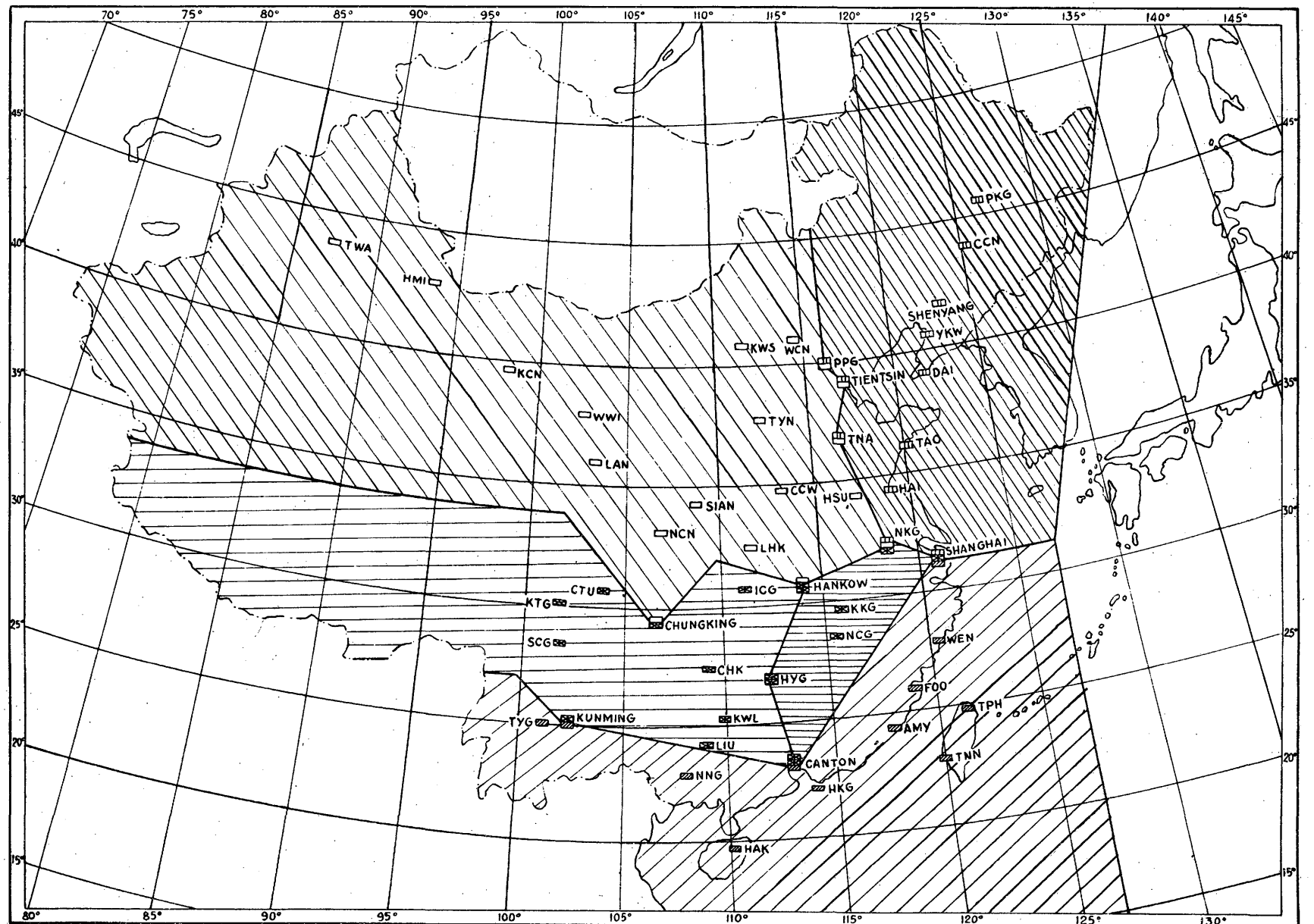
Número de aviones por hora (carga máxima probable) $\frac{486}{8} = 60.1$

Número de frecuencias o de familia de frecuencias requeridas: $\frac{60.1}{6} = 10$

De las precedentes cifras de tanteo se desprende claramente que, para la operación sin riesgo de los servicios aéreos internos en China, serían necesarias 10 familias de frecuencias en las bandas R, comprendiendo cada familia una frecuencia de 3 megaciclos, una de 4 a 5 megaciclos y una de 6 a 8 megaciclos. Este cálculo no permite ningún margen; la importancia del tráfico aéreo crece constantemente y continuará aumentando probablemente en el próximo futuro.

Al examinar la naturaleza y el trazado de todas las rutas aéreas internas de importancia y la densidad del tráfico aéreo en diferentes áreas, parece que las distribución de estas 10 familias de frecuencias, que han de asignarse a los servicios móviles aeronáuticos, puede efectuarse mejor según se indica en el Apéndice 1, con dos familias de frecuencias por área.

REGIONS FOR THE DISTRIBUTION OF TEN FAMILIES OF FREQUENCIES ALLOTED FOR DOMESTIC AEROMOBILE SERVICE
RÉGIONS DE DISTRIBUTION DE DIX FAMILLES DE FRÉQUENCES ASSIGNÉES AU SERVICE AÉRONAUTIQUE INTÉRIEUR
REGIONES DE DISTRIBUCIÓN DE DIEZ FAMILIAS DE FRECUENCIAS ASSIGNADAS AL SERVICIO AERONÁUTICO INTERNO



Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer. No. 18-S

21 de mayo de 1948

Comisión 6.

UNION SUDAFRICANA

Método propuesto para el Estudio del Problema de la Distribución Mundial de las Frecuencias Aeronáuticas

1. Las necesidades de frecuencias de las Rutas Aéreas Internacionales deberán determinarse en primer término, toda vez que es indispensable para el buen funcionamiento de las mismas que dichas necesidades se establezcan en función de la ruta y no conforme a una base regional.

2. Al calcular el número de familias de frecuencias y el orden correspondiente de las mismas entre puntos de control reconocidos en las rutas, se utilizará la fórmula relativa a las crestas de tráfico durante una hora cualquiera conjuntamente con los datos ionosféricos que se posean.

3. La repetición de las frecuencias en estas rutas se determinará por los siguientes factores:

(i) Diferencia de tiempo

(ii) Propagación y su influencia en el coeficiente de protección.

4. Habiéndose calculado el número de frecuencias necesarias para satisfacer las necesidades de las rutas aéreas internacionales del mundo, se deducirá dicho número del total de canales disponible, teniendo en cuenta las normas establecidas sobre la separación entre canales.

5. Las distribuciones de frecuencias a los servicios nacionales y regionales se determinarán a base de la división del mundo en regiones establecidas por la OACI, ya que esto facilitará en el porvenir la distribución de las frecuencias. Debe preverse cierto grado de flexibilidad dentro de estas regiones siempre que no se perjudique a los servicios de los demás y a condición de que se determinen perfectamente las variaciones admitidas en una región determinada para alcanzar el grado de flexibilidad mencionado.

6. Se determinará el número de familias de frecuencias necesarios para satisfacer las necesidades regionales, empleando la fórmula del recorrido en millas por semana, en función de las familias de frecuencias.

7. Empleando los datos ionosféricos, se determinará el orden de las frecuencias precisas para satisfacer las necesidades de las rutas regionales.

8. Se delimitarán zonas en las cuales "las diferencias de tiempo" permiten la repetición de ciertas frecuencias.

9. Partiendo de los datos sobre propagación, se determinará el factor de repetición para las distintas familias de frecuencias de cada zona a fin de obtener un coeficiente de protección determinado. Dentro de las zonas a que se refiere el párrafo (8) parece posible la repetición a causa de la atenuación.

10. Si después de haber tomado en consideración todos estos factores, el número de canales requeridos, excede al de canales disponibles, se procederá al estudio individual de cada región con miras a la posible solución del problema por medio de antenas directivas, etc. De no ser posible, debería decidirse la reducción del coeficiente de protección.

11. En la llamada zona tropical, el orden de frecuencias seleccionado será naturalmente el mejor, pues los datos ionosféricos de la zona tienen en cuenta este factor.

El factor más importante en la zona tropical es el alto nivel de parásitos. La única forma de contrarrestar esta dificultad es aumentando la potencia del transmisor a fin de obtener una relación señal / parásitos satisfactoria, que habrá de tenerse muy en cuenta al calcular las distancias de repetición en estas zonas.

Es imposible convenir en que la solución al problema radica en la asignación a la zona tropical de frecuencias más altas. Puede suceder que en la zona tropical los datos ionosféricos disponibles indiquen una M.U.F. más alta que en otras zonas. Afortunadamente esto es una compensación toda vez que, cuanto más alta la frecuencia, menor es el ruido.

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Documento Aer-núm. 21 - S

21 de mayo de 1948

Ginebra, 1948

ANEXO

DECLARACION DE LA DELEGACION SOVIETICA
ANTE LA SESION PLENARIA DE LA CONFERENCIA,
RELATIVA AL INFORME DE LA COMISION PREPARATORIA

(Documento CP-Aer No. 25)

La misión de la Conferencia consiste en elaborar un plan de repartición de las frecuencias distribuídas al Servicio Móvil Aeronáutico entre todos los países del mundo.

Del 26 de abril al 15 de mayo de 1948, se ha reunido la Comisión Preparatoria de nueve países, convocada con el objeto de preparar recomendaciones a la Conferencia encaminadas a solucionar este problema.

Como en varias ocasiones han hecho observar cierto número de delegados, tanto en la Comisión Preparatoria como en la primera sesión plenaria de la Conferencia - particularmente, el Sr. Falgarone, Delegado de Francia - la Comisión Preparatoria desarrolló su trabajo en un ambiente de extrema festinación. Muchas recomendaciones y documentos técnicos, procedentes en su mayor parte de la Delegación de los Estados Unidos, fueron adoptados casi sin discusión, incluso cuando implicaban cuestiones de principio. Este hecho disminuye indudablemente el valor y objetividad de las recomendaciones propuestas a la Conferencia.

Sin embargo, no puede decirse que el trabajo de la Comisión Preparatoria haya sido estéril. Podrá utilizarse una proporción considerable del material reunido, que indudablemente facilitará el trabajo de la Conferencia, y si se consideran objetivamente todas las propuestas relativas a la distribución de frecuencias al Servicio Móvil Aeronáutico, la Conferencia puede y debe obtener resultados satisfactorios para todos los países interesados.

la Delegación Soviética
Cuando la Comisión Preparatoria examinó el Doc. No. 25,/votó contra su adopción, por estimar que contenía algunas tesis fundamentales con las que no estaba de acuerdo, y que sería más lógico reservar a las comisiones el examen detallado del Documento número 25. La Delegación Soviética considera, sin embargo, que debe dar a conocer a la Asamblea Plenaria las principales objeciones que ha de presentar a los puntos más importantes.

1. Nuestra objeción principal se refiere al método de repartición de frecuencias. Todos sabemos que los medios de que se dispone, es decir, las bandas concedidas a los Servicios Móviles Aeronáuticos, en Atlantic City, son completamente inadecuados a las necesidades de la aviación, las cuales han aumentado de modo considerable últimamente. Es también suficientemente conocido que la anchura total de estas bandas es muy inferior a la prevista en el Reglamento de El Cairo.

Puesto que no es posible satisfacer plenamente estas necesidades, lo más equitativo sería reducirlas todas en igual proporción. Sin embargo, en las recomendaciones de la Comisión Preparatoria (Documento CP-Aer No. 25, párrafo 26, apartados 1, a) y b)), se propone otro método: Satisfacer en primera instancia las necesidades de las Áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores y de la Zona Tropical, repartiendo las frecuencias restantes entre las otras rutas aéreas. Protestamos contra este procedimiento, que crea una situación inaceptable para las rutas aéreas nacionales.

2. Existe otra seria divergencia en relación con nuestro criterio, que se refiere a los tipos de emisión y a la anchura de banda. En las recomendaciones del Documento CP-Aer No. 25, la determinación de las frecuencias se basa en las emisiones A-3 y se admite para la telegrafía la misma anchura de banda, con miras al empleo futuro de sistemas de alta capacidad. Estimamos que en los tiempos presentes y en muchos casos las necesidades de la aviación pueden satisfacerse por el uso en gran escala de las emisiones de tipo A-1, y mediante la asignación a este tipo de emisiones de un número considerablemente mayor de estaciones que operen simultáneamente.

Por consiguiente, la Delegación Soviética propone que se divida cada banda de frecuencias en tres partes:

a) Frecuencias reservadas al uso exclusivo de los emisores de aeronave que empleen la telegrafía.

b) Frecuencias reservadas a las estaciones de tierra que empleen la telegrafía.

c) Frecuencias reservadas a las estaciones de aeronave y de tierra que empleen la telefonía sobre frecuencias comunes.

3. El coeficiente de protección de 30 dbs, excesivamente alto, a nuestro juicio, recomendado por la Comisión Preparatoria para determinar la compartición de frecuencias, es el tercer punto sobre el cual existe una seria divergencia. Creemos que, teniendo en cuenta la corta duración de las comunicaciones efectuadas por las aeronaves en las bandas asignadas exclusivamente a los Servicios Móviles Aeronáuticos, la probabilidad práctica de interferencia será considerablemente menor que la probabilidad teórica, la cual es más aplicable a las estaciones de servicio fijo. Por esta razón, el coeficiente de protección para los Servicios Móviles Aeronáuticos puede disminuirse. Aparte de ésto, el coeficiente de protección único para la telefonía y la telegrafía es inadmisible, ya que conduciría a pérdidas inútiles en la compartición de las frecuencias.

4. Estas objeciones son pertinentes en cuanto al método de distribución de frecuencias en las bandas "OR". Consideramos que no tiene objeto el suministrar la información relativa a estos servicios en el formulario 2, puesto que no es posible determinar exactamente sus necesidades reales tomando dichos datos como base.

La Delegación Soviética propone que se distribuyan las frecuencias de las bandas "OR" entre los países, conforme a un principio distinto. Las frecuencias deben ser distribuídas proporcionalmente a la extensión territorial de los países, luego que se haya dividido al mundo en regiones para permitir la máxima utilización de la compartición de frecuencias.

En vista de lo expuesto, la Delegación Soviética somete a la consideración de la Asamblea sus propuestas relativas a la asignación de las ondas decamétricas en las bandas destinadas a los Servicios Móviles Aeronáuticos.

Esta Delegación considera que la aceptación de estas propuestas aseguraría la rápida y efectiva solución de los problemas planteados a la Conferencia.

La Delegación Soviética

PROPOSICION DE LA DELEGACION SOVIETICA SOBRE ALGUNOS PRINCIPIOS GENERALES DE ASIGNACION DE LAS FRECUENCIAS "HF" EN LAS BANDAS DESTINADAS AL SERVICIO MOVIL AERONAUTICO.

1. En la preparación de un plan de asignación de las frecuencias "HF" al Servicio Móvil Aeronáutico, se tomarán como base para el cálculo las dos clases de emisión siguientes: la telefonía, de tipo A-3 y la telegrafía de tipo A-1 de recepción oral.

Se satisfarán las necesidades de las comunicaciones telefónicas (A-3) entre aire y tierra y viceversa, en la misma frecuencia mientras que, en general, las emisiones radiotelegráficas A-1 de las estaciones de aeronave y de tierra emplearán frecuencias distintas; pero se preverá la posibilidad de utilizar frecuencias comunes. En tales casos, las emisiones de las aeronaves utilizarán frecuencias asignadas a las estaciones de tierra.

2. Cuando se hayan determinado las necesidades de frecuencias del servicio Móvil Aeronáutico, se dividirá el mundo en áreas y subáreas, teniendo en cuenta la repartición de las rutas aéreas, de las fronteras naturales de los Estados, y de las condiciones de propagación de las ondas, a fin de poder emplear en el grado máximo posible la compartición de frecuencias.

Las dimensiones de estas áreas y subáreas variarán en función de las bandas de frecuencias y de los tipos de emisión (telegrafía, telefonía).

3. Cuando se hayan determinado las necesidades respectivas de la telefonía y de la telegrafía, cada banda de frecuencias será dividida en tres partes:

a) una reservada a la telefonía A-3 con la misma frecuencia entre aire-tierra y tierra-aire;

b) otra reservada a la telegrafía A-1 para emisiones de aeronave; y

c) otra reservada para la telegrafía A-1 de las emisoras de tierra.

4. La separación entre frecuencias adyacentes en cada banda se determinará de acuerdo con los valores fijados por el Reglamento de Atlantic City para las anchuras de banda.

5. El total de frecuencias disponibles, determinado con arreglo a las disposiciones de los párrafos 2, 3 y 4, será distribuido entre los países y áreas en relación con sus necesidades. Cada administración recibirá frecuencias definitivas para su propio uso, que podrá emplear a su discreción, aunque ajustándose a lo estipulado en los párrafos 1 y 3, dentro de los límites del área respectiva.

6. Al distribuir frecuencias entre los países, deberán tenerse en cuenta las dimensiones y las características geográficas de sus territorios, así como la longitud de las rutas aéreas que los recorren.

7. Las frecuencias adyacentes serán repartidas, en la medida de lo posible, entre países situados a distancias considerables entre sí.

8. Al repartir las frecuencias de las bandas OR, se procurará satisfacer las necesidades de cada país por distribuciones proporcionales a su extensión; por tanto las reservas comunes de frecuencias (dentro de áreas adyacentes) se repartirán entre los países en relación con su territorio y teniendo en cuenta sus características geográficas.

LA DELEGACION SOVIETICA

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer Nº 28 - S
24 de mayo de 1948

C H I N A

Proyecto de modificación del Plan O.A.C.I. relativo al reparto de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores

La Delegación de China reconoce la solidez de los principios en que se basa el Plan de la O.A.C.I. de división en Areas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, y, en general, está de acuerdo con los límites de las áreas que se indican en el mapa adjunto al Anexo 7 del Doc. Aer-C.P. Nº 19.

Este mapa muestra que tres áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores se cruzan en Shangai. Si el plan fuese adoptado por la Conferencia, sería preciso que la estación de Shangai dispusiera, por lo menos, de tres familias de frecuencias para la aviación internacional. La provisión del equipo y del personal adecuado impondría una pesada carga económica al Gobierno chino.

La Delegación de China estima que los países que tienen intereses más importantes en los servicios de transportes aéreos internacionales deben tomar a su cargo la mayor parte de la responsabilidad de la operación de la red terrestre de telecomunicaciones aeronáuticas. La Delegación teme que el futuro desarrollo de la aviación civil internacional en Extremo Oriente pueda ser obstaculizada si el Gobierno de China asume íntegramente la responsabilidad de esta operación en un momento en que se halla frente a una crisis interna. La política actual del Gobierno de China excluye el establecimiento de empresas internacionales explotadoras de telecomunicaciones en su territorio. Además, las estaciones aeronáuticas de Tokío y Manila se encuentran actualmente en favorable situación para mejorar y extender sus servicios con objeto de atender el tráfico creciente que posiblemente se exigirá de ellas.

Por estas razones, la Delegación de China, después de un cuidadoso estudio, propone que se introduzcan pequeñas modificaciones en las fronteras de las áreas que se indican en el mapa de la O.A.C.I.

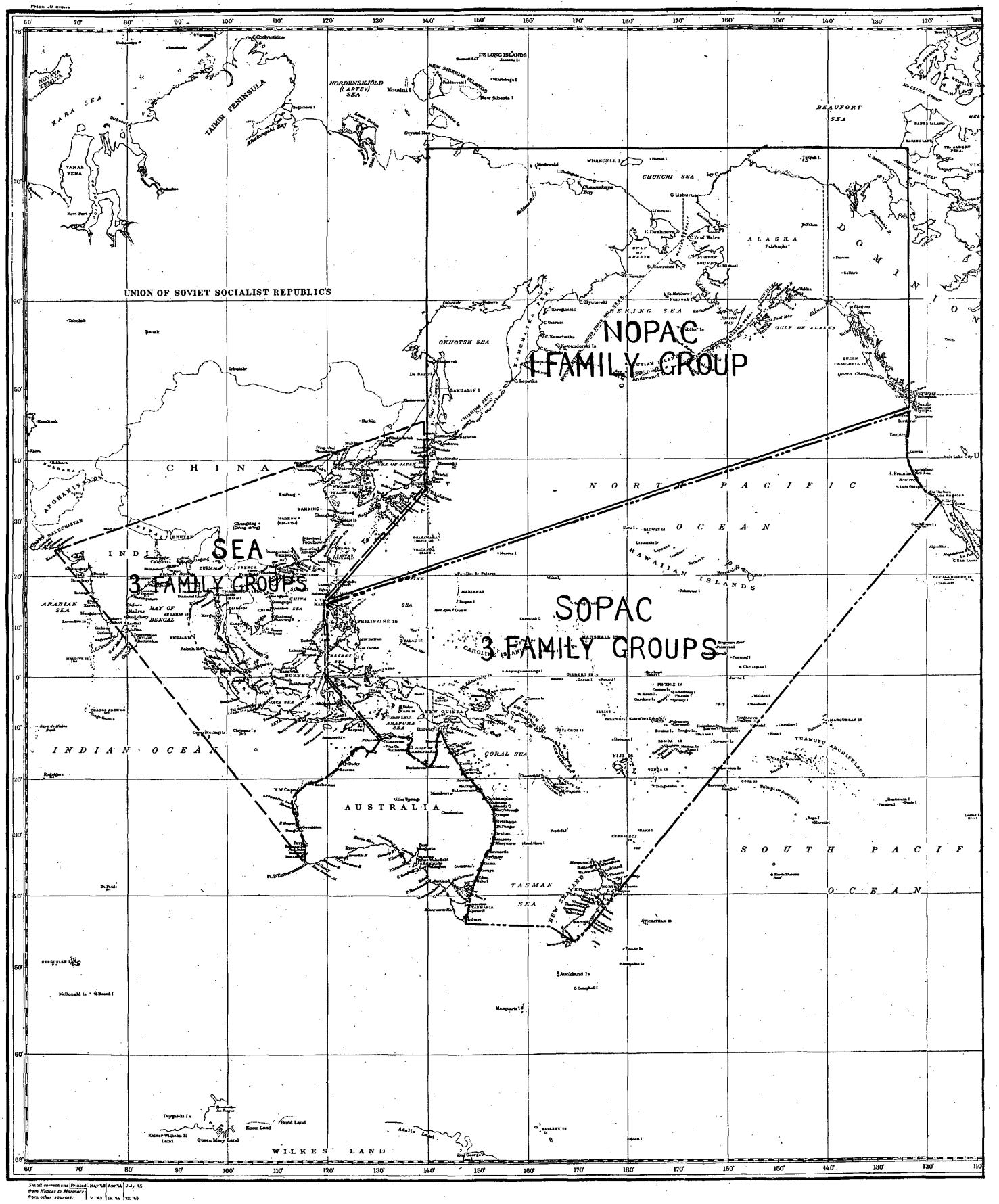
Se han respetado los siguientes principios básicos:

1.- La estructura general de las rutas aéreas no se alterará.

2.- Las aeronaves que operan en diversas Areas de Rutas Aéras Mundiales Mayores, tendrán a su disposición un número mínimo de frecuencias.

3.- Se harán economías en las familias de frecuencias.

Las modificaciones propuestas aparecen en el mapa adjunto. La nueva Area de Asia Sudoriental es casi igual que la división sugerida por la A.I.T.A. Creemos, por nuestra propia experiencia en la práctica, que se obtendrían los mejores resultados si se asignara a cada una de las estaciones de Tokío, Shangai, Hong Kong, Manila, Saigon, Bangkok (y/o Rangoon) una de las tres familias de frecuencias destinadas al Area del Asia Sudoriental.



Small corrections Printed: May '43 | Apr '44 | July '45
from Notices to Mariners: V '43 | IX '44 | XI '45
from other sources: | | |

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Aer - Doc. Nº 30 - S
24 de mayo de 1948

F R A N C I A

Proposición francesa relativa a la utilización de las bandas de frecuencias exclusivas asignadas a los servicios móviles aeronáuticos "R" entre 3 y 25 mc/s

INTRODUCCION

1. La experiencia de operación del servicio móvil aeronáutico, en las rutas aéreas internacionales, tal como se practica desde 1945, hace resaltar ciertas dificultades debidas principalmente a una mala organización.

2. Esta reposa, en efecto, en una combinación del empleo de las frecuencias según un sistema por ruta (Reglamento de El Cairo, 1938) y según un sistema regional (Reglamento O.A.C.I.), en la cual no se ha definido claramente el paso de uno a otro sistema. De ello resulta una constante incertidumbre en relación con la frecuencia o las frecuencias utilizadas por una aeronave, según se considere en una ruta o solamente en una región de control y llega a ser prácticamente imposible garantizar en la actualidad la transmisión de un mensaje aire-tierra o tierra-aire en un plazo razonable.

   Los organismos y compañías explotadoras han dirigido numerosas reclamaciones a este respecto a los servicios de telecomunicaciones.

3. La aparición de las bandas exclusivas H F, distribuídas a los servicios móviles aeronáuticos por la Conferencia de Atlantic City, constituye una excelente ocasión de mejorar esta situación.

   En este espíritu se ha preparado la proposición francesa para su examen por la Conferencia desde el doble punto de vista de los principios sobre los cuales se basa, y del reparto propiamente dicho de las frecuencias en las bandas exclusivas H F.

   Como no se disponía del tiempo necesario, este proyecto no pudo ser desarrollado en detalle, y debe considerársele solamente como un método para establecer un plan completo de reparto de frecuencias, introduciendo en él los principios técnicos que se adopten para determinar el número definitivo de las frecuencias utilizables en las diferentes bandas.

PRINCIPIOS GENERALES

4. Ante todo ha parecido indispensable hacer cesar la dualidad que existe actualmente entre el sistema de rutas y el regional. Este último nació en 1945 para responder a la concepción moderna del control de la circulación aérea. Desgraciadamente no disponía de ninguna asignación de frecuencia en el espectro HF que le fuese propia; se ha dado por satisfecho con sólo conservar las frecuencias utilizadas por los beligerantes durante las hostilidades para necesidades análogas, arrogándose así derechos discutibles. Por lo demás, ninguna de estas frecuencias pertenece a los grupos reservados por el Reglamento de El Cairo de 1938 para las rutas internacionales.

5. La naturaleza de las comunicaciones relativas al control regional de la circulación aérea, está bastante bien definida por ciertos procedimientos aeronáuticos, de suerte que pueden admitirse provisionalmente estos procedimientos, como constitutivos de los principios de operación del sistema regional.

Falta, pues, dotar a este sistema de las frecuencias necesarias para su funcionamiento en la parte HF del espectro, reservándole su parte equitativa en las bandas exclusivas HF distribuídas por Atlantic City. Es preciso, sin embargo, tener en cuenta que el sistema regional utiliza junto con los medios HF, medios VHF e igualmente MF en ciertas regiones, de suerte que convendría limitar el empleo de las bandas HF a las regiones de control que tienen grandes dimensiones, por ejemplo, superiores a 1.000 kms.

6. Por el contrario, la naturaleza de las comunicaciones relativas al sistema rutas, previsto por el Reglamento de El Cairo de 1938, no ha sido precisada ni definida nunca a causa del comienzo de las hostilidades en el momento de la puesta en vigor de dicho Reglamento. Este sistema posee, pues, medios reglamentarios para funcionar, pero sus principios de operación son inexistentes. Prácticamente en la actualidad se utilizan las frecuencias de ruta para diferentes usos, que varían con las rutas, con los países e incluso con las aeronaves de una misma ruta.

De esta anomalía provienen las dificultades actuales, pues las frecuencias de ruta se utilizan a menudo para comunicaciones que sólo conciernen al sistema regional y viceversa.

7. Es necesario poner orden en la organización futura que resulte del empleo de las bandas exclusivas HF. Es menester, por una parte, librar a las aeronaves que hacen largos recorridos de la obligación de los controles regionales intermedios, y sujetar, por el contrario, a esta obligación a las aeronaves que aseguren solamente servicios entre regiones adyacentes. En fin, deben precisarse los principios de operación del sistema rutas para deducir de ellos la naturaleza y el volumen de las comunicaciones que dicho sistema ha de satisfacer.

Las bandas HF distribuídas a los servicios móviles aeronáuticos "R" deben, pues, responder en primer lugar a las necesidades de dos categorías distintas de organización:

a) La organización de los controles regionales, actualmente existentes, que necesita la constitución de redes regionales HF.

b) La organización del control y de la operación de las grandes rutas aéreas que necesita la constitución de una red mundial HF.

8. Diversos procedimientos permiten repartir las frecuencias disponibles entre estas dos redes. Uno de los más lógicos parece ser el de afectar cierto número de bandas a las redes regionales, y las otras bandas a la red mundial.

El proyecto de reparto que se expone a continuación ha sido establecido a base de este principio.

REDES REGIONALES

9. Las frecuencias utilizadas actualmente en el espectro HF para los controles regionales, están en general mal adaptadas a las distancias y a las condiciones de propagación. Además, su número es claramente insuficiente para llevar a cabo el tráfico correspondiente y evitar las interferencias.

Conviene afectar a estas redes un número suficiente de bandas para asegurar comunicaciones en el interior de las regiones de control más extensas.

A título de primera aproximación, se proponen las siguientes bandas:

2.850	a	3.025	o sea	175 Kc/s
4.650	a	4.700	-	50 Kc/s
5.480	a	5.680	-	200 Kc/s
8.815	a	8.965	-	150 Kc/s
10.005	a	10.100	-	95 Kc/s
13.260	a	13.360	-	100 Kc/s

o sea, en total, 6 bandas y 680 Kc/s

10. Por falta de tiempo no se ha estudiado el reparto detallado de las frecuencias de cada banda entre las diferentes regiones de control.

Sobre este punto, la Delegación Francesa admitirá cualquier sistema de reparto que responda a las condiciones siguientes:

a) Que sea proporcional al tráfico de cada región.

b) Que permita utilizar las emisiones de todos los tipos, incluso las del tipo A-1.

c) No se hará distribución alguna a las regiones de extensión reducida que pueden asegurar su tráfico con la V H F o la M F.

RED MUNDIAL

11. La Administración Francesa ha estimado siempre que la asignación de las frecuencias por ruta aérea es una solución solamente en el caso en que no haya otro remedio, pues presenta dos inconvenientes principales:

- El primero es la imposibilidad de satisfacer nuevas rutas aéreas cuyos itinerarios no coincidan con los existentes en el momento del reparto.

- El segundo es el de hacer difícil y a menudo imposible la utilización de una aeronave en rutas diferentes porque su equipo de radio deberá ser modificado a cada cambio, lo que necesita a veces una inmovilización en el suelo de bastante duración. Este inconveniente lleva a las compañías explotadoras a realizar gastos importantes y quita la flexibilidad indispensable a una explotación económica del material volante.

Principalmente con el objeto de evitar estos dos inconvenientes, la Administración Francesa propone abandonar la asignación por rutas, lo que llega a ser posible con el empleo de las bandas exclusivas.

12. La Administración Francesa ha fijado su atención sobre un anteproyecto de red mundial, esforzándose en establecer un sistema que permita satisfacer las necesidades presentes y futuras de las grandes líneas aéreas, y que lleve consigo una gran capacidad de tráfico.

Un sólo principio condiciona su aplicación: la utilización obligatoria de la radiotelegrafía (A1) para las tomas de contacto.

Ello supone necesariamente la presenecia de un operador a bordo, pero este personal ha sido considerado siempre indispensable en Europa, y conviene recordar que la radiotelefonía estaba prohibida en los aviones de transporte público antes de 1939 en los países miembros de la C.I.N.A.

Es, pues, indispensable admitir el empleo de la radiotelegrafía A-1 antes de proseguir el examen del proyecto de red mundial tal como se expone a continuación.

Por lo demás, se podrá comprobar que este sistema presenta una gran elasticidad y cuando sea desarrollado al máximo, llegará a ser análogo al sistema de las asignaciones de frecuencias por ruta.

ORGANIZACION Y FUNCIONAMIENTO DE LA RED MUNDIAL

Bandas asignadas a la Red Mundial

13. Conforme a los principios expuestos, las bandas de la red mundial están reservadas a las comunicaciones que no interesan directamente a la circulación de las aeronaves en el interior de las regiones de control: Avisos urgentes a los navegantes aéreos, partes meteorológicos, mensajes de posición, mensajes de operación de las compañías, servicio goniométrico H F de seguridad, etc.

Se escogen estas bandas, ante todo, con objeto de asegurar comunicaciones directas con las aeronaves a todas las distancias y en todas las estaciones del año, de día y de noche.

Su número resulta de la asignación ya hecha a las redes regionales.

Se reparten las frecuencias de estas bandas conforme al esquema tipo propuesto más adelante, que explica el reparto.

Los repartos indicados en este proyecto para las bandas y para las frecuencias sólo se dan como ejemplo a fin de hacer comprender la aplicación de los principios sobre los cuales reposan.

Designación de las bandas	Anchura total	Anchura utilizada	Disponibilidad
3.400 a 3.500	100	100	0
6.525 a 6.685	160	100	60
11.275 a 11.400	125	100	25
17.900 a 17.970	70	70	0
21.850 a 22.000	150	100	50

Organización interior de una banda de la Red Mundial

Todas las bandas del cuadro que precede están organizadas de una manera idéntica y conforme a las indicaciones siguientes:

14. Zona de llamada. En medio de cada banda se halla una zona de llamada con una anchura de 8 kc/s. Esta zona de llamada comprende la frecuencia de vigilancia de la banda y a uno y otro lado de esta frecuencia, la frecuencia de emisión de las aeronaves, por una parte, y la frecuencia de emisión de las estaciones de tierra, por la otra.

Las frecuencias de llamada están situadas a unos 2 kc/s a un lado y otro de la frecuencia de vigilancia de cada banda, de tal forma que la escucha sobre esta última frecuencia permite oir las llamadas efectuadas sobre las dos frecuencias de emisión laterales, a condición de que se utilice un receptor cuya banda de paso tenga una anchura sensiblemente igual a la de la zona de llamada.

La dispersión de las emisiones sobre las frecuencias de llamada, procedentes del juego de las tolerancias, permite considerar la selección fácil de una llamada entre otras varias efectuadas simultáneamente. Esta selección podrá, además, mejorarse utilizando diversos dispositivos clásicos en el receptor (aumento de la selectividad, empleo del BFO, etc.).

Es evidente que la selección de las llamadas es sólo posible con las emisiones del tipo A-1; pues las emisiones en radiotelefonía no pueden soportar la menor interferencia, so pena de llegar a ser completamente ininteligibles.

La escucha debe estar asegurada permanentemente sobre la frecuencia de vigilancia de la banda, por las estaciones de tierra y por las estaciones de aeronave, durante todo el vuelo.

15. Interferencias. La separación de las frecuencias de llamada para las estaciones de tierra y de aeronave, permite disminuir notablemente las interferencias, ya que las potencias utilizadas en las diferentes estaciones no tienen el mismo valor.

Además, la selección posible de las llamadas según las razones que preceden y la utilización de las emisiones del tipo A-1, aumentan sensiblemente la protección contra las interferencias.

Desde que se establece un contacto bilateral entre una aeronave y una estación de tierra, en las frecuencias de llamada, cada una de las estaciones pasa a su frecuencia individual de relevo.

La ventaja del cambio de frecuencia después de establecido el contacto, permite liberar las frecuencias de llamada y eliminar casi totalmente los riesgos de interferencias durante la comunicación.

16. Reparto de las demás frecuencias de la banda. A cada lado de la zona de llamada se encuentran las frecuencias de trabajo asignadas, por una parte, a las aeronaves en el lado izquierdo, y, por otra parte, a las estaciones de tierra en el derecho (véase el esquema Nº 26).

Se asigna a cada estación de tierra una frecuencia individual de trabajo, quedando entendido que puede darse la misma frecuencia a varias estaciones muy alejadas geográficamente una de otra, o en las cuales los riesgos de perturbación son mínimos, teniendo en cuenta la propagación.

A cada aeronave de una misma compañía se le asigna la misma frecuencia individual de trabajo. Cada Administración recibe, con este fin, un número de frecuencias individuales proporcional a la flota de aeronaves de largo recorrido y a la importancia del tráfico en las rutas intercontinentales y las reparte luego entre las diferentes compañías que controla.

17. Se reservan, además, dos frecuencias contrastadas para las aeronaves y dos para las estaciones de tierra, a uno y otro lado de la zona de llamada.

Las frecuencias contrastadas para las aeronaves serán asignadas a las aeronaves aisladas y serán consideradas igualmente como frecuencias auxiliares de trabajo para el conjunto de las aeronaves.

Las frecuencias contrastadas para las estaciones de tierra son comunes al conjunto de estas estaciones.

18. En una misma banda, una estación de tierra puede, pues, gracias a su frecuencia individual de trabajo y a las dos frecuencias contrastadas de que dispone, comunicar simultáneamente con tres aeronaves diferentes y registrar la llamada de una cuarta aeronave.

Igualmente, una aeronave dispone, en una misma banda, de tres frecuencias diferentes de trabajo (una individual y dos contrastadas) de suerte que puede dar curso a su tráfico prácticamente sin interferencia y sin pérdida de tiempo.

19. Procedimiento de utilización. Cuando una aeronave desea entrar en comunicación con una estación, procede de la manera siguiente:

a) Llamada simultánea en la frecuencia de llamada de las dos o tres bandas en servicio e indicación de su frecuencia individual para el despacho del tráfico por medio de un número de referencia.

b) La estación de llamada responde sobre la frecuencia de llamada de las mismas bandas y precisa al avión la banda que debe utilizar para el tráfico.

c) Las dos estaciones pasan luego sobre su frecuencia individual respectiva de la banda escogida y despachan su tráfico.

Cuando una estación de tierra desea entrar en comunicación con una aeronave en vuelo, procede de manera análoga:

a) Llamada simultánea sobre la frecuencia de llamada de tres bandas de la red e indicación de su frecuencia individual por un número de referencia.

b) La aeronave que efectúa la vigilancia sobre dos de las bandas empleadas por lo menos, responde sobre la frecuencia de llamada de la banda más favorable, indicando su frecuencia individual de trabajo.

c) Las dos estaciones pasan luego a su frecuencia individual respectiva y despachan su tráfico.

20. Vigilancia de las llamadas de socorro. El sistema expuesto que lleva consigo una sola frecuencia de vigilancia general en cada banda, permite así que se tenga una vigilancia eficaz en tierra para las llamadas de socorro. Estas llamadas podrán ser transmitidas, en efecto, sobre las frecuencias de las zonas de llamada de cada banda.

Una sola frecuencia de socorro no permitiría a una aeronave alcanzar seguramente una estación de tierra por causa de las condiciones de propagación propias de cada frecuencia.

21. Además, sería peligroso pensar en reservar frecuencias especiales para las llamadas de socorro si no fueran utilizadas para otros usos, pues la vigilancia de estas frecuencias sería tediosa a causa de la escasez de señales (tres llamadas de peligro recibidas en Francia durante el año 1947 para las rutas del Atlántico Norte).

Para que una vigilancia sea eficaz será preciso llamar la atención del personal de escucha ocupando la frecuencia de vigilancia con emisiones de señales, de manera que no existan demasiados intervalos largos entre dos llamadas destinadas a una misma estación o, por lo menos, que una estación cualquiera pueda interceptar llamadas diferentes que se sigan a cadencias indeterminadas.

22. En fin, para completar la seguridad, se puede acoplar en tierra el receptor de vigilancia con un radiogoniómetro de osciloscopio. Este dispositivo permite determinar la marcación de una aeronave en dificultad sin interrumpir la recepción del mensaje de peligro o de urgencia.

23. Separación de las frecuencias de trabajo en cada banda

a) Aeronaves. La separación de las frecuencias individuales de trabajo no ha sido precisada; toda combinación de separaciones que permita utilizar los diversos tipos de emisión actuales y futuros (A-1, A-2, A-3, A-4, etc.) será aceptada en principio.

b) Estaciones de tierra. Observaciones idénticas a las presentadas respecto a las estaciones de aeronave. Sin embargo, la separación entre estaciones podrá ser considerablemente menor que para las aeronaves, por ser menores las tolerancias.

24. Equipos de aeronave

Toda aeronave deberá quedar equipada en una fecha próxima para que pueda emitir y recibir sobre dos frecuencias simultáneas por lo menos. Algunas aeronaves pueden efectuar ya este servicio utilizando sus emisoras y sus receptores existentes. Puede esperarse que estas condiciones han de realizarse por medio de los nuevos emisores concebidos especialmente para este uso, pues no hay dificultades técnicas que se opongan a su realización. Deberán reunir las condiciones de peso, volumen y precio que sean compatibles con una operación económica.

Sin embargo, el sistema propuesto puede aplicarse provisionalmente utilizando transmisiones sobre una sola banda y cambiando de banda hasta que se logre la comunicación, pero sólo adquiere todo su valor y todo su interés cuando se utilizan las frecuencias simultáneas.

25. Instalaciones de tierra

Cada estación de la red asegura la vigilancia permanente simultánea sobre tres bandas, por lo menos, elegidas como las más convenientes entre las cinco indicadas, por ejemplo, en las tres primeras bandas del cuadro B.

Esta vigilancia se efectúa solamente sobre la frecuencia de vigilancia correspondiente a cada banda, de acuerdo con el esquema detallado que se indica más adelante.

Algunas estaciones podrán llevar a cabo, además, la vigilancia sobre las otras dos bandas si se considera que estas últimas serán necesarias para algunas comunicaciones a gran distancia.

El equipo de una estación deberá comprender, por lo menos:

- 3 receptores para la vigilancia simultánea en 3 bandas.
- 2 ó 3 receptores suplementarios para la utilización de las ondas de relevo previstas en cada banda.
- 3 emisoras para las emisoras simultáneas en tres bandas.
- 2 ó 3 emisoras para las emisiones sobre las ondas de relevo.

Un solo operador tendrá a su cargo la vigilancia simultánea, pero el tráfico sobre las ondas de relevo será efectuado por tantos operadores suplementarios como pueda disponer la estación durante los períodos de tráfico intenso.

Según parece, un total de 3 operadores será suficiente en general, puesto que este número permitirá el tráfico simultáneo de una misma estación con 3 aeronaves.

26. (Véase el cuadro adjunto)

27. La Delegación Francesa dará verbalmente explicaciones complementarias sobre este proyecto en lo que atañe a las ventajas e inconvenientes que puede ofrecer al hacer la comparación con los de los sistemas de asignación por rutas.

Estas explicaciones constituirán un complemento ulterior a esta proposición.

26 - ESQUEMA TIPICO DE UTILIZACION DE UNA BANDA ASIGNADA A LA RED MUNDIAL

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer. No. 33 - S
24 de mayo de 1948

C H I N A

PROPUESTA SOBRE CLASIFICACION DE SERVICIOS AEREOS Y PLAN DE ESTUDIO PARA LA ASIGNACION DE FRECUEN - CIAS DE RUTA

Se ha propuesto que la Conferencia lleve a cabo su trabajo de asignar frecuencias de ruta dividiendo los servicios aéreos en tres categorías principales, es decir, los que se encuentran dentro de las Zonas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, los que se encuentran dentro de la Zona ecuatorial, y los que funcionan regional o nacionalmente.

La Comisión Preparatoria ha propuesto que se satisfagan primero las necesidades de los servicios relacionados con los vuelos intercontinentales, luego las necesidades de los servicios regionales y nacionales. A pesar de las explicaciones dadas repetidas veces de que todos los servicios serían tratados sobre el mismo plano, varias Delegaciones objetaron que se había dado preferencia a los servicios aéreos intercontinentales, y que los servicios aéreos regionales y nacionales habían sido relegados a una posición secundaria.

La Delegación China duda de que sea acertado considerar la "Zona Ecuatorial" como una categoría aparte. Considera, además, que 2 subdivisiones principales serían probablemente suficientes en lugar de 3, y se facilitaría así el trabajo de la Comisión 6.

Durante el curso de la Conferencia, el Delegado de los Países Bajos manifestó, que cuando haya que asignar al Hemisferio Oriental otras frecuencias que no sean las que se requieren en las Zonas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, no se necesitarán providencias especiales para la Zona Ecuatorial. Este es un argumento de peso a favor de la propuesta sometida por la Delegación China de que para los fines de asignación de frecuencias, los servicios aéreos habrán de dividirse en dos categorías principales en vez de en tres.

La Delegación China reafirma que como principio fundamental, todos los servicios aéreos deben ser considerados por igual, y espera que los delegados de los países que se encuentran total o parcialmente dentro de la Zona Ecuatorial, apoyarán su propuesta, teniendo en cuenta que, al asignar frecuencias a los países tropicales, habrán de tomarse en cuenta los factores técnicos dados a continuación.

La introducción de una Zona Ecuatorial divide en dos secciones, muchas rutas aéreas que debieran considerarse como un conjunto. La Delegación China estima que la duplicación y complicación introducidas por tal medida se han de manifestar rápidamente si la Conferencia enfoca el problema desde este punto de vista.

La única razón para introducir una "Zona Ecuatorial" separada fué la de que se escogió, arbitrariamente, cierto número de dificultades técnicas, diversas características de propagación, fuertes ruidos atmosféricos etc. Se puede dejar un margen para estos factores asignando un orden de megaciclos de frecuencia más elevado a las rutas aéreas que cruzan los Trópicos. Probablemente podrá también emplearse una cifra más baja como factor de carga por hora y por frecuencia.

De ahí que, la Delegación China presenta la siguiente propuesta:

1) Para los fines de la asignación de frecuencias, los servicios aéreos deberán dividirse en 2 categorías principales:

   a) servicios intercontinentales que funcionan dentro de las Zonas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, y

   b) servicios aéreos regionales y nacionales.

2) El plan de estudio recomendado por la Comisión Preparatoria para la determinación de las necesidades de frecuencia en las Zonas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, deberá adoptarse igualmente para determinar las necesidades de los servicios aéreos regionales y nacionales.

Las diferentes Delegaciones y quizás la A. I. T. A., podrían suministrar las estadísticas pertinentes a los servicios aéreos regionales y nacionales. Empleando las cifras así obtenidas, y un coeficiente de carga ligeramente modificado, se resolvería el problema de la asignación de frecuencias de una manera rápida y equitativa, siempre que los aspectos técnicos de la compartición de frecuencias sean considerados sobre la base recomendada por la Comisión Preparatoria.

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer. No. 248-S

25 de agosto de 1948

PROPOSICION DE LA DELEGACION SOVIETICA RELATIVA A LA ELABORACION DE UN PROYECTO DE PLAN DE DISTRIBUCION DE FRECUENCIAS AL SERVICIO MOVIL AERONAUTICO "R", A BASE DE PRINCIPIOS REVISADOS.

CONSIDERANDO:

1) que la experiencia adquirida en varios meses de trabajo de la Conferencia ha demostrado la imposibilidad de elaborar un plan que puede satisfacer en forma adecuada todas las necesidades del Servicio Móvil Aeronáutico "R", utilizando como base las normas y principios adoptados por las Comisiones 4 y 6;

2) que, en la actualidad, de conformidad con el párrafo 158 del Reglamento de Radiocomunicaciones de El Cairo, las rutas aéreas intercontinentales pueden utilizar solamente las emisiones de tipo A-1; y

3) que no es absolutamente necesario que para las comunicaciones a larga distancia de las Rutas Aéreas Mundiales se utilicen las emisiones de tipo A-3, -

LA DELEGACION SOVIETICA PROPONE:

1. Que continúe en vigor la restricción que establece el párrafo 158 del Reglamento de Radiocomunicaciones de El Cairo, es decir, que, en lo futuro, las Rutas Aéreas Mundiales Mayores continuarán utilizando solamente las emisiones de Tipo A-1.

2. Que se revise el proyecto de plan para las Rutas Aéreas Mundiales Mayores basándolo en el uso de las emisiones de tipo A-1, de conformidad con el punto 1 de esta propuesta.

3. Que al calcular la repetición de frecuencias en condiciones nocturnas, se conceda una reducción de 10 db en el coeficiente de protección, ya que, de otra forma, es imposible satisfacer las necesidades de todas las categorías del Servicio Móvil Aeronáutico "R". El coeficiente de protección deberá ser el mismo para todas las categorías del Servicio "R".

4. Que al calcular la repetición de frecuencias se dé por supuesto que las frecuencias previstas para las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores que circundan Europa, no deben utilizarse dentro del Area Europea de Rutas Aéreas Mundiales Mayores. En cambio, una familia de frecuencias del Area Europea de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, deberá prolongarse fuera de los límites de este área a fin de satisfacer las necesidades del control de tráfico aéreo.

5. Que sólo debe destinarse una familia de frecuencias A-3 a la radiodifusión de partes meteorológicos, teniendo presente que esta familia equivale a dos de tipo A-1 y que un canal de emisiones A-3 del orden de 3 Mc/s equivale hasta a 4 canales de tipo A-1.

Esta carpeta contiene los siguientes documentos, mencionados en el párrafo 12 C. del Informe Provisional (Volumen III).

Documento Aer No.

1	-	Informe final de la Comisión Preparatoria de la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas.
4	-	Declaración del Señor Falgarone (Francia) ante la primera sesión plenaria de la Conferencia.
34	-	A.I.T.A. - División del Mundo en Regiones.
65	-	República de Polonia - Proposición para la adopción de los valores mínimos de intensidad de campo, necesarios para la recepción satisfactoria por aeronaves de comunicaciones de telefonía comercial A1 y A3.
67	-	Rutas Aéreas Mundiales Mayores.- Declaración de la A.I.T.A.
71	-	Cuadros de información de vuelos (con anexo 4 al Documento 198, Informe final de la Subcomisión 6 C).
72	-	(Mapa) Rutas Aéreas Internacionales (Anexo 5, revisado, al documento P.C. Aer. no. 19).
110	-	Grupo de Trabajo 6 E. Delegación de Polonia. Observaciones sobre la asignación de altas frecuencias al servicio especial de Meteorología aeronáutica.
142	-	Informe final del Grupo de Trabajo Mixto para la utilización del espacio no distribuido.
145	-	Informe del Grupo de Trabajo 6-C (2)
154	-	Comisión 6. Informe final del Grupo de Trabajo 6 - E.
169	-	Resolución adoptada por la Comisión sexta en relación con el empleo de dos canales comunes (3023,5 y 5680 kc/s)
192	-	Sumario de las Recomendaciones de la Comisión 6
211	-	Comisión 6.- Grupo de Propagación. Informe provisional.
216	-	Comisión 6.- Grupo de Propagación. Informe No. 2
218	-	El problema de la asignación de Frecuencias a cada una de las estaciones aeronáuticas (Documento presentado por el representante de la O.A.C.I.).
219	-	Comisión 6. Informe del Grupo de Trabajo que se ocupa de las necesidades para las áreas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores .

Documento Aer. No.

226	-	Proposición presentada por el Delegado del Pakistán, relativa a las frecuencias para emisiones de partes meteorológicos.
240	-	Proposición presentada por la Delegación de Egipto. Mínimo de frecuencias requeridas por un pais en las bandas del servicio Movil Aeronáutico R, para vuelos internos.
243	-	Sumario de Recomendaciones adoptadas por la Comisión 6.
258	-	Comisión 6. Informe de la Comisión de distribución de frecuencias R (30a sesión, mañana).
259	-	Comisión 6. Informe de la Comisión de Distribución de frecuencias R (30a sesión, mañana)
273	-	Comisión 6. (párrafo 5 solamente). Resolución relativa al trabajo futuro de la Conferencia. Resolución presentada por el Delegado del Brasil.
274	-	Comisión 6. Informe de la Comisión de asignación de frecuencias R. (34a sesión, mañana)
275	-	Comisión 6. Informe de la Comisión de distribución de frecuencias R (31a sesión)
276	-	Comisión 6. Informe de la Comisión de distribución de frecuencias R (32a sesión)
277	-	Comisión 6. Informe de la Comisión de distribución de frecuencias R. (33a sesión)
286	-	Comisión 6. Informe de la Comisión de asignación de frecuencias R (37a sesión)
315	-	(párrafos 4.1a 4.4.) Extracto del Informe final de la Comisión 6.
285	-	Acta de la undécima sesión plenaria
293	-	" " duodécima " "
292	-	" " décimotercera sesión plenaria
299	-	" " décimocuarta " "
308	-	" " décimoquinta " "
309	-	" " décimosexta " "
311	-	" " décimosóptima " "
312	-	" " décimoctava " "
319	-	" " décimonovena " "
317	-	" " vigésima " "
318	-	" " vigésimoprimera " "
320	-	" " vigésimosegunda " "

International Administrative
Aeronautical Radio Conference
G E N E V A, 1948

Aer. Document No 1 - E
1 - F
1 - S

Preparatory Committee

Delegates will find attached herewith Document PC-Aer No 25 which contains the final Report of the Preparatory Committee of the International Administrative Aeronautical Radio Conference.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
G E N E V E, 1948

Commission préparatoire

MM. les délégués trouveront, ci-joint, le Document CP-Aér No 25 qui contient le Rapport final de la Commission préparatoire de la Conférence internationale administrative des radiocommunications aéronautiques.

Conferencia Administrativa Internacional
de Radiocomunicaciones Aeronáuticas
G I N E B R A, 1948

Comisión Preparatoria

Los señores Delegados encontraran, adjunto a la presente, el documento CP-Aer No 25 que contiene el Informe Final de la Comision Preparatoria de la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas.

COMISION PREPARATORIA

Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas

P.C. Aer. Documento Número 25 - S

13 de mayo de 1948

INFORME FINAL

INDICE

		Página
Capítulo I	Introducción	2
Capítulo II	Orden del día recomendado para la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas.	4
Capítulo III	Recomendaciones relativas al establecimiento de planes de asignación de frecuencias para los servicios móviles aeronáuticos.	5
Sección (a)	Principios técnicos	5
Sección (b)	Datos estadísticos y fórmulas matemáticas.	6
Sección (c)	Método recomendado para el establecimiento de un plan de asignación de frecuencias relativo al servicio móvil aeronáutico R.	7
Sección (d)	Método recomendado para el establecimiento de un plan de asignación de frecuencias al servicio móvil aeronáutico OR.	9
Capítulo IV	Recomendaciones adicionales	14

(C.P. Aer. No. 25 - S)

C A P I T U L O I

Introducción

1. De acuerdo con la resolución adoptada por el Consejo Administrativo de la U.I.T. en enero de 1948, aprobada posteriormente por el número requerido de Miembros de la Unión, la Comisión Preparatoria de la Conferencia Internacional Administrativa de Radiocomunicaciones Aeronáuticas se reunió en Ginebra (Suiza) el 26 de abril de 1948. El texto de la citada Resolución aparece en el Documento C.P. Aer. No. 1.

2. La Comisión Preparatoria eligió como Presidente al Sr. Arthur L. Lebel (Estados Unidos de América), constituyendo cuatro Grupos de Trabajo. Estos Grupos de Trabajo y los respectivos Presidentes nombrados por la Comisión son los siguientes:

Grupo de Trabajo	Presidente
A- Principios técnicos y de operación	Sr. Charles Acton (Canadá)
B- Plan de asignación de frecuencias R	Sr. E. G. Betts (Australia)
C- Plan de asignación de frecuencias OR	Sr. A. Fry (Reino Unido)
D- Proyecto de Orden del Día para la Conferencia	Sr. W. A. Duncan (Reino Unido)

La Comisión designó, además, un Grupo de redacción compuesto por los delegados de Francia (Sr. Falgarone), del Reino Unido (Sr. A. Fry) y de la Argentina (Sr. E. H. Luraschi).

3. Un análisis comparativo de las bandas HF asignadas exclusivamente al servicio Móvil Aeronáutico por la Conferencia de Radiocomunicaciones de Atlantic City, y de las necesidades mínimas que para esas bandas han declarado los diversos países, convenció a la Comisión Preparatoria de que dichas necesidades rebasarán probablemente la capacidad real de las citadas bandas. Debido a las condiciones diferentes en que operan las aeronaves que utilizan bandas R y OR, se consideró que era esencial aplicar métodos distintos para esas bandas y, por consiguiente, se confió su estudio a Grupos diferentes.

4. El resultado de sus trabajos condujo a la Comisión a sugerir un método para la asignación de frecuencias al servicio móvil aeronáutico R que comprende esencialmente dos etapas: Primera, la subdivisión del Mundo en un número determinado de regiones dentro de las cuales las Rutas Aéreas o las operaciones de las aeronaves tienen intereses comunes desde el punto de vista de utilización de frecuencias del servicio móvil, y, segunda la asignación a cada una de esas regiones de familias de frecuencias que representen una porción equitativa del total de las bandas disponibles, teniendo debidamente en cuenta la separación geográfica adecuada que permita la repetición máxima de las asignaciones en todo el Mundo. Este método tiene la ventaja complementaria de asegurar una coordinación mundial en su período inicial.

5. Con respecto al Servicio Móvil Aeronáutico OR, la Comisión sugiere que la asignación de frecuencias se base en las necesidades declaradas por

los diversos países en el formulario 2, y a tal fin, la Comisión ha adoptado las medidas necesarias para que la Conferencia disponga de información exacta y completa sobre las necesidades de dicho servicio.

6. Las recomendaciones y proposiciones de la Comisión Preparatoria a la Conferencia deben considerarse como un punto de partida para facilitar la labor de ésta. Se sobreentiende que no comprometen a ninguna delegación en cuanto a la posición que haya de adoptar con respecto a ellas durante la Conferencia, y que cualquier otra proposición que se presente en forma reglamentaria deberá ser considerada en un pie de igualdad con las de la Comisión preparatoria.

7. El método de trabajo propuesto en relación con el problema de la asignación de frecuencias R, comprende tres aspectos generales: las operaciones intercontinentales, las operaciones en regiones tropicales y las operaciones nacionales o de área. La aplicación detallada de este método de trabajo requiere que la Conferencia determine sobre bases técnicas la proporción del total de frecuencias disponibles que deberá destinarse a cada uno de estos tres tipos de operación en vista de sus necesidades respectivas de seguridad y de funcionamiento.

C A P I T U L O II

Orden del día recomendado para la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas.

8. A- Reglamento interno de la Conferencia. Elección de cargos. Admisión de Organizaciones Internacionales.

B- Examen del informe de la Comisión Preparatoria.

C- Determinación de los principios generales técnicos y de operación sobre los que se basa la asignación de frecuencias en las bandas H.F. del servicio móvil aeronáutico.

D- Determinación de los principios que atañen específicamente á la asignación de frecuencias en las bandas R.

E- Determinación de los principios que atañen específicamente a la asignación de frecuencias en las bandas OR.

F- Plan de asignación de frecuencias:

a) Para las bandas R

b) Para las bandas OR

c) Para servicios especiales como: socorro y salvamento, radiodifusiones meteorológicas, control de aerodromo, control de acercamiento, etc.

G- Estudio de los métodos para acoplar las futuras necesidades adicionales en las bandas del servicio móvil aeronáutico.

H- Examen de la recomendación que se hará a la J.P.F. relativa a la ejecución del plan que formule la Conferencia

I - Transmisión de la correspondencia pública por las frecuencias aeronáuticas (Véase el número 255, Art. 9, Cap. 3, pág. 63 del Reglamento de Atlantic City).

9. Se ha enviado a las Administraciones un telegrama, cuyo texto aparece como anexo I al documento C.P. Aer. No. 20, informándolas de la propuesta relativa a la transmisión de la correspondencia pública por las frecuencias aeronáuticas.

C A P I T U L O I I I

Recomendaciones relativas al establecimiento de planes de asignación de frecuencias para los servicios móviles aeronáuticos

Sección a). Principios técnicos

10. Se consideró que los principios técnicos que requieren recomendaciones para permitir la preparación de un proyecto de plan de asignación de frecuencias en las bandas del Servicio Móvil Aeronáutico, eran los siguientes:

a) Separación mínima de canales posible entre las frecuencias asignables tomando como base la utilización de emisiones de tipo A3.

b) Grado en que puede compartirse simultáneamente cada orden de frecuencias en todo el mundo sin que se produzca interferencia perniciosa.

11. Teniendo en cuenta el problema conexo de operación, es decir, el índice de carga de la aeronave por frecuencia, se aceptó en principio que:

a) la cifra recomendada como representativa de la capacidad de comunicación por canal en función del número de aviones en vuelo, debe basarse en el uso de la telegrafía manual Morse.

b) los mensajes meteorológicos de aire a tierra se consideren incluídos en la misma categoría que los informes de posición y que, por consiguiente, dichos mensajes deben pasarse sobre canales de operación.

c) en ciertas regiones del mundo no deben hacerse sobre canales de operación las emisiones meteorológicas de tierra a aire, por ejemplo, en el Atlántico Norte y en las islas Aleutianas.

d) deben tomarse en consideración todos los informes que puedan obtenerse sobre las regiones del mundo en que se presentan condiciones atmosféricas muy pronunciadas cuando se estudie el problema específico de la asignación de frecuencias para radiodifusiones meteorológicas de tierra a aire.

12. LA COMISION RECOMIENDA:

a) que se adopte una cifra provisional de 12 aviones como índice de carga por hora por frecuencia o familia de frecuencias para rutas intercontinentales de larga distancia. Al aceptar esta cifra de 12 se convino que las radiodifusiones meteorológicas dirigidas a aviones en vuelo deberán efectuarse en frecuencias distintas a las destinadas al control del tráfico aéreo y al tráfico de operaciones. Además, podrá modificarse esta cifra de 12 cuando se examinen datos más exactos respecto de la carga si llega a disponerse de ellos.

b) que como base provisional se adopten separaciones de canales de 7 Kc/s para las bandas de 2 a 6 Mc/s inclusive; de 8 Kc/s para la banda de 8 Mc/s, y de 10 Kc/s para la parte más elevada de la banda HF

a partir de 10 Mc/s.

c) que, al fijar las normas aplicables a la selección de frecuencias para satisfacer las necesidades del servicio Móvil Aeronáutico, se tenga en cuenta el empleo ulterior en todos los circuitos de medios de comunicación de alta capacidad. Si a pesar de la aplicación de estas normas relativamente altas no se consigue un número de canales de comunicación suficiente para hacer frente a las necesidades inmediatas, será menester estudiar de nuevo estas normas a fin de determinar de qué manera y en qué medida podrán ser aplicadas con elasticidad para obtener el número de canales necesarios.

d) que se tomen como base para determinar la asignación y distribución de las altas frecuencias en ese servicio, los gráficos de propagación del servicio Móvil Aeronáutico contenidos en el Doc. C.P.Aer No. 5. Sin embargo, como estos datos se refieren principalmente a las emisiones de tipo A3 o a otros medios de comunicación de alta capacidad, sin que aparezcan informes aplicables directamente a las emisiones de tipo A1, éstos pueden ser hallados por deducción. Se recomienda igualmente que se adopte con carácter provisional el Doc. C.P. Aer. No. 5 a condición de que cuando se disponga de información adicional sobre las emisiones de tipo A1, sea tomada en consideración.

e) que se adopte provisionalmente un coeficiente de protección de 30 db para la determinación de la compartición de las frecuencias. El empleo de este coeficiente de protección en la asignación de frecuencias permitirá, ahora y en el porvenir, la utilización de medios de comunicación de alta capacidad en el Servicio Móvil Aeronáutico.

f) que se utilice el gráfico No. 18 del documento C.P. Aer. No. 5 al realizar la compartición de frecuencias. Si se asigna una frecuencia para ejecutar un servicio determinado en un área o a lo largo de una ruta, se podrá duplicar el empleo de dicha frecuencia en otra parte del Mundo a condición de que se aplique a dicho servicio el coeficiente de protección indicado.

Sección b) Datos estadísticos y fórmulas matemáticas

13. La Comisión preparatoria ha elaborado los cuadros de información sobre vuelos que figuran en el anexo 4 del Doc. C.P. Aer. No. 19.

14. Asimismo ha preparado el mapa de las rutas aéreas que aparecen en el anexo 5 del mismo documento.

15. La Comisión recomienda que se aumente el número de vuelos que figura en los cuadros de información de vuelos en un 33 1/3% a fin de representar la carga total probable (vuelos regulares y vuelos no regulares, incluso el tráfico militar) que habrá de preverse en las rutas aéreas indicadas.

16. LA COMISION CONSIDERA que la siguiente fórmula es satisfactoria para su aplicación general en las rutas intercontinentales pero que podría ser necesario determinar otro "factor de concentración probable", en el cómputo de densidades máximas en aquellos casos en que un número de rutas o regiones de baja densidad, son servidas por una frecuencia o familia de frecuencias:

N = número de aviones por hora (carga máxima probable) =

$$K\left(\frac{\text{Ruta en millas x vuelos previstos por semana}}{200 \times 7 \times 24} \cdot \text{\%permitido para operaciones no regulares}\right.$$

K es el "factor probable de concentración" = 2.4 para las rutas intercontinentales.

* * * * * * * *

17. En el anexo 6 al Documento C.P. Aer. No. 19, figura una exposición relativa a las listas de frecuencias de la I.B.M.

Sección c) Método recomendado para el establecimiento de un plan de asignación de frecuencias relativo al servicio móvil aeronáutico R.

18. LA COMISION RECOMIENDA que se adopte el siguiente método para la determinación de las necesidades de frecuencias y la elaboración de planes para la organización de las frecuencias, a fin de satisfacer las necesidades de operación de las áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores (Nota: Por Area de Rutas Aéreas Mundiales Mayores se designa una zona o región a través de la cual existe una corriente de tráfico aéreo intercontinental o inter-regional, distinto del tráfico aéreo puramente regional o nacional, y que comprende las Rutas Aéreas que tienen una comunidad de intereses y están servidas por cierto número de estaciones de comunicación asociadas con la ruta o rutas).

19. Primera etapa: Estudiar el mapa de Rutas Aéreas Mundiales y sus cuadros de información de vuelos (véase el Capítulo III, Sección b) párrafos 13 y 14), así como los mapas y la información facilitados por la A.I.T.A. y la O.A.C.I. (Véase el Documento C.P. Aer. No. 19, Anexo 7)y fijar una base para la agrupación u organización de las rutas en áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, y en áreas de menor importancia dentro de las primeras, con intereses comunes, si fuere necesario.

20. Segunda etapa: Determinar la carga máxima total en todas las rutas comprendidas en las áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, utilizando la fórmula de carga (véase el Capítulo III, Sección b) párrafo 16).

21. Tercera etapa: Determinar el orden de frecuencias correspondiente a las familias de frecuencias requeridas por las áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, aplicando la recomendación contenida en el Capítulo III, Sección a), párrafo 13, d). En esta etapa debe incluirse también la determinación del número de frecuencias requerido en cada orden, a base de la carga.

22. Cuarta etapa: Determinar la medida en que los órdenes de frecuencia establecidos pueden duplicarse en todo el mundo, aplicando la recomendación contenida en el Capítulo III, Sección a), párrafo 12, d), e) y f).

23. Quinta etapa: Asignar frecuencias específicas a las áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores.

* * * * * * * * *

24. CONSIDERANDO que un estudio preliminar de los problemas de las comunicaciones precisas para el servicio de aquellas aeronaves que no operan en las áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores indica la existencia de grandes diferencias entre los problemas de comunicaciones correspondientes a las diversas áreas, y que el método que puede dar resultados satisfactorios en una región determinada no es siempre aplicable a otras regiones a causa de la naturaleza variada de las operaciones no solamente entre cada área del mundo, sino aun dentro de las propias áreas, y

25. CONSIDERANDO que el examen de los cuadros de vuelos en millas por semana y aeronave revelan que probablemente las frecuencias asignadas al servicio móvil aeronáutico por el Reglamento de Radiocomunicaciones de Atlantic City en las bandas de altas frecuencias son insuficientes para satisfacer las necesidades de estas operaciones de aeronave y que por esta razón la única solución consiste en la asignación de las frecuencias disponibles para su utilización simultánea en el mayor número posible de áreas del mundo y en dejar a las Administraciones el problema de la distribución dentro de dichas áreas para satisfacer las necesidades aeronáuticas de comunicación con la esperanza de que puedan complementarse las altas frecuencias asignadas por el Reglamento de Radiocomunicaciones de Atlantic City con frecuencias muy altas, de que se empleen procedimientos breves y de que se adopten todas las demás medidas necesarias para garantizar la seguridad de las operaciones de aeronave,

26. LA COMISION RECOMIENDA que se siga el siguiente procedimiento:

(i) (a) En vista de que los problemas de comunicación que se presentan en la zona tropical ofrecen un carácter peculiar, determinar las áreas del mundo en las que tales problemas existen, las necesidades de las operaciones de aeronave en las zonas tropicales y las frecuencias necesarias con miras a la máxima repetición de las frecuencias en todo el mundo.

(b) Satisfechas las necesidades mínimas de las áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores y de la zona tropical, dividir el resto del mundo en áreas y proceder a la asignación a las mismas de las demás frecuencias que no son necesarias para uso mundial.

(c) Proceder, en las áreas mencionadas en (b), cuando sea necesario, a la asignación de frecuencias a las subáreas, asegurando, en la medida de lo posible, que no ha de producirse interferencia perniciosa.

(ii) Tener en cuenta, al establecer las áreas, las regiones determinadas por el Convenio de Atlantic City, las fijadas por la O.A.C.I. ajustándose a los límites nacionales o de cualquier otra manera que permita la máxima flexibilidad de los planes que puedan desarrollarse en la Conferencia.

(iii) Determinar en la medida de lo posible las áreas de asignación de frecuencias, dentro de estas regiones, teniendo en cuenta las necesidades de operación de las aeronaves.

(Véanse los ejemplos de aplicación de esta recomendación en los anexos 1 y 2 al documento C.P.Aer No. 19). En el anexo 3 del mismo documento aparecen las reservas hechas por determinadas Delegaciones sobre esta recomendación).

****

27. LA COMISION RECOMIENDA que para los avisos urgentes a los aviadores y para la emisión de partes meteorológicos a las aeronaves en vuelo, no se utilicen las mismas frecuencias que para las comunicaciones ordinarias. En determinadas áreas estas emisiones se hacen en frecuencias utilizadas simultáneamente en otras áreas para servicios distintos tales como la radio-navegación aeronáutica. En otras áreas en las que existe la necesidad de estas emisiones, es preciso proceder a la asignación de frecuencias de las bandas del servicio móvil aeronáutico.

* * * * * * * * * * *

28. LA COMISION RECOMIENDA que la Conferencia determine las áreas en que es necesario asignar frecuencias para los avisos urgentes a los aviadores y para emisiones de partes meteorológicos, y asigne un mínimo de frecuencias para satisfacer dicha necesidad. A este respecto, se llama la atención sobre la posibilidad de utilizar frecuencias comunes a las bandas R y OR.

* * * * * * * * * * *

29. CONSIDERANDO que si se aceptan las separaciones entre canales aprobadas provisionalmente, las frecuencias de 3,025 kc/s y 6685 kc/s podrían utilizarse, al parecer, en común por los servicios móvil aeronáutico R y OR.

30. LA COMISION RECOMIENDA:

a) Que la Conferencia examine la mejor manera de emplear las frecuencias de 3025 kc/s y 6685 kc/s.

b) Que si se fija la separación entre canales de tal manera que entre una banda R y otra adyacente OR exista espacio suficiente del espectro para acomodar un canal, y que ningún servicio puede utilizar la porción que le corresponde, deberá procurarse asignar este espacio combinado para uso común, por ejemplo, emisiones de partes meteorológicos a las aeronaves en vuelo.

c) Que la Conferencia examine la asignación de frecuencias para fines de socorro y de salvamento. La Comisión ha requerido del Secretario General de la U.I.T., que se ponga en contacto con la Conferencia sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y en el Aire, en Londres, en lo que respecta a sus decisiones y recomendaciones.

Sección (d). <u>Método recomendado para el establecimiento de un plan de asignación de frecuencias al servicio móvil aeronáutico OR.</u>

31. La Comisión acordó que las asignaciones en el servicio móvil aeronáutico OR se basen en las declaraciones de necesidades de los diversos países

presentadas en el formulario 2. Sin embargo, es evidente que las declaraciones de algunos países son incompletas actualmente, y que el método que se emplea para cumplimentar el formulario 2 hace difícil que muchos países puedan dar una indicación adecuada de sus necesidades. En consecuencia, se aprobó el texto de un telegrama para enviar a todos los países miembros y, de acuerdo con la decisión de la segunda sesión plenaria de la Comisión, se cursó este telegrama el 2 de mayo de 1948. En el apéndice A del Documento C.P. Aer. número 15, aparece el texto del telegrama.

32. Se creó un Grupo de Trabajo para examinar las declaraciones de necesidades ya presentadas, llevar a cabo las correcciones que se fueran enviando y preparar recomendaciones sobre cualquier materia que pudiera relacionarse con la manera de cumplimentar el formulario 2. Se decidió que, inicialmente, el Grupo de Trabajo debe basar su labor en el formulario 2 y que no debe recurrir a las máquinas de la I.B.M. En el apéndice B del documento C.P. Aer. núm. 15, figura un informe preliminar de este Grupo de Trabajo.

* * * * * * *

33. LA COMISION RECOMIENDA que la Conferencia acepte las separaciones de canales propuestas en el documento C.P. Aer. Núm. 7. Son las siguientes:

3-6 Mc/s	7 kc/s	(Separación)
8 Mc/s	8 kc/s	"
10 - 20 Mc/s	10 kc/s	"

Estas separaciones se proponen para el servicio móvil aeronáutico OR a condición de que resulte un número de canales suficiente para satisfacer todas las necesidades del servicio.

* * * * * * *

34. CONSIDERANDO que la Comisión, al aceptar la recomendación anterior (párrafo 33), relativa a las separaciones de canales, ha aceptado también una tolerancia de 0.02% para los emisores del servicio móvil aeronáutico OR

35. LA COMISION ESTIMA:

a) que las separaciones de canales recomendadas se basan en una tolerancia de frecuencia para las estaciones de aeronave de 0.02% y que esta cifra se aplica a los "nuevos emisores puestos en servicio después del primero de enero de 1950 y a todos los emisores a partir de la fecha de entrada en vigor del Reglamento de Radiocomunicaciones que establecerá la próxima Conferencia" (*). Debe hacerse notar, igualmente, que todos los países no estarán en condiciones de satisfacer esta tolerancia en la fecha de la Conferencia actual.

b) Que las asignaciones de frecuencias a las estaciones que utilizan el mismo tipo de emisión deben hacerse, siempre que sea posible, en canales contiguos a condición de que esto no impida el paso de una emisión a otra en cualquier frecuencia.

(*) Véase el Apéndice 3 del Reglamento de Radiocomunicaciones de Atlantic City, 1947.

c) Que, siempre que sea posible, se reúnan en canales contiguos todas las asignaciones de frecuencias a un mismo país.

36. LA COMISION CONSIDERA que la aplicación de esta Recomendación puede contribuir a la eliminación de las interferencias locales.

37. Sin embargo, reconoce:

a) Que tal medida puede dar por resultado la producción de un gran número de intervalos entre los bloque de frecuencias, y que la necesidad de una protección determinada a cada bloque, provoca, en consecuencia, la pérdida de cierto espacio del espectro, y

b) Que los países que poseen territorios en ultramar pueden desear tener todas o una parte de las frecuencias para empleo común en dichos territorios y en la metrópoli.

* * * * * * * *

38. CONSIDERANDO, que la Comisión ha examinado la decisión adoptada por el Consejo Administrativo en su 32ª sesión de aceptar la recomendación contenida en el documento núm. 66 de la J.P.F.,

39. CONSIDERANDO, que las necesidades de familias de frecuencias comunes a más de una región deberán asignarse en las bandas comunes a las regiones interesadas,

40. CONSIDERANDO , que deberá procurarse hacer las asignaciones para el servicio móvil aeronáutico OR en las bandas previstas exclusivamente para este servicio en una base mundial, y

41. CONSIDERANDO que cuando las necesidades exceden del espacio disponible para uso mundial deberá estudiarse la posibilidad de satisfacer este exceso de necesidades por medio de las asignaciones regionales y de las compartidas con otros servicios,

42. LA COMISION RECOMIENDA, en relación con las bandas citadas en el Apéndice 6 del documento C.P. Aer. No. 15,

a) Que la Conferencia envíe a la I.F.R.B., para su presentación posterior a las diversas Conferencias regionales, toda la información relativa a las necesidades del servicio móvil aeronáutico OR en las bandas compartidas entre 3 Mc/s y 4 Mc/s, mencionando las normas técnicas que se consideran aplicables al servicio móvil aeronáutico OR. Se considera necesaria esta medida por el hecho de que el servicio móvil aeronáutico OR desea disponer de ciertas familias de frecuencias comunes en más de una región y por ser necesario coordinar adecuadamente estas necesidades.

b) Que la Conferencia presente a la J.P.F. una declaración de las necesidades del servicio móvil aeronáutico OR en las bandas compartidas entre 4 Mc/s y 27.5 Mc/s en las mismas condiciones y por las mismas razones que se indican en el apartado a) anterior.

c) Que las asignaciones en las diversas bandas deben hacerse con arreglo al siguiente orden:

(i) Bandas para uso exclusivo regional en las que deberán asignarse las frecuencias a las necesidades propias de cada región (Véanse las "directivas a la J.P.F., Art. 6 (c)") teniendo en cuenta el apartado a) anterior.

(ii) Bandas previstas especialmente para el servicio móvil aeronáutico OR pero compartidas con otros servicios.

(iii) Bandas para el servicio móvil en general de las que no está excluído específicamente el servicio móvil aeronáutico OR.

* * * * * *

43. CONSIDERANDO que la Comisión ha examinado el documento C.P. Aer. No. 5 y le afecta a reserva de comprobar los datos contenidos en el mismo, y que advierte que los gráficos se refieren a un solo valor de la potencia de la estación de tierra,

44. LA COMISION ESTIMA que será necesario adaptar estos gráficos a las diversas potencias de los transmisores y en consecuencia ruega a la Delegación de los Estados Unidos, que presentó este documento, que investigue e informe a la Conferencia acerca de las modificaciones que deberían introducirse para tener en cuenta las variaciones de este factor .

* * * * * * *

45. CONSIDERANDO que la Comisión ha advertido que la figura 18 del documento C.P. Aer. No. 5 se refiere sólo a las condiciones de propagación nocturna, y

46. CONSIDERANDO que la Comisión estima que la Conferencia puede necesitar gráficos análogos para las condiciones de propagación diurna,

47. LA COMISION ADVIERTE que los gráficos necesarios, correspondientes a la figura 18 del Documento C.P. Aer. núm. 5 para las condiciones de propagación diurnas, figuran en el Informe C.R.P.L. 1 -2, 3-1, del cual se dispone en Ginebra de cierto número de ejemplares.

* * * * * * *

48. CONSIDERANDO que la Comisión advierte que en las bandas asignadas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico OR para uso mundial existen sólo83 frecuencias distintas a base de las separaciones de canales recomendadas (Véase el párrafo 33),

49. CONSIDERANDO que la Comisión estima que la reducción de las normas de seguridad para aumentar el número de frecuencias disponible no es un método conveniente y,

50. CONSIDERANDO que la Comisión reconoce que la separación geográfica no-

cesaria para evitar la interferencia entre dos estaciones que trabajan en frecuencias separadas por la mitad de la separación normal de canales, es inferior a la requerida por las estaciones que operan en la misma frecuencia,

51. LA COMISION RECOMIENDA que si las 83 frecuencias previstas son insuficientes, la Conferencia Aeronáutica divida una parte de las bandas disponibles en dos grupos de frecuencias, de tal manera que las correspondientes a un grupo queden separadas de las del otro por la mitad de la separación normal entre canales, teniendo en cuenta, sin embargo, los párrafos 38, 39, 40, 41 y 42. La Conferencia podrá asignar estos dos grupos de frecuencias a estaciones suficientemente alejadas a fin de que las correspondientes a un grupo queden protegidas contra las interferencias del segundo en la medida requerida.

* * * * * * * *

52. CONSIDERANDO que hasta el 15 de mayo no se dispondrá de datos completos sobre las necesidades mundiales, y que la Comisión ha decidido no examinar en detalle el problema de la compartición de frecuencias en las diferentes bandas, pero que ha estudiado el esquema de un plan de repartición de las diferentes frecuencias a base de la división del mundo en zonas numeradas, formando una rejilla, de tal manera que, asignada a una zona una frecuencia, refiriéndose a la rejilla se puedan ver las demás zonas a las que pueda ser igualmente asignada,

53. LA COMISION RECOMIENDA a la Conferencia el examen de este género de solución como uno de los medios posibles de resolver el problema de la compartición.

* * * * * * * *

54. La Comisión examinó las necesidades comunes a los servicios R y OR tales como las bandas de llamada, emisiones meteorológicas, operaciones de búsqueda y salvamento, y sus recomendaciones aparecen en el Capítulo III, Sección (c) párrafos 29 y 30.

(C.P. Aer Doc. No. 25 - S)

CAPITULO IV

Recomendaciones adicionales

55 LA COMISION RECOMIENDA que se examinen separadamente los servicios móviles aeronáuticos, en lo que se refiere a los planes de asignación de frecuencias, a causa de las diferencias que existen entre las características de explotación de estos dos servicios.

56 LA COMISION RECOMIENDA al examen de la Conferencia el proyecto de organización interna que a continuación se indica, basado en la experiencia adquirida por la Comisión Preparatoria:

1. Comisión Ejecutiva
2. Comisión de Credenciales
3. Comisión de Redacción.
4. Comisión de Principios Técnicos y de Operación.
5. Comisión de Estadísticas del Tránsito Aéreo.
6. Comisión de Asignación de Frecuencias en las bandas R
7. Comisión de Asignación de Frecuencias en las bandas OR.

Estas Comisiones tendrían las atribuciones siguientes:

57. Comisión 1. Encargada de la dirección general y de la coordinación de los trabajos de la Conferencia. Estará compuesta por los Presidentes de las otras Comisiones y presidida por el de la Conferencia.

58. Comisión 2. Tendrá a su cargo el examen de las credenciales de los delegados y dará cuenta de su resultado a la Asamblea Plenaria.

59. Comisión 3. (Véase el artículo 22, página 63, primera parte, de las Actas finales de Atlantic City).

60. Comisión 4. Examinará los principios técnicos y de operación contenidos en el Informe de la Comisión Preparatoria así como las demás proposiciones que pudieran presentarse sobre este tema , y recomendará su adopción eventual a la Asamblea Plenaria de la Conferencia con las enmiendas que estime necesarias.

61. Comisión 5. Examinará las estadísticas de tráfico aéreo reunidas por la Comisión Preparatoria, así como los mapas relacionados con ellas, introducirá las enmiendas que estime conveniente y recomendará a la Asamblea Plenaria su aceptación como base para los trabajos de la Conferencia.

62. Comisión 6.

a) Examinará las recomendaciones de la Comisión Preparatoria en relación con el plan de asignación de frecuencias en las ban-

das HF del servicio móvil aeronáutico R, determinadas por la Conferencia de radiocomunicaciones de Atlantic City.

63. b) Preparará un plan mundial completo para la asignación de estas frecuencias, a base del examen citado y del estudio de los resultados obtenidos por las Comisiones 4 y 5.

64. c) Para la realización de esta labor, colaborará con la Comisión 7, en la forma que estime más conveniente, al ocuparse de todos los problemas de interés común.

65. Comisión 7.

a) Examinará las recomendaciones de la Comisión Preparatoria relativas a un plan de asignación de frecuencias en las bandas HF destinadas al servicio móvil aeronáutico OR por el Reglamento de Radiocomunicaciones de Atlantic City.

66. b) Preparará un plan mundial completo de asignación de estas frecuencias a base del examen citado y del estudio de los resultados obtenidos por las Comisiones 4 y 5.

67. c) Para la realización de esta labor, colaborará con la Comisión 6, en la forma que estime conveniente, al tratar todos los problemas de interés común.

68. Se sugiere la creación de todas estas Comisiones al principio de la Conferencia. Aunque las Comisiones 6 y 7 no podrán terminar sus trabajos antes de que las Comisiones 4 y 5 hayan dado fin a los suyos, las primeras deberán estudiar el Punto a) de sus atribuciones mientras que las Comisiones 4 y 5 avanzan en su labor lo suficiente para que las Comisiones 6 y 7 puedan servirse de sus conclusiones al menos de una manera provisional.

69. Se sugiere, además, que se invite a las Comisiones 6 y 7, con el fin de ganar tiempo, a servirse de las conclusiones adoptadas por las Comisiones 4 y 5 incluso antes de su adopción en sesión plenaria, a reserva de las modificaciones posteriores que pudieran resultar necesarias si la Asamblea Plenaria modificara dichas conclusiones.

*

* *

COMISION PREPARATORIA

CP-Aer - Documento N.º 27 - S
14 de mayo de 1948

Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Suplemento
al Informe Final
de la
Comisión Preparatoria
(Documento CP-Aer 25-S)

1. Agregar, al final del § 26 (i) (b), lo siguiente:

"Sin embargo, en lo concerniente a la aplicación pormenorizada de este método de estudio, la Conferencia deberá determinar, sobre bases técnicas, la proporción lógica del total de las frecuencias disponibles que deberán apartarse para cada uno de los tres tipos de operaciones (intercontinental, tropical y nacional) a la luz de sus respectivas necesidades en lo tocante a seguridad y operación."

2. En el § 42 (c) (i) corríjase la línea 4 para que se lea:

"... enunciadas en los apartados a) y b)."

3. En la página 15 agregar el siguiente párrafo:

"§70 Se sugiere asimismo que la Conferencia estudie los problemas de la asignación de frecuencias en el ramo de las telecomunicaciones aeronáuticas que no le hayan sido encomendados específicamente en sus atribuciones, con miras a formular recomendaciones de las cuales pueda darse traslado a las conferencias regionales para su respectivo examen."

4. Un índice de los documentos de la Comisión Preparatoria, el cual se menciona en el Documento CP-Aer 25-S, ha sido agregado a dicho Documento como página 16 del mismo.

5. El § 23 debe leerse así:

"Quinta etapa.- Asignar frecuencias específicas a zonas individuales de la rutas aéreas más importantes del mundo, con todos los pormenores que la Conferencia creyere convenientes luego de consultar a la J.I.R.F., teniendo en cuenta la posibilidad de asignar frecuencias a estaciones específicas por parte de las conferencias aeronáuticas regionales."

6. En el § 26 debe leerse "faja tropical" en vez de "zona tropical", tanto en la primera línea del apartado 1 (a) como en la tercera línea del mismo apartado, letra (b).

7. En el § 9, léase "Anexo II" en vez de "Anexo I".

N O T A

La lista que sigue indica los documentos a que se hace referencia en este informe, los cuales no ha sido posible incluir en el mismo. Sin embargo, dichos documentos están a disposición de los Sres. Delegados de la Conferencia.

Documento	Título
CP-Aer - Nº 5	Selección de las Frecuencias Necesarias para Rutas Individuales
CP-Aer - Nº 15	Informe Final del Grupo de Trabajo C
CP-Aer - Nº 19 y Anexos 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7	Informe Final del Grupo de Trabajo B
CP-Aer - Nº 20 Anexo 2	Informe Final del Grupo de Trabajo D (texto de un telegrama)

Doc. 4-S.

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948.

Declaración del Señor Falgarone (Francia) ante la primera Sesión Plenaria de la Conferencia

"Señor Presidente y Señores Delegados:

La Delegación francesa desea llamar vuestra atención acerca de las condiciones en que el Consejo Administrativo de la U.I.T. ha convocado esta Conferencia para la fecha actual.

En primer lugar, la Delegación recuerda que esta Conferencia debía tener lugar en BRUSELAS, conforme a la proposición presentada por Bélgica en el curso de la Conferencia de Atlantic City. A causa de la imposibilidad en que se encontraba el Gobierno Belga para reunir la Conferencia, la Administración suiza y el Consejo de la U.I.T. han tenido a bien asumir esta responsabilidad, dirigiendo un telegrama a todos los países Miembros de la Unión para proponerles que fuera convocada en GINEBRA para el 15 de mayo de 1948.

En su respuesta, la Administración francesa de la Aviación Civil pidió que la convocación de esta Conferencia fuera aplazada hasta el 1º de septiembre de 1948, por las razones siguientes:

El plan detallado de asignación de frecuencias que debe ser elaborado por nuestra Conferencia para su envío a la J.P.F. depende de la adopción de cierto número de principios.

Una parte de estos principios entra específicamente en el dominio de la técnica y de la explotación de las radiocomunicaciones, y los técnicos delegados en esta Conferencia pueden discutirla eficazmente.

La otra parte de los principios básicos corresponde a un dominio completamente diferente del de las radiocomunicaciones. Depende, en efecto, de los conceptos, de las doctrinas y de los métodos previstos para afianzar la regulación y la seguridad de la circulación aérea, como asimismo de las posibilidades materiales de que dispone cada Estado para establecer y organizar sus bases de acuerdo con estos métodos. En este aspecto, el acuerdo está muy lejos de ser unánime, debido a que los servicios de circulación aérea se hallan en sus comienzos, sin que ninguna doctrina se considere aún como satisfactoria; los métodos son discutibles y serán aún discutidos.

Según esto, los principios de la circulación aérea condicionan en gran manera el número y la naturaleza de las comunicaciones realizadas entre las aeronaves y la tierra. Estos principios son, ante todo, la piedra angular de la organización de los servicios móviles de radiocomunicaciones aeronáuticas.

Por esto, la Administración francesa de Aviación Civil pensó que era lógico y necesario, antes de examinar el problema de la asignación de frecuencias en las bandas H.F. exclusivas, ponerse de acuerdo acerca del uso que se deseara hacer de ellas, en el seno de una conferencia mundial específicamente aeronáutica, en la que hubiese representantes calificados de las telecomunicaciones y de los servicios de circulación aérea, lo que hubiera permitido a la actual Conferencia comenzar su labor sobre bases sólidas.

Se han citado las normas y procedimientos de la OACI como principios admitidos en este dominio; conviene hacer observar que ninguno de esos documentos tiene carácter obligatorio; se trata únicamente de recomendaciones que cada Estado miembro es solamente quien decide su entrada en vigor, según sus posibilidades y sus ideas particulares.

La Administración francesa, precisamente porque algunas de estas normas y procedimientos le parecían inaplicables en lo que la concierne, consideró la necesidad de examinar de nuevo aquéllos que condicionan la elaboración de un plan de asignación de frecuencias antes de la reunión de nuestra Conferencia.

Por razones ajenas a su voluntad y que no es oportuno exponer aquí, a los países interesados no les ha sido posible efectuar ese examen, lo que explica la petición de aplazamiento que se ha dirigido al Consejo, a fin de que pudiera reunirse previamente una Conferencia especial de los servicios aeronáuticos.

Cuatro países más han pedido igualmente el aplazamiento de nuestra Conferencia, entre ellos Bélgica, y hay razones para creer que este aplazamiento se hubiera obtenido si el Gobierno Belga hubiera podido organizar la Conferencia.

La Delegación francesa ha sido autorizada por la Administración Belga de la Aeronáutica para que declare que ésta se asocia enteramente a las razones que acaban de ser expuestas en apoyo del aplazamiento de nuestra Conferencia.

Hay otra razón que militaba también, en nuestra opinión en favor de este aplazamiento: la rapidez con la que la propia J.P.F. conduce sus trabajos; no se trata de una crítica sino de una simple comprobación; de forma que se puede admitir fácilmente que el aplazamiento de la Conferencia Aeronáutica hasta el mes de septiembre no hubiera entorpecido a la J.P.F. en la continuación de su difícil tarea.

Observemos, de pasada, que los Formularios 2, elaborados precipitadamente en Atlantic City, no son de ninguna utilidad para los servicios móviles de la aviación civil; la misma J.P.F. ha decidido no examinarlos, y nuestra Comisión Preparatoria ha declarado que no contenían ningún informe que pudiera ser explotado por estos servicios. Esto nos pareció evidente desde el principio, porque no se podía emprender la organización completa de los servicios civiles aeronáuticos en las bandas exclusivas H.F. antes de que estas últimas fueran asignadas por la Conferencia de Atlantic City; esto habría sido, como dice un proverbio francés, "poner la carreta antes que los bueyes".

Por otra parte, para el funcionamiento de los servicios móviles aeronáuticos, no es indispensable que las frecuencias que los mismos han de utilizar sean incluídas en la futura lista de frecuencias; este resultado es en sí de una importancia secundaria. El plan que se nos pide tiene, en efecto, dos objetivos; el primero, que sólo interesa a la J.P.F., es proveerla de los elementos necesarios para la preparación de la futura lista de frecuencias; el segundo, capital para los servicios aeronáuticos, es el de darles una forma lógica de funcionamiento, que sea a la vez racional y esté de acuerdo con los principios que rigen su explotación. Sería de lamentar que un trabajo demasiado rápido para obtener un resultado secundario, viniera a comprometer las posibilidades efectivas de aplicación de este plan.

Probablemente será necesario considerar de nuevo muchos principios desde su origen y se comprobará, sin duda, que algunos de ellos escapan a nuestra competencia, a falta de haber sido solucionados por una conferencia especial previa. En lo que respecta, por ejemplo, a las cuestiones relativas a la regulación de la circulación aérea, a la determinación de las regiones de control, procedimientos y métodos propios para la regulación regional, control de rutas, de aproximación, de aeródromo, etc., las doctrinas están lejos de ser concordantes, y, no obstante, estos métodos, doctrinas y procedimientos son la base de nuestros trabajos.

Por consiguiente, nuestra Conferencia se abre hoy en condiciones bastante difíciles. La mayor parte de las delegaciones han llegado aquí sin haber podido estudiar nuestros problemas, adoptar una doctrina y hacer proposiciones concretas cuyo estudio y comparación hubiera permitido ganar un tiempo considerable.

Tenemos como prueba de esto el número ínfimo de proyectos presentados; que sepamos nosotros, solamente la Delegación de los Estados Unidos y la de Francia han preparado un proyecto, aunque el de la Administración francesa no esté completo porque ha sido preparado precipitadamente en las últimas semanas que siguieron a la decisión de reunir esta Conferencia.

Creemos no equivocarnos al decir que casi todas las delegaciones que participan en esta Conferencia se sienten bastante mal preparadas para abordar nuestros problemas, y que probablemente hubieran pedido el aplazamiento de la misma, de haber sido advertidas de esta situación.

Sea como fuere, la Delegación francesa se ha inclinado ante la decisión regularmente adoptada y ha colaborado en los trabajos de la Comisión Preparatoria con la mayor buena voluntad.

Esta Delegación ha apreciado mucho el esfuerzo de la Delegación de los Estados Unidos quien, gracias a un trabajo considerable, al que rendimos homenaje, ha preparado un proyecto completo y detallado, adoptado como base de las deliberaciones.

Sin embargo, el plazo demasiado corto de que disponía la Comisión Preparatoria no ha permitido la discusión de los principios objeto de estudio, lo que, por otra parte, no le competía. Además, la Delegación francesa se ha asociado a ese proyecto sólo en la medida en que representa una manera de abordar el problema. Con esta idea, después de algunas enmiendas, ha sido presentado a vuestra atención en el Informe Final de la Comisión Preparatoria. En nuestra opinión, contiene informes preciosos, sin los cuales nuestra Conferencia no podría comenzar sus trabajos, y que permiten esperar confiadamente el resultado final.

Estimamos, no obstante, que el plan definitivo no deberá implicar la adopción de principios discutibles, bien porque no hayan sido explícitamente discutidos y admitidos durante su preparación, o bien porque no caen dentro de nuestra competencia; dicho plan deberá reposar sobre bases lo suficientemente flexibles para que cada país pueda adaptar a él su organización particular.

Además, como consecuencia de la evolución incensante y rápida de la técnica aeronáutica, este plan no deberá comprometer nuestros servicios, imponiéndoles una duración determinada; deberá ser posible revisarlo, tan pronto como las circunstancias lo permitan sin que haya necesidad de reunir de nuevo una conferencia administrativa bajo la égida de la U.I.T. Si estas dos condiciones no son satisfechas, ningún plan será, en opinión nuestra, aceptable ni aplicable.

Al terminar, la Delegación francesa agradece al Presidente y a los honorables Delegados su atención y pide que su declaración figure íntegramente en el informe de esta sesión."

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

GINEBRA, 1948

Documento Aer. No. 34-S

27 de mayo de 1948

A.I.T.A.

División del Mundo en Regiones

Introducción

Antes de emprender la división del mundo en Regiones con la finalidad de asignarlas frecuencias o familias de frecuencias, se considera más conveniente proceder, en primer término, a la asignación de frecuencias para cubrir las necesidades mínimas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores. La agrupación de dichas Rutas Aéreas Mundiales Mayores que se propone puede verse en el gráfico de la A.I.T.A. adjunto al Anexo núm. 7 del Documento-Aer CP núm. 19, a que se refiere el Informe Final de la Comisión Preparatoria. La agrupación de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores en Areas se efectuó con el fin de asignar familias de frecuencias a las Rutas Aéreas Mundiales Mayores con intereses comunes.

Debe tenerse en cuenta que, aunque se convino en considerar en primer término las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, no fué con la intención de asignar frecuencias a dichas áreas a costa de los servicios regionales. No obstante, se ha querido asignar frecuencias a las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores en función de sus necesidades de operación pero en el caso de que tal asignación perjudicará al servicio regional, sería necesario disminuir la asignación de frecuencias a estas áreas en proporción a las necesidades relativas de operación de las diversas regiones.

Consideraciones sobre las regiones.

Al considerar una posible división regional, deben tenerse en cuenta los factores siguientes:

a) Esquemas de las rutas.
b) Características de propagación, v.g., zonas de ruído y de absorción considerables.
c) Fronteras nacionales.
d) Organización del control del tráfico aéreo.
e) Organizaciones regionales existentes.
f) Restricciones en el equipo de las aeronaves.
g) Prácticas de operación.

En vista de lo expuesto y de las propuestas presentadas por los Estados Unidos de América y los países europeos, la A.I.T.A. ha hecho un esfuerzo por coordinar éstas y otras consideraciones particulares y presentarlas en forma de proyecto de plan para la división del mundo en regiones.

División en regiones

Se convino en que el mundo podría dividirse en 9 regiones, con las denominaciones siguientes:

Región Africana
" de Australasia
" del Caribe
" Europea
" del Lejano Oriente

Región indoarábiga
" Norteamericana
" Sudamericana
" de la U.R.S.S.

En el Apéndice A se definen las fronteras propuestas para cada región que figuran en el mapa del Apéndice B, para mayor claridad.

Consideraciones sobre las regiones.

Desgraciadamente, se carece de los datos necesarios sobre los factores que afectan a la asignación de frecuencias en todas las regiones, pero basándose en la información disponible, parece conveniente considerar los factores que figuran a continuación para cada región.

Región Africana.

a) Características anormales de propagación debida a niveles elevados de ruido y absorción en ciertas zonas de la región.

b) Superficies terrestres relativamente extensas con amplias zonas deshabitadas.

c) Aumento rápido del transporte aéreo como resultado de amplios proyectos de desarrollo.

d) Diversidad de administraciones locales.

e) Dificultades del terreno.

Región de Australasia

La región comprende un vasto continente y gran número de islas dispersas.

Región del Caribe.

a) Características anormales de propagación debidas a niveles de ruido y absorción elevados, en toda la región.

b) Concentración de tráfico relativamente alta en ciertas zonas de la región.

c) Diversidad de administraciones.

Región Europea.

a) Gran densidad de tráfico.

b) Gran diversidad de administraciones.

c) Dificultades de tipo lingüístico.

d) Organización del control del tráfico aéreo.

Región del Lejano Oriente.

a) Características anormales de propagación en la mayor parte de la región.

b) Diversidad de administraciones.

c) Abarca una gran concentración de pequeñas islas y una gran extensión continental.

d) Vastas zonas atrasadas.

Región Indoarábiga.

a) Comprende una pequeña zona afectada por altos niveles de ruido y de absorción.

b) Abarca una gran extensión continental y vastas zonas atrasadas.

c) Aumento rápido del uso del transporte aéreo.

Región Norteamericana.

a) Abarca una extensa superficie terrestre.

b) Zona de gran densidad de tráfico.

c) Uso intenso de V.H.F.

d) Extensa zona atrasada en el Norte.

e) Zona septentrional afectada por actividades aurorales.

Región Sudamericana.

a) Servicios fijos aeronáuticos inadecuados.

b) Uso intenso de la Radiotelefonía y de la Radiotelegrafía en circuitos paralelos.

c) Superficie terrestre relativamente extensa con numerosas administraciones locales distintas.

d) Dificultades del terreno.

e) Aumento rápido en el uso del transporte aéreo.

Región de la U.R.S.S.

a) Gran extensión superficial.

b) Dificultades del terreno.

c) Zona septentrional afectada por la actividad auroral.

Repetición de frecuencias.

Al asignar frecuencias para uso dentro de las regiones mencionadas, debe preverse la posibilidad de la repetición de frecuencias, teniendo en cuenta los factores siguientes:

a) Los datos sobre propagación, que aparecen en el Doc. núm. 5 de la Comisión Preparatoria.

b) La separación geográfica.

c) La diferencia de las características de propagación, en intervalos de 12 horas.

d) La diferencia estacional de las características de propagación en intervalos de 6 meses.

e) Entrecruzamiento de canales. No se asignarán dos canales adyacentes en una misma zona.

Consideraciones sobre la zona ecuatorial.

Se observará que, en el proyecto adjunto, se han seleccionado ciertas zonas a fin de estudiar la asignación de frecuencias de un orden superior para hacer frente a las necesidades especiales derivadas de las características peculiares de la propagación en dichas zonas (nivel elevado de ruido y de absorción). Estas zonas se encuentran principalmente en las regiones siguientes:

Región del Caribe
Región Africana
Región del Lejano Oriente.

En ciertas áreas de la región Indoarábiga y en una zona limitada de la región de Australasia, pueden sobrevenir dificultades debido a los niveles elevados de ruido y de absorción. Se creyó conveniente, para salvar estas dificultades, recurrir al uso de algunas de las frecuencias más altas que normalmente estarían comprendidas en la asignación regional a dichas zonas. Esta forma de enfocar el problema permitiría eliminar algunas de las dificultades que puede presentar la repetición de frecuencias en las zonas ecuatoriales, si se estableciera una zona ecuatorial alrededor del mundo.

Apéndice A.

A.I.T.A.
División del Mundo en Regiones

Introducción.

Los límites regionales indicados en los párrafos siguientes pueden ser ligeramente modificados para ajustarse a las necesidades administrativas. No obstante, se considera que, en general, la división regional que se propone facilitará a la Comisión 6 una base satisfactoria para el estudio del problema.

Región Africana.

Esta región abarca todo el Continente Africano.

El límite occidental se define por una línea trazada desde el Polo Sur a lo largo de los 15° Oeste hasta los 16° Sur y de ahí hasta un punto 25° Norte, 40° Oeste. De aquí, a lo largo de los 40° Oeste hasta 34° Norte. El límite septentrional se determina por una línea trazada desde este punto a lo largo de los 34°Norte hasta la costa norte de Africa, y a lo largo de dicha costa hasta la frontera occidental de Palestina. El límite oriental sigue la costa Este del Mar Rojo hasta Adén y luego hasta la punta de la Somalia y de aquí hasta un punto 20° Sur, 80° Este y a lo largo de 80° Este hasta el Polo Sur.

Región de Australasia.

Esta región abarca el Continente de Australia, Nueva Zelandia, parte de Nueva Guinea y las Islas del Pacífico Sur.

El límite occidental de esta región coincide con el límite oriental de la Región Africana desde el Polo Sur hasta un punto situado a 20° Sur y 80° Este. El límite septentrional corre de allí hasta un punto situado a 10° Sur, 141° Este y hacía el Norte a lo largo de 141° Este hasta un punto situado a 11° Norte, y de allí hasta un punto situado a 18° Norte, 169° Este y de allí a lo largo de 18° Norte hasta 140° Oeste. El límite oriental se extiende de allí hasta un punto situado a 16° Sur, 120° Oeste y a lo largo de 120° Oeste hasta el Polo Sur.

Región del Caribe.

Esta región abarca la América Central y la región septentrional de la América del Sur.

El límite oriental corre desde un punto situado a 25° Norte y 140° Oeste, a lo largo de 140° Oeste hasta 18° Norte, y de allí hasta 16° Sur y 20° Oeste. El límite meridional se extiende desde este último punto a lo largo de 16° Sur hasta 15° Oeste. El límite oriental coincide con el límite occidental de la región Africana. El límite septentrional se extiende desde un punto situado a 25° Norte, 40° Oeste a lo largo de 25° Norte hasta 140° Oeste.

Región Europea.

El límite occidental de esta región se extiende desde el Polo Norte en dirección Sur a lo largo del Meridiano de Greenwich hasta un punto situado a 74° Norte y de allí hasta un punto situado a 34° Norte y 40° Oeste. El límite meridional coincide con los límites septentrionales de la región Africana y de la región Indoarábiga. El límite oriental se extiende desde el Polo Norte á lo largo de 40° Este hasta la frontera turca y a lo largo de ésta hasta la frontera norte de la región Indoarábiga. El límite oriental de la región Europea coincide con el que traza el Reglamento de la Unión Internacional de Telecomunicaciones de Atlantic City, pero se opina que puede considerarse conveniente, para fines administrativos, modificar dicho límite a fin de que coincida con el estudio del problema desde el punto de vista europeo, propuesto en el Apéndice No. 2 al Documento CP-Aer. No. 19, del Informe Final de la Comisión Preparatoria.

Región del Lejano Oriente.

Esta región abarca toda la China, Siam, Indochina francesa, Indias Oriental Holandesas, Filipinas, Japón y parte de Nueva Guinea.

El límite occidental coincide con los límites orientales y septentrionales de la región Indoarábiga. El límite septentrional sigue los límites meridionales de la U.R.S.S. y Mongolia Exterior, incluyendo al Japón y la sección meridional de la Isla de Sakhalin, luego a lo largo de 50° Norte hasta 169° Este hasta 18° Norte y de allí hasta un punto situado a 11° Norte y 141°Este, y hacia el Sur a lo largo de 141° Este hasta 10° Sur. El límite meridional corre de allí hasta un punto situado a 20° Sur y 80° Este.

Región Indoarábiga.

Esta región abarca todo el continente indio, Ceilán, Burma, Afganistán, Irán, Irak, Siria, Palestina y Arabia saudita. La frontera occidental coincide con la oriental de la región Africana. La frontera norte se extiende a lo largo de las costas de Palestina y Siria, la frontera sud de Turquía, a lo largo de l frontera norte de Irán, Afganistán y a lo largo de la frontera sur de China ha un punto donde converge con la frontera indochina. La frontera oriental sigue las fronteras comunes de Burma, Indochina y Siam hasta un punto donde convergen con la costa y desde aquí hasta un punto 20°Sud 80°Este.

Región Norteamericana.

La región abarca el Canadá, los Estados Unidos de América, Alaska, Groenlandia e Islandia.

La frontera occidental corre desde el Polo Norte hacia abajo hasta el 169° Oeste y 65° Norte y de aquí a lo largo de la frontera U.R.S.S./Estados Unidos hasta un punto 54° Norte y Sur a lo largo del 169° Este hasta 180° Norte.

La frontera meridional sigue las fronteras septentrionales de las regiones de Australasia y del Caribe. La frontera oriental coincide con las fronteras occidentales de las regiones Europea y Africana.

Región Sudamericana.

Esta región abarca totalmente a Argentina, Chile, Uruguay, Paraguay y partes del Brasil, Bolivia y Perú.

La frontera occidental coincide con la frontera oriental de la región de Australasia. La frontera norte coincide con la frontera sur de la región del Caribe. La frontera oriental coincide con la frontera occidental de la región Africana.

Región de la U.R.S.S.

Esta región abarca la gran superficie de la U.R.S.S. y la Mongolia Exterior.

La frontera occidental sigue la frontera oriental de la región Europea. La frontera sur coincide con la frontera norte de la región Indoarábiga y la región del Lejano Oriente. La frontera oriental coincide con la frontera occidental de la región Norteamericana.

REGIONAL DIVISION OF THE WORLD

No.1262a
Price 50 cents

U.S.S.R. REGION
UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS

NORTH AMERICAN REGION

EUROPEAN REGION

U.S.S.R. REGION
UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS

FAR EAST REGION

INDIAN & ARABIAN REGION

INDIAN & ARABIAN REGION

CARIBBEAN REGION

AFRICAN REGION

AUSTRALASIAN REGION

SOUTH AMERICAN REGION

NOTE
The boundaries shown upon this chart are approximate only and should not be regarded as having official significance

APPENDIX B TO AER.-DOC. N° 34
Submitted by
IATA
24th May 1948

Washington, D.C. published Oct. 1927 at the Hydrographic Office, under the authority of the SECRETARY OF THE NAVY.
New Publication: 5th Ed. Oct. 1927
7th EDITION, Feb. 1941
No.1262a

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer No. 65-S

1 de junio de 1948

REPUBLICA DE POLONIA

PROPOSICION PARA LA ADOPCION DE LOS VALORES MINIMOS DE INTENSIDAD DE CAMPO, NECESARIOS PARA LA RECEPCION SATISFACTORIA POR AERONAVES DE COMUNICACIONES DE TELEFONIA COMERCIAL A1 y A3

1. En la Comisión 4 se consideró que 5 µv/m era una cifra razonable para el nivel medio del campo de interferencia a bordo de una aeronave moderna. La Delegación de Polonia presentó una moción a este respecto, la cual fué aceptada por la Comisión (Véase Doc. Aer No. 45, del 27 de mayo de 1948).

2. La cifra 5 µv/m representa la mínima intensidad del campo de interferencia local a bordo de un avión "incluídas las perturbaciones producidas por el movimiento de la aeronave a través de la atmósfera, pero con exclusión de los ruídos de origen atmosférico".

- En otros términos, la cifra de 5 µv/m indica que el nivel medio de la intensidad de los campos parásitos corresponde al parásito RMS inducido en el circuito de entrada de un receptor de avión conectado a una antena. Así, para una antena de 1 metro de altura, la cifra correspondiente al mencionado parásito RMS será de 5 µv/m.

Los términos "mala recepción", "satisfactoria" o "buena", están basados, principalmente, en la proporción media señal/ruído, la cual varía según el tipo de emisión y es diferente según se utilice la recepción A1 o la telefonía comercial A3.

En líneas generales, una proporción mínima señal/ruído igual a 1: 1 es indispensable si se quiere obtener una recepción completamente satisfactoria de la radiotelegrafía A1 por audífonos o de un altavoz. La proporción para la transmisión telefónica comercial A3, debe ser de 3: 1 o, incluso de 4:1.

De lo anteriormente expuesto se deduce que puesto que la Comisión ha fijado la cifra de 5 µv/m para el nivel mínimo de interferencia equivalente a la intensidad del campo parásito, la cifra media para la mínima intensidad de campo necesaria a una recepción razonablemente satisfactoria, se desprende del siguiente cuadro:

Tipo de recepción	Mínima intensidad requerida para una recepción satisfactoria	Proporción señal/ruído mínima	db sobre el nivel del ruído
A1- recepción normal audible	5 µv/m	1 : 1	-
A3- Telefonía comercial	20 µv/m	4 : 1	12

La Delegación polaca propone que estas cifras sean adoptadas como puntos de partida para discusiones ulteriores.

Por la Delegación de Polonia:

A. Arciuch

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948.

Documento-Aer No. 67-S

2 de junio de 1948.

RUTAS AEREAS MUNDIALES MAYORES

Declaración de la A.I.T.A.

Con referencia al Anexo núm. 7 del Documento-Aer CP 19, adjunto al Informe Final de la Comisión Preparatoria, se ha juzgado conveniente ampliar el concepto de la expresión "Areas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores" a fin de aclarar cualquier duda que pueda existir.

La razón fundamental en que se basa el concepto de Rutas Aéreas Mundiales Mayores radica en la necesidad de proporcionar un sistema de comunicaciones que se adapte a los vuelos a larga distancia de las aeronaves que funcionan en las Rutas Aéreas Mundiales Mayores. Es evidente que debido a las limitaciones de carácter técnico de las instalaciones, existentes o futuras, a bordo de las aeronaves, y al hecho de que estas instalaciones serán utilizadas durante el período en cuestión, la necesidad de emplear un número lo más restringido posible de frecuencias en cualquiera de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, adquiere un valor que es preciso hacer destacar. La importancia de este factor es vital para el funcionamiento eficiente del transporte aéreo internacional ya que, de hacerse caso omiso del mismo, podría darse el caso de tener que dejar en tierra una aeronave, en un punto dado de la ruta, para cambiar de material, lo que llevaría a:

a) Que una línea aérea se vea obligada a mantener grandes existencias de material, en distintos puntos dispersos del mundo.

b) La obligación de instalar múltiples equipos, lo que implicaría una disminución innecesaria de la carga útil.

c) En el caso de hacerse imposible el aterrizaje de una aeronave en el aeropuerto acostumbrado, donde se conserva el material, sería preciso, para que pudiese continuar su vuelo, transportar el material necesario hasta el aeropuerto de aterrizaje.

La importancia de los factores más arriba enumerados para el funcionamiento seguro y económico del transporte aéreo internacional, es obvia.

Para estudiar el problema de la asignación de frecuencias a las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, la Delegación de la A.I.T.A. considera como solución adecuada que se analice el reparto de la densidad del tráfico a través de estas Rutas, a fin de agrupar aquellas rutas que tienen intereses comunes, y de asignar frecuencias a las mismas. Se considera que la clasificación de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores en Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores como se sugiere en el Apéndice 2 al Anexo 7 del Documento Aer. CP-19, facilitará a la Comisión 6 una base satisfactoria para realizar sus trabajos.

Al determinar las necesidades de frecuencias de estas Areas deben estudiarse los datos que aparecen en los Cuadros de Información de Vuelos en preparación por la Comisión núm. 5, con el fin de fijar las rutas que han de incluirse en las Areas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores. Una vez terminado el análisis, podrá procederse a la aplicación de la fórmula de carga

aceptada por la Conferencia para determinar las necesidades en familias de frecuencias de las Areas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores. Será necesario establecer un mínimum de longitud para las rutas aéreas que puedan incluírse en dichas áreas. Se sugiere que este mínimum se fije en un valor de 1000 millas. La asignación de frecuencias a las Areas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores no se hará si ésta redunda en perjuicio de asignaciones regionales.

Después de asignarse frecuencias en las Areas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, se considera necesario, para fines de administración, clasificarlas a su vez en Areas Principales de mayor extensión, de acuerdo con los términos indicados en el Apéndice núm. 1 al Anexo núm. 7 del Documento Aer-CP-19, según fué sugerido por la O.A.C.I. Ello facilitaría una nueva asignación de frecuencias dentro de estas Areas Principales para satisfacer las necesidades variables de funcionamiento.

La etapa siguiente en la asignación de frecuencias consistiría en considerar la posibilidad de dividir el mundo en regiones apropiadas, teniendo en cuenta los factores siguientes:

a) Trazado de las Rutas
b) Características de propagación, v.g., zonas de niveles elevados de ruido y absorción
c) Fronteras nacionales
d) Organismos de Control del Tráfico aéreo
e) Organizaciones regionales existentes
f) Limitaciones impuestas al material de las aeronaves
g) Métodos de funcionamiento

El Documento Aer-34 intitulado "División del Mundo en Areas", contiene detalles más concretos sobre este plan de división por áreas.

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer. No. 71-S
8 de junio de 1948
Comisión 5

CUADROS DE INFORMACION DE VUELOS

Los Cuadros de Información de Vuelos I y II contenidos en este documento fueron preparados para facilitar el uso del Mapa de Rutas Aéreas Internacionales que figura en el Doc. Aer. número 72-S.

EL MAPA DE RUTAS AEREAS INTERNACIONALES establecido el 1º de junio de 1948 muestra las rutas internacionales de todas las líneas aéreas mundiales recorridas por las aeronaves de las Compañías que efectúan vuelos regulares. En el mapa se incluyen todas las rutas internacionales cuyas escalas de tránsito o técnicas se hallan en un país que no es el de la Compañía de aviación, o en una posesión colonial de este país, así como todos los puntos de escala intermedios.

El cuadro I muestra los segmentos de rutas internacionales, la distancia en millas de cada segmento, las compañías de aviación que usan estas rutas, y, en caso de vuelos no regulares, por semana, el nombre del país que ha informado sobre estos vuelos. También indica la densidad del tráfico en los segmentos de ruta, señalando el número de vuelos por semana.

Todos los segmentos de ruta entre paradas terminales e intermedias en una ruta internacional, aparecen en el cuadro. Cada segmento de ruta se indica una sola vez en el cuadro; el segmento entre dos puntos cualesquiera puede encontrarse bajo el nombre de las localidades, clasificadas por orden alfabético. A fin de facilitar este trabajo, todos los nombres de las localidades que figuran en el cuadro I se hallan por orden alfabético en un Indice de referencia.

Después de cada segmento de ruta que aparece en el Cuadro I, figura (en la columna 4) el nombre de la línea aérea y el de la ruta internacional que utiliza este segmento, así como el número de vuelos previstos en la semana (sin tener en cuenta la dirección) sobre este segmento de ruta. En la columna 6 aparece el número de vuelos no regulares hechos por semana, así como el país del que depende la Compañía aérea que efectúa vuelos sobre estos segmentos de rutas para los cuales las delegaciones han facilitado información específica. Cuando no hay información, se presume que la Comisión 6 inscribirá en la columna 6, aproximadamente una tercera parte del número de servicios regulares, o cualquier otra proporción convenida.

Se han indicado algunos segmentos de rutas que se hallan completamente dentro de un mismo país, cuando estos segmentos forman parte integrante de una ruta internacional. Los vuelos señalados, efectuados sobre los segmentos de ruta dentro de un país por servicios exclusivamente nacionales, no figuran en el cuadro.

El cuadro II muestra todos los países del mundo por áreas y la distancia total en millas recorrida por semana por los servicios aéreos internos, cuan-

do éstos son explotados. La columna 4 de este cuadro da la distancia en millas, recorrida por semana en vuelos no regulares, cuando este dato ha sido proporcionado por las Delegaciones. Cuando no se indica información alguna, se presume que la Comisión 6 asignará a la columna 4, aproximadamente la tercera parte del número de millas, recorridas por los servicios regulares, o cualquier otra proporción convenida.

Conférence internationale administrative
des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Aér-Document No.71 E/F/S
7 Juin 1948

MASTER INDEX

All place names contained in Table I of this document are listed below in alphabetical order, and the corresponding index numbers of Table I are listed opposite each place name as a ready reference.

o
o o

INDEX PRINCIPAL

Tous les noms de localités figurant dans le Tableau I de ce document sont classés ci-dessous par ordre alphabétique, et les chiffres de référence du Tableau I sont indiqués en regard de chaque localité.

o
o o

INDICE PRINCIPAL

Todos los nombres de lugares enumerados en el Cuadro I de este Documento se dan a continuación por orden alfabético. Los números de indice correspondientes del Cuadro I aparecen al lado de cada nombre de lugar a fin de proporcionar una referencia rápida.

o
o o

A

Aalborg - 1, 65
Abadan - 4
Abercorn - 6
Abidjan - 7
Accra - 7, 10
Addis-Ababa - 16, 17 A
Aden - 16, 22
Ahmedabad - 28
Ajaccio - 30
Akyab - 32
Albertville - 35
Aleppo - 36
Alexandria 39
Algiers - 41
Alma Ata - 54
Amman - 55
Amoy - 60
Amsterdam - 65
Anchorage - 88
Ankara - 91
Annapolis - 94
Antigua - 96
Antofagasta - 99
Antwerp 66
Arad 103
Arequipa - 105
Arica - 99, 105, 108
Armuelles - 109
Aruba - 110
Asmara - 17, 22, 117
Asuncion - 122
Athens - 127
Auckland - 135
Augusta - 138

B

Baghdad - 141
Bahrein Island - 152
Balboa - 156
Balikpapan - 168
Baltimore 169
Bamakao - 170
Bangka - 175
Bangkok - 176
Bangor - 184
Bangui - 185
Barbados - 96, 191
Barcelona (Spain) - 195
Barcelona (Venez.) - 197
Barquisimeto - 200
Barranquilla - 110, 156, 202
Basel - 67, 208
Basra - 4, 152, 213
Bastia - 216
Bata - 217
Batavia - 176, 218
Bathurst - 219
Bathourd - 223
Bauru - 225
Beira - 227
Beirut - 36, 55, 91, 127, 141,231
Belem - 237
Belfast - 243
Belgrade - 244
Belize - 249
Bellingham - 255
Bengasi - 257
Berberati - 185, 223
Berlin - 258
Bern - 262
Bhuj - 263
Bidon V - 41, 170
Biscarosse - 265
Bissao- 266
Black Bushe - 269
Blantyre - 270
Bloemfontein - 272
Boa Vista - 274
Bobo Dioulasso - 8, 171, 275
Bogota - 202, 276
Bombay - 28, 279
Bone - 42, 284
Bordeaux - 285
Boston - 292
Bowen - 297
Bratislava - 299
Brazzaville - 302
Brindisi - 128, 305
Brisbane - 306
Broken Hill - 310
Brownsville - 312
Brussels - 68, 285, 315
Bucharest - 103, 244, 332
Budapest - 104, 245, 299, 335
Buenos Aires - 122, 337
Buffalo - 345
Bulawayo - 346
Burlington - 350

C

Cabinda - 352
Cabo Jubi - 354
Cairns - 356
Cairo - 5, 17 A, 39, 56, 69, 129, 138, 142, 153, 213, 231, 315, 358, 370 A
Calcutta - 32, 177, 374

Cali - 157, 276, 382
Calvi - 383
Camaguey - 384
Campo Grande - 225, 391
Canton - 60, 178, 393
Canton Island - 396
Capetown - 398
Caracas - 111, 197, 200, 399
Carolina - 94, 237
Casablanca - 43, 286, 406
Catania - 416
Cayenne - 238, 418
Changuinola - 425
Chetumal - 249, 427
Chicago - 428
Chiclayo - 430
Chittagong - 33, 374, 432
Chunya - 433
Cd. Bolivar - 274, 399
Cd. Trujillo - 384, 479
Cleveland - 435
Cloncurry - 436
Cochabamba - 438
Colombo - 279, 440
Colonia - 337
Conakry - 266, 442
Concepcion - 446
Copenhagen - 70, 316, 448
Coquilhatville - 186, 302, 462
Cordoba - 338, 464
Coro - 201, 400, 466
Corpus Christi - 312, 468
Corrientes - 469
Costermansville - 471
Cotonou - 474
Cuenca - 476
Curacao - 112, 401, 419, 477
Curityba - 480
Cutbank/Shelby - 482

D

Dacca - 375, 432, 483
Dacar - 10, 172, 219, 267, 406, 442, 484
Dallas/Fort Worth - 489
Damascus - 143, 232, 358, 491
Danzig - 493
Dar es Salaam - 495
Darwin - 297, 306, 436, 500
David - 158, 505
Deir ez Zor - 37, 506
Delhi - 376, 483, 507
Detroit - 428, 509
Dhahran - 144, 280, 359, 511
Dire Dawa - 18, 23, 515
Djibouti - 19, 24, 515
Dodoma - 516
Douala - 518
Dublin - 243, 317, 521
Duluth - 526

E

Eindhoven - 71, 208, 527
El Adem - 233, 360, 530
El Cayo - 250
Elisabethville - 346, 532
El Paso - 536
Entebbe - 537
Espiritu Santo - 538

F

Fairbanks - 539
Fez - 542
Foochow - 61, 544
Formosa - 123, 469
Fort Archambault - 187, 545
Fort de France - 546
Fort Jameson- 549
Fort Lamy - 545, 550
Fort William - 526, 551
Francistown - 347, 553
Frankfort - 72, 258, 318, 448, 527, 554
Freetown - 220, 563

G

Galena - 539, 565
Gander - 292, 509, 566
Gao - 574
Gatwick - 576
Geita - 577
Geneva - 73, 130, 195, 319, 449, 554, 579
Georgetown - 191, 589
Gibraltar - 591
Glasgow - 450, 521
Golfito - 109, 593
Goma - 471
Goteborg - 1, 451, 594
Gracias - 597
Grand Forks - 599
Grenada - 192, 600
Guadalajara - 602
Guam - 684
Guatemala - 159, 251, 609
Guayaquil - 160, 476, 613

H

H.3 (33° N., 40° E.) - 58, 145
Habana - 113, 252, 385, 402, 616
Haifa - 57, 234, 361, 628
Haiphong - 630
Halifax - 632
Hamburg - 74, 259, 320, 452, 555, 633
Hami - 634
Hamilton - 169, 635
Hankow - 641
Hanoi - 630, 643
Hargeisa - 20, 25, 645
Hasa - 511, 646
Hassetche - 506, 647
Helsinki - 648
Hermosillo - 649
Holguin - 386, 651
Honiara - 659
Hong-Kong - 179, 393, 631, 652
Honolulu - 396, 660
Houston - 468, 665
Hyderabad - 281, 666

I

Ifni - 354
Iguassu Falls - 124, 480
Inhambane - 227, 668
Ipoh - 669
Irumu - 472, 671
Istanbul - 92, 131, 146, 491, 673
Iwakuni - 652

J

Jamnagar - 263, 676
Jersey - 677
Jidda - 362, 679
Johannesburg - 272, 348, 683
Juba - 363, 689
Junagadh - 282, 676
Juneau - 693

K

Kabalo - 696
Kabul - 698
Kamaran Island - 26, 117
Kamechlie - 38, 647
Kankan - 173, 444
Kano - 44, 550, 699
Karachi - 29, 147, 154, 214, 264, 283
377, 507, 512, 673, 704
Karlstad - 594
Kasama - 6, 708
Kassala - 118, 712
Kayes - 174, 484
Keetmanshoop - 398, 713
Kermanshah - 148. 715
Ketchikan - 693, 716
Key West - 616
Khartoum - 119, 364, 689, 712, 717
Kimberley - 273, 683, 724
Kingston - 114, 161, 203, 253, 387,
403, 420, 617, 635, 725
Kismayo - 730
Kisumu - 537, 684, 690, 732
Kongwa - 516, 733
Kota Bharu - 735
Kristiansand - 2, 75, 736
Kuala Lumpur - 669, 735, 738
Kuantan - 738
Kunming - 378, 643, 653, 740
Kuwait - 155, 215
Kwajalein - 604, 660
Kweilin - 394, 641

L

Lae - 741
La Esperanza - 597, 742
Lagos - 11, 45, 303, 474, 518, 699
Lahore, 508, 704, 742
La Paz - 106, 108, 745
Las Palmas - 355, 746
Las Piedras - 115, 466
Leopoldville - 12, 462, 532, 685,
700, 747
Lethbridge - 482
Libenge - 188, 463
Libreville - 13, 519, 749
Liege - 321, 752
Lille - 753
Lilongwe - 549, 755
Lima - 100, 107, 162, 204, 430, 613,
756
Limon - 425, 758
Lisbon - 76, 287, 407, 485, 579, 760,
Liverpool - 522
Lome - 14, 475
London (Can.) - 435, 766
London (England) - 77, 209, 262, 288,
322, 365, 453, 492, 523, 528,
556, 580, 595, 633, 674, 753
760, 768
Los Angeles - 661, 784
Lourence Marques - 228, 668, 686, 786
Luanda - 352, 747, 749
Lulagi - 787
Luluabourg - 533, 696, 748
Lusaka - 310, 788
Luxembourg - 210, 323

L (cont'd)

Luxor - 120, 366, 679, 717, 790
Lydda - 59, 132, 149, 235, 367, 513, 530 581, 628, 705, 768, 791
Lyon - 46, 408, 796

M

Madras - 440, 666
Madrid - 47, 196, 289, 486, 582, 591, 761, 769, 797
Malakal - 691, 718
Malmo - 454
Managua - 163, 801
Manchester - 78, 524, 754, 804
Manila - 68, 190, 500, 605, 654, 805
Manono - 534, 808
Maracaibo - 116, 205, 277, 404, 467
Marseille - 30, 48, 79, 139, 383, 409, 770, 809
Massena - 816
Maturin - 198, 818
Maun - 553
Mauritius - 819
Mazatlan - 602, 649
Mbeya - 433, 708
Medan - 820
Medellin - 164, 278
Melbourne - 822
Mendoza - 464, 823
Merida - 427, 609, 618, 824
Mexicali - 650, 784
Mexico - 313, 489, 603, 610, 619, 665, 785, 824, 826
Miami - 165, 206, 388, 421, 620, 725, 830
Midway Island - 662, 834
Milan - 324, 835
Minneapolis - 88
Mogadiscio - 645, 730
Mombasa - 719, 836
Moncton - 184
Montego Bay - 389, 726
Monterrey - 536, 826, 838
Montevideo - 339, 839
Montreal - 350, 566, 636, 771, 845
Morogoro - 495, 733
Morotali Island - 501, 805, 849
Moscow - 850
Moshi - 851
Mozambique - 853
Mpika - 855
Mukalla - 27
Munich - 557
Musoma - 857
Mwanza - 577, 857

N

Nairobi - 21, 496, 687, 720, 731, 732, 836, 851, 858, 859
Nanking - 642, 861
Naples - 862
Nassau - 621, 637, 727, 830, 845
Natal - 487, 839, 863
Nauru - 659, 867
Ndola - 311, 709, 788, 855
Nduli - 734, 868
New Orleans - 622, 825, 869
New York - 293, 477, 567, 623, 638 772, 831, 846, 870
Niamey - 574, 876
Nice - 49, 216, 325, 583, 81?
Nicosia - 40, 93, 133, 150, 236, 368, 629, 791
Nome - 565
Norfolk Island - 135, 880
Noumea - 307, 880, 881

O

Ocotopeque - 883
Okinawa - 606, 885
Oran - 50, 410, 809, 886
Oruro - 438, 745, 892
Oslo - 3, 80, 455, 596, 736, 773, 893
Ottawa - 816, 847, 897
Ouagadougou - 275, 374, 575
Oujda - 542, 886

P

Palembang - 898
Palermo - 898 A
Panama - 624, 756, 899
Paramaribo - 239, 418, 589, 900
Parana - 340, 470, 901
Paris - 51, 81, 211, 269, 290, 326, 369, 411, 456, 525, 558, 576, 584, 677, 752, 762, 774, 792, 796, 797, 804, 810, 877, 881, 903
Parrita - 909
Pelotas - 840, 911
Penang - 670, 820
Perpignan - 888
Peshawar - 698, 912
Philadelphia - 870, 913
Phnom-Penh - 181, 914
Plattsburg - 351, 817
Podgorica - 246, 915

Pointe à Pitre - 546
Pointe Noire - 303, 353, 750
Ponta Pora - 125, 391
Port-au Prince - 290, 422, 651, 728
Port Bell - 721, 916
Port Etienne - 265, 547
Port Gentil - 751
Port Moresby - 356, 538, 741, 787, 849, 867, 917
Porto Alegre - 341, 841, 911, 920
Port-of-Spain - 193, 199, 240, 405, 423, 478, 548, 590, 600, 818, 832, 863, 900, 918, 975
Port Sudan - 121, 680
Praha - 82, 247, 300, 327, 332, 335 457, 559, 775, 903, 922
Prestwick - 83, 458, 568, 776, 893, 928
Puerto Suarez - 392, 932

Q

Quelimane - 229, 853
Quetta - 706, 743, 934
Quito - 382, 614

R

Rabat - 412, 543, 889, 935
Rangoon - 34, 182, 379, 740, 936
Rawalpindi - 744, 912
Recife - 488, 937
Reconquista - 901, 938
Rennes - 678
Resistencia - 126, 938
Reunion Island - 819, 939
Reykjavik - 459, 569, 894, 928
Rio de Janeiro - 95, 241, 342, 842, 864, 937, 940
Riyadh - 514, 646, 681, 941
Robertsfield - 9, 445, 563
Robore - 932, 942
Rockhampton - 308, 943
Rome - 84, 134, 305, 328, 370, 413 416, 585, 675, 763, 777, 793 798, 811, 862, 878, 904, 922, 944

S

Saigon - 380, 644, 655, 914, 947
Salisbury - 230, 270, 349, 535, 602, 786, 789, 859
Salta - 101, 949
St. John (Can.) - 294, 572, 966
St. John's (Leeward Is.) - 967
St. Kitts - 97, 729, 969
St. Lucia - 98, 194, 601, 919, 967
St. Martin - 479, 969
St. Thomas - 953, 968
San Antonio - 490, 827, 838
San Francisco - 663, 951
San Ignacio de Velasco - 446, 952
San Isidro - 593, 909
San Juan - 242, 424, 833, 871, 918, 953
San Jose - 166, 207, 505, 758, 801, 899, 910, 942, 952
San Pedro Sula - 254
San Salvador - 167, 611, 625, 802, 869, 883, 954
Santa Cruz - 439, 447, 746, 933
Santa Isabel - 217
Santa Maria - 295, 570, 639, 764, 778, 872
Santa Rosa - 598, 884
Santiago - 102, 343, 757, 823, 843
Sao Paulo - 226, 344, 481, 844, 865 920, 939
Sault Ste.Marie - 551, 955
Seattle - 89, 255, 540, 694, 716,956
Seville - 959
Shanghai - 63, 395, 544, 607, 656, 806, 861, 885, 960
Shannon - 85, 296, 329, 560, 571, 586, 779, 873, 905,923, 929, 962
Shinyanga - 578, 963
Shiwa Ngandu - 710, 856
Singapore - 175, 183, 218, 381, 441, 502, 657, 707, 739, 821 898, 936, 947, 964
Sixaola - 426, 759
Soerabaya - 503, 964
Sofia - 248, 333, 850, 924
Southampton - 140, 812
So. Highlands - 434, 868
Stanleyville - 189, 671, 692
Stavanger - 737, 780, 895, 930
Stockholm - 460, 493, 648, 896,970
Suva - 136, 397, 881, 971
Swatow - 64, 658
Sydney (Austr.) - 137, 298, 309, 437, 504, 822, 882, 971
Sydney (Can.) - 573, 781, 848, 931, 962
Syracuse - 897

T

Tabora - 517, 711, 860, 963
Taif - 682, 941
Taipeh - 960
Takoradi - 15, 564
Talara - 431, 615
Tampa - 626
Tampico - 314, 828
Tananarive - 497, 854, 939
Tanga - 498, 837, 852, 973
Tangier - 414, 592, 765, 799, 890
935, 959, 974
Tanjung Pinang - 965
Tapachula - 612, 829
Tegucigalpa - 742, 803, 954
Tehran - 151, 370 A, 715, 794, 934, 948
Tetuan - 974
Tihwa - 54, 634
Tirana - 915
Tobago - 975
Tokyo - 90, 961, 976
Toronto - 345, 766, 874, 955,977
Toulouse - 52, 891
Townsville - 357, 917, 943
Trieste - 835, 944
Tripoli - 257, 291, 371, 417,701,
722, 782, 795, 978
Tucuman - 465, 949
Tunis - 31, 53, 86, 284, 330, 372,
587, 702, 813, 879, 898 A,906
945, 978

U

Upington - 713, 724
Usumbura - 35, 473, 672, 697, 808
Uyuni - 892, 950

V

Vaaldam - 979
Valetta - 531, 814, 946
Vancouver - 256, 664, 951, 956
Victoria - 957
Victoria Falls - 916, 979
Vienna - 260, 561, 925
Villa Cisneros - 221, 415, 800,866
Visby - 970, 980

W

Wadi Halfa - 373, 723, 790
Wake Island - 608, 834, 976
Warsaw - 261, 334, 336, 494, 907,
926, 980
Washington - 627, 640, 875, 913
Whitehorse - 541, 695, 958
Windhoek - 714
Windsor - 429, 510, 767, 977
Winnipeg - 552, 599

Y

Yaounde - 190, 224, 520
Yarmouth - 632, 966

Z

Zadar - 981
Zagreb - 301, 981
Zamboanga - 168, 807
Zanzibar - 499, 973
Zigwinchor - 222, 268
Zinder - 703, 876
Zomba - 271, 755
Zurich - 87, 212, 331, 461, 529,
562, 583, 783, 815, 908,
927

TABLE I

SEGMENTS OF INTERNATIONAL ROUTES AND
TRAFFIC DENSITY EXPRESSED IN NUMBER OF FLIGHTS PER WEEK
(as of June 1, 1948)

TRONCONS DE ROUTES INTERNATIONALES
ET DENSITE DU TRAFIC EXPRIMES EN NOMBRE DE VOLS PAR SEMAINE
(au 1er Juin, 1948)

SECCIONES DE RUTAS INTERNACIONALES Y VOLUMEN
DEL TRAFICO EN FUNCION DEL NUMERO DE VUELOS POR SEMANA
(hasta el 1 de junio de 1948)

1	2	3	4	5	6	7
Index Number	Route Segments	Miles	Airlines & number of scheduled flights	Total scheduled flights	Number of non-scheduled flights	
Nombre indice	Tronçons de route	Milles	Lignes aériennes de vols réguliers	Total de vols réguliers	Nombre de vols non-réguliers	
Numero en el indice	Secciones de ruta	Millas	Companias de aviación y numero de vuelos regulares	Total de vuelos regulares	Número de vuelos no regulares	
1	Aalborg (Den) Goteborg	86	SAS-14, KLM 6	20		
2	Kristiansand	108	SAS-14	14		
3	Oslo	206	SAS-14	14		
4	Abadan (Iran) Basra	75	BOAC-2	2		
5	Cairo	575	BOAC-2	2		
6	Abercorn (N.Rhod.) Kasama	92	CAAC-2	2		
7	Abidjan (Fr.W. Af.) Accra	260	Air-France-8	8		
8	Bobo Dioulasso	424	Air-France-4	4		
9	Robertsfield (Lb.)	446	Air-France-8	8		
10	Accra (Go.Cst.) Dakar	1338	PAA-4	4		
11	Lagos	253	BOAC-12	12		
12	Leopoldville	1271	PAA-4	4		

1	2	3	4	5	6	7
13 Accra (Cont'd)	Libreville	754	TAP-1	1		
14	Lome (Fr.Togo)	109	Air-France-8	8		
15	Takoradi (Go.Cst.)	118	BOAC-2 TAP-1	3		
16 Addis-Ababa (Eth.)	Aden	489	EAL-1 BOAC-2	3		
17	Asmara	432	EAL-4 BOAC-2	6		
17A	Cairo	1600	Ethiopian Airways -2	2		
18	Dire Dawa	213	EAL-12	12		
19	Djibouti	337	Air-France-1 EAL-6 BOAC-2	9		
20	Hargeisa	362	BOAC-4	4		
21	Nairobi	727	EAL-1	1		
22 Aden (Aden)	Asmara	429	BOAC-2	2	2(Fr.)	
23	Dire Dawa	308	EAL-10	10		
24	Djibouti (Fr.Somlnd)	153	EAL-4 BOAC-2	6	2(Fr.)	
25	Hargeisa	239	BOAC-2 Clairway-2	4		
26	Kamaran Island	226	BOAC-2	2		
27	Mukalla(Aden)	295	EAL-1	1		
28 Ahmedabad(India)	Bombay	275	Air-India-14	14		
29	Karachi	369	Air-India-14	14		
30 Ajaccio(Cors.)	Marseille	193	Air-France-16	16		
31	Tunis(Tun.)	355	Air-France-4	4		
32 Akyab(Burma)	Calcutta	330	Orient-14	14		
33	Chittagong	170	Orient-14	14		
34	Rangoon	313	Orient-14	14		
35 Albertville (Bel.Congo)	Usumbura (Ru.Ur.)	175	Air-Congo-4	4		
36 Aleppo (Syr.)	Beirut	136	Syrian-4	4		
37	Deir ez Zor	175	Syrian-1	1		
38	Kamechlie(Syr.)	236	Syrian-3	3		
39 Alexandrie(Egy.)	Cairo	125	Misr-2	2		
40	Nicosia (Cyp.)	325	Misr-2	2		

1	2	3	4	5	6	7
41 Algiers(Alg.)	Bidon V	1000	Transsaharienne-1	1	1 (Fr.)	
42	Bone	255	Air-France-11	11		
43	Casablanca	687	Tropicaux-1 Air-France-6	7		
44	Kano	1698	Air-France-4	4	1 (Fr.)	
45	Lagos	2066	Air-France-2	2		
46	Lyon (Fr.)	625	Air-France-4	4		
47	Madrid	453	TWA-2	2		
48	Marseille	466	Air-France-14	14	10(Fr.)	
49	Nice	700	Air-France-4	4		
50	Oran	230	Air Atlas-6 Air-France-4,TAI-1	11		
51	Paris	844	Air-France-26, TAI-3	29	14 (Fr.)	
52	Toulouse (Fr.)	489	Air-France-6	6		
53	Tunis	388	Air-France-6,TWA-2, Tropicaux-1	9		
54 Alma Ata (U.S.S.R.)	Tihwa (China)	526	Hamiata-2	2		
55 Amman (Tr.Jor.)	Beirut	136	Arab Airways-8	8		
56	Cairo	303	Arab Airways-2	2		
57	Haifa	85	Arab Airways-4	4		
58	H.3 (33°N.,40°E)	232	Arab Airways-2	2		
59	Lydda	63	Arab Airways-4	4		
60 Amoy (China)	Canton	318	CNAC-4	4		
61	Foochow	135	CNAC-4	4		
62	Manila	716	CNAC-4	4		
63	Shanghai	600	CNAC-4	4		
64	Swatow (China)	119	CNAC-2	2		
65 Amsterdam(Neth.)	Aalborg	355	KLM-6	6		
66	Antwerp (Belg.)	85	KLM-12	12		

1	2	3	4	5	6	7
67 Amsterdam (Cont'd)	Basel	355	KLM-6, Swissair-10	16		
68	Brussels	101	SAS-6, KLM-26, SABENA-14	46		
69	Cairo	2032	KLM-12	12		
70	Copenhagen	394	SAS-14, BEA-2, KLM-14	30		
71	Eindhoven	69	KLM-12	12		
72	Frankfort	229	AOA-18, CSA-2	20		
73	Geneva	429	KLM-12	12	1 (Nor.)	
74	Hamburg	232	KLM-6	6		
75	Kristiansand	425	SAS-6, KLM-6	12		
76	Lisbon	1155	KLM-4	4		
77	London	232	BEA-14, KLM-98	112		
78	Manchester	303	ALT-4, KLM-6	10		
79	Marseille	627	KLM-2	2		
80	Oslo	568	KLM-6	6	1 (Nor.)	
81	Paris	264	Air-France-12, KLM-28	40		
82	Praha	436	CSA-12, KLM-14	26		
83	Prestwick	443	KLM-24	24		
84	Rome	800	KLM-18	18		
85	Shannon	578	AOA-18	18		
86	Tunis	1099	KLM-4	4		
87	Zurich(Switz,)	380	KLM-14, Swissair-14	28		
88 Anchorage (Alsk.)	Minneapolis (US)	2515	Northwest-6	6		
89	Seattle	1448	Northwest-14	14		
90	Tokyo (Jap.)	3476	Northwest-6	6		
91 Ankara (Turk.)	Beirut	441	MEA-2	2		
92	Istanbul	214	SAS-2, Air-France-2 BEA-2, BOAC-2, CSA-2, MEA-2	12		
93	Nicosia	330	BOAC-4	4		
94 Annapolis (Braz.)	Carolina (Braz)	620	Aerovias Brasil-4	4		

1	2	3	4	5	6	7
95 Annapolis (Cont'd)	Rio de Janeiro	584	Aerovias Brasil-4	4		
96 Antigua (Leeward Is.)	Barbados	309	BIA-4	4		
97	St. Kitts	63	BIA-6	6		
98	St. Lucia (Windward Is.)	226	BIA-2	2		
99 Antofagasta (Chile)	Arica	344	PANAGRA-4	4		
100	Lima	899	PIA-4, PANAGRA-8, BSAA-2, Skyways-2	16		
101	Salta	330	PANAGRA-2, ZONDA-12 LAN-12	26		
102	Santiago(Chile)	696	PIA-4, PANAGRA-8, BSAA-2, Skyways-2	16		
103 Arad (Rum.)	Bucharest	262	MASZOVLET-2, TARS-2	4		
104	Budapest	141	MASZOVLET-2, PARS-2	4		
105 Arequipa (Peru)	Arica	172	PANAGRA-8	8		
106	La Paz	225	PANAGRA-8	8		
107	Lima(Peru)	468	PANAGRA-18	18		
108 Arica(Chile)	La Paz	196	PANAGRA-6	6		
109 Armuelles(Pan.)	Golfito	34	LACSA-4	4		
110 Aruba (Cur.)	Barranquilla	340	KLM-6	6		
111	Caracas	240	KLM-4	4		
112	Curacao	77	KLM-66	66		
113	Habana	1100	KLM-4	4		
114	Kingston	587	KLM-10	10		
115	Las Piedras	55	LAV-4	4		
116	Maracaibo (Venez.)	168	KLM-14	14		
117 Asmara(Erit.)	Kamaran Island	240	BOAC-2	2		
118	Kassala	163	Sudan-2	2		
119	Khartoum	423	BOAC-2	2		
120	Luxor	825	EAL-4	4	2 (Fr.)	
121	Port Sudan (A-E.Sud.)	318	BOAC-4	4		
122 Asuncion (Parag.)	Buenos Aires	651	ALFA-2	2		
123	Formosa (Arg.)	74	ALFA-4	4		

1	2	3	4	5	6	7
124 Asuncion (Cont'd)	Iguassu Falls	187	PAB-2	2		
125	Ponta Pora	228	PAB-2	2		
126	Resistencia (Arg.)	178	ALFA-2	2		
127 Athens (Gr.)	Beirut	713	IRANAIR-2, MEA-2	4		
128	Brindisi	358	SAS-8, Air-France-4	12		
129	Cairo	695	Air-France-1, CSA-2, TWA-18, KLM-4	25	1 (Nor.)	
130	Geneva	1057	Swissair-2	2		
131	Istanbul	345	SAS-6, Air-France-2, BEA-4, CSA-2, DHY-2, Swissair-2	20		
132	Lydda	753	CSA-2, TWA-2	4		
133	Nicosia	569	Air-France-2, BOAC-2, SAS-2	6		
134	Rome	650	BEA-20, BOAC-2, CSA-6 IRANAIR-2, MEA-2, TWA-20 KLM-4, ALI-2, Air-France-2	60	1 (Nor.) 1 (NZ)	
135 Auckland (N.Z.)	Norfolk Isl.	610	NZNAC-2	2		
136	Suva	1329	BCPA-1, PAA-2, NZNA-6	9	4 (US)	
137	Sydney(Austr.)	1340	TEA-14, BOPA-2	16		
138 Augusta (Sic.)	Cairo	1047	BOAC-12	12		
139	Marseille	729	BOAC-10	10		
140	Southampton	1300	BOAC-8	8		
141 Baghdad(Iraq)	Beirut	504	CGT-2 IRANAIR-4 MEA-4	10		
142	Cairo	807	KLM-4, Irak-3	7		
143	Damascus	469	Iraqi-2 Syrian-3, Misr-4	9		
144	Dhahran	580	Syrian-1	1		
145	H.3(33°N.,40°E)	265	Arab Airways-2	2		
146	Istanbul	1400	KLM-2	2		

1	2	3	4	5	6	7
147	Baghdad (Cont'd)	Karachi	1493	KLM-4	4	
148		Karmanshah	175	Iranian State-4	4	
149		Lydda	561	BOAC-2 IRANAIR-2 Iraqi-4 Misr-4 Air-France-2	14 2	
150		Nicosia	625	BOAC-2	2	
151		Tehran(Iran)	423	Air-France-2, BOAC-2, IRANAIR-6, Iraqi-2, KLM-2, Misr-4	18	
152	Bahrein Island	Basra	347	BOAC-6	6	
153		Cairo	1210	BOAC-4	4	56 (UK)
154		Karachi	1042	BOAC-6	6	50 (UK)
155		Kuwait	275	BOAC-4	4	
156		Barranquilla	351	PAA-28	28	
157		Cali	436	PANAGRA-14	14	
158		David	201	PAA-14	14	
159		Guatemala	838	PAA-7	7	
160		Guayaquil	770	PANAGRA-8	8	
161		Kingston	647	PAA-14	14	
162		Lima	1468	PANAGRA-6	6	
163		Managua	500	PAA-14	14	
164		Medellin(Col.)	332	AVIANCA-4, UMCA-14,	18	
165		Miami	1166	PAA-14	14	
166		San Jose(C.R.)	318	PAA-14	14	
167		San Salvador	724	PAA-7	7	
168	Balikpapan (Borneo)	Zamboanga(Phil.)	780	KLM-2	2	
169	Baltimore (U.S.)	Hamilton	817	BOAC-6	6	
170	Bamako (Fr.W.Af.)	Bidon V	937	Transsaharienne-1	1	1 (Fr.)
171		Bobo Dioulasso	217	Air-France-2	2	1 (Fr.)
172		Dakar	685	Air-France-4	4	1 (Fr.)
173		Kankan (Fr.W.Af.)	200	Air-France-2	2	

1	2	3	4	5	6	7
174	Bamako(Cont'd)	Kayes (Fr.W.Af.)	256	Air-France-2	2	
175	Bangka (Neth.Indies)	Singapore	377	KLM-2	2	
176	Bangkok (Siam)	Batavia	1454	KLM-12	12	
177		Calcutta	1001	KLM-16, PAA-2,	18	1 (Nor.)
178		Canton	1100	KLM-2	2	
179		Hong Kong	1065	BOAC-6, Cathay Pacific-2 POA Siam-4, CNAC-2	14	1 (Nor.)
180		Manila	1366	PAA-2	2	
181		Phnom-Penh	327	Air-France-1	1	
182		Rangoon	363	BOAC-4	4	
183		Singapore	890	BOAC-2, Cathay Pacific-2 KLM-2, POA SIAM-2	8	
184	Bangor (U.S.)	Moncton(Can.)	221	Northeast-14	14	
185	Bangui (Fr.Equat.Af.)	Berberati (Fr.Equat.Af.)	197	Air-France-2	2	
186		Coquilhatville	302	Air-France-2	2	1 (Fr.)
187		Fort Archambault	329	Air-France-2	2	1 (Fr.)
188		Libenge (Bel.Congo)	52	SABENA-2	2	
189		Stanleyville (Bel.Congo)	536	SABENA-2	2	
190		Yaounde	475	Air-France-2	2	
191	Barbados	Georgetown	455	BIA-2	2	
192		Grenada	161	BIA-2	2	
193		Port-of-Spain	208	BIA-24	24	
194		St. Lucia	104	BIA-4	4	
195	Barcelona (Sp.)	Geneva	386	Iberia-6, Swissair-4,	10	
196		Madrid	308	Iberia-6, Swissair-2	8	

1	2	3	4	5	6	7
197 Barcelona (Venez.)	Caracas	164	Air-France-1, LAV-14, PAA-28	43		
198	Maturin	107	LAV-14, PAA-14	28		
199	Port-of-Spain	224	Air-France-1	1		
200 Barquisimeto (Venez.)	Caracas	162	LAV-4	4		
201	Coro	95	LAV-4	4		
202 Barranquilla (Col.)	Bogota	428	AVIANCA-2	2		
203	Kingston	503	BSAA-2, PAA-14	16		
204	Lima	1598	BSAA-2	2		
205	Maracaibo	215	PAA-28, Air-France-1	29		
206	Miami	1068	AVIANCA-2	2		
207	San Jose	626	KLM-4	4		
208 Basel (Switz.)	Eindhoven	300	KLM-12	12		
209	London	441	Swissair-20, BEA-2	22		
210	Luxembourg	158	SABENA-12	12		
211	Paris	247	Air-France-12	12		
212	Zurich (Switz.)	49	Swissair-20	20		

1	2	3	4	5	6	7
213 Basra (Iraq)	Cairo	990	Air-France-4, BOAC-18 KLM-12	34	2 (Fr.)	
214	Karachi	1263	Air-France-4, KLM-12, BOAC-10	26	2 (Fr.)	
215	Kuwait (Kuwait)	78	Iraqi-6, BOAC-4	10		
216 Bastia (Cors.)	Nice	130	Air-France-24	24		
217 Bata (Rio Muni)	Santa Isabel (Fern.Po)	149	Iberia-4	4		
218 Batavia (Neth.Indies)	Singapore	558	KLM-12	12		
219 Bathurst (Gam.)	Dakar	101	BOAC-4, Air-France-2	6		
220	Freetown	416	BOAC-4, TAP-1	5		
221	Villa Cisneros (Rio de Oro)	743	TAP-1	1		
222	Zigwinchor (Fr.W-Af.)	54	Air-France-2	2		
223 Batouri (Cam.)	Berberati	92	Air-France-2	2		
224	Yaounde (Cam.)	204	Air-France-2	2		
225 Bauru (Braz.)	Campo Grande	383	PAB-2	2		
226	Sao Paulo (Braz.)	176	PAB-2	2		
227 Beira (Moz.)	Inhambane	279	DETA-2	2		
228	Lourenco Marques	444	Air-France-1	1		
229	Quelimane (Moz.)	191	Air-France-1	1		
230	Salisbury (S.Rhod.)	281	CAAC-2 DETA-2	4		

1	2	3	4	5	6	7
231	Beirut (Leb.)	Cairo	362	CGT-6, IRANAIR-2, MEA-8, Misr-48, Lebanon-3	63	6 (Egy.)
232		Damascus	51	Iraqi-2, MEA-28, Syrian-4	34	
233		El Adem	730	BOAC-2	2	
234		Haifa	81	MEA-10	10	
235		Lydda	138	BOAC-2, MEA-10	12	
236		Nicosia	150	MEA-10, Misr-6	16	
237	Belem (Braz.)	Carolina	410	Aerovias Brasil-4	4	
238		Cayenne	507	PAA-6	6	
239		Paramaribo	664	Aerovias Brasil-4	4	
240		Port-of-Spain	1212	PAA-12	12	
241		Rio de Janeiro	1524	PAA-32	32	
242		San Juan	1823	PAA-14	14	
243	Belfast (N.Ire.)	Dublin	84	ALT-24	24	
244	Belgrade (Yug.)	Bucharest	280	JUSTA-2, TARS-2	4	
245		Budapest	350	LOT-2	2	
246		Podgorica	171	JAT-6	6	
247		Praha	460	CSA-4, JAT-4	8	
248		Sofia	175	JUSTA-2, BVS-2	4	2 (Bulg.)
249	Belize (Brit-Hond.)	Chetumal	68	TAMSA-4	4	
250		El Cayo (Brit.Hond.)	60	TACA de Honduras-4	4	
251		Guatemala	248	TACA El Salvador-8	8	
252		Habana	530	TACA El Salvador-8	8	

1	2	3	4	5	6	7
253 Belize (Cont'd)	Kingston	741	BIA-2	2		
254	San Pedro Sula (Hond.)	138	TACA de Honduras-4	4		
255 Bellingham (U.S.)	Seattle	88	United-28	28		
256	Vancouver(Can.)	40	United-28	28		
257 Bengasi (Libya)	Tripoli	400	Air-France-3	3		
258 Berlin (Ger.)	Frankfort	269	AOA-4	4		
259	Hamburg	154	BEA-16	16		
260	Vienna	320	BEA-4	4		
261	Warsaw (Pol.)	318	LOT-2	2		
262 Bern (Switz.)	London	450	Swissair-6	6		
263 Bhuj (India)	Jamnagar	66	ASI-14	14		
264	Karachi	192	ASI-14	14		
265 Biscarosse (Fr.)	Port Etienne (Fr.W.Afr.)	1897	Air-France-1	1		
266 Bissao (Port.Gui.)	Conakry	250	Air-France-2	2		
267	Dakar	250	Air-France-2	2		
268	Zigwinchor	54	Air-France-2	2		
269 Blackbushe (U.K.)	Paris	211	TAI-2	2		
270 Blantyre (Nyasa)	Salisbury	307	CAAC-12	12		
271	Zomba (Nyasa)	33	CAAC-4	4		
272 Bloemfontein (U.of S.Af.)	Johannesburg	230	SAA-2	2		
273	Kimberley	102	SAA-2	2		
274 Boa Vista (Braz.)	Cd.Bolivar (Venez.)	412	LAV-2	2		
275 Bobo Dioulasso (Fr.W.Af.)	Ouagadougou (Fr.W.Af.)	204	Air-France-2	2	1 (Fr.)	
276 Bogota (Col.)	Cali	200	AVIANCA-4	4		
277	Maracaibo	443	TACA de Venezuela -6	6		
278	Medellin	170	AVIANCA-4	4		

1	2	3	4	5	6	7
279	Bombay (India)	Colombo	957	BOAC-2	2	25 (UK)
280		Dhahran	1533	TWA-4	4	
281		Hyderabad	384	Air-India-14	14	
282		Junagadh (India)	236	ASI-14	14	
283		Karachi	549	Air India-14, BOAC-2, TWA-4	20	25 (UK)
284	Bone (Alg.)	Tunis	133	Air-France-11	11	
285	Bordeaux (Fr.)	Brussels	500	SABENA-2	2	
286		Casablanca	858	Air-France-2, TAI-1	3	
287		Lisbon	595	BEA-10, SABENA-2, Air-France-2	14	
288		London	466	BEA-22, BOAC-4	26	
289		Madrid	341	BEA-14	14	
290		Paris	300	TAI-1	1	
291		Tripoli	1106	BOAC-27	27	
292	Boston(U.S.)	Gander	916	AOA-6, PAA-6, TWA-8, Air-France-2	22	
293		New York	184	AOA-8, PAA-11, TWA-8, Air-France-2	29	
294		St. John (Can.)	319	TCA-14	14	
295		Santa Maria (Azores)	2444	PAA-5	5	
296		Shannon	2897	AOA-2	2	
297	Bowen (Austr.)	Darwin	1273	BOAC-6	6	
298		Sydney	1062	BOAC-6	6	
299	Bratislava (Czech.)	Budapest	93	CSA-6, MASZOVLET-4	10	
300		Praha	183	CSA-10, JAT-4, MASZOVLET-4	18	
301		Zagreb (Yugos.)	168	CSA-4, JAT-4	8	

1	2	3	4	5	6	7
302	Brazzaville (Fr.Equat.Af.)	Coquilhatville	364	Air France-3	3	1 (Fr.)
303		Lagos	1109	Air France-2	2	
304		Pointe Noire	235	Air-France-4	4	
305	Brindisi (It.)	Rome	293	SAS-8, Air France-4	12	
306	Brisbane (Austr.)	Darwin	1750	QEA-6	6	
307		Noumea	950	QEA-6	6	
308		Rockhampton	330	QEA-6	6	
309		Sydney	454	QEA-3	3	
310	Broken Hill (N.Rhod.)	Lusaka	65	CAAS-6	6	
311		Ndola (N.Rhod.)	100	CAAC-6	6	
312	Brownsville (U.S.)	Corpus Christi	129	PAA-14	14	
313		Mexico	460	PAA-14	14	
314		Tampico (Mex.)	251	PAA-14	14	
315	Brussels (Belg.)	Cairo	1938	SABENA-3	3	
316		Copenhagen	488	SABENA-6, SAS-14	20	
317		Dublin	484	ALT-4, SABENA-4	8	
318		Frankfort	192	PAA-14, BEA-10	24	
319		Geneva	331	SABENA-12	12	
320		Hamburg	295	SABENA-4	4	
321		Liège	50	SABENA-14	14	
322		London	218	BEA-42, SABENA-77, PAA-14	133	

1	2	3	4	5	6	7
323 Brussels (Cont'd)	Luxembourg	116	SABENA-36	36		
324	Milan	436	SABENA-6	6		
325	Nice	511	SABENA-12	12		
326	Paris	159	Air France-14, SABENA-38	52		
327	Praha	435	BEA-12, CSA-4, SABENA-6	22		
328	Rome	727	SABENA-1, AVIOLINEE-4	5		
329	Shannon	587	PAA-8, SABENA-4	12		
330	Tunis	1009	SABENA-10	10		
331	Zurich	309	SABENA-18, Swissair-14	32		
332 Bucharest (Rum.)	Praha	665	CSA-2, TARS-2	4		
333	Sofia	160	TARS-2, BVS-2	4	2 (Bulg.)	
334	Warsaw	580	LOT-2	2		
335 Budapest (Hung.)	Praha	275	MASZOVLET-2	2		
336	Warsaw	342	LOT-2	2		
337 Buenos Aires (Arg.)	Colonia (Urug.)	37	CAUSA-12	12		
338	Cordoba	398	FAMA-4, ZONDA-14, PANAGRA-6	24		
339	Montevideo	154	ALFA-20, Air France-4 BSAA-4, KLM-4, CAUSA-18 IBERIA-4, SAS-4, PAA-32	90		
340	Parana	230	ALFA-6	6		
341	Porto Alegre	542	Cruzeiro-6, FAMA-6	12		
342	Rio de Janeiro	1238	BSAA-4, Cruzeiro-4, FAMA-10, ALI-1	19		

1	2	3	4	5	6	7
343	Buenos Aires (Cont'd)	Santiago (Chile)	699	BSAA-2, FAMA-14, LAN-14, PANAGRA-14	44	
344		Sao Paulo	1051	BSAA-2	2	
345	Buffalo (U.S.)	Toronto	69	American-42	42	
346	Bulawayo (S.Rhod.)	Elisabethville	580	SABENA-2	2	
347		Francistown	104	CAAC-2	2	
348		Johannesburg	392	CAAC-8, SAA-6, SABENA-2	16	
349		Salisbury	235	CAAC-8, SAA-6	14	
350	Burlington (U.S.)	Montreal	75	Colonial-27, Northeast-28	55	
351		Plattsburg	24	Colonial-14	14	
352	Cabinda (Ang.)	Luanda (Ang.)	233	DTA-2	2	
353		Pointe Noire	56	DTA-2	2	
354	Cabo Jubi (Rio de Oro)	Ifni (Ifni)	196	Iberia-2	2	
355		Las Palmas	150	Iberia-2	2	
356	Cairns (Austr.)	Port Moresby (N.G.)	524	QEA-6	6	
357		Townsville (Austr.)	377	QEA-6	6	
358	Cairo (Egy.)	Damascus	375	Misr-8, Syrian -3	11	
359		Dhahran	1172	TWA-1	1	
360		El Adem	456	BOAC-18	18	
361		Haifa	294	MEA-4, Misr-6	10	
362		Jidda	776	Saudi Arabian-4, Seoudian-1	5	
363		Juba	1730	SABENA-1	1	
364		Khartoum	1005	Air-France-2, BOAC-20, SABENA-1	23	29 (28-UK, 1-Nor)
365		London	2218	BOAC-6	6	

1	2	3	4	5	6	7
366	Cairo (Cont'd)	Luxor	314	BOAC-5, EAL-4	9	2 (Fr.)
367		Lydda	243	Air France-3, IRANAIR-2, Iraqi-4, MEA-8, Misr-38, Swissair-2, TWA-11	68	
368		Nicosia	366	BOAC-4, Misr-4	8	
369		Paris	2007	Air France-4	4	1 (Fr.)
370		Rome	1324	KLM-4, PAB-2, SABENA-1, TWA-4, Air-France-1, ALI-2	14	1 (Nor.)
370 A		Teheran	1200	Iran-Airways-1	1	
371		Tripoli	1086	BOAC-20	20	84 (UK)
372		Tunis	1305	Air France-4, TWA-2	6	2 (Fr.)
373		Wadi Halfa (A.-E.Sud)	547	BOAC-3	3	
374	Calcutta (India)	Chittagong	220	Orient-14	14	
375		Dacca	150	Orient-28	28	
376		Delhi	822	BOAC-6, INA-14, PAA-4	24	
377		Karachi	1357	Air France-4, BOAC-12, KLM-16, PAA-2, QEA-3	37	27(25-UK, 2-Fr.)
378		Kunming(China)	920	CNAC-2	2	
379		Rangoon	639	BOAC-6, CNAC-2, INA-4	12	25(UK)
380		Saigon	1446	Air France-4	4	2 (Fr.)
381		Singapore	1802	QEA-3, BOAC-3	6	
382	Cali (Col.)	Quito (Ec.)	287	AVIANCA-8, PINAGRA-14	22	
383	Calvi (Cors.)	Marseille	189	Aigle Azur-6	6	
384	Camaguey(Cuba)	Cd.Trujillo	557	PAA-14	14	
385		Habana	310	Aerovias "Q"-4	4	
386		Holguin	111	Aerovias "Q"-4	4	
387		Kingston	247	PAA-28	28	
388		Miami	336	PAA-60	60	
389		Montego Bay (Jam.)	206	PAA-6	6	

1	2	3	4	5	6	7
390	Camagüey (Cont'd)	Port-au-Prince (Haïti)	412	PAA-12	12	
391	Campo Grande (Braz.)	Ponta Pora (Braz.)	157	PAB-2	2	
392		Puerto Suarez	230	PANAGRA-4	4	
393	Canton(China)	Hong-Kong	82	CNAC-6	6	
394		Kweilin (China)	255	CNAC-2	2	
395		Shanghai	750	KLM-2	2	
396	Canton Island	Honolulu	1911	BCPA-4, PAA-6	10	9 (US)
397		Suva	1271	BCPA-4, PAA-6	10	9 (US)
398	Capetown (U.of S.Af.)	Keetmanshoop	475	SAA-6	6	
399	Caracas (Venez.)	Cd. Bolivar	289	LAV-2	2	
400		Coro	188	PAA-14	14	
401		Curacao	168	KLM-24, PAA-30	54	
402		Habana	1330	LAV-6	6	
403		Kingston	823	BSAA-4	4	
404		Maracaibo	312	LAV-14, PAA-14, TACA de Venezuela-6, Air France-1	35	
405		Port-of-Spain	389	Air-France-1, BSAA-2, PAA-2	5	
406	Casablanca (Mor.)	Dakar	1526	Air France-10, KLM-4, ALI-1	15	3 (Fr.)
407		Lisbon	372	Air France-2, TAP-1	3	
408		Lyon	1100	Air France-4, TAI-1	5	
409		Marseille	963	Air France-6	6	1 (Fr.)
410		Oran	421	Air France-6	6	1 (Fr.)
411		Paris	1176	Air France-24, TAI-2	26	10 (Fr.)
412		Rabat	60	Air Atlas-12	12	2 (Fr.)
413		Rome	1260	KLM-4, ALI-1	5	
414		Tangier	176	Aero Portuguesa-2	2	

1	2		3	4	5	6	7
415	Casablanca (Cont'd)	Villa Cisneros	874	TAP-1	1		
416	Catania (Sic.)	Rome	331	ALITALIA-6	6		
417		Tripoli	346	ALITALIA-6	6		
418	Cayenne (Fr.Gui.)	Paramaribo	200	PAA-6, Air France-1	7		
419	Cd.Trujillo (Dom.Rep.)	Curacao	442	KLM-4 PAA-29	33		
420		Kingston	447	BIA-2	2		
421		Miami	836	Aerovias Brazil-4 PAA-2	6		
422		Port-au-Prince	160	KLM-4, PAA-14	18		
423		Port-of-Spain	782	Aerovias Brazil-4 BIA-2	6		
424		San Juan	249	PAA-29	29		
425	Changuinola (Pan.)	Limon	56	TACA de Costa Rica-2	2		
426		Sixaola (C.R.)	16	TACA de Costa Rica-2	2		
427	Chetumal (Mex.)	Merida	186	TAMSA-4	4		
428	Chicago (U.S.)	Detroit	219	TWA-4	4		
429		Windsor (Can.)	242	TCA-28	28		
430	Chiclayo (Peru)	Lima	415	PANAGRA-14	14		
431		Talara (Peru)	182	PANAGRA-14	14		
432	Chittagong (E.Pak.)	Dacca	140	Orient-14	14		
433	Chunya (Tan.)	Mbeya (Tan.)	26	EAAC-2	2		
434		So.Highlands (Tan.)	125	EAAC-2	2		

1	2	3	4	5	6	7
435 Cleveland(U.S.)	London (Can.)	112	TCA-14	14		
436 Cloncurry (Austr.)	Darwin	865	Cathay Pacific-2	2		
437	Sydney	1250	Cathay Pacific-2	2		
438 Cochabamba (Bol.)	Oruro (Bol.)	78	PANAGRA-10	10		
439	Santa Cruz	194	PANAGRA-10	10		
440 Colombo (Cey.)	Madras (India)	399	Air India-14	14		
441	Singapore	1750	BOAC-2	2	5)UK)	
442 Conakry (Fr.W.Af.)	Dakar	434	Air France-6	6		
443	Freetown	92	Air France-6	6		
444	Kankan	275	Air France-2	2		
445	Robertsfield	275	Air-France-2	2		
446 Conception (Bol.)	San Ignacio de Velasco	78	PANAGRA-4	4		
447	Santa Cruz (Bol.)	129	PANAGRA-4	4		
448 Copenhagen (Den.)	Frankfort	418	SAS-30	30		
449	Geneva	709	SAS-4	4		
450	Glasgow (U.K.)	674	BEA-6	6		
451	Goteborg	147	SAS-42	42		
452	Hamburg	182	SAS-14	14		
453	London	600	BEA-14, SAS-20	34		
454	Malmo	23	SAS-168	168		
455	Oslo	322	CSA-2, SAS-28	30		
456	Paris	656	SAS-20	20		
457	Praha	394	CSA-8, SAS-14	22		
458	Prestwick	674	AOA-2, Iceland Airways-2, SAS-8	12		

1	2	3	4	5	6	7
459 Copenhagen (Cont'd.)	Reykjavik	1335	AOA-4	4	2(Ice.)	
460	Stockholm	325	AOA-6, BEA-14, CSA-4, KLM-14 SAS-78, Swissair-4	120		
461	Zurich	597	Swissair-4	4		
462 Coquilhatville (Bel.Congo)	Leopoldville	369	SABENA-2	2		
463	Libenge	251	SABENA-2	2		
464 Cordoba (Arg.)	Mendoza	291	ZONDA-7	7		
465	Tucuman (Arg.)	316	PANAGRA-6, FAMA-4, ZONDA-7	17		
466 Coro (Venez.)	Las Piedras	43	LAV-4	4		
467	Maracaibo	142	PAA-14	14		
468 Corpus Christi (U.S.)	Houston	185	PAA-14	14		
469 Corrientes (Arg.)	Formosa	99	ALFA-4	4		
470	Parana	312	ALFA-4	4		
471 Costermansville (Bel.Congo)	Goma(Bel.Congo)	65	Air Congo-4	4		
472	Irumu(Bel.Congo)	284	SABENA-2	2		
473	Usumbura	78	Air Congo-4 SABENA-6	10		
474 Cotonou (Fr.W.Af.)	Lagos	68	Air-France-4	4		

1	2	3	4	5	6	7
475 Cotonou (Cont'd)	Lome	80	Air France-4	4		
476 Cuenca (Ec.)	Guayaquil	70	AVIANCA-4	4		
477 Curacao	New York	1977	KLM-4	4		
478	Port-of-Spain	514	KLM-10	10		
479	St. Martin (Cur.)	555	KLM-2	2		
480 Curityba (Braz.)	Iguassu Falls	333	PAB-2	2		
481	Sao Paulo	204	PAB-2	2		
482 Cutbank/Shelby (U.S.)	Lethbridge (Can.)	72	Western-14	14		
483 Dacca (E.Pak.)	Delhi	870	Orient-14	14		
484 Dakar (Fr.W.Af.)	Kayes	378	Air France-2	2		
485	Lisbon	1739	BSAA-8, KLM-4 PAA-4, PAB-6, SAS-4	26		
486	Madrid	1980	FAMA-4	4		
487	Natal	1870	BSAA-8, FAMA-2, KLM-4	14		
488	Recife	1993	Air France-4, FAMA-2, PAB-6, SAS-4, ALI-1	17		
489 Dallas/Ft.Worth (U.S.)	Mexico	940	American-7	7		
490	S.Antonio(U.S.)	250	American-21	21		
491 Damascus (Syr.)	Istanbul	660	PAA-1	1		
492	London	2216	PAA-1	1		
493 Danzig (Pol.)	Stockholm	350	LOT-4	4		
494	Warsaw	250	LOT-4	4		
495 Dar es Salaam (Tan.)	Morogoro (Tan.)	113	EAAC-4	4		
496	Nairobi	415	BOAC-2 Air France-2	4		

1	2	3	4	5	6	7
497 Dar es Salaam (Cont'd)	Tananarive (Mad.)	980	Air France-2	2		
498	Tanga	117	EAAC-10	10		
499	Zanzibar(Zanz.)	48	EAAC-22	22		
500 Darwin (Austr.)	Manila	2100	QEA-4	4		
501	Morotai I. (Neth. Indies)	1032	Cathay Pacific-2	2		
502	Singapore	2091	QEA-6	6		
503	Soerabaya (Neth. (Indies)	1294	BOAC-6	6		
504	Sydney	1965	QEA-6	6		
505 David (Pan.)	San Jose	159	PAA-14	14		
506 Deir ez Zor (Syr.)	Hassetche	87	Syrian-1	1		
507 Delhi (India)	Karachi	675	BOAC-8, PAA-4	12		
508	Lahore	261	INA-16	16		
509 Detroit (U.S.)	Gander	1490	TWA-3	3		
510	Windsor (Can.)	32	American-14	14		
511 Dhahran (Saudi Arab)	Hasa	86	Saudi Arabian-2	2		
512	Karachi	1079	BOAC-14, TWA-4,	18		
513	Lydda	1002	BOAC-14, TWA-9	23		
514	Riyadh	238	Saudi Arabian-2	2		
515 Dire Dawa(Eth.)	Djibouti	160	EAL-2	2		
516 Dodoma (Tan.)	Kongwa	46	EAAC-2	2		
517	Tabora (Tan.)	216	EAAC-2	2		
518 Douala (Cam.)	Lagos	476	Air-France-4	4		
519	Libreville	256	Air France-2	2		
520	Yaounde	128	Air France-2	2		

1	2	3	4	5	6	7
521 Dublin (Ire)	Glasgow	197	ALT-36	36		
522	Liverpool (U.K.)	142	ALT-48	48		
523	London	281	ALT-100	100		
524	Manchester	166	ALT-4, KLM-6	10		
525	Paris	497	ALT-4	4		
526 Duluth (U.S.)	Fort William	172	TCA-12	12		
527 Eindhoven (Neth.)	Frankfort	175	KLM-6	6		
528	London	241	KLM-12	12		
529	Zurich	325	KLM-6	6		
530 El Adem (Libya)	Lydda	642	BOAC-6	6		
531	Valetta (Malta)	603	BOAC-18	18		
532 Elisabethville (Bel.Congo)	Leopoldville	964	SABENA-2	2		
533	Luluabourg (Bel. (Congo)	520	SABENA-2, TAP-1	3		
534	Manono	319	SABENA-2	2		
535	Salisbury	477	TAP-1	1		
536 El Paso (U.S.)	Monterrey	555	American-14	14		
537 Entebbe (Ugan.)	Kisumu	157	EAAC-6	6		
538 Espiritu Santo	Pt. Moresby	100	QEA-1	1		
539 Fairbanks (Alsk.)	Galena	273	PAA-4	4		
540	Seattle	1526	PAA-5	5		
541	Whitehorse(Can.)	489	PAA-9, TCA-6	15		
542 Fez (Mor.)	Oujda (Mor.)	184	Air Atlas-12	12		
543	Rabat	100	Air Atlas-12	12		
544 Foochow (China)	Shanghai	385	CNAC-4	4		
545 Fort Archambault (Fr.Equat.Af.)	Fort Lamy	305	Air France-2	2	1 (Fr.)	

1	2	3	4	5	6	7
546 Fort de France (Mart.)	Pointe à Pitre (Guad.)	118	Air France-2	2		
547	Port Etienne (Fr.W.Af.)	2929	Air France-1	1		
548	Port-of-Spain	270	Air France-2	2		
549 Fort Jameson (N.Rhod.)	Lilongwe	78	CAAC-2	2		
550 Fort Lamy (Fr.Equat.Af.)	Kamo	438	Air France-2	2	1 (Fr.)	
551 Fort William (Can.)	Sault Ste.Marie (U.S.)	267	TCA-28	28		
552	Winnipeg (Can.)	375	TCA-21	21		
553 Francistown (Bech.)	Maun (Bech.)	276	CAAC-2	22		
554 Frankfort (Ger.)	Geneva	294	SAS-16	16		
555	Hamburg	244	SAS-14, BEA-4	18		
556	London	409	BEA-16	16		
557	Munich	300	KLM-4	4		
558	Paris	293	Air France-6	6		
559	Praha	252	CSA-2, BEA-10, PAA-14	26		
560	Shannon	778	AOA-2	2		
561	Vienna (Aust.)	359	BEA-14	14		
562	Zurich	192	BEA-10, SAS-28	38		
563 Freetown (S.L.)	Robertsfield	235	Air France-2	2		
564	Takoradi	798	BOAC-2, TAP-1	3		
565 Galena (Alask.)	Nome (Alask.)	250	PAA-4	4		

1	2	3	4	5	6	7
566 Gander (Nfd.)	Montreal	923	BOAC-8	8		
567	New York	1100	AOA-42, Air France-12 BOAC-12, KLM-18 PAA-41, Swissair-1 SABENA-4, SAS-14 TWA-28	172		
568	Prestwick	2121	BOAC-10 KLM-18 SAS-14	42		
569	Reykjavik	1579	AOA-6	6	15 (Ice.)	
570	Santa Maria	1691	TWA-8	8		
571	Shannon	1982	Air France-14 AOA-42, BOAC-6, PAA-47, SABENA-4, TWA-32, Swissair-1	146		
572	St.John's (Nfd.)	107	TCA-14	14		
573	Sydney(Can.)	327	TCA-14	14		
574 Gao (Fr.W.Af.)	Niamey	241	Air France-2	2	1 (Fr.)	
575	Ouagadougou	283	Air France-2	2	1 (Fr.)	
576 Gatwick (U.K.)	Paris	211	TAI-2	2		
577 Geita (Tan.)	Mwanza (Tan.)	57	EAAC-2	2		
578	Shinyanga	105	EAAC-2	2		
579 Geneva (Switz.)	Lisbon	925	SAS-4	4		
580	London	462	BEA-16 Swissair-14	30		
581	Lydda	1804	Swissair-2	2		
582	Madrid	629	KLM-6, Swissair-4	10		
583	Nice	180	SAS-14, Air France-4	18		
584	Paris	245	Air France-14 Swissair-14, TWA-16	44		
585	Rome	447	KLM-6, Aviolinee-1 TWA-18, SAS-1	26	1 (Nor.)	
586	Shannon	808	TWA-2, Swissair-1	3		
587	Tunis	915	Swissair-1	1		
588	Zurich	140	Swissair-8	8		

1	2	3	4	5	6	7
589 Georgetown (Brit.Gui.)	Paramaribo	222	BIA-6, PAA-6	12		
590	Port-of-Spain	353	PAA-6	6		
591 Gibraltar	Madrid	308	BEA-10	10		
592	Tangier	42	GAL-56	56		
593 Golfito (C.R.)	San Isidro (C.R.)	52	LACSA-4	4		
594 Goteborg (Swed.)	Karlstad (Swed.)	160	SAS-14	14		
595	London	646	BEA-6	6		
596	Oslo	162	SAS-28	28		
597 Gracias (Hond.)	La Esperanza	26	TACA de Honduras-4	4		
598	Santa Rosa (Hond.)	22	TACA de Honduras-4	4		
599 Grand Forks (U.S.)	Winnipeg (Can.)	135	Northwest-28	28		
600 Grenada (Winward Is.)	Port-of-Spain	99	BIA-8	8		
601	St. Lucia	134	BIA-4	4		
602 Guadalajara (Mex.)	Mazatlan (Mex.)	268	CMA-14	14		
603	Mexico	285	CMA.14	14		
604 Guam	Kwajalein	1583	PAL-4	4		
605	Manila	1599	PAA-10, PAL-4	14	14(US)	
606	Okinawa	1419	PAA-2	2		
607	Shanghai	1945	CNAC-2, PAA-2	4		
608	Wake Island	1500	PAA-12, CNAC-2	14	14(US)	
609 Guatemala (Guat.)	Merida	437	PAA-20	20		
610	Mexico	658	PAA-28, TACA El Salvador-14	42		
611	San Salvador	115	PAA-49, TACA El Salvador-22	71		
612	Tapachula (Mex.)	118	PAA-14	14		
613 Guayaquil (Ec.)	Lima	716	PANAGRA-8	8		

1	2	3	4	5	6	7
614 Guayaquil (Cont'd)	Quito	167	AVIANCA-8 PANAGRA-14	22		
615	Talara	192	PANAGRA-14	14		
616 Habana (Cuba)	Key West	114	Aerovias "Q"-14	14		
617	Kingston	499	KLM-4	4		
618	Merida	493	CMA-4, PAA-20	24		
619	Mexico	1098	CMA-10	10		
620	Miami	235	Cubana-42, Expreso-26, National-14, TACA El Salvador-4, PAA-104 KLM-4	194		
621	Nassau	300	BSAA-2	2		
622	New Orleans	685	C&S-14	14		
623	New York	1320	LAV-6	6		
624	Panama	986	PIA-4	4		
625	San Salvador	777	TACA El Salvador -4	4		
626	Tampa	343	National-14	14		
627	Washington	1129	PIA-4	4		
628 Haifa (Pal.)	Lydda	55	Arab Airways-2, Misr-6	8		
629	Nicosia	187	MEA-6	6		
630 Haiphong (China)	Hanoi	75	Air France-2	2		
631	Hong Kong	550	Air France-2	2		
632 Halifax (Can.)	Yarmouth	136	TCA-14	14		
633 Hamburg (Ger.)	London	445	BEA-18	18		
634 Hami (China)	Tihwa	306	Hamiata-2	2		
635 Hamilton (Ber.)	Kingston	1202	BSAA-2	2		
636	Montreal	1200	TCA-8	8		
637	Nassau	912	BSAA-4	4		
638	New York	773	Colonial-14 PAA-20, BOAC-8	42		

1	2	3	4	5	6	7
639 Hamilton (Cont'd)	Santa Maria	2256	BSAA-4	4		
640	Washington	827	Colonial-2	2		
641 Hankow (China)	Kweilin	446	CNAC-2	2		
642	Nanking	288	CNAC-2	2		
643 Hanoi	Kunming	400	CNAC-2	2		
644	Saigon	750	Air France-7	7		
645 Hargeisa (Brit.Somlnd.)	Mogadiscio	529	Clairways-2, BOAC-2	4		
646 Hasa (Saudi Arab.)	Riyadh	182	Saudi Arabian-2	2		
647 Hassetche (Syr.)	Kamechlie (Syr.)	42	Syrian-1	1		
648 Helsinki (Fin.)	Stockholm	255	Aero Q/Y-24 AOA-6, BEA-2, SAS-18	50		
649 Hermosillo(Mex.)	Mazatlan	497	CMA-14	14		
650	Mexicali (Mex.)	359	CMA-14	14		
651 Holguin (Cuba)	Port-au-Prince (Haiti)	302	Aerovias "Q"-4	4		
652 Hong Kong	Iwakuni	2212	BOAC-2	2		
653	Kunming	756	CNAC-4, CATC-4	8		
654	Manila	701	Cathay Pacific-8, PAL-6	14		
655	Saigon	944	Air France-2, CNAC-2	4		
656	Shanghai	757	CNAC-6, PAL-2, Air France-1, CATC-8, HA-6, PAA-2	37		
657	Singapore	1750	BOAC-4	4	5(UK)	
658	Swatow	175	CNAC-2	2		
659 Honiara	Nauru	760	QEA-2	2		
660 Honolulu (Haw.)	Kwajalein	2316	PAL-4	4		
661	Los Angeles	2553	PAA-22	22	54(US)	
662	Midway Island	1310	PAA-12, CNAC-2	14	14(US)	
663	San Francisco	2400	BCPA-4, PAA-40, PAL-4, United-14 CNAC-2	64	162(US)	

1		2	3	4	5	6	7
664	Honolulu (Con'd)	Vancouver	3000	TCA-4	4		
665	Houston (U.S.)	Mexico	746	PAA-14	14		
666	Hyderabad (India)	Madras	324	Air India-14	14		
668	Inhambane (Moz.)	Lourenco Marques	231	DETA-2	2		
669	Ipoh (Mal.U.)	Kuala Lumpur	109	Malayan-14	14		
670		Penang (Mal.U.)	78	Malayan-14	14		
671	Irumu (Bel.Congo)	Stanleyville (Bel.Congo)	332	SAPUNA-4	4		
672		Usumbura	340	SABENA-2	2		
673	Istanbul (Turk.)	Karachi	2462	PAA-4	4		
674		London	1567	PAA-5	5		
675		Rome	860	KLM-2, SISA-1	3		
676	Jamnagar (India)	Junagadh	68	ASI-14	14		
677	Jersy (Chan.Is.)	Paris	205	BEA-2	2		
678		Rennes (Fr.)	79	BEA-4	4		
679	Jidda (Saudi Arab.)	Luxor	513	BOAC-2	2		
680		Port Sudan	177	BOAC-2	2		
681		Riyadh	513	Saudi Arabian-2	2		
682		Taif	76	Saudi Arabian-2	2		
683	Johannesburg (U.of S.Af.)	Kimberley	274	SAA-4	4		
684		Kisumu (Kenya)	1838	SAA-4	4		
685		Leopoldville	1732	KLM-4, PAA-4, SAA-2, Swissair 1	11		
686		Lourenco Marques	276	DETA-4, SAA-4	8		
687		Nairobi	1825	BOAC-8	8	(Nor.)	

1	2		3	4	5	6	7
688	Johannesburg (Con'd)	Salisbury	602	BOAC-6, SAA-4 SAA-4	10		
689	Juba (A.-E.Sud.)	Khartoum	737	SABENA-1	1		
690		Kisumu	401	BOAC-4	4		
691		Malakal(A.-E.Sud)	324	BOAC-4	4		
692		Stanleyville	539	SABENA-2	2		
693	Juneau (Alaska)	Ketchikan	257	PAA-19	19		
694		Seattle	906	PAA-10	10		
695		Whitehorse	163	PAA-5	5		
696	Kabalo (Bel.Congo)	Luluabourg	311	SABENA-2	2		
697		Usumbura	252	SABENA-2	2		
698	Kabul (Afg.)	Peshawar (W.Pak.)	180	ORIENT-6	6*		
699	Kano (Nig.)	Lagos	518	AIR FRANCE-2, BOAC-12	14		
700		Leopoldville	1223	KLM-4, SABENA-10, Swissair-1	15		
701		Tripoli	1453	BOAC-12	12		
702		Tunis	1697	KLM-4, SABENA-10, SWISSAIR-1	15		
703		Zinder (Fr.W.Af.)	125	AIR FRANCE-2	2		
704	Karachi (W.Pak.)	Lahore	640	ORIENT-14	14		
705		Lydda	2086	BOAC-6	6		
706		Quetta (W.Pak.)	371	ORIENT-20	20		
707		Singapore	3064	QEA-3	3		
708	Kasama (N.Rhod.)	Mbeya	171	EAAC-2	2		
709		Ndola (N.Rhod.)	263	EAAC-4	4		
710		Shiwa Ngandu	81	EAAC-2	2		
711		Tabora	377	EAAC-4	4		
712	Kassala (A.E.Sud)	Khartoum	259	SUDAN-2	2		

*) Proposed

1		2	3	4	5	6	7
713	Keetmanshoop (S.W.A.)	Upington (U.of S.A.)	233	SAA-6	6		
714		Windhoek (S.W.Af.)	272	SAA-12	12		
715	Kermanshah (Iran)	Teheran	249	IRANIAN STATE-4	4		
716	Ketchikan (Alsk.)	Seattle	656	PAA-19	19		
717	Khartoum (A.E.S.)	Luxor	800	BOAC-1	1		
718		Malakal	415	BOAC-4	4		
719		Mombasa	1475	BOAC-2	2		
720		Nairobi	1192	BOAC-14 AIR FRANCE-2	16	29	(28-UK 1-Nor.)
721		Port Bell	1100	BOAC-4	4		
722		Tripoli	1693	SAA-4	4		
723		Wadi Halfa	441	BOAC-2	2		
724	Kimberley (A.S.A.)	Upington	223	SAA-6	6		
725	Kingston (Jam.)	Miami	589	KLM-10, PAA-2	12		
726		Montego Bay	85	PAA-6	6		
727		Nassau	490	SAA-12	12		
728		Port-auPrince (Haiti)	295	KLM-4, PAA-2	6		
729		St. Kitts	919	BIA-2	2		
730	Kismayo (it.Somld.)	Mogadiscio (it.Somld)	255	CLAIRWAYS-4	4		
731		Nairobi	398	CLAIRWAYS-4	4		
732	Kisumu (Kenya)	Nairobi	164	BOAC-4, EAAC-6	10		
733	Kongwa (Tan.)	Morogoro	97	EAAC-4	4		
734		Nduli	112	EAAC-2	2		
735	Kota Bharu (Mal.U.)	Kuala Lumpur	212	MALAYAN-2	2		
736	Kristiansand (Nor.)	Oslo	160	SAS-6, KLM-6	12		
737		Stavanger (Nor.)	98	SAS-14	14		

1	2	3	4	5	6	7
738 Kuala Lumpur (Mal.U.)	Kuantan(Mal.U.)	127	Malayan-2	2		
739	Singapore	205	Malayan-18	18		
740 Kunming	Rangoon	700	CNAC-2	2		
741 Lae (N.G.)	Port Moresby	188	QEA-6	6		
742 La Esperanza (Hond.)	Tegucigalpa (Hond.)	75	TACA de Honduras-4	4		
743 Lahore (W.Pak.)	Quetta	454	Orient-6	6		
744	Rawalpindi (W.Pak.)	162	Orient-10	10		
745 La Paz (Bol.)	Oruro	124	PANAGRA-14	14		
746 Las Palmas (Can.Is.)	Santa Cruz (Can.Is.)	71	IBERIA-2	2		
747 Leopoldville (Bel.Congo)	Luanda	332	DTA-2, TAP-1	3		
748	Luluabourg	495	SABENA-4, TAP-1	5		
749 Libreville (Fr. Equat.Afr.)	Luanda	685	TAP-1	1		
750	Pointe Noire	400	Air-France-2	2		
751	Port Gentil	94	Air France-2	2		
752 Liège (Bel.)	Paris	193	SABENA-14	14		
753 Lille (Fr.)	London	149	Air Transport-12	12		
754	Manchester	295	Air.Transport-4	4		
755 Lilongwe(Nyasa)	Zomba	130	CAAC-4	4		
756 Lima (Peru)	Panama	1488	PIA-4	4		
757	Santiago	1535	BSAA-2, PANAGRA-6	8		
758 Limon (C.R.)	San José	74	TACA de Costa Rica-4	4		
759	Sixaola	39	TACA de Costa Rica-2	2		
760 Lisbon (Port.)	London	984	BSAA-10	10		
761	Madrid	319	Iberia-6,KLM-6, BEA-2, Swissair-4, TAP-6, TWA-8	32		
762	Paris	904	SAS-2, Air France-4, PAB-4	10		
763	Rome	1156	PAB-2, LAI-1	3		

1	2	3	4	5	6	7
764 Lisbon (Cont'd)	Santa Maria	885	TWA-20	20		
765	Tangier	277	Aero Portuguesa-2, Air France-2	4		
766 London (Can.)	Toronto	95	TCA-28	28		
767	Windsor	101	TCA-14	14		
768 London (U.K.)	Lydda	2208	BOAC-3	3		
769	Madrid	795	Iberia-2	2		
770	Marseille	618	BEA-28, BOAC-20	48		
771	Montreal	3600	BOAC-2	2		
772	New York	3450	PAA-7	7		
773	Oslo	720	BEA-6	6		
774	Paris	211	Air France-56 BEA-84, FAMA-2, PAB-2	144		
775	Praha	651	BEA-14, CSA-14 PAA-1	29		
776	Prestwick	328	BOAC-6	6		
777	Rome	890	Aviolinee-8	8		
778	Santa Maria	1569	BSAA-4	4		
779	Shannon	370	ALT-6, AOA-28, BOAC-6, PAA-38, TCA-2	80		
780	Stavanger	560	BEA-6, SAS-20	26		
781	Sydney (Can.)	2722	TCA-12	12		
782	Tripoli	1449	BOAC-28, SAA-4	32	84 (U.K.)	
783	Zurich	482	Swissair-14, BEA-14	28		
784 Los Angeles (US)	Mexicali	191	CMA-14	14		
785	Mexico	1541	CMA-14	14		
786 Lourenco Marques (Moz.)	Salisbury	163	TAP-1	1		
787 Lulagi	Port Moresby	900	QEA-1	1		
788 Lusaka (N.Rhod.)	Ndola	163	CAAC-4	4		
789	Salisbury	239	CAAC-12	12		

1	2	3	4	5	6	7
790 Luxor (Egy.)	Wadi Halfa	271	BOAC-4	4		
791 Lydda (Pal.)	Nicosia	238	BOAC-2, MEA-6, Misr-4	12		
792	Paris	2050	Air France-4	4		
793	Rome	1375	KLM-4, SAS-1, Air France-6	11		
794	Tehran	975	SAS-1	1		
795	Tripoli	1277	BOAC-17	17		
796 Lyon	Paris	248	TAI-1	1		
797 Madrid (Sp.)	Paris	645	FAMA-2	2		
798	Rome	847	FAMA-2, Iberia-2, TWA-6, LAI-1	10		
799	Tangier	338	Iberia-6	6		
800	Villa Cisneros	1346	Iberia-2	2		
801 Managua (Nic.)	San José	206	PAA-28, TACA de Costa Rica-14	42		
802	San Salvador	224	PAA-28	28		
803	Tegucigalpa	149	PAA-14, TACA de Costa Rica-14	28		
804 Manchester (UK)	Paris	376	Air France-4	4		
805 Manila (Phil.)	Marotai I.	989	Cathay Pacific-2	2		
806	Shanghai	1153	Northwest-6, PAL-4, CNAC-2, PAA-2	18		
807	Zamboanga	560	KLM-2	2		
808 Manono (Bel. Congo)	Usumbura	295	SABENA-2	2		
809 Marseille (Fr.)	Oran	614	Air France-4	4		
810	Paris	412	Air France-14	14		
811	Rome	373	BEA-20, BOAC-2, MEA-2	24		
812	Southampton	650	BOAC-12	12		
813	Tunis	507	Air France-8, TAI-12	20		
814	Valetta	710	BOAC-18	18		
815	Zurich	318	SAS-6	6		
816 Massena (U.S.)	Ottawa	49	Colonial-28	28		

1	2	3	4	5	6	7
817	Massena (Cont'd)	Plattsburg	67	Colonial-14	14	
818	Maturin (Venez.)	Port-of-Spain	138	LAV-14, PAA-14	28	
819	Mauritius	Reunion Island	144	Air France-2	2	
820	Medan (Neth. Indies)	Penang (Malay U.)	246	KLM-4	4	
821		Singapore	508	KLM-4	4	
822	Melbourne (Austr.)	Sydney	520	BCPA-6	6	
823	Mendoza (Arg.)	Santiago	321	ZONDA-12, LIPA-12	24	
824	Merida (Mex.)	Mexico	617	CMA-4	4	
825		New Orleans	635	PAA-14	14	
826	Mexico (Mex.)	Monterrey	452	American-28	28	
827		San Antonio	700	American-7	7	
828		Tampico	213	PAA-14	14	
829		Tapachula	549	PAA-14	14	
830	Miami (U.S.)	Nassau	188	PAA-14, BSAA-6	20	
831		New York	1210	FAMA-2	2	
832		Port-of-Spain	1600	FAMA-2	2	
833		San Juan	1040	Eastern-14, PAA-14	28	
834	Midway Island	Wake Island	1186	PAA-8, CNAC-2	10	14 (U.S.)
835	Milan (It.)	Trieste	224	SISA-14	14	
836	Mombasa (Kenya)	Nairobi	267	EAAC-10	10	
837		Tanga	83	EAAC-12	12	
838	Monterrey (Mex.)	San Antonio	275	American-14	14	
839	Montevideo(Urug.)	Natal	2438	Iberia-2	2	
840		Pelotas	298	VARIG-6	6	
841		Porto Alegre	434	PAA-18	18	
842		Rio de Janeiro	1131	Air France-4, BSAA-4, KLM-4, PAA-14, SAS-4	30	
843		Santiago	990	KLM-4	4	
844		Sao Paulo	1100	BSAA-2	2	
845	Montreal (Can.)	Nassau	1800	TCA-7	7	
846		New York	333	Colonial-67	67	

	2	3	4	5	6	7
847	Montreal (Cont'd)	Ottawa	94	Colonial 62	62	
848		Sydney (Can.)	658	TCA-14	14	
849	Morotai Island	Port Moresby	1500	QEA-1	1	
850	Moscow (U.S.S.R.)	Sofia	1055	Aeroflot-4, BVS-2	6	2 (Bulg.)
851	Moshi (Tan.)	Nairobi	143	EAAC-10	10	
852		Tanga	167	EAAC-10	10	
853	Mozambique (Moz.)	Quelimane	320	Air France-1	1	
854		Tananarive	511	Air France-1	1	
855	Mpika (N.Rhod.)	Ndola	213	CAAC-2	2	
856		Shiwa Ngandu	46	CAAC-2	2	
857	Musoma (Tan.)	Mwanza	102	EAAC-2	2	
858		Nairobi	205	EAAC-2	2	
859	Nairobi (Kenya)	Salisbury	1204	BOAC-2	2	
860		Tabora	385	CAAC-4	4	
861	Nanking (China)	Shangai	165	CNAC-2	2	
862	Naples (It.)	Rome	116	SISA-14	14	
863	Natal (Braz.)	Port-of-Spain	2150	FAMA-2	2	
864		Rio de Janeiro	1296	BSAA-7,FAMA-4,KLM-4	15	
865		Sao Paulo	1439	BSAA-2	2	
866		Villa Cisneros	2473	Iberia-2	2	
867	Nauru	Port Moresby	1500	QEA-1	1	
868	Nduli (Tan.)	So. Highlands	56	EAAC-2	2	
869	New Orleans (U.S.)	San Salvador	1107	TACA El Salvador-4	4	
870	New York (U.S.)	Philadelphia	95	AOA-7, TWA-5	12	
871		San Juan (P.R.)	1612	PAA-58	58	
872		Santa Maria	2605	PAA-7	7	
873		Shannon	3081	AOA-8	8	
874		Toronto	351	TCA-56	56	
875		Washington	215	PAA-2, PIA-4, TWA-6	12	
876	Niamey(Fr.W.Af.)	Zinder	457	Air France-2	2	1 (Fr.)
877	Nice (Fr.)	Paris	424	Air France-4	4	
878		Rome	294	Air France-4, SAS-8	12	

1	2	3	4	5	6	7
879	Nice (Cont'd)	Tunis	562	Aigle-Azur-7	7	
880	Norfolk Island	Nouméa	425	NZNAC-3	3	
881	Noumea (New Cal.)	Suva	788	PAA-4, QEA-2	6	
882		Sydney	1232	PAA-4, QEA-2	6	
883	Ocotopeque (Hond.)	San Salvador	51	TACA de Honduras-4	4	
884		Santa Rosa	34	TACA de Honduras-4	4	
885	Okinawa	Shanghai	510	PAA-2	2	
886	Oran (Alg.)	Oujda	102	Air Atlas-12	12	
887		Paris	931	Air France-8, TAI-1	9	
888		Perpignan	531	Air Atlas-2	2	
889		Rabat	363	Air France-14	14	
890		Tangier	295	Air Atlas-12	12	
891		Toulouse	556	Air France-2	2	
892	Oruro (Bol.)	Uyuni (Bol.)	175	PANAGRA-4	4	
893	Oslo (Nor.)	Prestwick	661	AOA-2, SAS-12	14	
894		Reykjavik (Ice.)	1110	AOA-2	2	2 (Ice.)
895		Stavanger	203	BEA-6, SAS-28	34	
896		Stockholm	247	AOA-4, SAS-20	24	
897	Ottawa (Can.)	Syracuse (U.S.)	159	Colonial-14	14	
898	Palembang	Singapore	393	KLM-6	6	
898-A	Palermo	Tunis	200	Sicula-2	2	
899	Panama (Pan.)	San Jose	316	TACA El Salvador-14	14	
900	Paramaribo (Suri.)	Port-of-Spain	538	Aerovias Brasil-4, KLM-6, Air France-1	11	
901	Parana (Arg.)	Reconquista	186	ALFA-2	2	
903	Paris (Fr.)	Praha	547	CSA-14, Air France-6	20	
904		Rome	691	IRANAIR-2, Air France-4, Aviolinee-10	16	
905		Shannon	565	Air France-14, TWA-30	44	
906		Tunis	914	Air France-6, TAI-2	8	2 (Fr.)
907		Warsaw	849	LOT-4	4	
908		Zurich	297	Air France-6, Swissair-14	20	

1	2	3	4	5	6	7
909	Parrita (C.R.)	San Isidro	53	LACSA-4	4	
910		San Jose	34	LACSA-4	4	
911	Pelotas(Braz.)	Porto Alegre	141	VARIG-6	6	
912	Peshawar (W.Pak.)	Rawalpindi	195	ORIENT-10	10	
913	Philadelphia(U.S.)	Washington	120	AOA-7, TWA-1	8	
914	Pnom-Penh (Fr. I.C.)	Saigon	130	Air France-1	1	
915	Podgorica (Yugos.)	Tirana (Alb.)	83	JAT-6	6	
916	Port Bell (Uganda)	Victoria Falls	125	BOAC-4	4	
917	Port Moresby	Townsville	900	QEA-6	6	
918	Port-of-Spain (Trin.)	San Juan	631	PAA-17	17	
919		St. Lucia	220	PAA-6	6	
920	Porto Alegre (Braz.)	Sao Paulo	523	Cruzeiro-6, FAMA-6, PAA-18, VARIG-6	36	
922	Praha (Czech.)	Rome	569	CSA-6, Aviolinee-1	7	
923		Shannon	1014	PAA-1	1	
924		Sofia	635	CSA-2, BVS-2	4	2 (Bulg.)
925		Vienna	149	PAA-14	14	
926		Warsaw	317	CSA-2, LOT-6, Swissair-2	10	
927		Zurich	324	CSA-12, LOT-4, Swissair-8	24	
928	Prestwick (U.K.)	Reykjavik	845	Icelandic Airways-2	2	11 (Ice.)
929		Shannon	262	AOA-4	4	
930		Stavanger	438	SAS-8	8	
931		Sydney (Can.)	2473	TCA-12	12	
932	Puerto Suarez (Bol.)	Robore	134	PANAGRA-4	4	
933		Santa Cruz	363	PANAGRA-4	4	
934	Quetta (W.Pak.)	Tehran	1000	Orient-6	6 *	

* Proposed

1	2	3	4	5	6	7
935	Rabat (Mor.)	Tangier	134	Air Atlas-14	14	
936	Rangoon(Burma)	Singapore	1201	BOAC-6	6	30 (U.K.)
937	Recife (Braz.)	Rio de Janeiro	1162	Air France-4, FAMA-2, PAB-6, SAS-4	16	
938	Reconquista(Arg.)	Resistencia	122	ALFA-2	2	
939	Reunion Island	Tananarive	541	Air France-2	2	
940	Rio de Janeiro (Braz.)	Sao Paulo	226	Cruzeiro-6, FAMA-6, PAA-18, PAB-4, VARIG-6, BSAA-2	42	
941	Riyadh (Saudi Arabia)	Taif (Saudi Arabia)	455	Saudi Arabian-2	2	
942	Robore (Bol.)	San Jose	75	PANAGRA-4	4	
943	Rockhanpton (Austr.)	Townsville	372	QEA-6	6	
944	Rome (It.)	Trieste	266	SISA-14	14	
945		Tunis	365	Air France-6, KLM-6	12	
946		Valetta	425	BEA-4	4	
947	Saigon (Fr.I.C.)	Singapore	700	CNAC-2	2	
948		Tourane	372	Air France-1	1	
949	Salta (Arg.)	Tucuman	144	PANAGRA-6, FAMA-4, ZONDA-7	17	
950		Uyuni	310	PANAGRA-4, FAMA-4	8	
951	San Francisco (U.S.)	Vancouver (Can.)	795	BCPA-4	4	
952	San Ignacio de V. (Bol.)	San Jose	105	PANAGRA-4	4	
953	San Juan (P.R.)	St.Thomas (Virgin Is.)	75	PAA-28	28	
954	San Salvador (El Salvador)	Tegucigalpa	131	PAA-14, TACA de Costa Rica-14	28	
955	Sault Ste Marie (U.S.)	Toronto	303	TCA-28	28	
956	Seattle (U.S.)	Vancouver	122	United-42	42	
957		Victoria (Can.)	75	TCA-28	28	
958		Whitehorse	1046	PAA-4	4	

1	2	3	4	5	6	7
959	Seville (Sp.)	Tangier	112	Iberia-12	12	
960	Shanghai (China)	Taipeh (Formosa)	433	CNAC-10	10	
961		Tokyo	1099	Northwest-6, CNAC-4, BOAC-2	14	
962	Shannon (Ire.)	Sydney (Can.)	2309	TCA-4	4	
963	Shinyanga (Tan.)	Tabora (Tan.)	104	EAAC-2	2	
964	Singapore	Soerabaya	850	QEA-6, BOAC-6	12	
965		Tanjung Pinang	390	KLM-2	2	
966	St. John (Can.)	Yarmouth	100	TCA-14	14	
967	St. John's (Leeward Is.)	St. Lucia	239	PAA-6	6	
968		St. Thomas	226	PAA-6	6	
969	St. Kitts (Leeward Is.)	St. Martin (Cur.)	52	KLM-2	2	
970	Stockholm(Swed.)	Visby	116	SAS-4	4	
971	Suva (Fiji Is.)	Sydney	1977	BCPA-4	4	5 (U.S.)
972		Togatatu	510	NZNA-2	2	
973	Tanga (Tan.)	Zanzibar	69	EAAC-22	22	
974	Tangier (Mor.)	Tetuan (Sp.Mor.)	31	Iberia-12	12	
975	Tobago (Windward Is.)	Port-of-Spain	53	BIA-10	10	
976	Tokyo	Wake Island	1987	PAA-2	2	3 (U.S.)
977	Toronto (Can.)	Windsor	200	TCA-14	14	
978	Tripoli(Lybia)	Tunis	324	Air France-3	3	
979	Vaaldam	Victoria Falls	1000	BOAC-4	4	
980	Visby((Swed.)	Warsaw	383	SAS-4	4	
981	Zadar (Yugos.)	Zagreb	123	CSA-4, JAT-4	8	

T A B L E I I

MILES OPERATED PER WEEK IN DOMESTIC SERVICES
by Regions and Countries
As of June 1, 1948

DISTANCES EN MILLES PARCOURUES HEBDOMADAIREMENT
POUR DES SERVICES INTERIEURS
par régions et pays
(en date du 1 juin, 1948)

DISTANCIAS EN MILLAS RECORRIDAS SEMANALMENTE
EN LOS SERVICIOS INTERIORES
(hasta el 1 de Junio de 1948)

Region Région Región	Country Pays País	Scheduled Miles Milles services réguliers Millas servicios regulares	Non-Scheduled Miles Milles services non réguliers Millas servicios no regulares
Africa	Algeria	6.790	
	Anglo-Egyptian Sudan	6.470	1.000
	Angola	4.422	
	Bechuanaland	-----	
	Belgian Congo	17.904	
	British Somaliland	-----	
	Cameroons	-----	
	Egypt	25.670	
	Eritrea	-----	
	Ethiopia	2.448	
	Fernando Po	-----	
	French Equatorial Africa	2.410	2.777
	French Somaliland	-----	
	French Togoland	-----	
	French West Africa	6.236	5.449
	Gambia	-----	
	Gold Coast	4.000	1.000
	Ifni	-----	
	Kenya	17.378	4.500
	Liberia	-----	
	Libya	-----	

Region Région Región	Country Pays País	Scheduled Miles Milles services réguliers Millas servicios regulares	Non-Scheduled Miles Milles services non réguliers Millas servicios no regulares
Africa (Cont'd)	Madagascar	13,400	
	Mauritius		
	Morocco	7,396	72,896
	Mozambique	6,992	
	Nigeria	3,556	1,000
	Northern Rhodesia	10,500	2,500
	Nyasaland		
	Reunion Island		
	Rio de Oro		
	Rio Muni		
	Ruanda-Urundi		
	Sierra Leone	4,000	1,000
	Southern Rhodesia	10,500	2,500
	South-West Africa		
	Spanish Morocco	1,644	
	Tanganyika	10,500	2,500
	Tangier		
	Tunisia		
	Uganda	10,500	2,500
	Union of South Africa	87,280	15,000
	Zanzibar		
Asia	Aden		
	Afghanistan		
	Bahrein Island		
	Burma		
	Ceylon		
	China	782,540	
	Cyprus	2,500	500
	Formosa		

Region Région Región	Country Pays País	Scheduled Miles Milles services réguliers Millas servicios regulares	Non-Scheduled Miles Milles services non réguliers Millas servicios no regulares
Asia - (cont'd)	French Indochina	9.750	
	Hong Kong	25.000	2.500
	India	122.968	
	Iran	16.630	
	Iraq	8.832	
	Japan	———	
	Kamaran Island	———	
	Kuwait	———	
	Lebanon	———	
	Malayan Union	21.200	200
	Outer Mongolia	———	
	Pakistan	46.298	
	Palestine	440	
	Philippines	78.261	
	Saudi Arabia	4.800	600
	Siam	———	
	Singapore	———	
	Syria	8.000	
	Trans-Jordan	———	
	Turkey	31.452	
	Union of Soviet Socialist Republics	———	
Australasia	Australia	630.766	
	Netherlands Indies	118.000	
	New Guinea	801	
	New Zealand	70.000	3.000
Europe	Albania	———	
	Austria	———	
	Azores	662	
	Belgium	———	

Region Région Región	Country Pays Pais	Scheduled Miles Milles services réguliers Millas servicios regulares	Non-Scheduled Miles Milles services non réguliers Millas servicios no regulares
Europe (cont'd)	Bulgaria	4.566	1.400
	Czechoslovakia	20.916	
	Denmark	7.126	
	Finland	14.112	
	France	85.500	
	Germany	-----	
	Gibraltar	-----	
	Greece	11.056	
	Hungary	-----	
	Iceland	19.060	9.000
	Ireland	4.148	
	Italy	65.000	20.000
	Luxembourg	-----	
	Malta	-----	
	Netherlands	16.000	
	Norway	20.771	
	Poland	21.788	
	Portugal	3.150	
	Rumania	22.572	
	Spain	19.988	
	Sweden	33.000	8.000
	Switzerland	-----	
	Trieste	-----	
	Union of Soviet Socialist Republics	-----	
	United Kingdom	245.000	120.000
	Yugoslavia	16.994	
Middle America	Bahamas	1.400	500
	British Honduras	500	750
	British West Indies	25.000	5.000

Region Région Región	Country Pays Pais	Scheduled Miles Milles services réguliers Millas servicios regulares	Non-Scheduled Miles Milles services non réguliers Millas servicios no regulares
Middle America (cont'd)	Canal Zone	----	
	Costa Rica	25.856	
	Cuba	46.232	
	Curacao	5.000	
	Dominican Republic	3.192	
	El Salvador	----	
	Guadeloupe	695	
	Guatemala	1.394	
	Haiti	2.346	
	Honduras	20.693	
	Mexico	242.246	
	Nicaragua	11.541	
	Panama	3.618	
	Puerto Rico/ Virgin Islands	7.575	
North America	Alaska	112.500	112.500
	Bermuda	----	
	Canada	315.315	
	Newfoundland	----	
	United States	6.689.428	
Oceania	Canton Island	----	
	Fiji Islands	----	
	Guam	----	
	Hawaiian Islands	44.219	
	Kwajalein	----	
	Midway Island	----	
	New Caledonia	1.710	
	Okinawa	----	
	Wake Island	----	

Region Région Región	Country Pays Pais	Scheduled Miles Milles services réguliers Millas servicios regulares	Non-Scheduled Miles Milles services non réguliers Millas servicios no regulares
South America	Argentina	131.540	
	Bolivia	13.780	
	Brazil	367.965	
	British Guiana	535	
	Chile	72.740	
	Columbia	111.462	
	Ecuador	10.873	
	French Guiana	-----	
	Paraguay	2.570	
	Peru	38.436	
	Surinam	-----	
	Uruguay	4.406	
	Venezuela	92.282	

The figures listed above represent mileage operated per week in domestic services only, and are in addition to the international services reported in Table I and shown on the International Air Route Map.

Les chiffres figurant ci-dessus représentent les distances en milles parcourues hebdomadairement, pour les services intérieurs seulement; ils s'ajoutent à ceux du Tableau I, qui sont indiqués sur la carte des routes aériennes internationales.

La cifras arriba indicadas sólo representan las distancias en millas recorridas semanalmente en función de los servicios interiores y complementan las cifras del cuadro I y del Mapa de Rutas Aéras Internacionales.

Comferencia Administrativa
Internacional de Radio-
Comunicaciones Aeronáuticas

Anexo 4 al Documento Aer No.198-S

Ginebra, 1948

ANEXO 4 AL INFORME FINAL DE LA SUBCOMISION 6 C

1) Revisión de Tablas de Vuelos. Tabla No.1

Las siguientes rutas han sufrido una modificación total o parcial en la clasificación de Rutas Aéreas más importantes del Mundo y desde ahora han de considerarse como tráfico Regional. Están indicadas por orden numerico con observaciones cuando se ha creído necesario.

1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 14, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, (añádase 1 Francia bajo columna 6), 46, 48, (añádase 10 Francia bajo columna 6); 49, 51, (bajo columna 4 transfiéranse 20 de los 26 vuelos de Air-France al tráfico Regional y enmiéndense los vuelos TAI hasta un total de 4 / 2 Regionales, 2 Más Importantes del Mundo/ Esto dará un total de 8 en la columna 5 en lugar de 29. En la columna 6, de los 14 vuelos franceses, transferir 8 al tráfico Regional); 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 71, 73, 74, 75, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, (bajo la columna 4, 6 vuelos de KLM pasan a Regionales resultando ahora un total de 18 bajo la columna 5); 87, 91, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 101, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110,111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, (bajo la columna 4 pasan al tráfico Regional 1-Air-France, 2-CSA y 4-KLM reduciendo la cifra 25 a 18 bajo la columna 5); 130, 131, 132, (bajo la columna 4 2-CSA pasa a tráfico Regional, reduciendo la cifra 4 a 2 bajo la columna 5); 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 151, 152, 155, 156, 157, 158, 161, 164, 166, 167, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 181, 184, 185, 186, 187, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, (bajo la columna 4, 14-PAA pasa a tráfico Regional, resultando 2 vuelos en lugar de 16 en la columna 5); 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 215, 216, 217, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 234, 235, 236, 237, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, (añádase 1 Francés bajo columna 6); 276, 277, 278, 281, 282, 285, 287, 288, (bajo la columna 4, 22-BEA pasa a tráfico Regional, y enmiéndese 26 a 4 bajo la columna 5); 289, 292, 293, 294, 299, 300, 301, 304, 305, 308, 310, 311, 312, 313, 314, 315, (auméntese SABENA a 4 transfiriendo 2 de éstos a tráfico regional dejando 2 bajo la columna 5); 316, 317, 318, 319, 320, 321, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, (transfiéranse 20.ALFA, 18-CAUSA, bajo 14 de 32-PAA a tráfico Regional, enmendando IBERIA de 4 a 2. La cifra 90 se reduce a 36 bajo la columna 5); 340, redúzcase 10-ALFA a 6 bajo la columna 4 y 10 a 6 bajo la columna 5); 341, 342, (bajo la columna 4, 4-CRUZEIRO y 4 de 10-FAMA pasan a tráfico Regional añadiendo 1-ALI a la columna 4. Bajo la columna 5 redúzcase 18 a 11); 343, (bajo la columna 4, 14-FAMA y 14-LAN se transfieren a tráfico Regional. Bajo la columna 5 reducir 44 a 16); 345, 347, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, (bajo la columna 4 enmiéndese 7-SYRIAN a 3, reduciéndose a 11 en lugar de 15 bajo la columna 5) 360, 361, 362, (añádase 1-SEOUDIAN a la columna 4 resultando 5 en lugar de 4 en la columna 5); 368, (bajo la columna 4 transfiérase 4-MISR a tráfico Regional resultando 4 en lugar de 8 bajo la columna 5); 369, 370, (bajo la columna 4, 1-SABENA y 1-Air.France pasan a tráfico Regional. Añádase 2-ALI reduciénlos a 10 en lugar de 12 en la columna 5); 374, 375, 376, (enmiéndese 4-TAA a 6 aumentándose la columna 5 a 26 en lugar de 24); 382, 383, 384, 385, 386 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 398, 399, 400, 401, (bajo la columna 4, se transfieren a tráfico Regional 24-KLM y 2 de 30-PAA, reduciéndose a 2 los 54 bajo la columna 5); 403, 404, 405, (bajo la columna 4 , 1-Air-France y 2 BSAA pasan a tráfico Regional reduciendo a 2 los 5 bajo la columna 5); 407, 408, 409, 410, (añadir 1 Francés a la columna 6); 411, (14 de los 24-Air-France y 1 de 2-TAI pasan a tráfico Regional, reduciendo

a 11 los 26 bajo la columna 5);412, 414, 416, 417, 418, (bajo la columna 4 redúzcase 6-PAA a 4 y transfiérase 1 Air-France a tráfico Regional, reduciendo la cifra 7 a 4 en la columna 5);419, (bajo la columna 4 transfiérase 4-KLM, y 27 de 29-PAA a tráfico Regional reduciendo a 2 los 33 de la columna 5);420, 422, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433,434, 435, 438, 439, 440, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 450, 451, 452, 454, 455, 456, 457, 458, (bajo columna 4, 2-Airways pasan a tráfico Regional, reduciendo a 10 los 12 de la columna 5);461, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 489, 490, 493, 494, 495, 498, 499, 505, 506, 508, 509, 510, 511, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 533, 534, 536, 537, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 555, 557, 558, 559, (bajo la columna 4, 2-CSA y 10-BEA pasan a tráfico Regional reduciendo a 14 los 26 en la columna 5);561, 562, 563, 565, 566, 567, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 580, 581, 582, 583, 584, (en la columna 4, 14-Air-France y 14 Swissair pasan a tráfico Regional y se reducen a 16 los 44 de la columna 5);585, (en la columna 4 6-KLM y 1-SAS pasan a tráfico Regional reduciéndose a 18 los 25 en la columna 5);588, 589, (en la columna 4, 6-BIA pasan a tráfico Regional y enmiéndese 6-PAA a 4-PAA reduciéndose a 4 los 12 de la columna 5);591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 609, (transfiérase 6 de 20-PAA a tráfico Regional reduciéndose a 14 los 20 de la columna 5);610, (transfiérase 21 de 28-PAA, 1-TACAE, 14-Salvador a tráfico Regional, reduciendo a 7 los 42 de la columna 5);611, 612, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 622, 625, 626, 628, 629, 630, 632, 633, 634, 638, 640, 641, 642, 643, 644, 645, (2-Clanways pasan a tráfico Regional y se reducen a 2 los 4 en la columna 5);646, 647, 648, (transfiérase 24-Aeroa, 2-BEA y 18-SAS a tráfico Regional reduciendo a 6 los 50 en la columna 5);649, 650, 651, 652, 658, 660, 665, 666, 668, 669, 670, 671, 672, 676, 677, 678, 681, 682, 683, 686, 688, (transfiérase 4 de 6-BOAC y 4-SAA a tráfico Regional; redúzcase a 2 los 10 de la columna 5);693, 694, 695, 696, 697, 698, 703, 704, 706, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, (2-DTA pasan a tráfico Regional reduciéndose a 1 los 3 en la columna 5);748, (4-SABENA pasa a tráfico Regional, reduciéndose a 1 los 5 de la columna 5);750, 751, 752, 753, 754, 755, 759, 765, 766, 767, 769, 773, 774, (transfiérase 56-Air-France, 84-BEA a tráfico Regional reduciendo a 4 los 144 de la columna 5);775, (14-BEA, 14-CSA pasan a tráfico Regional reduciendo a 1 los 29 de la columna 5);777, 779, (6-ALI pasa a tráfico Regional reduciendo a 74 los 80 de la columna 5);780, 783, 788, 789, 791, (6-MEA y 4-MISR pasan a tráfico Regional, reduciendo a 2 los 12 de la columna 5);792, 798, (transfiérase 2-IBERIA y añádase 1-ALI a tráfico Regional reduciéndose a 8 los 10 de la columna 5);799, 801, 802, 803, 804, 808, 809, 810, 811, (20-BEA y 2-MEA pasan a tráfico Regional reduciéndose a 2 los 24 de la columna 5);813, 814, 815, 816, 817, 818, 820, 821, 823, 824, 826, 827, 828, 829, 830, 833, (14-Eastern pasan a tráfico Regional y auméntese 14-PAA a 16 reduciendo a 16 los 28 de la columna 5);835, 836, 837, 838, 840, 847, 848, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 860, 861, 862, 868, 869, 870, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 883, 884, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 895, 896, (20-SAS pasan a tráfico Regional reduciéndose a 4 los 24 a la columna 5);897, 898, 899, 900 (transfiéranse 4-Brasil y 1 Air-France a tráfico Regional reduciendo a 6 los 11 en la columna 5);901, 903, 904, (transfiéranse 2-IRANAIR, 10-Aviolines, y 2 de 4-Air-France a tráfico Regional reduciendo a 2 los 16 en la columna 5);907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 919, 920, (transfiérase 6-CRUZEIRO, 6-FAMA 14 de 18-PAA y 6-VARIG a tráfico Regional, reduciendo a 4 los 36 en la columna 5); 922, 923, 925, 926, 927, 932; 933, 934, 935, 938, 940, (transfiéranse 6-CRUZEIRO, 6-FAMA, 10 de 18-PAA, 4-PAB, 6-VARIG a tráfico Regional, reduciendo a 10 los 42 en columna 5); 941, 942, 943, 944, 945, 946, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 963, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 973, 974, 975, 977, 978, 980, 981,

2) Las siguientes adiciones a las Rutas Aéreas más importantes del Mundo fueron sometidas antes de las cinco de la tarde del 25 de junio de 1948 y están indicadas por medio de un Orden Numero Suplementario.

4	A	Abadan - Bahrein	BOAC - 6
17	A	Addis-Abbeba-Cairo	EAL - 2
88	A	Anchorage-Amchitka	Northwest - 8
134	A	Actutaki-Samoa	
134	B	Actutaki-Ranotonga	
155	A	Buenos Aires-Lima	
182	A	Bankok-Sanghai	KLM - 1
218	A	Batavia-Balakpapam	KLM - 2
238	A	Belem-Laguara	
240	A	Belem-Natal	
315	A	Bruselas-Atenas	
329	A	Bruselas-Trípoli	
339	A	Buenos Aires-Natal	
370	A	Cairo-Teherán	
397	A	Isla de Cantón-Samoa	
432	A	Isla de Christmas-Palymara	
479	A	Curaçao-Lima	
484	A	Dakar-Lagos	FAMA - 2
491	A	Damasco-Karachi	PAA - 2
536	A	El Paso-San Francisco	
538	A	Espíritu Santo-Numea	1 Irregular
571	A	Gander-París	
612	A	Guatemala-Guayaquil	
635	A	Hamilton- La Habana	
635	B	Hamilton-Miami	
659	A	Honiara- Port Moresby	
662	A	Honolulu-Palmyra	
664	A	Honolulu- Wake Island -	PAA 8, CNAC -2 PAL - 4 Irregular -10
675	A	Iwakuri - Sanghai	BOAC -2
742	A	Laguayra-Natal	
746	A	Las Palmas-Natal	
746	B	Las Palmas-Madrid	
747	A	Leopoldville-Lagos	FAMA -2
757	A	Lima-Ciudad de México	
783	A	Isla de Lord Howe-Sidney	
808	A	Marqueta-Miami	
826	A	Ciudad de México-El Paso	
827	A	Ciudad de México-San Francisco	
829	A	México-Miami	
835	A	Mogadiscio-Nairobi	BOAC -2
880	A	Isla de Norfold-Sidney	
898	A	Palermo-Túnez	SICULA -2 (tráfico regional, no Más Importantes del Mundo)
917	A	Port Sudan- Wadi Halfa	BOAC -2
950	A	Samoa-Tongataku	NCNAC -1 Irregular -1

3) Las alteraciones a las cifras de tráfico son las siguientes.

48 Inclúyese en la columna 6 - 10 (Francés)
153 En la columna 6 redúzcase 56 (Reino Unido) a 20 (Reino Unido)
154 En la columna 6 redúzcase 50 (Reino Unido) a 16 (Reino Unido)
170 En la columna 6 añádase 1 (francés)
171 En la columna 6 añádase 2 (francés)
172 En la columna 6 añádase 1 (francés)
240 En la columna 4 auméntese 12-PAA a 28-PAA, enmendando la columna 5
275 En la columna 6 añádase 1 (francés)
279 En la columna 6 redúzcase 25 (Reino Unido) a 8 (Reino Unido)
283 En la columna 6 redúzcase 25 (Reino Unido) a 8 (Reino Unido)
364 En la columna 6 redúzcase 28 (Reino Unido) a 10(Reino Unido) y cámbiese la cifra fuera del paréntesis a 11 en lugar de 29
371 En la columna 6 redúzcase 84 (Reino Unido) a 30 (Reino Unido)
377 En la columna 6 redúzcase 25 (Reino Unido) a 8 (Reino Unido)y cámbiese la cifra fuera del paréntesis a 10 en lugar de 27
379 En la columna 6 redúzcase 25 (Reino Unido)a 8 (Reino Unido)
406 En la columna 6 auméntese 2(francés)a 3 (francés)
410 En la columna 6 añádase 1 francés (tráfico Regional)
441 En la columna 6 redúzcase 5 (Reino Unido) a 1 (Reino Unido)
569 En la columna 6 añádase 15 (Islandia)
574 En la columna 6 añádase 1 (francés)
575 En la columna 6 añádase 1 (francés)
604 Cancelado
607 En la columna 6 elimínese 5 (Estados Unidos)
631 Cancelado
657 En la columna 6 redúzcase 5 (Reino Unido) a 2 (Reino Unido)
667 Cancelado
720 En la columna 6 redúzcase 28 (Reino Unido) a 10 (Reino Unido) y cámbiese la cifra fuera del paréntesis a 11 en lugar de 29
782 En la columna 6 redúzcase 84 (Reino Unido) a 31 (Reino Unido)
787 Cancelado
876 En la columna 6 añádase 1 (francés)
880 En la columna 6 añádase 1
880A En la columna 6 añádase 2
894 En la columna 6 añádase 2 (Islandia)
902 Cancelado
917 Insértese 1 en la columna 6
921 Cancelado
928 En la columna 6 insértese 11 (francés)
936 En la columna 6 redúzcase 30 (Reino Unido) a 8 (Reino Unido)
961 En la columna 4 auméntese de 6 a 8 (Northwest) y añádase 4-CNAC, 2-BOAC haciendo un total de 14 en la columna 5
964 En la columna 4 elimínese 6-QEA y redúzcase de 12 a 6 en la columna 5
971 En la columa 4 redúzcase 4-BCPA a 3, enmendando la columna 5
972 En la columna 4 redúzcase 2-NZNA a 1 e insértese 1 en la columna 6.

Documentos de la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas (1.a sesión) (Ginebra, 1948)

Documento No. 72 – Mapa de las rutas aéreas internacionales

Debido a restricciones técnicas, este documento no ha podido ser incluido con los documentos de conferencia escaneados. El documento original puede ser consultada en la Biblioteca y Archivos de la UIT en Ginebra, Suiza. Para mas información, sírvase contactar library@itu.int.

© International Telecommunication Union

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Ger. Nº 110-S
15 de junio de 1948
Grupo de Trabajo 6 E

DELEGACION DE POLONIA

OBSERVACIONES SOBRE LA ASIGNACION DE ALTAS FRECUENCIAS AL SERVICIO ESPECIAL DE METEOROLOGIA AERONAUTICA.

El Artículo 5 del Reglamento de Radiocomunicaciones de Atlantic City (cuadro de asignación de las bandas de frecuencias), sólo indica como asignadas a los Servicios meteorológicos, las bandas siguientes:

ondas hectométricas :	2045-2065 kc/s,	Región 1, auxiliares de la meteorología	(cuadro)
ondas decamétricas:	27500-28000 kc/s,	Región 1, auxiliares de la meteorología	(cuadro)
ondas métricas:	94,5-95 Mc/s,	Francia, Gran Bretaña, India, auxiliar de la meteorología	Observación Nº 190
ondas métricas:	151-154 Mc/s,	Región 1, auxiliares de la meteorología	Observación Nº 197
ondas decimétricas :	400-420 Mc/s,	Mundial, auxiliares de la meteorología (radiosondas)	Observación Nº 208
ondas decimétricas :	1660-1700 Mc/s,	Región 2, auxiliares de la meteorología (radiosondas)	(cuadro)
ondas decimétricas :	1700-1750 Mc/s,	Regiones 1 y 3, auxiliares de la meteorología,	Observación Nº 219
ondas decimétricas :	2700-2900 Mc/s,	Mundial, auxiliares de la meteorología,	Observación Nº 222
ondas centimétricas :	6900-7050 Mc/s,	U.R.S.S., auxiliares de la meteorología,	Observación Nº 229

Así pues, en el Reglamento de Radiocomunicaciones de Atlantic City no se encuentra más que una sola banda en las ondas decamétricas, la de 27500-28000 kc/s asignada a los servicios auxiliares de la meteorología.

Desde el punto de vista de las frecuencias, los mensajes y la correspondencia meteorológicos pueden clasificarse en la siguiente forma:

1. Los mensajes de avisos meteorológicos (Números 1050, Artículo 45 del Reglamento de Radiocomunicaciones) que van precedidos de la señal de seguridad y se transmiten en las frecuencias indicadas en el número 946:

(946) "La señal de seguridad y el mensaje que le sigue se transmiten en la frecuencia de socorro (500 kc/s) o en una de las frecuencias que pueden emplearse en caso de peligro (véanse los números 868-871)".

Esta categoría de mensajes del servicio meteorológico posee, por tanto, frecuencias claramente determinadas. No es posible asignarles nuevas frecuencias en las bandas de ondas decamétricas en tanto esté en vigencia el Reglamento de Radiocomunicaciones de Atlantic City.

2. La J.P.F. deberá efectuar la asignación de frecuencias, en las bandas de ondas decamétricas, a las siguientes categorías de mensajes meteorológicos:

A - Todas las transmisiones y mensajes de los servicios meteorológicos nacionales generales (con exclusión del servicio meteorológico aeronáutico propiamente dicho).

B - Las emisiones y mensajes meteorológicos CQ ("a todos") destinados a las estaciones del servicio móvil aeronáutico que no exijen comunicaciones con aeronave (véanse los números 1049 y 1052 del Reglamento de Radiocomunicaciones de Atlantic City).

C - Los mensajes y la correspondencia de la meteorología aeronáutica que exijen comunicaciones directas entre los aeropuertos de las líneas internacionales o nacionales.

3. En la gama de las ondas decamétricas deberá procederse a nuevas asignaciones en favor de los mensajes de la meteorología aeronáutica emitidos por las estaciones terrestres para uso de aviones en vuelo, y viceversa, pero únicamente cuando se trate de estaciones de aeropuerto encargadas de gran número de líneas.

Los aeropuertos de escaso tráfico podrán servirse de sus estaciones radiogoniométricas para enviar mensajes meteorológicos a aviones en vuelo; dichos mensajes pasarán entonces por las frecuencias asignadas a las citadas estaciones.

Las estaciones radiogoniométricas están directamente conectadas (por teléfono) con las oficinas de correspondencia de los aeropuertos encargadas de la correspondencia meteorológica mencionada más arriba en el punto 2.

En el supuesto de que cada aeropuerto dispone de dos estaciones radiogoniométricas (ondas hectométricas y decamétricas), y de que una estación radiogoniométrica puede servir a 6 aviones, cabe admitir que podrán estar servidas doce aeronaves aproximadamente (provistas de las instalaciones de ondas hectométricas y decamétricas), lo mismo desde el punto de vista del servicio móvil aeronáutico que desde el punto de vista del servicio meteorológico aeronáutico.

Si el número de aviones a que ha de atenderse es mayor de doce, será preciso poner en servicio en la gama de las ondas decamétricas, una o varias vías suplementarias por las que trabajará directamente la oficina de correspondencia del aeropuerto con los aviones en vuelo. Estas vías especiales serán exclusivamente atribuídas al servicio meteorológico.

De este modo, cada avión tendrá siempre la posibilidad de cambiar mensajes meteorológicos, bien con las estaciones radiogoniométricas o, directamente, con las oficinas de correspondencia de los aeropuertos.

En resumen, se recomienda a la Conferencia:

1. Que confíe a la J.P.F. la tarea de examinar los problemas de asignación de altas frecuencias a los servicios de la correspondencia meteorológica mencionados en el punto 2.

2. Que determine las frecuencias que en la gama de las ondas decamétricas deban asignarse a los aeropuertos a los que lleguen más de doce líneas de navegación, así como el número total de estas frecuencias.

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer. No. 142-S

2 de julio de 1948.

INFORME FINAL DEL GRUPO DE TRABAJO MIXTO PARA LA UTILIZACION DEL ESPACIO NO DISTRIBUIDO

El día 28 de junio a las 20.30 se convocó a una reunión mixta al Grupo de trabajo 6F y a la Comisión 7, en la Sala 121 del Hotel "Beau-Rivage".

Asistieron:

El Sr. P. de Calan	Francia
El Sr. E.G. Betts	Australia
El Sr. P.J. Greven	O.A.C.I.
El Sr. J.D. Flashman	(Estados Unidos de América)

De acuerdo con las atribuciones respectivas del Grupo de Trabajo 6F y de la Comisión 7, los representantes del Grupo de Trabajo Mixto estudiaron el asunto de la utilización de las porciones de banda que se hallan entre los límites de las bandas R y OR, y que figuran en el Documento 112 como no distribuídas (espacio sobrante). Las recomendaciones del Grupo de Trabajo Mixto figuran en el Apéndice "A".

Como punto fuera del Orden del día, el Grupo de Trabajo Mixto examinó en suplemento, la cuestión de la división por canales en la banda de 21850 a 22000 kc/s, compartida entre el Servicio Fijo Aeronáutico y el Servicio Móvil Aeronáutico R, y en la banda de 23200 a 23350 kc/s compartida entre el Servicio Fijo Aeronáutico y el Servicio Móvil Aeronáutico OR.

Las Recomendaciones referentes a este asunto figuran en el Apéndice B.

El Grupo de Trabajo Mixto, reconociendo que existe la posibilidad de satisfacer algunas de las necesidades del Servicio Móvil Aeronáutico OR en las bandas compartidas inferiores a 23 Mc/s recomienda que la Comisión 7 tenga las atribuciones necesarias para formular proposiciones referentes a la división por canales en dichas bandas.

APENDICE "A"

Banda (kc/s)	Separación	Espacio sobrante R	OR	Total	Relación entre este espacio y la separación R	OR	Distribución propuesta R	Común	OR	Observaciones
2850-3155	7	6.5	3.5	10	0.93	0.5	-	A3(10 kc/s)	-	Centrado en 3023.5
5480-5730	7.5	4.75	4.25	9	0.633	0.566	-	A3(9 kc/s)	-	Centrado en 5680
6525-6765	7.5	1.75	4.25	6	0.232	0.566	-		2A-1	Centrado en 6685 y 6687.5
8815-9040	8.5	4.75	6.25	11	0.56	0.735	A-1		A3	Centrado en 8961.5 y 8967
11175-11400	9.5	0.75	4.25	5	0.079	0.447			A1	Centrado en 11273
15010-15100	10.0		(8)*			(0.8)*	-		2A-1	Centrado en 15092.5 y 15096.5
17900-18030	10.0	8.5	8.5	17.0	0.85	0.85	A3		A1	Centrado en 17966.5 y 17975

Total - 27 kc/s 29 kc/s - 3.284 canales 3.664

* 15010-15100 kc/s exclusivamente OR, por lo tanto estas cifras no están incluídas en los totales.

SUMARIO: Para uso común: 2 canales A3
Para el servicio R : 1 canal A3 y 1 canal A1
Para el servicio OR: 1 canal A3 y 4 canales A1

APENDICE "B"

Banda 21850 - 22000 kc/s — Fijo Aeronáutico
Anchura total 150 kc/s — Móvil Aeronáutico R
Separación entre frecuencias — 12 kc/s

21850 kc/s — Tolerancia al borde inferior de banda 0.0274

Primera frecuencia	21859	
	871)	
	883)	
	895)	
	907)	
	919)	
	931)	Total 12 canales
	943)	
	955)	
	967)	
	979)	
Ultima frecuencia	991	

22000 kc/s — Tolerancia al límite superior 0.0272

Bandas adyacentes	Limite inferior	Fijo
	Limite superior	Móvil Marítimo

Nota: Las distribuciones arriba indicadas son las que, de acuerdo con las recomendaciones de la Comisión 4, serían aplicables si toda esta banda fuese asignada exclusivamente al Servicio Móvil Aeronáutico R.

APENDICE "B"

Banda 23200 - 23350 kc/s	Fijo Aeronáutico
Anchura 150 kc/s	Móvil Aeronáutico OR
Separación entre frecuencias	12 kc/s

23200 kc/s Tolerancia al borde inferior - 0.026

Primera frecuencia	23209	
	21)	
	33)	
	45)	
	57)	
	69)	Total 12 canales
	81)	
	93)	
	305)	
	17)	
	29)	
Ultima frecuencia	41	

23350 kc/s Tolerancia al límite superior 0.026

Bandas adyacentes	Limite inferior	Servicio fijo
	Limite superior	Servicio fijo y Servicio móvil terrestre

Nota: Las distribuciones arriba indicadas son las que, de acuerdo con las recomendaciones de la Comisión 4, serían aplicables si toda esta banda fuese asignada exclusivamente al Servicio Móvil Aeronáutico OR.

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Doc. Aer. No. 145-S
2 de julio de 1948.
COMISION 6
Grupo de Trabajo C-2

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO 6-C (2)

2 de julio de 1948.

Atribuciones:

1. Efectuar un estudio de las necesidades de operación para las comunicaciones a larga distancia, a fin de facilitar el control de las operaciones de vuelo y la información aeronáutica de aeropuerto terminal.

2. Efectuar un estudio relacionado con el orden superior de las frecuencias que deban utilizarse en las Rutas Aéreas Mundiales Mayores con una referencia especial a la banda de 22 Mc/s.

Punto 1

Para la asignación de las frecuencias móviles aeronáuticas que han de utilizarse para la información de vuelo y el tráfico de operación de las aeronaves que entren, salgan o vuelen en la región (O.A.C.I.) Europeo-Mediterránea, la O.A.C.I. ha especificado las siguientes necesidades:

"Recomendación núm. 22

El Comité recomienda que, para las comunicaciones aeroterrestres a larga y media distancia en la Región, debería asignarse, siempre que se halle disponible, un grupo común de altas frecuencias que comprenda un canal en cada una de las bandas de 6, 8, 11, 12 y 17 Mc/s.

Recomendación núm. 23

El Comité recomienda que se faciliten las comunicaciones por A.F. requeridas en las localidades adecuadas de la Región, para el intercambio de información de vuelo y para el tráfico de las operaciones sobre larga y media distancia de las Empresas explotadoras de Líneas Aéreas. Provisionalmente, se recomienda que se utilicen las frecuencias siguientes ...."

A fin de permitir que las Administraciones europeas adopten medidas por separado para esta clase de tráfico, en donde sea necesario, se recomienda la asignación de una familia de frecuencias. Esta familia comprenderá frecuencias del orden de:

5.6 9 13 18 22 Mc/s

Un examen sobre la carga probable, etc., indicó que para satisfacer totalmente las necesidades de este servicio, se necesitarían dos o tres familias de frecuencias; a pesar de ello, en vista de la escasez de frecuencias disponibles, el Grupo decidió que sólo se podía conceder una familia. El Grupo de Trabajo desea significar, sin embargo, que cualquier disminución, en cuanto a la amplitud de la familia de frecuencias que se recomienda, impediría la aplicación de un plan factible.

El Grupo da por admitido que esta clase de tráfico seguirá limitada al empleo de los canales reservados al control del tráfico aéreo en lo que al resto del mundo se refiere.

Punto 2.

El Grupo recomienda, por decisión de la mayoría, que se tomen las medidas necesarias para asignar las frecuencias de 22 Mc/s a las áreas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, en aquellos casos en que se sepa que las frecuencias de orden de 18 Mc/s son inadecuadas.

Además, el Grupo de Trabajo recomienda que la Subcomisión 6-C adopte, cuanto antes, las medidas pertinentes para elaborar la lista detallada de las necesidades, a fin de someterla a la J.P.F.

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

DOCUMENTO Aer. No.154-S

7 de julio de 1948.

COMISION 6.

INFORME FINAL DEL GRUPO DE TRABAJO 6 E.

1. Este Grupo de Trabajo, creado por la Comisión 6 y cuyas atribuciones, referentes a la Radiodifusión Meteorológica, aparecen en el párrafo 7, del Documento Aer. No. 95, ha celebrado 4 sesiones, y debe informar a la Comisión 6 acerca de los siguientes puntos:

   (a) Orden de Mc/s necesarios.

   (b) Número de frecuencias necesarias en cada orden de Mc/s.

   (c) Areas en las cuales el uso de estas frecuencias puede repetirse.

2. A la mayoría de las deliberaciones asistieron las siguientes delegaciones y organizaciones:

Argentina	Italia
Brasil	Pakistán
Chile	Polonia
China	Protectorado de Túnez
Cuba	Reino Unido
Egipto	Unión Sudafricana
Estados Unidos de América	
Francia	
Holanda	A.I.T.A.
Irlanda	O.A.C.I.

3. La Delegación de Polonia presentó el Documento Aer. No. 110: "Observaciones sobre distribución de altas frecuencias con referencia a los Servicios Meteorológicos Aeronáuticos especiales"; pero el Grupo de Trabajo consideró que la información contenida en dicho documento no estaba de acuerdo con sus atribuciones.

4. Después de amplia discusión, el Grupo de Trabajo acordó proceder al estudio de la cuestión que le estaba encomendada, en el siguiente orden:

   (a) Estudiar los Manuales Regionales de la O.A.C.I., para las diferentes áreas del mundo, a fín de determinar las necesidades reales.

   (b) Constituir, con las delegaciones y organizaciones presentes, y a base de sus intereses comunes en áreas determinadas, pequeños Grupos de Trabajo.

   (c) Estos Grupos estarían encargados del estudio de las siguientes áreas:

Africa-Oriente Medio-India-Pakistan.
Europeo-Mediterránea
Atlántico del Norte
Región del Mar Caribe
Sudamérica y Atlántico del Sur
Pacífico del Norte
Pacífico del Sur
Asia Sudoriental

d) Después de que los Grupos presentaron la información por áreas, se constituyó un reducido grupo coordinador integrado por: Reino Unido, Francia, Egipto, A.I.T.A. y O.A.C.I., que trasladó a un mapa-mundi los datos obtenidos, resultando las siguientes necesidades:

5. EUROPEO-MEDITERRANEA Para Radiodifusión: Area - 2 (3.5-6.6-11.4) Alcance 2000 kms.
Sub-área - 4(4.6-8.8) Alcance 1600 kms.

AFRICA
Oriente Medio — Para Radiodifusión: Area - 2(3.5-6.6-11.4) Alcance 1600 kms.
Sub-área: 3(4.6-8.9) Alcance 1000 kms.

ATLANTICO DEL NORTE — Para Radiodifusión: Area - 1(3-4.7-6-9-13) Alcance 2400 kms.

REGION DEL MAR CARIBE — Para Radiodifusión: Area - 1(3-6-11) Alcance 1000 kms.

SUDAMERICA Y ATLANTICO DEL SUR — Para Radiodifusión :Area:- 1(6-9-11-13) Alcance 2400 kms.
1(4-8-11) Alcance 1500 kms.
1(5-9-11) Alcance 1500 kms.

PACIFICO DEL NORTE — Para Radiodifusión: Area - 1(3-6-8-13) Alcance 2400 kms.

PACIFICO DEL SUR — Para Radiodifusión: Ruta - 1(4.6-6) Alcance 1600 kms.

ASIA SUDORIENTAL — Radiodifusión: Area - 1(5-8-11) Alcance 1600 kms.
Radiodifusión: Sub-área - 1(4-6) Alcance 1000 kms.
" " 1(5-8) Alcance 1000 kms.

6. Respecto a la cuestión de las áreas en las que el uso de estas frecuencias podría ser repetido, el Grupo de Trabajo acordó que, por falta de los datos necesarios, no podía hacerse cargo de esta fase de la labor, de la que debería encargarse la Comisión 6.

7. Para conocimiento de la Comisión 6, el anexo I contiene extractos del Informe Final del Comité MET, de la reunión Regional (EUROPEO-MEDITERRANEA) de la O.A.C.I., celebrada en París, en mayo de 1948. (Documentos OACI EM/103, MET/EM/17,13/5/48).

8. Se ha presentado ya a la 14 sesión de la Comisión 6, un mapa de las diversas áreas del mundo en las que funciona o funcionará en breve el servicio de radiodifusión meteorológico.

3) Información general recibida por el Grupo de Trabajo 6 E.

El Presidente del Grupo de Trabajo 6 E

Ernesto E. Tabio

1.3
Intercambio de Mensajes Meteorológicos Aeronáuticos.

1.3.1
A los fines aeronáuticos, se ha organizado un sistema de radiodifusiones meteorológicas de área y sub-área para la Región Europeo-Mediterránea. En los párrafos que siguen se hace una descripción general de este sistema.

1.3.1.1.
En las Tablas III y IV se dan detalles sobre estaciones, contenidos, horarios y frecuencias. En las Cartas III y IV se indican las redes de las estaciones radiodifusoras de área y sub-área en toda la Región Europeo-Mediterránea.

1.3.1.2.
Siempre que sea posible, las transmisiones deberían hacerse con equipo automático.

1.3.2.
Radiodifusiones meteorológicas de área.

1.3.2.1.
La Región Europeo-Mediterránea se ha dividido en nueve áreas de radiodifusiones meteorológicas. Dentro de cada área se ha designado, o se designará, una estación como centro radiodifusor para la misma. Cada uno de los nueve centros de área designados harán radiodifusiones cada tres horas, en un orden predeterminado y en un grupo común de tres altas frecuencias. A cada centro de radiodifusión de área se le asignan no más de veinte minutos, a fin de que el total de las nueve radiodifusiones pueda llevarse a cabo cada tres horas.

1.3.2.1.1.
En la Tabla III se ofrecen detalles en cuanto a las estaciones de radiodifusión de estas áreas, al contenido de las radiodifusiones y a las frecuencias que se utilizan. La carta III indica el territorio geográfico asignado a cada uno de los nueve centros radiodifusores de área.

1.3.2.2.
A continuación se indica el contenido de cada radiodifusión meteorológica de áreas, así como el orden en que se realizarán:

1) Pronósticos de terminal.

2) Pronósticos para el área o la ruta.

3) Partes de las terminales principales, en la medida que lo permita el tiempo de que aún se disponga para transmitir.

1.3.2.5.
La potencia de cada uno de estos centros radiodifusores meteorológicos de área debería ser la suficiente para que la recepción en toda la Región Europeo-Mediterránea y en el territorio adyacente sea satisfactoria.

1.3.2.6.
Cada una de las radiodifusiones meteorológicas de área debería hacerse simultáneamente en tres frecuencias de radio (es decir, 3957, 6975 y 12818 Kc/s).

1.3.2.7.
Cada país tomará las medidas necesarias para que se recojan los datos meteorológicos dentro de sus fronteras nacionales así como para que se hagan llegar estos datos a los centros meteorológicos de área.

1.3.3.
Radiodifusiones Meteorológicas de Sub-área

1.3.3.1.
La Región Europeo-Mediterránea se ha dividido en ochenta sub-áreas de radiodifusiones meteorológicas. Dentro de cada sub-área se ha designado una estación como centro radiodifusor para la misma. Cada centro de sub-área transmite durante tres minutos a intervalos de media hora y en una frecuencia media, y asímismo transmite durante tres minutos a intervalos de una hora en dos altas frecuencias. Las radiodifusiones por alta frecuencia que se hacen cada hora desde cada centro radiodifusor de sub-área se transmiten siempre simultáneamente con una de las dos radiodifusiones en frecuencia media que se hacen cada hora desde el mismo centro de sub-área (es decir, en aquellas radiodifusiones en frecuencia media que contengan pronósticos de terminal).

1.3.3.2.
A fín de permitir la máxima utilización de las seis frecuencias medias y de las ocho frecuencias altas asignadas al presente a las radiodifusiones meteorológicas de sub-área en la Región Europeo-Mediterránea, los ochenta centros de sub-área se han integrado dentro de ocho redes, consistiendo cada red en un máximo de diez centros de sub-área.

1.3.3.3.
El programa de radiodifusiones y la distribución de frecuencias para los ochenta centros radiodifusores meteorológicos de sub-área se han dispuesto previendo la máxima utilización de las frecuencias disponibles y la posibilidad mínima de interferencia, y para que al mismo tiempo tengan un valor óptimo para los intereses aeronáuticos.

1.3.3.4.
Cada una de los diez centros radiodifusores de sub-área en cualquiera de las ocho redes utiliza la misma frecuencia media durante tres minutos cada media hora, y las dos mismas altas frecuencias durante tres minutos cada hora.

1.3.4.
Radiodifusiones meteorológicas de sub-área por frecuencias medias.

1.3.4.1.
Cada una de las radiodifusiones meteorológicas de sub-área que se hacen por una frecuencia media se llevarán a cabo, en un orden predeterminado, durante tres minutos y a intervalos de media hora.

1.3.4.2.
A continuación se da el contenido de estas radiofusiones de sub-área que se hacen por una frecuencia media con intervalos de media hora y el orden en que deberán hacerse:

1) un parte de terminal principal
2) un parte de terminal de alternativa
3) un máximo de tres partes de terminal auxiliar
4) repetir el primer parte de terminal principal.

1.3.4.3.
A continuación se da el contenido de las radiodifusiones de sub-área MF y HF con intervalos de media hora y el orden en que deberán hacerse:

1) un parte de terminal principal
2) un parte de terminal de alternativa
3) un pronóstico de terminal principal
4) un pronóstico de terminal de alternativa
5) repetir el primer parte de terminal principal, si la hora lo permite.

1.3.4.6.
La potencia de cada una de estas estaciones radiodifusoras meteorológicas de sub-área que utilizan frecuencias medias debería ser la suficiente para que la recepción hasta una distancia de 600 kilómetros (400 millas) sea satisfactoria.

1.3.4.7.
A cada estación radiodifusora meteorológica de sub-área se le asignará, durante tres minutos en cada media hora, el uso de una de las seis frecuencias medias reservadas para las radiodifusiones meteorológicas de sub-área en la Región Europeo-Mediterranea (es decir, 279, 281, 283, 285, 287 o 289 Kc/s).

1.3.4.8.
En la Tabla IV se ofrecen detalles relativos a las estaciones de estas radiodifusiones de sub-área, por frecuencias medias, así como al contenido, horas y frecuencias de las mismas.

1.3.5.
Radiodifusiones Meteorológicas de Sub-área por altas frecuencias

1.3.5.1.
Cada una de las radiodifusiones meteorológicas de sub-área que se hacen simultaneamente en dos altas frecuencias, se llevarán a cabo en un orden predeterminado durante tres minutos en cada hora. A continuación se ofrece el contenido de estas radiodifusiones de sub-área, así como el orden en que deberán hacerse:

1) un parte de terminal principal
2) un parte de terminal de alternativa
3) un pronóstico de terminal principal
4) un pronóstico de terminal de alternativa
5) repetir el parte de terminal principal, si la hora lo permite.

1.3.5.2.
La potencia de cada una de estas estaciones radiodifusoras meteorológicas de sub-área que utilizan dos altas frecuencias simultaneamente debería ser la suficiente para que la recepción hasta una distancia de 1600 kilómetros (1000 millas) sea satisfactoria.

1.3.5.3.

A cada estación radiodifusora meteorológica de sub-área se le asignará durante tres minutos de cada hora el uso exclusivo de dos de las ocho altas frecuencias reservadas para las radiodifusiones meteorológicas de sub-área en la Región Europeo-Mediterránea, (es decir, 3953 y 8492, 3961 y 8515, 3969 y 8661 o 3977 y 8546).

1.3.5.4.

En la Tabla IV se han los detalles relativos a las estaciones para estas radiodifusiones de sub-área por altas frecuencias, al contenido, a los horarios y a las frecuencias de las mismas.

(Doc. Aer. No. 154-S Anexo 1)

TABLA III

EMISIONES REGIONALES

FRECUENCIAS 3957, 6975, 12818 Kc/s.

Horas y minutos despues de transcurida la hora sinóptica	No. de la Region	REGION	PAISES	Centro regional o centro regional suplente	Señal de llamada	CONTENIDO DE LAS EMISIONES	
						PREVISIONES DE TERMINAL/MENSAJES DE TERMINAL	PREVISIONES de REGION PREVISIONES de RUTA
00-20	1	Europa Central	Checoeslovaquia Alemania,Austria Polonia	Praga	OKL	Frankfurt,Praha,Berlin(Tempelhof) Wien(Tulln), Warzava,München, Berlin (Gatow),Bratislava,Hamburg, Gdansk	REGION 1
20-40	2	Escandinavia	Suecia,Noruega, Dinamarca, Finlandia	Estocolmo	SMA	Stockholm,Köbenhavn,Fornebu, Helsinki, Göteborg,Gardermoen, Sola, Aalborg	REGION 2
40-1.00	3	Reino Unido	Inglaterra, Escocia,Irlanda, Paises Bajos, Belgica	Londres	MZL	London Airport,Shannon,Prestwick, Amsterdam,Bruxelles,Calshot,Hurn, Northolt, Renfrew	REGION 3
1.00-1.20	4	Europa Occidental	Francia, Suiza	Paris	FNB	Orly,Marseilles,(Marignane), Bordeaux, Geneva, Zurich,Bourget, Lyon, Bâle	REGION 4
1.20.1.40	5	Mediterráneo Occidental	España,Portugal, Argelia,Marruecos, Tunez	Argel	FOG2	Lisboa(Portela),Tunis,Madrid, Casablanca,Algiers,Marrakech, Oran,Barcelona,Gibraltar	REGION 5
1.40.2.00	6	Mediterráneo Central	Italia, Malta, Libia	Roma	IKO	Rome (Ciampino),Tripoli,Catania, Malta,Cagliari,/Elmas,Brindisi, Benghasi,Napoli,Milano,Venezia	REGION 6
2.00-2.20	7	Proximo Oriente	Egipto,Palestina, Siria, Libano, Chipre	El Cairo	SUO	Farouk, Lydda,Mariut,El Adem, Beyrouth,Nicosia,Almaza	Ruta Rome-Farouk Ruta Benghazi-Farouk

(Doc. Aer. No. 154-S Anexo)

2.20-2.40	8	Egeo	Greece, Turkey	Athens or Ankara	SWA : ..	Athens, Istambul, Ankara, Heraklion, Ismir	AREA 8
2.40-3.00	9	Europa Sudoriental	Yugosavia, Albania, Bulgaria, Hungary , Rumania	Belgrade	...	Budapest, Zagreb, Sofia, Tirana, Beograd, Bucarest, Cluj	AREA 9

N O T A (1) Los Mensajes de Terminal contenidos en la Tabla III seran transmitidos siempre observando el orden indicado.

(2) Cuando el tiempo disponible no permite la transmision de la totalidad de los mensajes de terminal, se transmitira el mayor numero posible de ellos. El orden de prioridad de transmision es el que se indica en la lista de cada region.

(Doc. Aer. No. 154-S Anexo)

TABLA IV

FRECUENCIAS		A 00-03 30-33		B 03-06 33-36		C 06-09 36-39	
Cada media hora en 287 Kc/s. La primera media hora en 3953 Kc/s 8492 tambien	1	AMSTERDAM	MP	RENFREW	MP	PRESTWICK	MP
		EINDHOVEN	MP	EDINBURGH	MP	BELFAST	MP
		Twente	M	Aberdeen	M	Stornoway	M
		Eldo	M	Inverness	M	Tiree	M
		Zuid Limburg	M	Sumburgh	M		
Cada media hora en 289 Kc/s. La segunda media hora en 3953 Kc/s 8492 tambien	2	LULEA	MP	FORNEBU	MP	STAVANGER	MP
		KIRUNA	MP	GARDEMOEN	MP	HERDIA	MP
		Vannas	M	Kjevik	M	Haugesund	M
		Boden	M	Trondheim	M	Alesund	M
		Malmberget	M				
Cada media hora en 279 Kc/s Laprimera media hora en 3961 Kc/s 8515 tambien		TEMPELHOF	MP	HAMBURG	MP	KOLN	MP
		GATOW	MP	BUCKERBURG	MP		
		Wasserkuppe	M	Bremen	M		
				Wunsdorf	M		
				Schleswig	M		
Cada media hora en 285 Kc/s. La segunda media hora en 3961 Kc/s 8515 Kc/s tambien	4	Reserved		STRASBOURG	MP	LE BOURGET	MP
				BALE	MP	ORLY	MP
				Nancy	M	Corneille	M
				Lille	M	Coulomniers	M
				Tours	M	Beauvais	M
Cada media hora en 283 Kc/s. La primera media hora en 3969 Kc/s 8561 Kc/s tambien	5	TIRANA	MP	SOFIYA	MP	BEOGRAD	MP
Cada media hora en 287 Kc/s. La segunda media hora en 3969 Kc/s 8561 Kc/s tambien	6	ATHENAI	MP	HERAKLION	MP	NICOSE	MP
		SALONIKI	MP	CALATO	MP	LIMASSOL	MP
		Araxos	M				
		Yanina	M				
		Lemnos	M				
Cada media hora en 289 Kc/s La primera media hora en 3977 Kc/s 8546 Kc/s tambien		MADRID	MP	BILBAO	MP	BARCELONA	MP
		SALAMANCA	MP	VITORIA	MP	Zaragoza	MP
		Valladolid	M	Santander	M	Calamocha	M
		Albacete	M	Logrono	M	Reus	M
				Burgos	M	Montseny	M
Cada media hora en 281 Kc/s. La segunda media hora en 3977 Kc/s 8546 Kc/s tambien		FIRENZE	MP	CAGLIARI	MP	ROME (Ciampino)	MP
		PISA	MP	ELMAS			
		Genova	M	ALGHERO	MP	NAPOLI	MP
		Livorno	M	Olbia	M	Roma Urbe	M
						Guidonia	M
						Centocelle	M

(Doc. Aer.No. 154-S Anexo)

EMISIONES SUB-REGIONALES

D 09-12 39-42		E 12-15 42-45		F 15-18 45-48		G 18-21. 48-51	
MANCHESTER	MP	RONALDSWAY	MP	EASTLEIGH	MP	LONDON	MP
SPEKE	MP	BLACKPOOL	MP	CALSHOT	MP	HURN	MP
Birmingham	M	Newcastle	M	St Eval	M	Bovingdon	M
Leeds	M	Carlisle	M	Whitchurch	M	Blackbushe	M
				Jersey	M		
GOTEBORG	MP	AALBORG	MP	KOBENHAVN	MP	STOCKHOLM	MP
KARLSTAD	MP	AAHRUS	MP	MALMO	MP	NORRKOPING	MP
Satenas	M	Blavand	M	Jönköping	M	Visby	M
Stromstad	M	Karup	M	Kalmar	M	Orebro	M
Varberg	M			Rönne	M	Uppsala	M
FRANKFURT	MP	MUNCHEN	MP	WIEN-TULLN	MP	BRATISLAVA	MP
WIESBADEN	MP	ERDING	MP	SCHWECHAT	MP	KOSICE	MP
Stuttgart	M	Fürstenfeldbrück	M	Horsching	M	Zliac	M
				Klagenfurt	M	Prescv	M
RENNES	MP	BORDEAUX	MP	TOULOUSE	MP	AJACCIO	MP
NANTES	MP	LIMOGES	MP	PAU	MP	BASTIA	MP
Brest	M	Cognac	M	Perpignan	M	Cap Corse	M
Cherbourg	M	Cazaux	M	Lezignan	M		
Dinard	M	Mont de Marsan	M				
ZAGREB	MP	BUDAPEST	MP	CLUJ	MP	BUKARESTI	MP
BEYROUTH	MP	LYDDA	MP	CAIRO	MP	MAFSA MATRUH	MP
DAMACUS	MP	HAIFA	MP	(Farouk)		ALEXANDRIA	
Homs	M	Aamman	M	CAIRO		(Mariut)	MP
		Ramalla	M	(Almasa)	MP	Port Saïd	M
				Luxor	M		
PALMA	MP	MELILLA	MP	CASABLANCA	MP	GIBRALTAR	MP
VALENCIA	MP	MALAGA	MP	MARRAKECH	MP	TANGER	MP
Formentera	M	Larache	M	Rabat-Sale	M		
Alicante	M	Tetuan	M	Port-Lyautey	M		
Mahon	M			Fez	M		
BRINDISI	MP	CATANIA	MP	TUNIS	MP	ALGER	MP
BARI	MP	PALERMO	MP	BONE	MP	BLIDA	MP
Foggia	M	Calabria	M	Gabes	M	Miliana	M
Lecce	M	Marsala	M	Sfax	M		

(Doc. Aer. No. 154-S Anexo)

H 21-24 51-54		J 24-27 54-57		K 27-30 57-60		Observaciones
NORTHOLT	MP	SHANNON	MP	BRUXELLES	MP	
CROYDON	MP	DUBLIN	MP	COXYDE	MP	
Manston	M	Valentia	M	Evere	M	M = METAR
		Middleton	M	St Hubert	M	P = (Prevision)
				Courtrai	M	FM = Frecuencia media
HELSINKI	MP	WAASA	MP	SUNDSVALL	MP	
TURKU	MP	KEMI	MP	OSTERSUND	MP	AF Alta frecuencia
Mariehan	M	Kuppio	M	Soderhamn	M	
Juväskyla	M	Oulu		NORDSMALING	M	
Pori	M					Typeform
PRAHA	MP	WARSZAVA	MP	GDANSK	MP	LONDRES = Terminal transmitiendo METAR cada media hora y prevision todas las horas cuando se utilizan FM y AF simultáneamente.
BRNO	MP	POSZNAN	MP	SZCECIN	MP	
Budejovice	M	Kracov	M			
Ostrava	M	Lodz	M			
Zlin	M	Lwow	M			
MARIGNANE	MP	LYON	MP	ZURICH	MP	Visby = Terminal transmitiendo METAR cada hora durante aquella media hora en la que solamente se utiliza AF.
NICE	MP	DIJON	MP	GENEVE	MP	
Montpellier	M	Grenoble	M	Basel	M	
Toulon	M	Clermont-		Berne	M	
Istres	M	Ferrand	M			
		Montélimar	M			
ISTANBUL	MP	ANKARA	MP			NOTA : Todas las transmisiones se harán a la hora y en el orden que en la tabla se indica. Se repetirá el primer mensaje al terminar la transmisión. En el caso de que se utilice un transmisor para más de un Centro sub-regional, tendrá que transmitirse cada grupo individual observando exactamente el horario indicado en la tabla.
ISMIR	MP	ADANA	MP			
Bursa	MP	Konya	M	Reserved		
Etimesut	M	Antalya	M			
BENGASI	MP	TRIPOLI	MP	MALTA	MP	
EL ADEM	MP					
SEVILLA	MP	LISBON (Portela)	MP	LUGO	MP	
FUENTE OVEJUNA	MP			LEON	MP	
San Pablo	M	PORTO (Pedras Rubras)	MP	Santiago	M	
Monesterio	M	Coimbra	M			
		Portalegre	M			
		Braganca	M			
ORAN	MP	MILANO	MP	VENEZIA	MP	
ORLEANSVILLE	MP	TORINO	MP	BOLOGNA	MP	
Oudjda	M	Turbigo	M	Treviso	M	
		Venegrono	M	Udine	M	
		Passo Cisa	M	Monte Cimone	M	

4. RESOLUCION Y RECOMENDACIONES ADICIONALES.

4.1.

Radiodifusión de NOTAMS (Avisos a los Aviadores) en las radiodifusiones de área.

A petición del Comité COM, el Comité MET estudió la posibilidad de prever cierto período de tiempo para la transmisión de NOTAMS en el canal de radiodifusiones meteorológicas de área.

El Comité MET reconoció que podía lograrse un método satisfactorio para divulgar los NOTAMS incluyéndolos en las nueve radiodifusiones meteorológicas de área, y estudió a fondo la posibilidad de asignarles varios minutos en cada radiodifusión de veinte minutos.

El examen de las necesidades meteorológicas mínimas revela, sin embargo, que no se dispondrá de tiempo suficiente cuando entre en vigor todo el plan correspondiente a las áreas. Es más, se ha determinado que para prestar servicios meteorológicos adecuados a la aviación será necesario preparar otro plan similar al actual, lo que exigirá la asignación de 3 frecuencias adicionales. Una parte del espacio de tiempo adicional para la transmisión, obtenido mediante este plan, podría asignarse al servicio NOTAM de modo permanente.

El Comité Meteorológico reconoció, no obstante, que debía transcurrir cierto tiempo antes de que el plan actual se pusiera en vigor en los nueve centros de área y considera que, en vista de la importancia del servicio NOTAM, uno de los períodos de 20 minutos que en la actualidad no se utiliza, debiera asignarse provisionalmente al servicio NOTAM.

Recomendación No. 9

Se recomienda que, en vista de la imposibilidad de dar cabida por medio del plan actual de radiodifusiones meteorológicas de área al volumen de datos necesarios para prestar servicio meteorológico a las aeronaves, en la forma que mejor se preste a las necesidades de los explotadores cuando dicho plan se aplique en su totalidad, y en vista de la posible carencia de medios que en ese momento pueda existir para transmitir los NOTAMS, el Consejo tome las medidas del caso para lograr lo antes posible la asignación de tres frecuencias adicionales convenientes para la divulgación en toda la región de datos meteorológicos y de NOTAMS.

Se recomienda, además, que cuando se hayan asignado estas frecuencias, se tomen las medidas necesarias para establecer un nuevo plan de radiodifusiones de área cada tres horas, desde las nueve áreas Europeo-Mediterráneas, utilizando las 3 frecuencias existentes y asignando dos períodos de 20 minutos a cada centro de área. El primer período se destinará exclusivamente a la transmisión de datos meteorológicos mientras que el segundo de 15 minutos se dedicará a la transmisión de datos meteorológicos y será seguido de un período de 5 minutos para la transmisión de NOTAMS.

Entretanto, y como medida provisional, se recomienda que los períodos asignados a uno de los centros que en ese momento no estén transmitiendo bajo el plan actual de radiodifusiones de área, se utilicen para la transmisión de NOTAMS hasta que se necesiten en realidad para emitir partes meteorológicos.

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Doc. Aer. No. 169-S
13 de julio de 1948
Comisión 6

RESOLUCION ADOPTADA POR LA COMISION SEXTA EN RELACION CON EL EMPLEO DE DOS CANALES COMUNES (3023,5 y 5680 kc/s)

"SE RECOMIENDA que se autorice el uso en todo el mundo de dos canales comunes centrados respectivamente sobre 3023,5 y 5680 kilociclos, en los casos siguientes:

a) A bordo de las aeronaves:

1) Para las comunicaciones con las estaciones de control de aproximación y de aeródromo.

2) Para la comunicación con una estación aeronáutica en los casos en en que no se disponga de otras frecuencias o no se conozcan

b) En las estaciones aeronáuticas, para control de aeródromo y de acercamiento, bajo las siguientes condiciones:

1) Para el control de acercamiento con potencia limitada a un valor que produciría 20 microvoltios por metro a 100 km, y en todo caso que no sea superior a 20 vatios en el circuito de antena.

2) Para el control de aeródromo con potencia limitada a un valor que produciría 20 microvoltios por metro a 40 km, y en todo caso no superior a 20 vatios en el circuito de antena.

3) Debe estudiarse cuidadosamente la polarización elegida a fin de evitar toda interferencia perjudicial.

c) Para el empleo en las comunicaciones entre aeronaves, vehículos terrestres y buques dedicados a operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento en el lugar de un siniestro.

d) Las aplicaciones específicas de estos dos canales comunes a los fines antes expresados, se acordará en las conferencias aeronáuticas regionales.

e) Respecto al uso del canal de 5680 kc/s para las estaciones de control de acercamiento y aeródromo, está demostrado que no constituye una frecuencia idónea para tales fines y que debe ser suprimido lo antes posible, y utilizado con extrema cautela respecto a sus características de propagación.

ASIMISMO SE RECOMIENDA que dichos canales queden disponibles para las emisiones A1 y A3, de conformidad con los acuerdos regionales, y que no puedan ser objeto de división."

- E -

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer- No. 192-S

22 de julio de 1948

SUMARIO DE LAS RECOMENDACIONES DE LA COMISION 6

1. Plan de Asignación de Frecuencias (Documento Aer No. 98, pár. 13 del texto español - 10 del inglés)

"La Comisión recomienda que el proyecto de asignación de frecuencias elaborado por la Comisión Preparatoria sea adoptado con la condición claramente establecida de que deberá prestarse debida atención a las necesidades presentes y futuras, en la medida en que estas últimas puedan ser evaluadas, y que, a medida que el trabajo de la Comisión progrese, el plan podrá ser modificado, por ejemplo, en lo referente al tratamiento de la zona ecuatorial o al plan regional de asignación de frecuencias, pero sin modificar sus principios fundamentales. Al llevar a efecto este plan, la Comisión reconoce el principio de que debe otorgarse la mayor libertad posible a las respectivas Administraciones interesadas, a fin de establecer el sistema de comunicaciones que consideren más conveniente para llenar las necesidades de las compañías de líneas aéreas".

Esta recomendación fué adoptada por 18 votos contra 11, sin abstenciones.

2. Asignación de ffecuencias (Documento 107, párrafo 6)

"Esta Conferencia deberá asignar frecuencias que sirvan a Rutas Aéreas Mundiales Mayores específicas, pero no deberá intentar la designación de las estaciones aeronáuticas de tierra a las que estas frecuencias serán asignadas. Es de gran importancia que las administraciones y regiones interesadas tengan plena responsabilidad para determinar qué estaciones de tierra prestarán servicio en una operación a la cual se hayan asignado frecuencias. También es de suma importancia que no se pierda de vista este concepto y que el mismo forme parte del Informe Final de la Comisión 6"

Esta recomendación fué adoptada por unanimidad.

3. Normas para el futuro desarrollo de los servicios de aeronaves (Doc.127,pár.7)

"Por lo que respecta a la Subcomisión 6-C, no se tendrá en cuenta el desarrollo futuro de los servicios de aeronaves, excepto en aquellos casos en que exista la probabilidad de que se produzca un desarrollo de mayor magnitud dentro de los tres próximos meses, que afecte materialmente a la distribución racional de frecuencias a las zonas interesadas".

Se deberá suministrar a la Subcomisión 6-C, antes del viernes 25 de junio de 1948, la correspondiente información.

Esta recomendación fué adoptada sin oposición, con seis abstenciones.

- E -

4. Carga probable. (Doc. 127, enmendado según el Doc. 128)

"LA COMISION RECOMIENDA que se aumente en 33,1/3% el número de vuelos que aparece en la columna 5 de las tablas de información de vuelos (Doc. Aer 71), con el fin de que represente la carga total probable (vuelos regulares más vuelos no regulares, incluyendo el tráfico militar) que habrá de adaptarse a las rutas aéreas indicadas, excepto en un número muy limitado de casos especiales, según lo determinado por la Subcomisión 6-C, en los que el número de vuelos no regulares es tan grande y de un carácter tan regular que seguramente influirá en el número de familias de frecuencias que se han de asignar".

Esta recomendación fué adoptada por 15 votos, contra 1 y 13 abstenciones.

5. Volumen máximo del tráfico en las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores (Doc. CP-Aer 25, párrafo 16 y Doc. 128 p.4).

"LA COMISION CONSIDERA que la siguiente fórmula es satisfactoria para ser aplicada generalmente a las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, pero que podría ser necesario determinar otro valor para el "Factor de Concentración Probable" en el cómputo de densidades máximas probables en aquellos casos en los que un número de rutas o regiones de reducido tráfico son servidas por una frecuencia o familia de frecuencias:

N= Número máximo probable de aviones por hora en la línea (carga máxima probable)=

$$K = \left(\frac{\text{ruta en millas} \times \text{número de vuelos semanales regulares}}{200 \times 7 \times 24} + \%\ \text{permitido para operaciones no regulares}\right)$$

K es el "Factor de Concentración Probable" = 2,4 para rutas intercontinentales.

Esta fórmula está sujeta a ser revisada por la Comisión 6, si fuere necesario.

Esta moción fué adoptada por 21 votos contra 1 y 12 abstenciones. Las delegaciones de la U.R.S.S., Yugoeslavia y Polonia declararon que se reservaban su opinión.

6. Utilización del espacio entre las bandas R y OR . (Documentos 142 y 153)

La Comisión adoptó por unanimidad las siguientes recomendaciones relacionadas con el empleo del espacio entre las bandas R y OR

Banda	Separación	Espacio no distrib. (kc/s) "R"	"OR"	Total	Canal Fraccional Anchura "R"	"OR"	Asignación Propuesta "R"	Común	"OR"	Observaciones
2850-3155	7	6,5	3,5	10	0,93	0,5	-	A3(10kc/s)	-	centrado en 3023,5
5480-5730	7,5	4,75	4,25	9	0,633	0,566	-	A3(9kc/s)	-	centrado en 5680
6525-6765	7,5	1,75	4,25	6	0,232	0,566	-		2-A1	centrados en 6685 y 6687,5
8815-9040	8,5	4,75	6,25	11	0,56	0,735	A1		A3	centrados en 8961,5 y 8967
11175-11400	9,5	0,75	4,25	5	0,079	0,447			A1	centrado en 11273
15010-15100	10,0		(8)*			(0,8)*	-		2-A1	centrados en 15092,5 y 15096,5
17900-18030	10,0	8,5	8,5	17	0,85	0,85	A3		A1	centrados en 17966,5 y 17975
Total		27kc/s	29 kc/s		3.284 canales		3.664 canales			

* 15010-15100 kc/s exclusivamente "OR" y, por lo tanto, estas cifras no están incluídas en los totales.

SUMARIO: Para Común 2 canales A3

Para Servicio "R" 1 canal A3 y 1 canal A1

Para Servicio "OR" 1 canal A3 y 4 canales A1

1) Con relación a los canales comunes 3023,5 y 5680 kc/s, la decisión respecto al tipo de emisión que se puede usar en estos canales, o sea A3 y A1 o A3 y A1 combinados, la adoptará la Conferencia más adelante.

2) Con relación al canal de alta capacidad 17966,5 kc/s, se acordó que se apliquo también a este canal la decisión general respecto al empleo de diferentes emisiones en otros canales de alta capacidad.

3) Es necesario que se emplee un equipo que tenga un alto grado de estabilidad en el canal A1 a 8961,5 kc/s.

7. Empleo de los canales Comunes (3023,5 y 5680 kc/s) (véase también el Doc. 169 adoptado por la Sesión Plenaria)

"LA COMISION RECOMIENDA que se autorice el uso en todo el mundo de los canales comunes de 3023,5 y 5680 kilociclos, en los casos siguientes:

a) A bordo de las aeronaves para

1) Comunicación con las estaciones de control de aproximación y de aeródromo.

2) Comunicación con una estación aeronáutica en los casos en que no se disponga de otras frecuencias o se desconozcan.

b) En las estaciones aeronáuticas para control de aeródromo y de aproximación bajo las siguientes condiciones:

1) Para el control de aproximación con potencia limitada a un valor que produciría 20 µv/m a 100 km, y en todo caso que no sea superior a 20 watts en el circuito de antena.

2) Para el control de aeródromo con potencia limitada a un valor que produciría 20 µv/m a 40 km, y en todo caso no superior a 20 watts en el circuito de antena.

3) Debe estudiarse cuidadosamente la polarización empleada a fin de evitar toda interferencia perjudicial.

c) Para el empleo en comunicaciones entre aeronaves, vehículos terrestres y buques dedicados a operaciones coordinadas para la búsqueda y salvamento en el lugar de un siniestro.

d) Las aplicaciones específicas de estos canales comunes a los fines antes expresados, se acordarán en las conferencias aeronáuticas regionales.

e) Respecto al uso del canal de 5680 kc/s para las estaciones de control de aproximación y aeródromo, queda reconocido que no constituye una frecuencia idónea para tales fines y que debe ser suprimido lo antes posible, y utilizado con extrema cautela respecto a sus características de propagación.

ASIMISMO SE RECOMIENDA que dichos canales queden disponibles para las emisiones A1 y A3, de conformidad con los acuerdos regionales, y que no puedan ser objeto de subdivisiones ulteriores"

Esta recomendación fué adoptada por unanimidad.

8. Frecuencias para la Radiodifusión Meteorológica (Doc.172)

Se propone que se faciliten dos (2) familias de frecuencias de las bandas R para las radiodifusiones meteorológicas tierra-aire. Cada familia constará de no más de 3 frecuencias del orden aproximado de 3,6 y 9 megaciclos.

La asignación primordial de estas frecuencias será la siguiente:

(a) Una familia para servir las Rutas Aéreas Mundiales Mayores que atraviesen el área del Océano Pacífico.

(b) Una familia para servir las Rutas Aéreas Mundiales Mayores que atraviesen el área del Océano Atlántico.

La duplicación de estas familias de frecuencia primordiales para las radiodifusiones meteorológicas en otras partes del mundo, se basará en las normas de separación de frecuencias aceptadas y en los posibles acuerdos de compartición de horario.

De todos modos, a causa de las necesidades especiales del área europea, la familia de frecuencias asignada a la zona del Océano Pacífico se podrá emplear para radiodifusiones meteorológicas de tierra-aire en el área europea de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores.

Esta resolución fué adoptada por 24 votos, 7 en contra y 3 abstenciones.

9. Reducción de Patrones (Doc. 184)

"Por cuanto es evidente que utilizando los patrones recomendados por la Comisión 4, la Comisión se encontrará en la imposibilidad de preparar un plan de asignación de frecuencias que satisfaga las necesidades mínimas de las regiones y de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, esta Comisión 6 conviene en que será necesario reducir los citados patrones, en lo que concierne a la protección y/o a los factores de carga de los canales, en la medida que convenga para responder de una manera satisfactoria a las necesidades más arriba expresadas".

Esta moción fué adoptada por unanimidad.

10. Propuesta relativa a la forma en que ha de realizarse la definición de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores (Doc. 144, párrafo 4).

1) Que se constituyan Grupos de Trabajo encargados de definir los límites geográficos de las Areas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores;

2) Que se establezca un Area de Rutas Aéreas Mundiales Mayores para Europa;

3) Que se asignen frecuencias al Areas europea de Rutas Aéreas Mundiales Mayores sobre las mismas bases que para otras áreas;

4) Que, a fines de carga, las operaciones de aeronaves en áreas contiguas que se extiendan dentro de Europa, se incorporen al área contigua hasta el punto de primer aterrizaje en la zona europea.

La carga correspondiente a la operación desde el punto de primer aterrizaje dentro de aquella área, a un punto cualquiera dentro del área europea, se distribuirá a esta última.

5) Al establecer los límites de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, las áreas de utilización de la frecuencia autorizada estarán en forma de solapo en la extensión de operación requerida.

6) Se cuidará que la extensión del solapo sea lo más pequeña posible, de acuerdo con las necesidades de operación, de manera que la necesidad de protección de la frecuencia en el área, no destruya la posibilidad de duplicación en otra parte del mundo.

Esta resolución fué aprobada por unanimidad, absteniéndose las siguientes delegaciones: Yugoeslavia, Albania, Bielorrusia y la U.R.S.S., las cuales manifestaron que se reservaban su opinión para el futuro.

11. Areas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores (Doc. 152)

"Que se aceptan los límites actualmente trazados en el Globo con la sola excepción de que se añadan las ciudades de Copenhague, Oslo y Estocolmo a las zonas de protección de frecuencia europeo-mediterránea previstas en la actualidad para las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, que entran en Europa.

Los límites de las Áreas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores podrán ampliarse por medio de acuerdos regionales en la medida en que tales modificaciones no reduzcan las posibilidades de repetición de frecuencias que se derivan de los límites primitivos."

Esta moción fué adoptada por 24 votos, 4 en contra y 1 abstención.

12. Comunicaciones a larga distancia (Doc. 180, página 3)

"Considerando que en algunas áreas existe la necesidad de comunicación a larga distancia entre las aeronaves y sus aeródromos de llegada, para la ejecución del control de operaciones y la obtención de informes de fin de vuelo,

"y considerando que en ciertas zonas no es adecuado el Servicio Fijo Aeronáutico existente y no puede, en la actualidad, hacer frente a las exigencias de las operaciones,

"Se recomienda que se ponga a la disposición de aquellas administraciones que necesiten tales servicios, dos canales adyacentes en las bandas de 22 Mc/s con una anchura de 12 kc/s cada uno, a los que se asegurará protección mundial.

"Es de creer que esta necesidad dejará de existir desde el momento en que pueda facilitarse un servicio fijo aeronáutico mundial satisfactorio.

"Se recomienda que se informe a la J.P.F. para su conocimiento".

El Sr. JOUK (Bielorrusia) rogó que se aplazara la decisión sobre este asunto hasta una sesión posterior.

El Sr. ROWLAND (Reino Unido) propuso que se adoptara el documento a reserva de cualesquiera observaciones ulteriores que hiciera el delegado de Bielorrusia.

El PRESIDENTE, al no haber ninguna objeción, declaró que el documento quedaba aprobado, provisionalmente, y sujeto a las observaciones posteriores del delegado de Bielorrusia.

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Doc. Aer - núm. 211 - S
30 de julio de 1948

Comisión 6

Grupo de propagación

Informe provisional

1. Miembros del Grupo de Trabajo en 27-7-48:

Presidente:	G. Searle	Nueva Zelandia
	J. Boctor	Egipto
	A. C. de Vincenti	Italia
	S. A. Sathar	Pakistán
	A. Souto Cruz	Portugal
	T. S. A. Gavrilitsa	U. R. S. S.
	L. M. Layzell	A. I. T. A.

2. Trabajos en curso:

2.1. Compartición de frecuencias entre regiones y subregiones.

2.2. Compartición de frecuencias entre las Rutas Aéreas Mundiales Mayores y entre éstas y las áreas.

3. Las previsiones básicas que rigen el método de aplicación son las siguientes :

3.1. Compartición entre las áreas:

Latitudes		FRECUENCIAS PROTEGIDAS	
		NOCHE	DIA
40° S - 0 - 35° N	EUROPA	3, 3.5, 4.7 Mc/s	LAS RESTANTES
40° S - 0 - 40° N	LEJANO ORIENTE/ORIENTE MEDIO + AMERICAS	3, 3.5, 4.7 Mc/s	LAS RESTANTES
mayores que 40° S + 35° N	EUROPA	3; 3.5 Mc/s	LAS RESTANTES
mayores que 40° N + 40° S	LEJANO ORIENTE/ ORIENTE MEDIO + AMERICAS	3, 3.5 Mc/s	LAS RESTANTES

La limitación de Europa la imponen las longitudes 60° E y 20° O.

3.2 Compartición entre las Rutas Aéreas Mundiales Mayores

FRECUENCIAS A LAS QUE
SE DA PROTECCION DIURNA: 9, 10, 11.3 Mc/s.

FRECUENCIAS A LAS QUE
SE DA PROTECCION NOCTURNA: 3, 3.5, 4.7, 5.6, 6.6 Mc/s.

3.3 Compartición entre las rutas Aéreas Mundiales Mayores y las áreas: igual que en 3.1

3.4 Protección dada : la distancia de repetición, que está compuesta de la suma de los alcances de la interferencia y del servicio, se ha calculado según las curvas de 15 db y los datos resultantes del trabajo de la Comisión 4.

3.5 Compartición nocturna : Basada en el trabajo realizado por la Subcomisión 6-C, dedicada a la propagación, aparece en la TABLA I adjunta. Se ha utilizado la columna para 15 db.

3.6 Compartición diurna : Basada asimismo en el trabajo realizado por la Subcomisión 6-C, dedicada a la propagación, figura en la TABLA II adjunta, también se ha empleado la columna para 15 db.

4. Método de enfocar el problema:

El Grupo de Propagación decidió en su primera sesión, que era necesario mantener un archivo permanente de toda la labor efectuada de manera que, en cualquier momento, se pudiera hacer una comprobación de lo ya realizado. De aquí que se adoptara un método basado en el empleo del papel de calco.

Se instituyó, por lo tanto, el siguiente método de trabajo:

4.1 Se preparó una hoja transparente que muestra el trazado de cada una de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores. Para las que entran en Europa, se terminó el trazado en el punto de entrada en dicha área.

4.2 Se preparó otro transparente que indica el solapo de todas las Rutas de las líneas Aéreas Mundiales Mayores que entran en Europa.

4.3 Alrededor de los trazados que se indican en los apartados 4.1 y 4.2, se dibujaron los contornos de alcance de repetición para cada una de las frecuencias asignadas a las respectivas rutas Aéreas Mundiales , basados en los datos de los apartados 3.2 y 3.4.

4.4 Se prepararon seguidamente hojas transparentes que muestran los contornos del alcance de repetición alrededor de un punto, para varias latitudes, basados en los datos de los apartados 3.1 y 3.4.

4.5 A fin de compartir una frecuencia entre Rutas Aéreas Mundiales Mayores, basta deslizar los gráficos indicados en el apartado 4.3 y escoger las rutas que se pueden compartir. Es posible, al mismo tiempo, ver en qué áreas puede repetirse la frecuencia.

4.6 Para realizar la compartición entre áreas, sólo es necesario deslizar los diferentes contornos para cada frecuencia (ap. 4.4) alrededor de los límites de cada área y escoger las demás áreas en que pueda repetirse la frecuencia, empleando un método similar y eliminando las que estén dentro de la distancia de repetición.

4.7 Se resumen así las diferentes posibilidades de las áreas y de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores.

4.8 Al enfocar el problema de las áreas, se comenzó siempre por aquéllas donde existía el mayor número de necesidades de frecuencias.

5. Conclusiones:

Existía cierto interés en determinar si se había obtenido la mayor disponibilidad de frecuencias por medio de:

5.1 La mayor compartición posible de frecuencias entre las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, con la consecuencia de que queden pocas frecuencias para las áreas, o

5.2 limitando la compartición entre las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, con la consecuencia de que haya más frecuencias disponibles para las áreas.

El Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que no existe gran diferencia entre los dos métodos y que por razón de conveniencia, además de por otras causas, se ha realizado un esfuerzo para llegar al máximum de repetición entre las Rutas Aéreas Mundiales Mayores.

6. Información complementaria:

A fin de preparar los contornos a que se hace referencia en el párrafo 4, ha sido necesario convertir en grados de latitud y longitud algunas de las distancias que figuran en las Tablas I y II.

Se han establecido estos datos en forma de tablas y aparecen en las III, IV, V, VI y VII, adjuntas a este informe provisional.

Se han empleado en dichas tablas las siguientes abreviaturas:

S. R^{o} = Alcance del servicio en grados.

I. R^{o} = Alcance de la interferencia en grados.

P. D^{o} = Distancia de protección en grados.

7. Nomenclatura:

El plan a que se refiere lo precedente ha sido denominado por el Grupo de Propagación "Plan I". Otro plan "Plan II", está en curso de preparación y se presentará a la Comisión 6 al mismo tiempo que se presenten los resultados del "Plan I".

TABLE I - TABLEAU I - TABLA I

INTERFERENCE RANGES (NIGHT) Noise Grade (3.0)
PORTEES DE BROUILLAGE (NUIT) Degré des parasites atmosphériques (3,0)
ALCANCE DE INTERFERENCIA (DE NOCHE) Grado de ruido (3.0)

Frequency Fréquence Frecuencia	Max. service range (km) Portée de service max. (km) Area max. de servicio (km)	Protection Ratio Rapport de protection Factor de protección			
		15 db	20 db	25 db	30 db
		Interference Range (km) Portée de brouillage (km) Región de interferencia (km)			
3.0 Mc/s	500	3500	5500	7500	11500
3.5 Mc/s	800	4000	6000	8500	12500
4.7 Mc/s	1400	5500	7000	11000	15000
5.6 Mc/s	1800	6500	9000	12500	15000
6.6 Mc/s	2200	8000	12000	15000	15000
9.0 Mc/s	3400	11000	15000	15000	15000

TABLE II - TABLEAU II - TABLA II

INTERFERENCE RANGES (DAY) Noise grade (3.0)
PORTEES DE BROUILLAGE (JOUR) Degré des parasites atmosphériques (3,0)
ALCANCE DE INTERFERENCIA (DE DIA) Grado de ruido (3.0)

Frequency Fréquence Frecuencia	Max. service range (km) Portée de service max. (km) Area de servicio (max.)	Protection Ratio Rapport de protection Factor de protección			
		15 db	20 db	25 db	30 db
		Interference Range km. Portée de brouillage km. Región de interferencia km.			
3.0 Mc/s 3.5 Mc/s	100	700	1100	1500	1800
4.7 Mc/s	350	1200	1400	1700	2000
5.6 Mc/s	450	1500	1900	2400	3200
6.6 Mc/s	650	1900	2400	3000	4200
9.0 Mc/s	1000	3800	5800	9200	10000
10.0 Mc/s	1250	5500	8000	10000	10000
11.3 Mc/s	1500	6000	8500	10000	10000
13.3 Mc/s	1900	7700	10000	10000	10000
18.0 Mc/s	2600	10000	10000	10000	10000

TABLE III - TABLEAU III - TABLA III

DAY TIME
JOUR
DE DIA

25 DB

Protection Ratio
Rapport de protection
Factor de protección

LAT	9.0 Mc/s						10.0 Mc/s					
	N - S			E - W			N - S			E - W		
	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD
0°	9	82.5	91.5	9	82.5	91.5	11.3	90	101.3	11.3	90	101.3
10°	9	82.5	91.5	9.1	83.5	92.6	11.3	90	101.3	11.4	91	102.4
20°	9	82.5	91.5	9.6	88.5	98.1	11.3	90	101.3	12	96	108
30°	9	82.5	91.5	10.4	96	106.4	11.3	90	101.3	13	104	117
40°	9	82.5	91.5	11.7	108	119.7	11.3	90	101.3	14.7	117	131.7
50°	9	82.5	91.5	14	130	144	11.3	90	101.3	17.6	140	157.6
60°	9	82.5	91.5	18.2	168	86.2	11.3	90	101.3	22.7	180	202.7

LAT	11.3 Mc/s						13.3 Mc/s					
	N - S			E - W			N - S			E - W		
	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD
0°	13.5	90	103.5	13.5	90	103.5	17.1	90	107.1	17.1	90	107.1
10°	13.5	90	103.5	13.6	91	104.6	17.1	90	107.1	17.3	91	108.3
20°	13.5	90	103.5	14.4	96	110.4	17.1	90	107.1	18.3	96	114.3
30°	13.5	90	103.5	15.7	104	119.7	17.1	90	107.1	19.8	104	123.8
40°	13.5	90	103.5	17.7	117	134.7	17.1	90	107.1	22.4	117	139.4
50°	13.5	90	103.5	21.2	140	161.2	17.1	90	107.1	26.8	140	166.8
60°	13.5	90	103.5	27.2	180	207.2	17.1	90	107.1	34.6	180	214.6

LAT	18.0 Mc/s					
	N - S			E - W		
	SR	IR	RD	SR	IR	RD
0°	22.5	90	112.5	22.5	90	112.5
10°	22.5	90	112.5	22.7	91	113.7
20°	22.5	90	112.5	24	96	120
30°	22.5	90	112.5	26	104	130
40°	22.5	90	112.5	29.4	117	146.4
50°	22.5	90	112.5	35.6	140	175.6
60°	22.5	90	112.5	45.5	180	225.5

NIGHT TIME
NUIT
DE NOCHE

25 DB

Protection Ratio
Rapport de protection
Factor de protección

LAT	3 Mc/s						3.5 Mc/s					
	N - S			E - W			N - S			E - W		
	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD
0°	4.5	67.5	72	4.5	67.5	72	7.2	76.7	83.9	7.2	76.7	83.9
10°	4.5	67.5	72	4.6	68.3	72.9	7.2	76.7	83.9	7.3	77.4	84.7
20°	4.5	67.5	72	4.8	72.2	77	7.2	76.7	83.9	7.7	81.6	89.3
30°	4.5	67.5	72	5.2	78.2	83.4	7.2	76.7	83.9	8.3	88.5	96.8
40°	4.5	67.5	72	5.9	88.3	94.2	7.2	76.7	83.9	9.4	100	109.4
50°	4.5	67.5	72	7.0	105.8	112.8	7.2	76.7	83.9	11.2	112	123.2

LAT	4.7 Mc/s						5.6 Mc/s					
	N - S			E - W			N - S			E - W		
	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD
0°	12.6	99	111.6	12.6	99	111.6	16.3	112.5	128.8	16.3	112.5	128.8
10°	12.6	99	111.6	12.8	100	112.8	16.3	112.5	128.8	16.4	114	130.4
20°	12.6	99	111.6	13.5	105.8	119.3	16.3	112.5	128.8	17.3	120	137.3
30°	12.6	99	111.6	14.6	114.5	129.1	16.3	112.5	128.8	18.8	130	148.8
40°	12.6	99	111.6	16.5	129.5	146	16.3	112.5	128.8	21	147	168
50°	12.6	99	111.6	19.8	155	174.8	16.3	112.5	128.8	25.5	176	201.5

LAT	6.6 Mc/s					
	N - S			E - W		
	SR	IR	RD	SR	IR	RD
0°	19.8	135	154.8	19.8	135	154.8
10°	19.8	135	154.8	20	136.5	156.5
20°	19.8	135	154.8	21	144	165
30°	19.8	135	154.8	23	156	179
40°	19.8	135	154.8	26	176	202
50°	19.8	135	154.8	31	211	242

DAY-TIME
JOUR
DE DIA

15 DB

Protection Ratio
Rapport de protection
Factor de protección

LAT	9.0 Mc/s						10.0 Mc/s					
	N - S			E - W			N - S			E - W		
	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD
0°	9	34.3	43.3	9	34.3	43.3	11.3	49.5	60.8	11.3	49.5	60.8
10°	9	34.3	43.3	9.1	34.5	43.6	11.3	49.5	60.8	11.4	50	61.4
20°	9	34.3	43.3	9.6	36.5	46.1	11.3	49.5	60.8	12	53	65
30°	9	34.3	43.3	10.4	38	48.4	11.3	49.5	60.8	13	57.5	70.5
40°	9	34.3	43.3	11.7	44.8	56.5	11.3	49.5	60.8	14.7	64.5	79.2
50°	9	34.3	43.3	14	53.5	67.5	11.3	49.5	60.8	17.6	78	95.6
60°	9	34.3	43.3	18.2	69	81.2	11.3	49.5	60.8	22.7	100	122.7

LAT	11.3 Mc/s						13.3 Mc/s					
	N - S			E - W			N - S			E - W		
	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD
0°	13.5	54	67.5	13.5	54	67.5	17.1	69	86.1	17.1	69	86.1
10°	13.5	54	67.5	13.6	54.5	67.6	17.1	69	86.1	17.3	70	87.3
20°	13.5	54	67.5	14.4	58	72.4	17.1	69	86.1	18.3	74	92.3
30°	13.5	54	67.5	15.7	63	78.7	17.1	69	86.1	19.8	80	99.8
40°	13.5	54	67.5	17.7	71	88.7	17.1	69	86.1	22.4	91	113.4
50°	13.5	54	67.5	21.2	85	106.2	17.1	69	86.1	26.8	108	134.8
60°	13.5	54	67.5	27.2	109	136.2	17.1	69	86.1	34.6	140	174.6

LAT	18.0 Mc/s						6.6 Mc/s					
	N - S			E - W			N - S			E - W		
	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD
0°	22.5	90	112.5	22.5	90	112.5	5.8	17	22.8	5.8	17	22.8
10°	22.5	90	112.5	22.7	91	113.7	5.8	17	22.8	5.8	17	22.8
20°	22.5	90	112.5	24.0	96	120.0	5.8	17	22.8	6.3	18.1	24.4
30°	22.5	90	112.5	26.0	104	130.0	5.8	17	22.8	6.8	20	26.8
40°	22.5	90	112.5	29.4	117	136.4	5.8	17	22.8	7.7	22	29.7
50°	22.5	90	112.5	35.6	140	175.6	5.8	17	22.8	9.2	27	36.2
60°	22.5	90	112.5	45.5	182	227.5	5.8	17	22.8	11.8	35	46.8

TABLE VI - TABLEAU VI - TABLA VI

NIGHT TIME
NUIT
DE NOCHE

15 DB

Protection Ratio
Rapport de Protection
Factor de protección

LAT	3 Mc/s						3.5 Mc/s					
	N - S			E - W			N - S			E - W		
	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD
0°	4.5	31.5	36	4.5	31.5	36	7.2	36	43.2	7.2	36	43.6
10°	4.5	31.5	36	4.6	32	36.6	7.2	36	43.2	7.3	36.5	43.8
20°	4.5	31.5	36	4.8	33.6	38.4	7.2	36	43.2	7.7	38.0	45.7
30°	4.5	31.5	36	5.2	36.5	41.7	7.2	36	43.2	8.3	42.0	50.3
40°	4.5	31.5	36	5.9	41	46	7.2	36	43.2	9.4	47.0	56.4
50°	4.5	31.5	36	7.0	49	56	7.2	36	43.2	11.2	56.0	67.2

LAT	4.7 Mc/s						5.6 Mc/s					
	N - S			E - W			N - S			E - W		
	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD	SR	IR	RD
0°	12.6	50	62.6	12.6	50	62.6	16.3	58	74.3	16.3	58	74.3
10°	12.6	50	62.6	12.8	50	62.8	16.3	58	74.3	16.4	60	76.4
20°	12.6	50	62.6	13.5	53	66.5	16.3	58	74.3	17.3	63	80.3
30°	12.6	50	62.6	14.6	57	71.6	16.3	58	74.3	18.8	68	86.8
40°	12.6	50	62.6	16.5	65	81.5	16.3	58	74.3	21	76	97
50°	12.6	50	62.6	19.8	77	96.8	16.3	58	74.5	25.5	92	117.5

LAT	6.6 Mc/s					
	N - S			E - W		
	SR	IR	RD	SR	IR	RD
0°	19.8	72	91.8	19.8	72	91.8
10°	19.8	72	91.8	20	73	93
20°	19.8	72	91.8	21	77	98
30°	19.8	72	91.8	23	83	106
40°	19.8	72	91.8	26	94	120
50°	19.8	72	91.8	31	111	142

TABLE VII - TABLEAU VII - TABLA VII

DAY-TIME / JOUR / DE DIA — 15 DB — PROTECTION RATIO / RAPPORT DE PROTECTION / FACTOR DE PROTECCION

4.7 Mc/s

LAT.	NS.			EW.		
	SR°	IR°	RD°	SR°	IR°	RD°
40°	3.15	10.8	14	4.2	14.1	18.3
50°	3.15	10.8	14	5	17.0	22
60°	3.15	10.8	14	6.4	22.0	28.4

5.6 Mc/s

LAT.	NS.			EW.		
	SR°	IR°	RD°	SR°	IR°	RD°
40°	4	13.4	17.4	5.3	17.6	22.6
50°	4	13.4	17.4	6.4	2.2	27.55
60°	4	13.4	17.4	17.4	27.4	34.4

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Doc. Aer. No. 216-S
2 de agosto de 1948

C O M I S I O N - 6

GRUPO DE PROPAGACION

Informe No.2

Creación de Subgrupos de Trabajo y descripción del Plan II para la repetición de frecuencias.

1. En virtud de una decisión tomada en la 24a. Sesión de la Comisión 6 (Doc. Aer. No. 209), se formaron dos grupos de trabajo, el primero con la misión de llevar a su lógico término la aplicación del Plan I, y el segundo para elaborar un nuevo plan que compensara, en la medida de lo posible las insuficiencias en las posibilidades de repetición que presenta el Plan I para algunas de las bandas de frecuencias examinadas.

2. El segundo Plan (II), que el Grupo de Propagación presentará a la Comisión 6, basado únicamente en argumentos técnicos, ha sido desarrollado ampliamente por el Sr. Gavrilitsa, de la delegación de la U.R.S.S. La Comisión 6 será la que decidirá finalmente acerca de las necesidades de la explotación y de la seguridad.

3. Ambos grupos de trabajo están integrados como sigue:

Plan I	Plan II
L.M.Layzell, A.I.T.A. (Presidente)	S.P. Gavrilitsa, URSS (Presidente)
S.A. Sathar, Pakistán	M.R. Szczurek, Polonia
J. Boctor, Egipto	P.J. Greven, O.A.C.I.
W.E. Weaver, E.E.U.U.	
A. Souto Cruz, Portugal	

4. En el caso de que ciertos resultados del Plan I no fueran aceptables para la Comisión 6, indudablemente podrán ser sustituídos por algunas partes del Plan II. Esto tendrá que ser decidido por la Comisión 6.

5. En el Informe provisional del Grupo de Propagación (Documento 211) se da una descripción de los datos sobre los que se basa el Plan I y en el presente documento se exponen las consideraciones en que se ha basado la elaboración del Plan II.

6. Descripción del Plan II

Como el problema más difícil en la distribución de frecuencias se presenta en las bandas de 3 y de 3.5 Mc/s, en la Región No. 1 (Europa) se aconseja que se consideren dos puntos separados por una determinada distancia.

Para una potencia radiada de 1 kw, en 3 Mc/s el alcance máximo de servicio, en todas las latitudes, en un punto situado a 30° de la línea de demarcación entre el día y la noche, es menor de 200 km. El alcance de servicio máximo nocturno es de 500 kms. aproximadamente, (véanse los cuadros I y II, Doc. Aer. 211). En el cuadro que figura a continuación se presentan los alcances de interferencia para diferentes coeficientes de protección en alcances máximos de 200 y 500 kms.

Coeficiente de Protección Diurna	15 db	20 db	25 db	30 db
Alcance de interferencia para un alcance de servicio de: (a) 200 km.	1050	1300	1600	1900
(b) 500 km.	1300	1500	1800	2100
Alcance de interferencia para un alcance de servicio de 200 km.	1050	1300	1600	1900
Coeficientes de protección nocturna	7 db	8 db	10 db	11 db
Alcance de interferencia para un alcance de servicio de 500 km.	1300	1500	1800	2100
Coeficientes de protección nocturna	6 db	7 db	9 db	10 db

Consúltese el Doc. C.P. Aer. No. 5, en relación con el cuadro anterior.

Las frecuencias superiores a 6.6 Mc/s se han asignado a base de un coeficiente de protección diurna de 15 db. De este modo el valor del coeficiente de protección nocturna de 10-11 db que se obtiene para 3 Mc/s., con las separaciones descritas en el cuadro anterior parece ser satisfactorio. En efecto, reduciendo adecuadamente la potencia radiada durante la noche, será posible mantener un coeficiente de protección deseable, no inferior a 15 db.

Teniendo en cuenta estas cifras se decidió buscar las asignaciones posibles de frecuencias a las Regiones 1,2,3,4, 5 y 6 para lograr aumentar las posibilidades de repetición en estas regiones en las bandas de 3 y 3,5 Mc/s. A este fin,se emplearon distancias de repetición de 1800, 2100 y 2600 Kms y un coeficiente de protección diurna de 25 y 30 db.

Conviene hacer destacar que tanto para el Plan II como para el Plan I, se ha empleado el mismo método para determinar las áreas y subáreas en las que se puede repetir las frecuencias. Este sistema supone el empleo de los transparentes descritos en el Doc. Aer. 211.

7. Cálculo de la Potencia

De la labor del Grupo de Trabajo del Sr. Haas se desprende que un análisis general de los emisores utilizados en los servicios regionales de Europa, muestra que la potencia de 500 watios es las más comúnmente empleada. Se supone que esta es la potencia media en onda portadora dada a la antena. Si tal es el caso, será posible, basándose en una eficiencia de antena de 40% considerar en la determinación de las repeticiones, el valor de 200 watios como promedio de potencia radiada. Naturalmente hay que admitir que en muchos casos la verdadera potencia radiada será inferior o superior a esta cifra.

Las bases del Plan I reposan en una potencia media portadora de un Kw, o sea 4 Kw. de potencia máxima en A3; de modo que si se adopta una cifra de 200 watios como potencia media, en onda portadora se obtendrá una disminución en el alcance de servicio, de

28% durante el día

42% durante la noche

Estos porcentajes se basan en el hecho de que 1 db de disminución en la potencia lleva consigo una reducción en el alcance de servicio de 4% (aproximadamente) durante el día y de 6% (aproximadamente durante la noche.

Se observará que las reducciones mencionadas se refieren al alcance de servicio. Por otra parte se ha comprobado que pueden aplicarse generalmente las mismas reducciones a los alcances de interferencia. De acuerdo con esto existen tres posibilidades :

(a) Disminuir todas las distancias proporcionalmente a los factores indicados, resultando de este modo que los coeficientes de protección diurno y nocturno sirven para el valor que los de 200 watios de la potencia emitida.

(b) Disminuir sólo las distancias nocturnas proporcionalmente a los factores indicados, relacionando de este modo el coeficiente de protección diurna con 1 Kw. y el coeficiente de protección nocturna con 200 watios.

(c) Disponer una combinación de las posibilidades (a) y (b), tomando un número limitado de frecuencias en cada una de las bandas en que el Plan I no responde a las necesidades, y asignándolas a la región empleando los métodos propuestos en el Plan II. Esto supone que para cada región algunas frecuencias de cada orden de dimensión tendrán un coeficiente de protección nocturna más elevado que el de las demás frecuencias.

G. SEARLE (NUEVA ZELANDIA)

Presidente

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer-No. 218-S
3 de agosto de 1948

El Problema de la Asignación de Frecuencias a cada una de las estaciones aeronáuticas

(Documento presentado por el representante de la OACI.)

De todos los servicios que utilizan las radiocomunicaciones, el servicio aeronáutico móvil R se singulariza tal vez de los demás en que la seguridad y regularidad del servicio dependen de la asistencia y de la comodidad que le brinde un servicio eficiente de radiotelecomunicaciones, a falta del cual no pueden realizarse vuelos de índole comercial o privada sin poner en peligro la vida humana. La rápida expansión de la aviación civil en estos últimos años ha tenido por resultado que las radiotelecomunicaciones han experimentado grandes dificultades en mantenerse a la altura de estos nuevos adelantos, especialmente respecto de la posibilidad de asignar frecuencias disponibles a los servicios aeronáuticos, dificultades que sin duda se agravarán con el tiempo debido al espacio limitado del espectro con que se cuenta y la cantidad creciente de frecuencias que solicitan los servicios de todo tipo.

Además, el aumento de la velocidad de las aeronaves exige, en general, un incremento correlativo en la rapidez con que se controla la circulación aérea, y la densidad de la circulación aérea en cualquier ruta o en algun punto determinado requiere la asistencia de un servicio de telecomunicaciones más eficiente. En las diversas partes del mundo, en que el transporte aéreo ha alcanzado un nuevo desarrollo, ha sido necesario establecer servicios de control del tránsito aéreo de gran eficiencia, cuyo propósito primordial es prevenir las colisiones entre aeronaves en vuelo. Estos servicios no pueden suministrar tal protección sin la ayuda de un servicio de radiotelecomunicaciones igualmente eficaz. El desarrollo de la navegación aérea internacional ha obligado a los gobiernos a tomar medidas para garantizar una coordinación apropiada, especialmente entre el servicio de comunicaciones y el control de tránsito aéreo, así como con otros servicios auxiliares, tales como el de meteorología, búsqueda y salvamento, ayuda a la navegación, control de operaciones, etc.

Debería poderse asignar las frecuencias de manera más satisfactoria a fin de atender a todas las necesidades normales, por un lado, en aquellas partes del mundo alejadas de los centros poblados, donde són pocas las necesidades de los servicios de aeronavegación, y, por el otro, en aquellas otras regiones cuya situación geográfica permite disponer de frecuencias por la duplicación.

El problema del reparto y de la asignación de frecuencias es muy complejo en regiones cuya densidad de tráfico aéreo es muy elevada, como en Europa occidental o en otras que afectan varios Estados, y sólo podrá resolverse cuando los Estados interesados hayan estudiado detenidamente todos los requisitos de las operaciones. Factores tales como la disparidad de los procedimientos y de las normas empleadas en las operaciones, la ausencia de coordinación al proyectar instalaciones y servicios para la navegación aérea, así como la competencia entre Estados para el uso exclusivo de un espacio muy limitado del espectro, hacen difícil, sino imposible, solucionar el problema de la distribución equitativa de las frecuencias. La realidad es que no existen frecuencias suficientes

para llenar las condiciones que los Gobiernos exigen como necesarias ante esta Conferencia y, por tanto, ha de concertarse algún plan por el cual se haga un uso más eficaz de las frecuencias que por su simple distribución a cada Estado. Es evidente que la Conferencia Internacional de Telecomunicaciones celebrada en Atlantic City previó la necesidad de formular un plan de esta naturaleza, puesto que concedió espacio en el espectro para uso exclusivo del servicio aeronáutico móvil R de la manera expuesta en el párrafo 256 de los Reglamentos de Radiocomunicaciones.

El problema fundamental es lograr la más plena utilización posible de las frecuencias disponibles para el servicio aeronáutico en general. Cabe destacar que las telecomunicaciones aeronáuticas en Europa occidental, o en otras regiones de elevada densidad de tránsito aéreo, no constituyen un problema nacional, puesto que las altas frecuencias se propagan más allá de los límites de los Estados. Por esta razón considérase que, en tales regiones la asignación de frecuencias y la organización de rutas aéreas debe tratarse como problema regional.

Las operaciones aéreas civiles exigen una red de centros de comunicaciones situados en puntos que permitan a la aeronave mantenerse en contacto continuó con ellos en todas las condiciones de vuelo previsibles, en bien de la seguridad y regularidad de los vuelos.

El examen de los diversos factores que rigen la utilización de frecuencias exige un conocimiento de los fines que han de servir las frecuencias, su relativa importancia, su relación recíproca y el problema de la distribución del tránsito aéreo. Las comunicaciones aeronáuticas no pueden considerarse sin tener en cuenta su empleo como instrumento regulador del tránsito aéreo, de control de operaciones, de difusión de datos meteorológicos y para la búsqueda y el salvamento. Por esta razón, para proyectar las comunicaciones es necesario contar con el asesoramiento de peritos en todos los aspectos técnicos relacionados con las operaciones aéreas civiles, y son esos especialistas los que deben tomar la importante decisión de cómo han de distribuirse y utilizarse las frecuencias disponibles. La asignación de frecuencias a cada estación en particular sólo puede efectuarse una vez que se haya decidido la cantidad, ubicación y tipo de estaciones aeronáuticas necesarias, así como los propósitos que servirán.

Antes de la última guerra mundial, solo se exigía a los Gobiernos que notificaran a la Oficina de Berna cuáles eran las frecuencias que se proponían emplear. En varias conferencias convocadas bajo los auspicios de la Comisión Internacional para la Navegación Aérea, cuyas labores han sido continuadas desde entonces por la OACI en una mayor escala, se examinaron las necesidades de los servicios aeronáuticos, y además, las recomendaciones adoptadas por la CINA en las conferencias antes mencionadas fueron reconocidas por la UIT en Madrid en 1932, en Lucerna en 1933, en el Cairo en 1938 y en Montreux en 1939. Hace mucho tiempo que se reconoce que la aviación civil internacional es una realidad indivisible puesto que sólo puede funcionar con la plena cooperación de los gobiernos interesados en utilizar este medio de transporte. Hasta ahora, la OACI se ha dedicado principalmente a uniformar los problemas técnicos que se suscitan cuando se trata de facilitar el vuelo de una aeronave de un país a otro. Sólo estableciendo normas, métodos y procedimientos uniformes puede progresarse en cuanto a una mayor seguridad de los vuelos y un pleno desarrollo de las líneas aéreas internacionales. Durante los últimos tres años se han encontrado técnicos de diversas partes del mundo en reuniones convocadas por la OACI para codificar y uniformar los procedimientos utilizados por sus gobiernos. Se han celebrado conferencias regionales en casi todas las partes de la tierra, en que se han

formulado planes para la erección de instalaciones y servicios considerandos indispensables o convenientes para la navegación aérea, recomendándose asimismo sistemas de ayuda a la aviación y se indicaron los arreglos necesarios para la utilización de determinadas rutas.

A menos de tomarse medidas para llevar a la práctica las recomendaciones de instalaciones y servicios, asignándose las frecuencias necesarias, estos planes formulados para proteger la aeronavegacion internacional deberán sufrir modificaciones que irán en perjuicio del transporte aéreo internacional. Por lo tanto, se insta a esta conferencia el estudio detenido de los dos principios fundamentales que se estiman indispensables para salvaguardar los intereses de la aviación civil internacional.

Estas proposiciones requieren un grado de colaboración internacional entre los Estados en cuestión, mayor que el hasta ahora alcanzado. Pero no se puede prescindir de la razón de ser de la aviación civil internacional que es la colaboración internacional, único medio de establecer rutas aéreas internacionales. Dicha colaboración ya existe entre los 51 Estados miembros de la OACI, pero, para que sea fecunda, es necesario ahora que la UIT aporte su cooperación, como lo dispusieron los autores del Convenio internacional de telecomunicaciones, adoptado en Atlantic City, en el artículo 27.

Por lo tanto se estima que habrían de tomarse las siguientes medidas:

(1) Dentro de las distintas regiones de navegación aeronáutica del mundo los gobiernos afectados deberían convenir en reunir las frecuencias asignadas a fin de asignar su utilización óptima y más completa ; y

(2) Las recomendaciones para la asignación de frecuencias a cada estación determinada deberían ser formuladas a base de los datos de operación por las autoridades encargadas de velar por la seguridad y eficacia de las operaciones de aeronaves en aquellas rutas aéreas establecidas en Conferencias regionales de rutas aéreas, en las cuales todos los Estados estarían representados sobre bases de igualdad.

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer.No.219 S
3 de agosto de 1948.
Comisión 6.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO QUE SE OCUPA DE LAS NECESIDADES PARA LAS AREAS DE LAS RUTAS AEREAS MUNDIALES MAYORES (COMISION 6)

1. Introducción.

1) El Grupo de Trabajo obtuvo de los cuadros de información elaborados por la Subcomisión 6-C, los datos de carga aplicables a cada orden de frecuencias para todas las áreas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores.

2) La información obtenida respecto a carga máxima, orden y número de frecuencias asignadas a cada área de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, ha sido ordenada en forma de cuadro y se acompaña como anexo 1 a este informe.

3) Se realizó un examen minucioso de la carga total en cada banda de frecuencias y el Grupo de Trabajo trató de obtener la mayor economía en la utilización de frecuencias reduciendo, en donde fué posible, el número de canales o bien, en otros casos, mediante la compartición con otras áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores.

4) A este respecto el Grupo consultó a los delegados particularmente conocedores de las necesidades de algunas áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, a fin de asegurar de que no había olvidado ninguna necesidad ni ninguna de las circunstancias especiales a estas áreas.

2. . Los resultados de estos trabajos se resumen a continuación:

1) Se sugiere la conveniencia de preguntar al Grupo de Propagación si sería posible realizar alguna economía de frecuencias procediendo a las modificaciones siguientes:

a) Compartir el canal de 13 Mc/s del área NSA2, con el ME.

b) Utilizar un canal común de 13 Mc/s en las áreas NSAM 1 y 2. Debe observarse que es necesario prever un total de dos canales de 9 Mc/s y uno de 10 Mc/s para el área NSAM-2. Si prever dos canales de 9 Mc/s resultase totalmente imposible se le podría entonces asignar, como último recurso, un canal de 9 Mc/s y otro de 10 Mc/s.

c) Compartir un canal de 13 Mc/s del área FE-2 con el SP.

d) Compartir la familia de frecuencias de PN con una de las familias de frecuencias del área NA.

e) La Delegación francesa se manifestó de acuerdo en que la estación de Fort-de-France podía funcionar en frecuencias de SA sobre una base secundaria, de manera que, para los fines de repetición de frecuencias se podría trazar una línea recta entre el punto de coordenadas 25° N - 25° O y Natal para figurar la frontera occidental del área SA.

f) A fin de mejorar la situación en las bandas de 10 y 11 Mc/s, se convino que podía procederse a la interrupción de un canal de 10 Mc/s y de otro de 11 Mc/s en CEP si se podían facilitar dos canales adicionales de 13 Mc/s, llegando así a un total de tres canales de 13 Mc/s.

3. Todos los interesados decidieron reducir el número de estos canales utilizados en las Areas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores a fin de lograr la máxima economía en el empleo de las frecuencias.

a) Suprimir un canal de 11 Mc/s en NSAM-2.

b) Suprimir un canal de 3.0 Mc/s y otro de 5.6 Mc/s en FE-1.

c) Suprimir el canal de 13 Mc/s en EU.

International Administrative Aeronautical Radio Conference
GENEVA, 1948

Annex 1 to Aer-Document No. 219-E
(Revised August 14th)

Conférence internationale administrative des Radiocommunications aéronautiques
GENEVE, 1948

Annexe 1 au Aér-Document No 219-F
(Revisé le 14 août)

Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas
GINEBRA, 1948

Anexo 1 al Documento Aer. No. 219-S
(Revisado, 14 de agosto de 1948)

Families and orders of frequencies for Major World Air Route Areas.

Familles et ordres de grandeur de fréquences pour les zones de passage des lignes aériennes mondiales principales.

Familias y órdenes de frecuencias para las áreas de Rutas Aéreas más importantes del mundo.

Freq. / MWARA	3.0	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
SP	1	-	-	1	-	1	-	-	1	1
NP	1	-	-	1	-	1	-	-	1	1
CEP	-	4	-	2	2	2	2	2	2	1
CWP	1	-	-	1	-	1	-	-	1	1
FE1	1	-	-	1	-	2	-	-	1	1
FE2	1	-	-	1	-	1	-	-	1	1
ME	-	2	-	1	1	1	1	-	1	1
NSA2	1	-	-	1	-	1	-	-	1	1
NSA1	-	1	-	1	-	1	-	-	1	1
EU	2	2	2	1	2	2	-	1	-	1
NA	4	-	-	4	-	4	-	-	4	1
SA	1	1	-	-	3	2	1	-	1	1
NSAM2	2	1	-	2	1	2	1	1	1	1
NSAM1	1	-	1	-	1	1	-	-	1	1

Note: Peak loadings for each frequency order are given on page 2.

Note : Les charges maximum pour chaque ordre de grandeur des fréquences sont données à la page 2.

Nota : En la página 2 se detallen las cargas máximas para cada órden de frecuencias.

ANNEX 1, Aer-Doc. 219
ANNEXE 1, Aér-Doc. 219
ANEXO 1, Aer-Doc. 219

Frequency Allotment - Major World Air Route Areas

(Peak Loading for each frequency order required by the various route segments to provide for communication up to the half-way points.)

Attribution de fréquences - Zones de passage des lignes aériennes mondiales principales

(Charge maximum requise pour les différents ordres de grandeur de fréquences et pour les différents tronçons de lignes, en vue de permettre les liaisons jusqu'au milieu de chaque tronçon.)

Distribución de Frecuencias - Areas de Rutas Aéreas Más Importantes del Mundo

(Carga máxima para cada orden de frecuencias que los diversos segmentos de ruta requieren a fin de facilitar las comunicaciones hasta los puntos centrales del segmento.)

MWARA	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
EU	22.7	28.78	19.09	29.45	14.73	20.24	-	7.30	-	-
NSAM-2	38.08	-	2.03	36.17	1.2	35.14	0.97	11.50	9.45	4.09
CEP	54.1	-	-	54.1	-	54.1	-	-	54.1	54.1
NSAM-1	17.36	.93	8.50	8.50	8.42	7.67	4.45	2.64	.38	-
NA	48.77	4.58	-	53-35	-	53.27	-	-	47.90	2.65
SA	28.65	3.92	8.97	23.60	8.97	23.35	2.54	9.82	11.98	1.25
NSA-1	13.359	2.216	.59	16.340	-	14.080	-	-	9.115	.39
NSA-2	11.837	1.51	-	12.337	.99	10.484	-	.92	3.464	.69
ME	30.048	-	-	30.048	-	28.981	-	-	8.33	2.132
FE-1	15.57	3.68	-	19.09	-	18.12	-	-	9.49	0.87
FE-2	12.53	-	-	12.53	-	12.43	-	-	3.48	-
SP	10.15	-	-	10.15	-	8.77	-	-	6.33	1.8
CWP	9.04	-	3.65	5.39	3.65	5.32	-	3.52	5.32	.5
NP	4.48	-	1.31	3.17	1.31	3.17	-	1.31	-	-

Annex 2 to Aer-Document No. 219-E

Annexe 2 au Aér-Document No 219-F

Anexo 2 al Documento-Aer. No. 219-S

Frequency Order Mc/s. Ordre de grandeur de fréquences Mc/s. Orden de frecuencias.	N° of channels used. Nombre de voies utilisées. N° de canales utilizados.	N° of MWARA's. Nombre de lignes. N° de rutas aéreas más importantes del mundo.	N° of channels per MWARA. Nombre de voies par ligne. N° de canales per ruta.	N° of MWARA per channel. Nombre de lignes par voie. N° de MWARA por canal.
3	8*	16	0.5*	2.00*
3.5	6*	11	0.55*	1.83*
4.7	3*	3	1 *	1.0 *
5.6	10*	17	0.6 *	1.70*
6.6	8*	10	0.8*	1.25*
9	11*	22	0.5*	2.00*
10	3*	5	0.6*	1.66*
11.3	3*	4	0.75*	1.33*
13.3	9*	17	0.53*	1.89*
18	5*	14	0.36*	2.80*

NOTE - * indicates certain sharing possibilities also available to regions and sub-regions.

NOTE - * indique qu'il existe certaines possibilités de répétition pour les régions et sous-régions.

NOTA - * indica la existencia de determinadas posibilidades de compartición para las regiones y subregiones.

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer. No. 226-S

5 de agosto de 1948

PROPOSICION PRESENTADA POR EL DELEGADO DEL PAKISTAN, RELATIVA A LAS FRECUENCIAS PARA EMISIONES DE PARTES METEOROLOGICOS

Con referencia al párrafo 8 del Documento Aer. No. 192-S, para hacer frente a las necesidades de los servicios meteorológicos de la Zona del Oriente Medio de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, es necesario poner a la disposición de esta Zona una familia de frecuencias de 3,6 y 9 Mc/s. En vista de ello se presenta la proposición que sigue:

"La familia de frecuencias primitivamente asignada a la Zona del Océano Atlántico debe ponerse a la disposición de los servicios de emisión de partes meteorológicos de tierra al aire, en la Zona del Oriente Medio de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, y dichos servicios se servirán de la frecuencia de 3 Mc/s durante la noche y de las de 6 y 9 Mc/s durante el día solamente."

Desde el punto de vista de la propagación, esta proposición no presenta inconvenientes.

S.A. SATHAR
Delegación del Pakistán

- E -

55.34.61

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer 240 - S

16 de agosto de 1.948

PROPOSICION PRESENTADA POR LA DELEGACION DE EGIPTO

MINIMO DE FRECUENCIAS REQUERIDAS POR UN PAIS EN LAS BANDAS DEL SERVICIO MOVIL AERONAUTICO R, PARA VUELOS INTERNOS.

Debido al hecho de que algunos países no presentaron las cifras del kilometraje semanal de sus vuelos internos, la delegación egipcia cree que se deberían asignar a cada uno de estos países para operaciones internas, los siguientes canales de frecuencias en las Bandas Móviles Aeronáuticas R, como mínimo:

1. Una familia de frecuencias para operación diurna y nocturna destinada a la emisión telefónica.

2. Una familia de frecuencias para operación diurna y nocturna destinada a la telegrafía o a medios de comunicación de alta capacidad.

La composición de cada familia de frecuencias deberá basarse en la distancia máxima dentro del territorio del país respectivo. También deberán tenerse en cuenta las peculiaridades tales como niveles de ruído anormalmente altos, etc.

J. BOCTOR
Delegación egipcia

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Documento Aer-No. 243 - S

20 de agosto de 1948

COMISION 6

Sumario de Recomendaciones adoptadas por la Comisión 6

El siguiente sumario de recomendaciones aprobadas por la Comisión 6 es complemento de la lista contenida en el Documento Aer-No. 192 y ha sido preparado para facilitar el trabajo de la Comisión 6.

1. Areas de rutas aéreas regionales y nacionales (Doc. Aer. No. 214)

(a) La Comisión adoptó los siguientes títulos:

(Inglés) "Regional and Domestic Air Route Areas"

(Francés) "Zones des lignes aériennes régionales et nationales"

(Español) "Areas de rutas aéreas regionales y nacionales".

(b) Se aprobó el mapa encabezado con el título anterior que figura como Apéndice II al Doc. Aer-No. 241.

2. Extensión de las MWARA sobre Europa: (Doc. Aer-No. 214, párrafo 7)

El Grupo de Trabajo del Sr. Souto Cruz decidió, por mayoría de votos, que:

"Una familia de frecuencias de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores

NA, SA, ME, NSA-1, NSA-2,

entrará en Europa;

las otras familias se detendrán en el primer punto terminal dentro de la Región Europea.

Si el plan no resultase satisfactorio desde el punto de vista regional, se procederá a revisar esta proposición.

Las diferentes frecuencias de las MWARA se detendrán en los siguientes puntos terminales:

NA:	Stavanger	SA:	Argel
	Prestwick		Madrid
	Shannon		Lisboa
	París		
	Madrid	NSA-1:	Casablanca
	Lisboa		Argel
	Casablanca		Túnez
NSA-2:	Trípoli	ME:	Sollum
	Bengasi		Alejandría
	Marsa Matruk		Chipre
	Alejandría		
	El Cairo		

El delegado de Francia pidió que constase en acta lo siguiente:

"Que la delegación francesa no tiene inconveniente en que la Comisión adopte esta propuesta siempre que se aplique únicamente al empleo de emisiones de tipo A-3".

3. Restricciones en el uso de las frecuencias SA en Fort de France (Doc. 236-párr.4)

"A fin de aumentar las posibilidades de repetición de frecuencias en el Area SA, se sugiere que la estación de Fort de France permanezca incluída en esta región, con la condición de que utilice solamente las frecuencias correspondientes sobre una base secundaria; en el caso de que de esta situación resultaren interferencias perjudiciales, Fort de France utilizará las frecuencias del Area NSAM-2".

4. Coeficientes de Protección. (Doc. 214,párr.13)

El grupo de propagación del Sr. Searle recibió las siguientes directivas con referencia a los coeficientes de protección:

(a)

Mc/s	Entre MWARA y MWARA	Entre zonas MWARA y Regiones	Entre Regiones
3,0	de Noche	de Noche	de Noche
3,5	de Noche	de Noche	de Noche
4,7	de Noche	de Noche	de Noche (sólo entre 40° N. y 40°S.); el restante *
5,6	de Noche	de Noche	de Día
6,6	de Noche	de Día	de Día
9,0	de Día	de Día	de Día
10,0	de Día	de Día	de Día
11,3	de Día	de Día	de Día

* Nota: En Europa, sólo las frecuencias de 3,0 y 3,5 Mc/s tienen protección nocturna, y se acordó que, donde fuera posible, el grupo de propagación repetiría las frecuencias de la banda de 4,7 Mc/s., por encima de 35° con protección diurna, por considerarse que, desde el punto de vista práctico, las condiciones de propagación permitirán este procedimiento.

(b) Las repeticiones de las frecuencias de la banda de 6,6 Mc/s para la compartición entre las MWARA se basan en las distancias de protección indicadas para las frecuencias de 5,6 Mc/s durante la noche, suponiendo que el coeficiente de protección es de 15 db (véase Doc. 236, párr. 22).

5. Mientras se estaba redactando este documento estaba aún pendiente de estudio la siguiente resolución(Anexo A, Doc. 236):

PROPOSICION DEL REINO UNIDO RELATIVA A LA DISTRIBUCION DE FRECUENCIAS PARA EL CONTROL DE AERODROMO Y DE APROXIMACION

1. Considerando:

que los dos canales comunes, es decir, 3023,5 y 5680 Kc/s, reservados ya para las operaciones de control de aeródromo y de aproximación, resultarán insuficientes para satisfacer todas las demandas de esos servicios en el Hemisferio Oriental,

Se recomienda:

que se reserven dos frecuencias suplementarias en las bandas de 3 o 3,5 Mc/s para su empleo en el Hemisferio Oriental en el control de Aeródromo y de aproximación, bajo las condiciones siguientes:

(a) para el control de aproximación, con una potencia correspondiente a un valor máximo de campo de 20 uv/m a 100 km y en ningún caso superior a 20 vatios en la antena.

(b) para el control de aeródromo, con una potencia correspondiente a un valor máximo de campo de 20 uv/m a 40 km y en ningún caso superior a 20 vatios en la antena.

2. Las frecuencias así distribuídas se podrán utilizar también para toda otra operación móvil aeronáutica a condición de que ello no cause interferencia perniciosa a las estaciones que las utilizan para operaciones de control de aeródromo y de aproximación.

6. Radiodifusiones meteorológicas para el Area del Oriente Medio (Doc. 226 y párr. 11 del Doc. 236)

Con referencia al párrafo 8 del Documento Aer.No. 192, para hacer frente a las necesidades de los servicios meteorológicos del Area de Rutas Aéreas Mundiales Mayores del Oriente Medio, es necesario poner a la disposición de esta Area una familia de frecuencias en las bandas de 3,6 y 9 Mc/s. En vista de ello se presenta la proposición que sigue:

"La familia de frecuencias primitivamente asignada al Area del Océano Atlántico debe ponerse a la disposición de los servicios de radiodifusión de partes meteorológicos de tierra a aire, en el Area de Rutas Aéreas Mundiales Mayores del Oriente Medio. La frecuencia de 3 Mc/s se utilizará sólo durante la noche y las de 6 y 9 Mc/s durante el día.

Desde el punto de vista de la propagación, esta proposición no presenta inconvenientes.

La Comisión acordó la adopción de esta propuesta a reserva de su estudio por el Grupo de Propagación.

E. G. Betts
Presidente.

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Doc. Aer-No. 258 - S

28 de agosto de 1948

COMISION 6

INFORME DE LA COMISION DE DISTRIBUCION DE FRECUENCIAS R

(Comisión 6)

30ª sesión - 27 de agosto de 1948

(Sesión de la mañana)

1. El Presidente, Sr. E.G. BETTS (Australia) abrió la sesión a las 9,20 a.m. Los países representados son los siguientes:

Argentina	Indias Holandesas
Australia	México
Bielorrusia (R.S.S. de)	Nicaragua
Brasil	Nueva Zelandia
Bulgaria	Países Bajos
Canadá	Polonia
Colombia	Portugal
Checoeslovaquia	Reino Unido y Colonias
Chile	Rumania
Estados Unidos de América y Territorios	Ucrania (R.S.S. de)
Filipinas	U.R.S.S.
Francia	Yugoeslavia
India	A.I.T.A.
	I.F.R.B.
	O.A.C.I.

2. El PRESIDENTE sometió a examen de la Comisión el Documento No. 236, que se aceptó a reserva de algunas enmiendas

3. El PRESIDENTE pasó al examen del Documento No. 219.

3.1. El Sr. HAAS (Indias Holandesas) advirtió que este documento ya había sido presentado a la Comisión, que los informes allí contenidos se habían remitido al Grupo de Trabajo de Propagación y que el Presidente de dicho Grupo estaba probablemente en condiciones de informar a la Comisión sobre las medidas tomadas con respecto a las proposiciones contenidas en dicho documento, tendientes a realizar economías en el número de las frecuencias empleadas.

3.2. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia), Presidente del Grupo de Propagación, manifestó que la discusión de la economía efectuada, requería el estudio del Documento No. 239, lo cual era prematuro en el momento actual.

3.3. El Sr. COFFEY (Canadá) sugirió que la Comisión examinara el Documento No. 219 al mismo tiempo que se estudiase el Documento No. 239.

3.4. En respuesta a una pregunta del Sr. LEBEL (Estados Unidos de América), el PRESIDENTE declaró que las dos páginas del Anexo I reemplazaban las 14 páginas del anexo al Documento No, 219.

3.5. Al no presentarse nuevas observaciones, el PRESIDENTE dispuso que se estudiara de nuevo este Documento cuando se examinase el Doc. No. 239.

4. El PRESIDENTE pasó al estudio del Doc. No. 242.

4.1. Al presentar este documento, el Sr. de HAAS (Indias Holandesas) manifestó que el Grupo de Trabajo no había podido hallar un medio para reducir las necesidades. En muchos casos, no había datos suficientes para estimar si era necesario dar satisfacción a las necesidades declaradas en un porcentaje más o menos alto. En un esfuerzo para hallar una base de reducción de estas necesidades, -para uso de esta Conferencia o de otra posterior-, el Grupo de Trabajo ha confeccionado cuadros de informaciones o de datos que considera fundamentales para el establecimiento de esta base equitativa.

4.2. Subrayando las complejidades del problema, el Sr. de HAAS manifestó que el objetivo principal perseguido era la distribución equitativa de las frecuencias a todos los servicios, incluyendo MWARA, los regionales y nacionales, y que hubiera sido ideal, que este Grupo hubiese podido hallar dicha base. Este Grupo no disponía de datos suficientes para el establecimiento de un factor común, o de factores comunes, que pudieran emplearse para la distribución de frecuencias entre las Regiones sobre una base equitativa. Algunos países no han facilitado informes sobre sus necesidades; en ciertos casos esta información se ha obtenido por medio de los representantes de países limítrofes o vecinos. Para concluir, el Sr. de HAAS declaró que la escasez de informaciones ha impedido al Grupo hacer más de lo que ha hecho y elaborar las normas para el Grupo de Propagación.

4.3. El Delegado de POLONIA, refiriéndose a la última parte de la última frase del párrafo 4.1, página 2, manifestó que las declaraciones de los países con relación a sus necesidades, tenían que aceptarse como exactas, ya se tratase de necesidades de los servicios regionales, nacionales o de las MWARA; que las declaraciones de necesidades de las MWARA se habían aceptado y, de igual forma, tenían que aceptarse las declaraciones referentes a las necesidades regionales y nacionales.

4.3.1. El Delegado de POLONIA, refiriéndose al Doc. No. 242, Anexo I, Subárea C, manifestó que la presentación de las listas sólo ofrecía un resumen de las necesidades declaradas y sugirió que se facilitara una imagen más clara, enumerando por subárea las necesidades de cada país.

4.3.2. En respuesta a esta sugestión, el Sr. de HAAS admitió que la observación era exacta, pero que, sin embargo, el Grupo había dado la respuesta requerida por el Grupo de Propagación. No era posible una enumeración precisa de todas las necesidades, desde el momento en que algunos países no estaban representados en esta Conferencia, y que además, en vista de la escasa demánda de algunas frecuencias, era necesario hacer combinaciones con anterioridad a su presentación al Grupo de Trabajo de Propagación.

4.3.2.1. El Sr. de HAAS añadió que las necesidades regionales se podían calcular con una exactitud más satisfactoria que las nacionales,-las cuales podían reducirse combinándolas entre sí- y que, además, las necesidades regionales

tendrían que aumentarse en una cierta proporción. Terminó diciendo que no se disponía de suficientes datos para resolver este problema.

4.4. El Sr. JAROV (U.R.S.S.), refiriéndose a la página 2, Anexo 1, llamó la atención sobre dos errores que no afectan al texto español.

4.5. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) manifestó que había omisiones en las listas relativas a territorios del Reino Unido y pidió autorización para examinar el caso con el Sr. de Haas a fin de subsanar dichas omisiones. La Comisión asintió.

4.6. El Delegado de la INDIA pidió también autorización para ponerse en contacto con el Sr. de Haas, con el mismo objeto. Se accedió a su ruego.

El Sr. SUNDARAM añadió:

"Veo que en la página 6 del Anexo 1 al Doc. 242, artículo 10, se indican 222.000 millas de recorrido por semana. Esta cifra, siento decirlo, es inexacta. La India ha presentado cifras rectificadas de sus recorridos en millas y éstas deben tenerse en cuenta. La cifra exacta es de 244.000.

"Por otra parte, la Subárea 6A comprende, además de la India septentrional, toda Birmania y el Pakistán Oriental y Occidental; pero las cifras que se dan para las millas de vuelo, se refieren solamente a la India, lo que da una cifra de millas por canal, inferior a la realidad. Para reflejar la realidad, deben sumarse las millas de vuelo de Birmania y del Pakistán a las de la India. Asimismo, la Subárea 6-E comprende Ceilán y en el total de millas debe hacerse el correspondiente aumento.

"Hay otro punto que desearía tocar: Como se observará, para las necesidades nacionales, cada Subárea se presenta por separado. Desgraciadamente, en las Subáreas 6-A y 6-E se han agrupado estas necesidades. Como aparte de la India hay otros países comprendidos en estas Subáreas, es necesario calcular por separado las necesidades de cada Subárea. Será, pues, necesario prever un grupo especial de frecuencias entre Subáreas. Si no hay inconveniente examinaré estos puntos con el Sr. de Haas, una vez terminada la sesión.

"Quedaré reconocido si se hace constar mi objeción en el informe de esta sesión".

4.7. El Sr. BARAJAS (México) indicó que, según entendía, el Documento 242 comprendía un estudio aplicable exclusivamente al Hemisferio Oriental, y que en el acta de esta sesión se debería especificar que dicho documento se refiere estrictamente al Hemisferio Oriental. A juicio del orador, esta Conferencia es la más indicada para determinar las necesidades de las Areas y al presentar esta sugestión, México apoyaba su propia proposición anteriormente presentada. Indicó, además, que se disponía de datos suficientes para llevar a cabo un estudio de las necesidades regionales. Dijo, para concluir, que si el Documento 242 se refería exclusivamente al Hemisferio Oriental, no tenía ninguna objeción que hacer, pero si, por el contrario, esta información estaba destinada a una Conferencia regional, habría que hacer nuevas observaciones.

4.7.1. Contestando al Sr. Barajas, el CORONEL COSTA (Brasil) dijo que el Grupo del Hemisferio Occidental no asumía la labor adicional de preparar un documento análogo y que la totalidad del Grupo no estaba de acuerdo en cuanto a este trabajo. Añadió que se tenía la impresión de que un estudio detallado, efectuado sobre esta base, no facilitaría la solución del problema y que el Grupo disponía de muy poca información para que pudiera aplicarse a todas las Areas. Así, un documento de este tipo no ayudaría a resolver de inmediato el problema, y sólo reproduciría lo que el Grupo del Hemisferio Occidental conoce ya. A su juicio, la verdadera dificultad en el Hemisferio Occidental, está entre las Areas 11 y 12 y parte de la 10. El estudio de los recorridos en millas de los servicios aéreos, muestra un desequilibrio entre estas Areas. Por ejemplo, el total de vuelos en el Area 11, excede de 6.000.000 de millas, mientras que en el Area 12 es, aproximadamente, de 1.000.000 de millas. El Area 11 dispone de 48 frecuencias, en tanto que el Area 12 tiene 80. El Coronel COSTA reiteró su opinión de que la preparación de un documento análogo al que se prevé para el Hemisferio Oriental, no representaría una ayuda para el Grupo del Hemisferio Occidental. El informe sobre el Hemisferio Oriental había sido preparado por un Grupo especial y su elaboración exigió dos o tres semanas. El Grupo del Hemisferio Occidental -añadió- no podía ocuparse de un proyecto semejante y preparar, al mismo tiempo, un plan de distribución regional. Esto no era posible debido a que sólo había 8 delegados del Hemisferio Occidental, de los cuales, únicamente, tres o cuatro podrían cooperar en estos trabajos.

4.8. El Sr. de HAAS (Indias Holandesas) llamó la atención de la Comisión sobre la página 6, párrafo 6.3.3., advirtiendo que algunos miembros del Grupo opinaban que las comunicaciones del servicio fijo no debían pasar por los canales del servicio móvil aeronáutico.

4.8.1. Después de un extenso debate, la Comisión decidió reemplazar el texto actual del párrafo 6.3.3., por el texto siguiente:

> "6.3.3. Si, debido a circunstancias temporales especiales, el tráfico del servicio fijo tiene que pasar por los canales del servicio móvil aeronáutico, y en qué proporción se efectuaría este tráfico."

4.9. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia), refiriéndose al documento 242, página 1, párrafo 3, 3ª frase, dijo que no estaba de acuerdo sobre lo que debe considerarse como "mínimos absolutos" y que, hacía ya casi un mes, se había llamado la atención sobre una contradicción que existía en el cómputo de frecuencias para las MWARA, en las que se había establecido una carga de 10 a 12 aviones para las emisiones A-1, empleándose esta misma carga para las emisiones A-3. Estudios anteriores incluían las emisiones A-3 en la categoría de los "medios de comunicación/de alta capacidad"; no obstante, la carga de los canales A-3 se había computado a base del número de aeronaves para los cuales pueden emplearse las emisiones A-1. A su juicio, la cuestión era la siguiente: ¿Representan las emisiones A-3 un medio de comunicación de "alta capacidad"? Si éste no es el caso, los esfuerzos de la Comisión serán vanos y deberán orientarse de otro modo.

4.9.1. El Sr. MITROVIC agregó que, por esta razón, las frecuencias distribuídas a las MWARA no eran "mínimos absolutos", ya que, por ejemplo, a la

ruta "NA" que se sirve actualmente de tres familias de frecuencias A-1, la Comisión 6 le ha distribuído 8 familias A-1, es decir, dos veces y media más de las que emplea actualmente. Añadió que este mismo caso se repite en otras partes del mundo y que, además, si la Comisión 6 quería establecer un "mínimo absoluto" sería necesario volver a estudiar el "factor de carga" utilizado para los canales A-3.

4.9.2. Con referencia a la página 4, párrafo 4.2.6., el Sr. MITROVIC hizo notar que la comparación por canal y por semana entre MWARA y RDARA no es acertada; que en una región como Europa, las frecuencias se repetirán 2 o 3 veces, con lo que se aumentará el número de millas por frecuencia y por semana.

4.9.3. Refiriéndose de nuevo al Informe del Grupo del Sr. de Haas, el Sr. MITROVIC dijo que los informes pedidos para calcular las necesidades regionales, eran más detallados que los relativos a las MWARA, en la página 5, párrafo 6.2.1., y que estas indicaciones no se habían requerido para las MWARA, agregando que esto se hace extensivo, igualmente, a los párrafos 6.2.2., 6.2.5.,6.2.6., 6.2.8., 6.3.1., y 6.3.2., y que si esto se hubiese hecho para las MWARA, la Comisión habría encontrado una cifra mucho más baja que la indicada.

4.9.4. Con relación a los datos estadísticos propuestos para RDARA, el Sr. MITROVIC declaró que, como se desprende del informe del Presidente del Grupo del Hemisferio Occidental, ni siquiera era satisfactorio como base para determinar las necesidades, el número de millas de vuelo.

4.9.5. Para terminar, el Sr. MITROVIC manifestó que, por las razones expuestas, opinaba que el informe del Grupo del Hemisferio Occidental debía ser redactado de nuevo, y que, además, las informaciones detalladas, en la forma propuesta, no eran todas necesarias. Añadió que, por otra parte se habían declarado las millas de vuelo por semana relativas a Yugoeslavia y, no obstante, existía la duda de que se hubieran incluído. El Sr. MITROVIC preguntó al Sr. de Haas si se habían tenido en cuenta estas millas de vuelo relativas a Yugoeslavia.

4.9.6. El PRESIDENTE llamó la atención de la Comisión sobre el hecho de que ya se había discutido el factor de carga en otras sesiones, mencionando en particular el Documento No. 197.

4.9.7. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) manifestó su acuerdo con el Presidente, indicando que, en discusiones precedentes, el Sr. Mitrovic había especificado una cifra de 6 aviones por canal para el servicio nacional, mientras que la cifra empleada para los cómputos de MWARA era de 10 a 12. El Sr. ROWLAND preguntó al Sr. Mitrovic si quería declarar el número de frecuencias en ondas decamétricas empleadas actualmente en Yugoeslavia para el servicio móvil aeronáutico.

4.9.8. En respuesta al Sr. Rowland, el Sr. MITROVIC dijo:

(a) que su propuesta sobre la revisión del factor de carga para MWARA no estaba basada de ningún modo en experiencia práctica alguna, si-

no sólo en una contradicción en el trabajo de la Conferencia, y que reside en el hecho de que anteriormente, en la Comisión 4, se ha declarado que las comunicaciones del tipo A-3 eran un medio de "alta capacidad", mientras que en la Comisión 6, se ha aplicado un factor de carga de baja capacidad para las emisiones A-3.

(b) que estaba convencido de que se emplearía A-1 en los próximos 5 ó 10 años, razón por la cual debería estudiarse de nuevo el plan de distribución de frecuencias para MWARA a base de un espaciamiento entre frecuencias del tipo A-1 y no del tipo A-3.

(c) que para el servicio Regional/Nacional, no se había hecho un estudio del factor de carga; Yugoeslavia no podía aceptar más de 8 aeronaves, porque en las Regiones no se prevén frecuencias para las emisiones meteorológicas. Además, si el factor de carga es más bajo para los servicios Regionales/Nacionales, es a causa de que el número de comunicaciones por hora es más elevado que para las MWARA.

(d) que el número de frecuencias empleadas actualmente para las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico en Yugoeslavia, es de 11; es decir, el número exacto que se necesita.

4.9.9. El PRESIDENTE llamó de nuevo la atención de la Comisión sobre el hecho de que una gran parte del debate se estaba refiriendo al Documento 248, cuando se trataba del doc. 242.

4.9.10. El Sr. FALGARONE (Francia) preguntó si la Comisión 6 consideraba que el Documento 242 podía someterse a estudio por el Grupo de Trabajo de Propagación puesto que según las conclusiones de la página 5, párrafo 5 (particularmente el 5.3), el Grupo del Honorable Oriental no consideraba satisfactorio el Documento para su empleo por el Grupo de Trabajo de Propagación.

4.9.11. El PRESIDENTE manifestó que, según sus noticias, el Grupo de Trabajo de Propagación, ya se había servido de la información contenida en el Doc. núm. 242.

4.9.12. El Sr. COFFEY (Canadá), estaba de acuerdo con el deseo del Presidente de cefiir el debate al Doc. 242; sin embargo, expresó la opinión de que debía contestarse a la objeción de Yugoeslavia respecto al párrafo 3, puesto que estaba justificada y había sido escrupulosamente presentada, añadiendo que no se trataba de una cuestión de preferencia entre la carga de A-1 y la de A-3, ya que el cambio de A-1 a A-3 constituye también un problema. Para el Atlántico Norte ya habían comenzado los preparativos para el cambio de A-1 a A-3 y se esperaba que transcurriría aún algún tiempo antes de que esto pudiera llevarse a cabo. Un cambio de esta índole sería relativamente fácil en rutas de corta distancia, pero el caso no era éste en rutas más largas. Además tendría que pasar algún tiempo antes de que se pudiera disponer de los canales A-3, añadiéndose a ello la imposibilidad de utilizar ondas A-1 y A-3 en el mismo canal.

Continuó diciendo el Sr. COFFEY que, según su creencia, 4 familias de frecuencias era el mínimo absoluto que podía preverse para la ruta "NA". Por

otra parte, podían estar seguros todos los países interesados de que no se emplearía, en ningún momento, más que el número mínimo de canales, es decir, que si A-3 necesitaba menor número de canales, entonces la economía aconsejaría que se empleara este mínimum. Las operaciones presentes sobre el Atlántico Norte cuestan, en la estación de tierra, entre diez y quince mil dólares por frecuencia y por estación de tierra. Podría reducirse el coste global por medio de la disminución del número de canales empleados, lo que, por si mismo, implica el empleo de un mínimum de canales. Para terminar, el Sr. COFFEY manifestó que durante el período entre ésta y la próxima Conferencia, el número actual de canales distribuídos a las MWARA representa un mínimo absoluto.

4.9.13. El Sr. JOUK (Ucrania, R.S.S. de), dijo que los argumentos del Sr. Coffey tendrían un valor real si hubiera bastantes frecuencias para todos los servicios móviles aeronáuticos, pero que, en realidad, había escasez. Añadió que en estas circunstancias era necesario aplicar el método más económico de distribución de frecuencias y que este método podía satisfacer las necesidades de todas las ramificaciones de los circuitos del servicio móvil aeronáutico. Si dicho método (A3) requería más anchura del espectro, no debía ser aceptado. Así, el método del Sr. Coffey, --A-3--, que exige un ancho mayor del espectro, no podía aceptarse.

5. El PRESIDENTE interrumpió el debate en este momento, por ser la hora del almuerzo, y levantó la sesión a las 12,40 p.m.

El Relator
W.E. WEAVER

El Presidente
E. G. BETTS.

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas.

Ginebra, 1948

Doc. Aer. No. 259 S
30 de agosto de 1948

Comisión 6

INFORME DE LA COMISION DE DISTRIBUCION DE FRECUENCIAS "R"

(Comisión 6)

30ª. Sesión

Viernes, 27 de agosto de 1948.- Sesión de la tarde.

Presidente: Sr. E.G. BETTS (Australia)

1. El Presidente abrió la sesión a las 14, 45

Se hallaban representados los países y Organizaciones siguientes:

Australia
Bielorrusia (R.S.S.de)
Brasil
Bulgaria
Canadá
Cuba
Chile
Estados Unidos de América y Territorios
Filipinas
Francia
India
Indias Holandesas
México
Nueva Zelandia
Países Bajos
Polonia
Portugal
Reino Unido y Colonias
Rumanía
U.R.S.S.
Yugoeslavia
A.I.T.A.
O.A.C.I.

Documentos Aer. Nos. 242 y 219

2. El primer punto del orden del día es la discusión del Documento Aer. No. 242, que fué iniciada durante la sesión de la mañana.

3. El Sr. DE HAAS, (Indias Holandesas), Presidente del Grupo de Trabajo, hizo algunas observaciones a fin de aclarar ciertos puntos del Documento Aer. No. 242. Explicó que, el conocimiento de la ubicación exacta de las estaciones, especialmente en las áreas de tráfico muy denso, podría resultar muy útil para lograr una repetición máxima de la misma frecuencia. Examinó una por una todas las cuestiones enumeradas en el párrafo 6 y las razones por las que se consideraban esenciales. Puso de relieve la importancia de la información pedida en los apartados 6.2.6 y 6.2.7, sin la cual resultaría muy difícil llevar a cabo el plan definitivo de asignación de frecuencias.

Indicó igualmente que la información requerida en el apartado 6.2.8 podría utilizarse para determinar el número y el nombre de las estaciones que necesitaban una protección nocturna para sus frecuencias y el aumento de las posibilidades de compartición que de ello resultaría. Después de estas explicaciones propuso laadopción del Documento Aer. 242, siendo apoyado por el Delegado de los Estados Unidos de América

4. El Presidente contestó a unas cuestiones planteadas por el Sr. FALGARONE (Francia) relativas al coeficiente de carga que resultaría de la reducción del número de necesidades propuestas por el grupo de trabajo tanto para las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores como para las ZLARN.

5. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) dijo: "El delegado de las Indias Orientales Holandesas ha dedicado un tiempo considerable a la palabra "equidad" en su informe sobre el Documento 242. En realidad, esta palabra se ha empleado mucho en discursos y hasta en los documentos oficiales de la Conferencia, pero, evidentemente, con diferentes significados, puesto que, aún en el momento actual, seguimos hallándonos ante una distribución de frecuencias nada equitativa entre las distintas clases del Servicio Móvil Aeronáutico.

Algunos delegados dan al concepto de "equidad" una significación de orden estadístico. En el párrafo 5.3 del Doc. No. 242 no se admite siquiera la idea de una distribución equitativa de frecuencias sin las estadísticas que aparecen en los párrafos siguientes. Aunque se quisiera hablar de equidad desde un punto de vista estadístico, no se favorecería a los servicios nacionales en lo que respecta a las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, si se aceptaran las conclusiones del Documento N°. 242 que se aplican a estos servicios. Por "distribución equitativa de frecuencias a los servicios aéreos" la Delegación Soviética entiende la elaboración de un plan que satisfaga las necesidades de vital importancia de cada país conforme a métodos y principios técnicos que no den preferencia alguna ni coloquen en posición privilegiada a unos servicios con respecto a otros.

Si el número de frecuencias es insuficiente, las dificultadas tienen que pesar, sobre todas las categorías de los servicios aeronáuticos en la misma media. Si la Conferencia desea respetar el significado de la palabra "equidad", debe demostrar prácticamente este deseo antes de terminar sus trabajos.

Esto no se ha visto reflejado en los documentos Nos. 219 y 242, que hacen surgir dificultades aún mayores y colocan la operación de las rutas aéreas de los diferentes países en condicones desventajosas."

6. "El Sr. A.L. LEBEL (Estados Unidos de América) declaró: "Probablemente, la palabra "equitativo" se había empleado al principio en su sentido general, sin ninguna idea de que fuera a conducir a este meticuloso análisis. Si se había de dar a la palabra "equitativo" la significación de "matemáticamente proporcional", el reparto equitativo entre los demandantes podría dar por resultado, efectivamente una participación igual en las frecuencias, pero que, de hecho, sería demasiado pequeña desde el punto de vista de su utilidad práctica. Esto es algo que, desde luego, se halla aún lejos de estar claro. Entre tanto, a fin de evitar pérdida de tiempo en la discusión del valor de las palabras, quizás haríamos mejor buscando una expresión más adecuada."

7. El Sr. de HAAS (Indias Holandesas) explicó que todo el trabajo de su grupo se había emprendido con la única intención de facilitar al grupo de propagación los datos necesarios, con toda la precisión posible, para que éste los emplease como pauta en sus trabajos. Sin embargo, estimaba que, si el grupo de trabajo poseía datos completos acerca de las necesidades nacionales, se podría quizás economizar un mayor número de frecuencias.

8. El Delegado de Polonia dió a conocer su opinión sobre los métodos aplicados en el estudio y la distribución de las frecuencias "R". Dijo que estimaba que la Comisión podía iniciar su labor, intentando satisfacer en primer lugar las necesidades nacionales y regionales y que podrían entonces distribuirse a las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores las frecuencias disponibles. En su opinión esta manera de abordar el problema puede justificarse como cualquiera otra.

9. El Delegado de Yugoeslavia planteó dos cuestiones:

a) ¿Debía considerarse el Documento Aer. No. 242 únicamente como un documento de trabajo destinado al grupo de propagación ? o

b) ¿La finalidad de este documento era establecer que las necesidades de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores se habían reducido a un mínimum absoluto?

10. El Presidente explicó que dicho documento era el resultado de la labor emprendida por un grupo de trabajo cuya misión era la determinación del número mínimo de las necesidades de todos los géneros de servicios R. Añadió que estos servicios se podían dividir en tres categorías generales: nacionales, regionales y de las MWARA y que para establecer un plan de distribución, era preciso conocer las necesidades mínimas de cada una de estas tres categorías. Afirmó que únicamente se conocían las necesidades mínimas de las MWARA y que los problemas regionales necesitaban aún mucha coordinación. Tales eran, a su juicio, las conclusiones que se podían sacar del documento en discusión.

11. El Sr. BARAJAS (México) dijo que este documento trataba sólo del Hemisferio Oriental y que por eso parecía totalmente inútil seguir discutiendo acerca del asunto. Estimaba que los delegados de países del Hemisferio Occidental se debían abstener de tomar parte en el debate o en la votación con respecto a este documento.

12. El Presidente indicó que el documento era el informe de un grupo de trabajo, por cuya razón la Comisión 6 tenía que aprobar o rechazar las conclusiones contenidas en el mismo.

13. El Sr. FALGARONE (Francia) manifestó que la adopción del documento en cuestión significaría únicamente que la Comisión reconocía la falta de informaciones suficientes.

14. El Sr. BARAJAS (México) dijo que deseaba poner de relieve que, en su opinión, las conclusiones del ducumento No. 242 no se podían aplicar al Hemisferio Occidental y que, por consiguiente México no podía de ninguna manera quedar ligado por ellas.

15. El Sr. LEBEL (Estados Unidos de América) declaró que dicho documento trataba de las MWARA y que, por lo tanto, concernía indiscutiblemente a los países interesados en las MWARA, sin tener en cuenta el hemisferio en qùe estuvieran situados.

16. El Sr. JOUK (Bielorrusia RSS) hizo la declaración expresa siguiente:

"las delegaciones de la U.R.S.S., de Bielorrusia (RSS) y de Ucrania (RSS) votan contra la adopción del documento 242 por no estar de acuerdo con la

mayor parte de las afirmaciones y conclusiones que éste contiene particularmente en lo relativo a la estimación mínima de las necesidades de Rutas Mundiales Mayores y a la presentación de estadísticas, informaciones detalladas y otros datos. Por lo tanto, estas delegaciones se reservan su opinión sobre el documento 242 en su conjunto".

17. Seguidamente se puso a votación la adopción del documento Aer 242, registrándose el siguiente resultado:

en favor: 19 en contra: 9 abstenciones: 6

El Presidente declaró, por lo tanto, que la Comisión había aprobado el documento Aer 242.

18. El Delegado de Polonia manifestó que el problema de la distribución de frecuencias a las Areas de Rutas Mundiales Mayores y a los servicios regionales y nacionales en ambos hemisferios estaba estrechamente relacionado con el de la compartición de frecuencias entre las Areas de Rutas Mundiales Mayores y las regiones y que no era posible examinar las dos cuestiones separadamente. Añadió que, por esta razón, las delegaciones de Polonia y Checoeslovaquia habían votado en contra de la adopción del Documento Aer 242 y se reservan su derecho de volver sobre la cuestión ulteriormente.

19. El Delegado de Yugoeslavia votó en contra y reservó todos sus derechos para el porvenir en lo concerniente a las conclusiones del Documento Aer 242.

Los Delegados de la República Popular de Bulgaria y de Rumania hicieron reservas similares. El Delegado de México afirmó una vez más que las conclusiones del documento Aer 242 no eran aplicables al Hemisferio Occidental.

Documento Aer 199

20. El Presidente sometió al examen de la Comisión el documento Aer 199 con sus anexos y corrigendos.

21. El Sr. JOUK (Bielorrusia RSS) hizo algunas observaciones acerca de los documentos Aer 241 y 199. Dijo que la impresión de estos documentos no era muy buena y que, a veces, era imposible leer los números. Agregó que los límites entre las regiones 2 y 3 que figuraban en el mapa, no eran exactos; sin embargo la descripción que daba de ellos el documento Aer. 199 era conforme a la realidad.

22. El documento Aer No. 199, rectificado, se adoptó por unanimidad.

Documento Aer No. 206

23. El Presidente puso a estudio de la Comisión el documento Aer 206.

24. El Sr. BARAJAS (México) propuso la enmienda siguiente:

En la página 8, subárea 12 C, penúltima línea, substituír "18° N 115° W" por "16°N 116° W".

25. El Sr. COFFEY (Canadá) dijo que la descripción de todas las subáreas de 10 A a 10 E era exacta pero que era necesario introducir ligeras enmiendas en la del Area 10. Añadió que indicaría estas enmiendas al Presidente ulteriormente.

26. Se adoptó por unanimidad el documento Aer. 206 con las enmiendas propuestas.

Documento Aer No. 198

27. El Presidente declaró que se había presentado a la Comisión 6 el documento Aer No. 198 a fin de comprobar si los límites de las MWARA descritos en dicho documento correspondían a los trazados en el mapa.

28. El Delegado de Nueva Zelandia presentó la enmienda siguiente:

En la página 8 del Documento Aer No. 198, Area de Rutas Aéreas Mundiales Mayores "SP" substituir "Auckland" y "Wellington" por "Nueva Zelandia"

29. El Delegado de Chile, en nombre del Delegado del Uruguay, pidió que en la página 3, se modificasen los límites de la MWARA "SA" y pasen por Recife y Natal Añadió que la finalidad de esta modificación era poner más canales a la disposición de los servicios nacionales del Uruguay.

Se acordó presentar esta enmienda ulteriormente, en caso de necesidad, como una proposición.

30. El Delegado de Brasil propuso que se modificasen los límites europeos de la MWARA "SA" para incluír a Roma, ya que tal modificación no influiría en las posibilidades de repetición de las frecuencias.

31. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia), Presdidente del Grupo de Propagación, explicó que, a su juicio, la modificación sugerida no afectaba a las posibilidades de compartición de frecuencias a los servicios regionales y nacionales.

32. La Comisión quedó unánimamente de acuerdo en que los límites definidos en el Documento Aer 198 correspondían a los límites de las MWARA trazados en el mapa.

Documento Aer No. 234

33. El Presidente, al presentar el documento Aer No. 234, explicó que éste documento era solo un resumen de las actividades del grupo del Hemisferio Occidental y que, por consiguiente, no se necesitaba tomar medida alguna especial en cuanto al mismo.

Los delegados de México y Cuba sugirieron varias enmiendas de orden secundaria en el texto de dicho documento.

Se acordó que los miembros del grupo del Hemisferio Occidental podrían reunirse a las 5 p.m. para introducir en el documento Aer No. 234 las enmiendas que se estimaran necesarias.

34. El Presidente levantó la sesión a las 4.38 p.m.

El Relator: El Presidente:

A. Souto Cruz. E.G. Betts.

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Doc. Aer. No. 273 S

22 de Septiembre de 1948

COMISION 6

EXTRACTO

5. Resolución relativa al trabajo futuro de la Conferencia.

La Comisión, en su 33ª. sesión, adoptó por mayoría, la siguiente resolución, presentada originalmente por el Delegado del Brasil.

Resolución presentada por el Delegado del Brasil:

Que la Comisión 6 adopte provisionalmente todos los documentos relacionados con la preparación de un plan de distribución de frecuencias R y en especial los documentos 239,249, 250 y 265, transmitiéndolos a la Asamblea Plenaria con las recomendaciones siguientes:

(1) Que no se tome ninguna decisión definitiva (para su aplicación práctica) con respecto a todos los documentos de esta conferencia relativos a la preparación de un plan de distribución de frecuencias R.

(2) Que se remitan estos documentos a las administraciones para que los utilicen como base del estudio que de ellos se solicita en relación con el plan en cuestión, quedando entendido que las administraciones no se considerarán obligadas por los documentos.

(3) Que la Conferencia suspenda sus trabajos en esta etapa y se vuelva a reunir cuando sea posible para completar su trabajo en relación con el establecimiento de un plan de distribución de frecuencias en las bandas R, antes de la apertura de la conferencia especial que habrá de aprobar la nueva lista de frecuencias.

(4) Que antes de suspender sus trabajos, la Conferencia establezca el procedimiento que ha de emplearse para transmitir las recomendaciones a las administraciones y el que se empleará para volver a convocar la Conferencia.

Resultado de la votación : a favor 24
contra 10
abstenciones 4

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer. No. 274 - S
8 de septiembre de 1948

Comisión 6

INFORME DE LA COMISION DE ASIGNACION DE FRECUENCIAS R

Comisión 6

34ª Sesión

3 de septiembre de 1948 (Sesión de la mañana)

1. El PRESIDENTE, Sr. E.G. Betts (Australia), abrió la sesión a las 9 de la mañana.

2. Estaban representados los siguientes países y organizaciones:

Argentina
Bielorrusia (R.S.S. de)
Brasil
Burgaña
Canadá
Colonias Portuguesas
Cuba
Chile
Estados Unidos de América
y sus Territorios
Filipinas
Francia
India
Indias Orientales Holandesas
México
Nueva Zelandia
Países Bajos
Polonia
Portugal
Reino Unido y sus Colonias
Rumania
Suiza
Ucrania (R.S.S. de)
U.R.S.S.
Yugoeslavia
A.I.T.A.
I.F.R.B.
O.A.C.I.

3. El PRESIDENTE informó a la asamblea de que a las 10,30 de la mañana se celebraría una sesión del Grupo de la Región 3, a la que muchos de los delegados tendrían que asistir. Manifestó, además, que tenía que convocar aún al Grupo de Trabajo constituído para modificar el mapa de las Areas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, a fin de ponerlo de acuerdo con la descripción general de las áreas y que, por otra parte, a causa de que la Comisión había celebrado algunas sesiones muy largas durante los últimos días, quedaba por redactar y comprobar, un considerable número de actas.

3.1. Añadió que, como resultado del acuerdo tomado en la última sesión con respecto a la moción del Delegado del Brasil, sería necesario constituir un pequeño Grupo de Trabajo para que estudiase todos los documentos de la Comisión 6, a fin de determinar los que tienen relación con la preparación de un plan de Asignación de Frecuencias R.

3.2 El Presidente declaró, seguidamente, que pensaba suspender la sesión a las 10 horas 30 con objeto de que los delegados a quienes interesara pudieran asistir a la sesión del Grupo de la Región 3, y a fin de ocuparse él mismo de una parte de una parte de su trabajo aún pendiente.

3.3 Se pasó al estudio de los Documentos Aer. 239, 249 y 250.

3.4 El Presidente declaró que la situación con respecto a estos documentos era la siguiente:

3.4.1 La Comisión los había estudiado suficientemente para que no fuesen necesarias más aclaraciones con relación a su contenido.

3.4.2 Por consiguiente, era de suponer que los delegados conocían perfectamente su contenido y habían justipreciado las virtudes y los defectos del plan.

3.4.3 La Comisión 6 adoptó estos documentos en su 33ª sesión, a fines de su presentación a la Asamblea Plenaria, con las recomendaciones siguientes:

3.4.3.1 Que, por el momento, no se tomaría una decisión definitiva respecto a su puesta en vigor.

3.4.3.2 Que se transmitan a las Administraciones, en unión de otros documentos relativos al plan de frecuencias R, para su empleo como base del estudio que se les ha pedido que realicen.

3.4.4 Durante los debates anteriores a la adopción de las resoluciones relativas a estos documentos, se expresó claramente que quedaban sujetos a nueva discusión en el seno de la Comisión 6, con objeto de efectuar las enmiendas que fuesen necesarias para corregir errores u omisiones en el texto y en los cuadros. Asimismo se aclaró que no se pensaba modificar la substancia del texto o que fuera necesario rebasar el plan, en vista de la resolución que entonces se había aprobado.

3.5 El Presidente dijo que, por lo tanto, proponía que se tratara primero de las correcciones, y pedir después la opinión de los delegados sobre la substancia de los documentos a fin de que quedara constancia de dichas opiniones.

3.6 El Presidente abrió el debate sobre el Documento Aer. No. 239.

4. El Sr. SEARLE, Presidente del Grupo de Propagación, manifestó que las únicas correcciones no comprendidas en los corrigendums eran las que contenía el Documento Aer. No. 251, especialmente la supresión de la abreviatura "Ext" que aparece después de SA en las columnas de 3 y 9 Mc/s de los cuadros I y II.

5. En este momento, el delegado de la U.R.S.S. pidió la palabra e hizo la siguiente declaración:

> "A juicio de la Delegación Soviética, la introducción de enmiendas de poca importancia en los Documentos Aer. 239, 249 y 250, que son fundamentales para la Conferencia, no puede modificar la situación tan poca satisfactoria que ha surgido con relación a las líneas aéreas regionales y nacionales. El método adoptado por la Comisión 6 para el examen de estos documentos no alcanza al fondo de la cuestión o a las causas de la situación, y, como consecuencia de ello, la Conferencia ha llegado a un resultado que a nadie satisface.

La Delegación Soviética considera que la adopción de semejante plan de asignación de frecuencias es totalmente inaceptable. En este plan se satisfacen en su totalidad (100%) demandas notoriamente excesivas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, mientras que las demandas de la mayoría de los países, que en realidad representan un mínimo, no se satisfacen ni siquiera a medias. La aceptación parcial, aunque sólo fuera temporal y condicional, del proyecto de plan de asignación de frecuencias expuesto en los Documentos Aer. 239, 249 y 250, implicaría:

1) el establecimiento de una situación de privilegio para las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, con relación a todas las demás categorías del Servicio Móvil Aeronáutico, lo que contradice el requisito fundamental de que debe garantizarse la seguridad y regularidad de las comunicaciones aéreas, haciendo abstracción de las categorías de las líneas aéreas;

2) el reconocimiento de una prioridad a las Rutas Aéreas Mundiales en la asignación de frecuencias, que no puede considerarse ni correcta ni justa;

3) la creación de dificultades aún mayores y la limitación de las posibilidades de satisfacer las demandas de los servicios aéreos de los distintos países.

En virtud de las razones anteriormente expuestas, que se hallan ligadas a cuestiones de principio, la Delegación Soviética considera que no le es posible tomar parte en una discusión sobre los mensionados documentos, y declara que:

1) Los principios que constituyen la base para la creación de un plan de asignación de frecuencias en las bandas R no ofrecen posibilidades prácticas de satisfacer las demandas de todas las categorías del Servicio Móvil Aeronáutico, y sólo reflejan los intereses de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores;

2) La Delegación Soviética considera que no es posible aceptar, ni siquiera provisionalmente o con reservas, el proyecto de plan para las Rutas Aéreas Mundiales, y no puede dar su conformidad al número de frecuencias reservado a las regiones, subregiones y a los distintos países;

3) No puede estar de acuerdo en que esta Conferencia se limite a la asignación de frecuencias a las rutas aéreas mundiales y a dar satisfacción a sus demandas, mientras que la asignación de las frecuencias restantes se deje al cuidado de las conferencias regionales o cualesquiera otras reuniones;

4) Se opone categóricamente a que se convoquen dichas conferencias regionales, o cualquiera otra reunión, con atribuciones para elaborar planes y asignar las frecuencias restantes entre los países, después de satisfechas las demandas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores."

6. El Delegado de Polonia hizo a continuación la declaración siguiente:

6.1 "Al comenzar nuestra Conferencia, se acordó que nuestra misión primordial era la de adoptar las disposiciones necesarias para el

establecimiento de una lista de necesidades mundiales de frecuencias, y, en segundo lugar, preparar la estructura de un proyecto de plan de asignación de frecuencias.

6.2 De acuerdo con lo precedente, establecimos más tarde algunos principios técnicos, con la idea principal de disponer de normas comunes. No deseo criticarlos en este momento, puesto que esta crítica ya ha sido hecha. Algunas Delegaciones opinan que esos principios son sólidos; otras creen que no lo son. Desde el comienzo de nuestra Conferencia, las opiniones desde el punto de vista técnico, han estado divididas; a veces, en dos partes casi iguales, pero en las etapas finales de los debates, estas normas, se sometieron a votación y fueron adoptadas.

6.3 Sobre la base de estas normas técnicas, se elaboró un plan para la asignación de las frecuencias R,conocido con el título de Plan No. 1. Si el Plan No. 1 no fuera satisfactorio para todos los interesados, sería lógico desarrollar los Planes Nos. II o III, basándolos en normas técnicas revisadas o en otras diferentes. Sin embargo, en lugar de hacerlo así, discutimos ayer, y se aprobó por mayoría de votos, la proposición del Delegado del Brasil, que recomienda que se emplee el Plan provisional No. 1 como base para la nueva revisión de nuestras demandas y planes que elaborarán nuestras Administraciones. En virtud de ello, hemos otorgado, hasta cierto punto, al Plan provisional No. 1 la calidad de definitivo y fundamental, y al mismo tiempo hemos cerrado la puerta a su revisión inmediata. Como delegados de Polonia, no podemos estar de acuerdo con semejante método de abordar nuestros problemas.

6.4 Como consecuencia de la opinión expresada, la Delegación de Polonia apoya plenamente la declaración que acaba de hacer el Delegado de la U.R.S.S. y pide, con su venia, Sr. Presidente, que conste en acta que la República de Polonia apoya la precitada declaración."

7. El Delegado de Yugoeslavia declaró, a su vez, lo que sigue:

7.1 "Considerando, por una parte, que el plan de asignación de frecuencias en las bandas R, tal como lo ha desarrollado el Grupo de Propagación, basándose en los principios adoptados por la Comisión 6, no satisface las necesidades regionales y nacionales, la Delegación Yugoeslava estima dicho plan totalmente inaceptable.

Esta Delegación rehusa la aceptación del referido plan, ya sea en parte, provisionalmente o en cualquier otra forma.

7.2 Considerando, a mayor abundamiento, que los documentos que contienen el mencionado plan fueron aprobados provisionalmente sin discusión alguna sobre su fundamento, en la sesión de la Comisión 6, celebrada el día 2 de septiembre de 1948, la Delegación de Yugoeslavia estima inútil el presente debate, ya que sólo puede conducir a establecer modificaciones insignificantes.

7.3 Por las razones que preceden, la Delegación de la República Federal Popular de Yugoeslavia apoya sin reservas la declaración hecha por la Delegación de la U.R.S.S. y no tomará parte en los debates que se refieren a dichos documentos, con relación a los cuales hace sus

propias reservas."

8. El Delegado de Bulgaria hizo la siguiente declaración:

8.1 "Al aceptar la proposición de la Delegación Brasileña durante la sesión de ayer, la Comisión 6, prematuramente y sin discusión, adoptó los Documentos 239, 249 y 250. Dado que estos documentos contienen un plan de compartición de frecuencias para los servicios aeronáuticos móviles en las bandas R, que no satisface las necesidades de los servicios aeronáuticos regionales y nacionales, la Delegación Búlgara concuerda con la declaración hecha por la Delegación de la U.R.S.S., relativa a los precitados documentos, la apoya sin reservas, y se abstendrá de tomar parte en la nueva discusión de los mismos, ya que la considera inútil para la formulación de un plan satisfactorio relacionado con las bandas R."

9. A continuación, el Delegado de Rumania declaró lo que sigue:

9.1 "Los Documentos 239, 249 y 250 presentados para examen demuestran que los principios técnicos adoptados por la presente Conferencia como base de un plan de asignación de frecuencias a los servicios móviles aeronáuticos en las bandas R no resuelven el problema en cuestión, ni permiten una solución aceptable para todos los servicios móviles aeronáuticos (nacionales, regionales y de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores)

9.2 La Delegación de la República Popular de Rumania, considerando que la discusión de estos documentos, tanto desde el punto de vista de la forma como del de la substancia, conduciría únicamente a la misma solución no satisfactoria, no juzga esta discusión de utilidad y por esta razón apoya plenamente la declaración hecha por la Delegación de la U. R. S. S."

10. El PRESIDENTE, volviendo sobre el Documento Aer. No. 239, señaló que debía suprimirse el párrafo 4 de la sección 8 puesto que, en una sesión anterior, se había acordado separar de dicho documento el Cuadro IV e incorporarlo como anexo al Documento Aer. No. 219.

11. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) indicó que, de acuerdo con la decisión tomada en una sesión anterior, deben añadirse después de la palabra "aplicación" en la primera frase del segundo párrafo del No. 9, página 5, del Documento Aer. No. 239, las palabras "para las Areas de las Rutas Aéreas Mundiales Principales".

12. El Delegado del Canadá señaló un error en el Cuadro III del texto francés.

13. El Delegado de Francia indicó que el texto francés, 6^{a} columna, debería decir "Total des voies disponibles"

14. A continuación declaró que, con referencia al último párrafo de la conclusión (sección 9), no creía que los principios y normas adoptados para el plan condujeran a la solución más económica en el empleo de las frecuencias. Tal y como aparecía, el plan se había basado en medios de comunicación de alta capacidad, que requerían gran anchura de canal y un alto coeficiente de

protección, calculándose este último en 25 db, por lo menos. Este coeficiente de protección se había reducido a 15 db, lo que equivalía a la supresión del empleo de esos sistemas de alta capacidad. Por consiguiente, resultaba inútil conservar la necesaria separación para un sistema que no podría emplearse, mientras se abandonaba, sin razón alguna, una distribución mejor de las frecuencias basada en el uso de la emisión A1, cuyas condiciones de repetición eran completamente diferentes de las que ahora se adoptaban.

15. El PRESIDENTE preguntó si había nuevas observaciones que hacer sobre el Documento Aer. No. 239, y, al no haberlas, la Comisión pasó al examen del Documento Aer. No. 249.

16. El Sr. SEARLE, Presidente del Grupo de Propagación, manifestó, refiriéndose al Cuadro XII, que con relación al indicativo J7, sería necesario añadir el Area 2 y las Subáreas 3A y 3C, para indicar que la compartición era posible en estas áreas (agrupadas) con NSAMI. Además, los cambios correspondientes debían aparecer en el cuadro estadístico.

16.1 Añadió que, con respecto al Cuadro XIII, Canales K6 y K7, el Delegado del Canadá había formulado una pregunta y, en su criterio, el Grupo de Propación debía investigar qué áreas y subáreas del Hemisferio Occidental podrían compartir también estos canales, El Grupo de Propagación emprendió este estudio, aunque no entraba en sus atribuciones, y estimó que los canales K6 y K7 podían compartirse también en las siguientes áreas y subáreas:

10 D, 11 D, 11 F, 11 G, 12 D, 12 E, 12 F,
12 G, 13 C, 13 D, 13 E, 13 F, 13 G y 13 H.

Había que adoptar las medidas necesarias para la compartición entre estas subáreas.

16.2 No obstante, el Sr. Searle consideraba que no debía incluirse esta información en el Cuadro XIII. La forma en que hubieran de compartirse las frecuencias concernía, en efecto, al Grupo del Hemisferio Occidental.

17. El Delegado del Canadá preguntó cuál sería el mejor momento para estudiar la compartición de estas frecuencias entre las Areas 2 y 3 y el Hemisferio Occidental.

18. El Sr. SEARLE manifestó que según el criterio de su grupo, esta compartición no era factible. La compartición dependía, aparte de las características de propagación, del volumen de tráfico que las áreas respectivas hicieran pasar por los dos canales. Si todo el Hemisferio Occidental hubiera de utilizar los dos canalesm habría que efectuar una restricción en una parte del Hemisferio Oriental. Se podría restringir el uso del canal K6 en el Hemisferio Oriental y el de K7 en el Occidental.

19. El Delegado del Canadá estimó que podría adoptarse esta última proposición y que si la carga era ligera, podrían asignarse ambas frecuencias a cada Hemisferio.

20. El Sr. SEARLE sugirió que cuando se fundieran en uno solo los informes de los Grupos de Trabajo de los Hemisferios Oriental y Occidental para su presentación a la Asamblea Plenaria, deberían aparecer entonces algunos datos explicativos sobre esta cuestión.

21. El PRESIDENTE sugirió que se añadiese una nota al pie de los Cuadros XIII de los Documentos Aer. 249 y 250, indicando que la compartición es posible por medio de un acuerdo con el Grupo del Hemisferio Occidental.

22. El Delegado de México llamó la atención sobre el hecho de que se había omitido al Area 12 C en la lista de áreas en que era posible compartir los canales K6 y K7.

23. El PRESIDENTE rogó al Sr. Searle que se pusiera en contacto con el Delegado de México, una vez terminada la sesión, y que le explicase este punto.

24. Se levantó la sesión a las 10,30 de la mañana para reanudarla a las 2,30 de la tarde.

El Relator — El Presidente

J.G. Adam — E.G. Betts

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer. No. 275 - S
2 de septiembre de 1948

C o m i s i ó n 6

INFORME DE LA COMISION DE DISTRIBUCION DE FRECUENCIAS R

(Comisión 6)
31ª sesión

Martes, 31 de agosto de 1948, a las 14,30

Presidente : Sr. Edmund G. Betts (Australia)

INFORME DE LA 29ª SESION (Doc. Aer. No. 246)

Se adoptó por unanimidad el Documento Aer. No. 246.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO DEL HEMISFERIO OCCIDENTAL

1. El Sr. COSTA (Brasil) manifestó que se había considerado necesario modificar algunos de los cuadros que su grupo había preparado. Sin embargo, no veía motivo para que la Comisión aplazara el estudio de los documentos que tenía entre manos.

TERCER INFORME DEL GRUPO DE PROPAGACION (Doc. Aer. No. 239)

2. El PRESIDENTE manifestó que los importantes documentos que la Comisión tenía que examinar, tenían todos un alcance enorme y como posiblemente algunos puntos necesitarían ser aclarados, sometería cada documento a la Comisión, no para que ésta los adopte o rechace desde ahora, sino simplemente para que solucione estas cuestiones de detalle. La Comisión podrá entonces discutir los méritos de cada uno de estos documentos.

3. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) al presentar los documentos Aer.No.239, 249, 250 y 251, al examen de la Comisión, expresó su reconocimiento a los miembros del Grupo de Propagación por la leal colaboración prestada en una tarea tan ardua y compleja. Agregó, además, que los datos recogidos por el grupo del Sr. HAAS (Países Bajos) resultaron ser de mucho valor. Desde la distribución de estos documentos, se consideró necesario publicar cierto número de enmiendas y adiciones, ninguna de las cuales, sin embargo, modificó las características del plan.

4. Refiriéndose al párrafo 9 del Documento Aer. No. 239, el Sr. SEARLE creyó oportuno subrayar que el Grupo había examinado ciertos factores que no se relacionaban directamente con las cuestiones de propagación. En vista de ello, se han autorizado ligeras reducciones en los intervalos de repetición entre las Areas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores (MARPA) cuando los vuelos se efectúan entre dos puntos controlados por una misma Administración. Añadió que en algunos casos las distancias consideradas eran menores que las distancias reales de protección.

5. El Sr. SEARLE terminó diciendo que se había hecho observar que en el párrafo 5 no se había hecho referencia a la densidad del tráfico. En su opinión, este factor no tenía ninguna relación con las condiciones de propagación propiamente dichas. No obstante, este punto tratado en el Doc. Aer. No. 219 y sería, por tanto, más indicado, si se examina, discutirlo en correlación con dicho documento.

6. El Sr. COFFEY (Canadá) declaró que en el Documento Aer. No. 239, se había previsto no sólo una familia de frecuencias para las radiodifusiones meteorológicas en el Atlántico, sino también una familia de frecuencias en el Pacífico. En el caso de comunicaciones aire/tierra, la distancia, entre las áreas NA y CEP no es apenas suficiente para la compartición, pero si suficientemente amplia para compartir las frecuencias de radiodifusión meteorológica, puesto que lo que limitaba las comunicaciones aire/tierra era el hecho de que las estaciones de tierra tenían que captar emisiones efectuadas por aeronave en una potencia de 50 vatios, cuando las otras estaciones de tierra estaban transmitiendo con una potencia radiada de 1 kilovatio. Debido a esta diferencia de potencia , la relación interferencia/señal a bordo de una aeronave es 13 db , más baja que la de la recepción en tierra.

7. Por consecuencia, las radiodifusiones meteorológicas en la Costa Occidental de Norte América podrían efectuarse en las mismas frecuencias de radiodifusión meteorológica del Atlantico. Tal procedimiento dejaría a la otra familia de frecuencias para el servicio regional en la mayoría de las subáreas de las áreas regionales del Hemisferio Occidental.

El Sr. COFFEY terminó diciendo que habiendo examinado este asunto con los delegados interesados le parecía que no habría inconveniente en que se adoptaran medidas en este sentido.

El Sr. BARAJAS (México) manifestó que el Cuadro IV (párrafo 8) no tenía relación alguna con las condiciones de propagación y que se podría remitir al Grupo del Sr. de HAAS

8. Se acordó que el Cuadro IV del Documento Aer. No. 239 deberá aparecer como Anexo al Documento Aer. No. 219 (Informe del Grupo de Trabajo relacionado con las necesidades de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores.

9. El Sr. ARCIUCH (Polonia) dijo que aunque el Documento Aer. No. 239 mencionaba en todas sus páginas las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, esta expresión no se empleaba ni una sola vez en el párrafo 9 (Conclusión). Propone, pues, que la primera frase del segundo apartado de este párrafo, debería completarse del modo siguiente: "En estas condiciones el Grupo considera que, desde el punto de vista de la utilización de las frecuencias, el plan presentado en este documento representa la solución más económica compatible con la seguridad de operación para las Rutas Aéreas Mundiales Mayores".

Se adoptó esta enmienda.

10. El Sr. JOUK (R. S. S. de Bielorrusia) declaró que no cabía duda alguna de que se había dado preferencia a las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, y preguntó si el Presidente del Grupo de Propagación estaba dispuesto a reconocerlo así. Añadió que sería también interesante saber en que proporción se habían satisfecho las necesidades de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores.

11. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) dijo que todo plan debe ser comenzado desde un punto de partida y que era seguramente un buen sistema empezar sobre una base segura. Añadió que no creía que se hubiera dado prioridad a las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, puesto que algunas de estas rutas, de acuerdo con el plan, compartían frecuencias con las regiones y subregiones.

12. Terminó diciendo que el único modo de determinar la proporción de solicitudes de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores que se habían satisfecho, sería el análisis de los datos contenidos en el Formulario 2.

13. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) manifestó que las necesidades de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores se habían determinado en el seno de la Comisión 6, a base de los datos del Documento Aer. No. 71 y no de los datos contenidos en el Formulario 2.

En el Documento Aer. 250 aparece una tabla indicando hasta que grado se habían satisfecho las necesidades de las áreas o subáreas de las rutas aéreas regionales y nacionales. Si esto se había podido hacer para las regiones, también podría hacerse para las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores. Desearía rogar al Sr. SEARLE que indicase en que proporción se habían satisfecho las necesidades de las MWARA.

14. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) declaró que su Grupo no había hecho semejante análisis porque no lo consideraba dentro de sus atribuaciones, añadiendo que se habían aplicado los resultados obtenidos por el Grupo del Sr. de HAAS. Terminó diciendo que, no obstante, si tal información se considerase necesaria, nada sería más fácil que formar un grupo de trabajo para prepararla.

15. "En respuesta a la cuestión planteada por el Sr. Mitrovic, sobre la proporción en que se habían satisfecho las necesidades de las MWARA, el Sr. Searle (Nueva Zelandia) dijo que, conforme a lo declarado por el Grupo del Sr. de Haas, habían sido completamente satisfechas. En realidad no era necesario que él contestase a esta pregunta, ya que la lectura de los documentos relacionados con la cuestión daría la respuesta solicitada. A fin de determinar exactamente la proporción en que se habían satisfecho las necesidades de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, sería necesario analizar el Formulario 2, como anteriormente se ha dicho."

16. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) manifestó que no era exacta la afirmación de que se habían satisfecho completammente las necesidades de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores. En realidad, estas Areas se han visto obligadas a reducir sus necesidades. Así, el Area del Atlántico Norte, que solicitó cinco familias de frecuencias, ha aceptado una reducción de 25%; el Area europea, sólo ha obtenido satisfacción en la proporción de 86 %, recibiendo así un número de frecuencias inferior al que hubiera podido pretender, dados los factores de carga que habían aceptado. Además, el coeficiente de protección de las frecuencias de las MWARA se ha reducido en general, disminuyendo así, aún más, el porcentaje de necesidades asignado a estos servicios.

El PRESIDENTE declaró que los delegados interesados podían hacer ellos mismos esta comprobación, si lo deseaban.

SEXTO INFORME DEL GRUPO DE PROPAGACION (Documento Aer.No. 251)

17. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) dijo que las siguientes bandas de frecuencias: 3, 3.5, 6.6, 9, 10 y 13 Mc/s utilizadas por el Area de Rutas Aéreas Mundiales Mayores del Atlantico Sur constituían dos familias de frecuencias. Ahora se proponía que las frecuencias de 3 Mc/s y 9 Mc/s no se aplicaran dentro de Europa. Esta medida no afectaría a la distribución de canales entre las áreas y subáreas y facilitaría algo la distribución final de frecuencias dentro de Europa. Si se adoptaba la propuesta, esta no impediría que se extendiera a la misma Area europea la utilización de una familia de frecuencias de cada una de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores adyacentes.

18. Se adoptó por unanimidad la propuesta contenida en el Documento Aer. No. 251, en el sentido de que las frecuencias de 3 Mc/s y 9 Mc/s del Area del Atlántico Meridional no se hagan extensivas a Europa.

CUARTO INFORME DEL GRUPO DE PROPAGACION (Documento Aer. No. 249)

19. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) al presentar el informe declaró que éste se refería a la segunda parte del Plan I.

20. En términos generales, y sobre la base de las normas acordadas, ha sido posible satisfacer el 50 - 60 % de las necesidades presentadas al Grupo de Trabajo por el Grupo del Sr. de HAAS, relativas a las áreas y subáreas 1 a 9. Además, la compartición conseguida en las bandas de 10, 13 y 18 Mc/s ha sido bastante considerable.

No se podía esperar poder satisfacer por completo las necesidades solicitadas y, en este sentido, aunque la situación no era enteramente satisfactoria, no era sin embargo demasiado mala, especialmente al considerar que era la primera vez que, mediante acuerdo internacional, se intentaba distribuir frecuencias en las bandas aeronáuticas. El Grupo creyó que era necesario investigar las posibilidades de compartición sobre la base de una potencia radiada de 200 vatios, ya que se había considerado que ésta sería una cifra razonable para las áreas 1 a 9.

21. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) dijo que en el apartado 3.3 del Doc. Aer. No. 211 (Informe provisional del Grupo de Propagación) se decía que el mismo procedimiento utilizado para la compartición entre las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores y las subáreas, el Grupo procedería de la misma manera para la compartición de frecuencias entre las subáreas. Esto significaba que las frecuencias 3, 3.5, y 4.5 Mc/s serán compartidas en condiciones nocturnas y las demás se compartirán en condiciones diurnas. Resulta, pues, -añadió el Sr. Mitrovic- que el Doc. Aer. No. 249 indicaba que las frecuencias en las bandas de 5.6 y 6.6 Mc/s compartidas entre las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores se han repetido en condiciones nocturnas.

22. El PRESIDENTE manifestó que las condiciones de repetición, según el apartado 5.2 del Documento Aer. 249, concordaban con las instrucciones dadas por la Comisión 6 al Grupo de Propagación en el párrafo 13 del Doc. Aer. No. 214.

23 El Sr. FALGARONE (Francia), refiriéndose al apartado 5.3, preguntó qué se quería indicar por la protección obtenida mediante una separación longitudinal de 80° de longitud. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) declaró que el

sistema de las comparticiones había sido tomado de la Subcomisión 6-C el cual se basaba en el criterio de que las estaciones tienen que estar separadas, cuando menos, por 80° de longitud, es decir, por una diferencia de tiempo de unas 4 horas y media, más o menos. La banda de 13.3 Mc/s sólo se utilizaría alrededor del mediodía. Por consiguiente, si los extremos de las áreas y subáreas estuviesen separados como se indica, sería factible obtener comunicaciones satisfactorias. La compartición basada en 13.3 Mc/s en los años de máxima actividad solar, y en condiciones diurnas, no sería satisfactoria. Terminó diciendo que, esta idea provenía de la Subcomisión 6-C y que él, personalmente, creía que el método da resultados buenos.

24. El Sr. GREVEN (O. A. C. I.) solicitó que al apartado 9.2.1. (13 Mc/s), se añadiese lo siguiente: "excepto en las áreas combinadas 2 y 3".

25. El Sr. ARCIUCH (Polonia) manifestó que el Cuadro III, que indica el porcentaje de satisfacción de solicitudes de las diversas áreas, constituía una fuente de información importante. Añadió que sería conveniente elaborar un cuadro comparando hasta qué punto se habían satisfecho las necesidades de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, así como las de las Areas de las rutas regionales y nacionales y de sus subáreas, pues la situación, en lo que concierne a éstas últimas, dejaba mucho que desear. Asi las necesidades de la subárea 1-E, por ejemplo, sólo habían sido satisfechas en un 25%, y éste no constituía, en modo alguno, el caso más favorable.

25.1 El Sr. ARCIUCH (Polonia) preguntó al Sr. de Haas (Indias Orientales Holandesas) si se habían tenido en cuenta las necesidades de España, contestando el Sr. de Haas que ninguna de las necesidades de España se habían tomado en consideración.

26. Desde que el Grupo de Trabajo 6-C terminó sus labores, la delegación polaca ha reducido considerablemente sus necesidades y el Sr. Arciuch preguntó si se había hecho algún sacrificio parecido en cuanto a las Areas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores.

27 El Sr. de HAAS (Indias Holandesas) opinó que para nada útil serviría la comparación sugerida si, en realidad, faltaba una base para efectuarla, pues los datos sobre los cuales se basan las necesidades de las subáreas eran demasiado incompletos para que la comparación pudiese ser satisfactoria.

28. El Sr. WHITE (Estados Unidos de América) declaró que era cierto que el Grupo de Propagación había satisfecho todas las necesidades presentadas por el grupo de trabajo constituído para determinar las necesidades de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, pero también lo era que las Rutas Aéreas Mundiales Mayores habían sufrido una reducción muy considerable en manos del grupo del Sr. de Haas en cuanto a las normas de seguridad que ellas mismas se habían fijado. De tomar en consideración estas normas, decir que se había satisfecho solamente el 60% de las necesidades de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, sería aproximarse a la realidad. El cuadro de comparaciones sugerido por el Sr. Arciuch sería de poco valor y para su elaboración habría que examinar de nuevo los Formularios 2.

29. El Sr. FALGARONE (Francia) declaró que la situación presente le parecía verdaderamente extraña. Añadió que siempre había tenido la impresión de que la Conferencia había decidido obtener los datos relativos a las necesidades

del Documento Aer. No. 71, basándose en que los Formularios 2 no tenían valor alguno para la finalidad de la Conferencia.

30. El PRESIDENTE manifestó que no parecía existir gran interés en constituir un grupo de trabajo para elaborar el cuadro sugerido y que lo más sencillo sería que las investigaciones fuesen llevadas a cabo por los delegados interesados.

31. El Sr. GREVEN (O. A. C. I.) dijo que acababa de recibir noticias de la reunión de la O. A. C. I. que se estaba celebrando en Seattle, informándole de que además de las siete familias de frecuencias previstas por la presente conferencia se consideraba indispensable distribuir una frecuencia suplementaria al Area del Pacífico Norte.

32. El Sr. JOUK (R. S. S. de Bielorrusia) preguntó si se podría compartir en alguna otra parte la frecuencia designada por las letras NSAM-1 en la columna J-7 del Cuadro XII.

33. El Sr. COFFEY (Canadá) manifestó que con las distribuciones efectuadas para el Hemisferio Oriental parece haberse agotado enteramente el único canal disponible después de las distribuciones hechas a las Rutas Aéreas Mundiales Mayores. Añadió que se necesitaba una frecuencia de banda de 13 Mc/s en el Hemisferio Occidental.

34. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) respondió que tendría muy presentes estas observaciones.

QUINTO INFORME DEL GRUPO DE PROPAGACION (Doc. Aer. No. 250)

35. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) presentando el informe, manifestó que al investigar la compartición entre áreas y subáreas, sobre la base de una potencia radiada de 200 vatios, el grupo se había excedido en sus atribuciones. Sin embargo, se ha considerado que tal estudio sería de utilidad.

36. El Sr. SEARLE añadió que se había distribuído un Corrigendum

37. Se acordó que la Secretaría tomase las medidas necesarias para que el apartado 8.7 del texto francés, correspondiera al apartado 8.7 del texto inglés.

38. El Sr. JOUK (R. S. S. de Bielorrusia) refiriéndose al párrafo 8, preguntó por qué motivo algunas áreas y subáreas disponían de menos frecuencias con el plan de potencia reducida (200 vatios) que con el plan anterior (1 kW). Este era el caso, por ejemplo, del área 2 y de sus subáreas en las bandas de 4.7 y de 5.6 Mc/s.

39. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) manifestó que mediante el plan de 200 vatios se disponían de más canales. Así pues, si se examinaban las columnas quinta y sexta del Cuadro XVI, se podrá observar que, con el plan de 200 vatios se había podido distribuir un número mayor de canales. Considerando que las necesidades de las areas 1 - 9 sólo habían obtenido el 50 - 60 % de satisfacción a base de una potencia radiada de 1 kW, la aplicación del plan de 200 vatios representaría una satisfacción de 80%. Añadió que la subárea 1-D había solicitado 49 canales y que mediante el plan de 1 kW sólo se hubiese obtenido 5, mientras que con el de 200 vatios habría logrado 12 canales. Terminó diciendo que, como éste, se podían citar otros casos.

40. El Sr. JOUK (R. S. S. de Bielorrusia) refiriéndose al párrafo 10, dijo que la recomendación que en él se formula asevera que sólo en el caso de reducirse las necesidades regionales se podría realizar un plan de distribución satisfactorio. Añadió que al examinar los cuadros (regiones 1-D y 1-C, 3, 3.5, y 4.7 Mc/s), aparece que las frecuencias distribuídas constituían únicamente una séptima u octava parte de las solicitudes presentadas. Terminó preguntando al Sr. Searle si, en su opinión, las necesidades regionales eran ocho veces mayores de lo que debían ser.

41. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) declaró que los países adyacentes duplicaban a menudo sus necesidades de frecuencias.

42. Añadió que se había distribuído una proporción muy elevada a áreas enteras y que quizás fuera posible, mediante acuerdos regionales, utilizar esas frecuencias más económicamente. Terminó diciendo que con las normas adoptadas por el Grupo de Propagación, tendría que existir cierta coordinación si se quería reducir las solicitudes.

43. El Sr. JOUK (R. S. S. de Bielorrusia) manifestó que a pesar de tal coordinación parecía algo extraordinario suponer que las necesidades regionales podrían ser reducidas a una séptima u octava parte.

44. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) hizo observar que el ejemplo elegido era uno de los más desfavorables; que el Grupo había debido atenerse a las normas establecidas por la Comisión 6, y que no se creía con autoridad suficiente para expresar su opinión respecto a la legitimidad de dichas normas. Siguió diciendo que el plan satisface a un 70 % - 80 % de las necesidades, y que constituía un verdadero progreso comparado con la época del Reglamento de El Cairo. Añadió que la reducción de las normas adoptadas representaría sin ninguna duda un paso atrás.

45. Dijo también que el Grupo había insinuado que se podrían obtener mejores resultados del plan si se celebraran algunas reuniones oficiosas; ya que la Conferencia había dado algunos resultados concretos, lo menos que puede hacerse es intentar aplicarlos.

46. Declaró que el Grupo había presentado una recomendación al efecto de que se archivara en la Secretaría toda la documentación de trabajo (apartado 9.6.1.) y que proponía la adopción de dicha recomendación.

El Sr. SOUTO CRUZ (Portugal) apoyó la moción.

47. Se adoptó, por unanimidad, la recomendación contenida en el apartado 9.6.1. del Documento Aer. No. 250.

48. "El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) dijo que se había decidido distribuir dos frecuencias en las bandas de 3 y 3.5 Mc/s destinadas a los servicios de control de aeropuerto y de acceso, para las emisoras de una potencia radiada de 5-10 vatios.

El Cuadro II puede, pues, prestarse a equívoco porque no establece ninguna diferencia entre las frecuencias que pueden utilizarse con una potencia radiada de 200 vatios y las que se emplean con una de 5-10 vatios solamente. Sería necesario reducir en una unidad las frecuencias distribuídas a las subáreas en las bandas de 3 y 3.5 Mc/s."

49. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) dijo que, a pesar de estar de acuerdo en que los Cuadros podían inducir a error, se debía tener en cuenta la nota que había de añadirse al apartado 8.2: "Es importante observar que las frecuencias de control en las bandas de 3 y 3.5 Mc/s se han incluído en el total indicado para las subáreas".

50. El PRESIDENTE, en nombre de la Comisión, expresó su agradecimiento al Grupo de Propagación por la considerable labor realizada bajo la presidencia del Sr. SEARLE.

Se levantó la sesión a las 18,30.

El Presidente

Edmund G. Betts.

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

GINEBRA, 1948

Documento Aer. No. 276-S
3 de septiembre de 1948
COMISION 6

INFORME DE LA COMISION DE DISTRIBUCION DE FRECUENCIAS R

(Comisión 6)

32ª sesión

Miércoles, 1 de septiembre de 1948, a las 9 horas

PRESIDENTE: Sr. Edmund G. BETTS (Australia)

PROPUESTA DE EGIPTO SOBRE LAS NECESIDADES MINIMAS DE FRECUENCIAS PARA LOS SERVICIOS AEREOS NACIONALES (Doc. Aer. N.240)

1. El Sr. de HAAS (Indias Orientales Holandesas), al presentar este documento, en ausencia del Sr. Boctor (Egipto), dijo que las condiciones de operación en el Oriente Medio eran peculiares, y que desde el momento en que algunas aeronaves llevaban operadores, mientras otras no los llevaban, resultaba casi imposible distribuir canales para operación en las emisiones del tipo A1 o A3, exclusivamente. Añadió que, desgraciadamente, los datos disponibles eran totalmente insuficientes y que, a pesar de que la propuesta era realmente generosa, a su juicio resultaría imposible llevarla a la práctica.

2. EL PRESIDENTE declaró que, en todo caso, esta cuestión estaba comprendida en el párrafo 5 del Doc. Aer. N. 242 (Informe final del Grupo de Trabajo sobre necesidades de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores).

3. Se acordó que el asunto a que se refiere el Doc. Aer. N. 240, estaba comprendido en el párrafo 5 del Doc. Aer. N. 242.

LIMITES DE LAS AREAS DE RUTAS AEREAS MUNDIALES MAYORES (MWARA) (Anexo 1 y Mapa del Doc. Aer. N. 198) (Véase Doc. 284 que sustituye al Doc. 198).

4. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia), apoyado por el Sr. WHITE (Estados Unidos de América) manifestó que como esta cuestión había sido discutida ampliamente y, al parecer, se había llegado a un acuerdo entre todas las partes interesadas, proponía la adopción del Anexo 1 del Doc. Aer. N. 198, en su texto revisado actual.

5. El Sr. FALGARONE (Francia) advirtió que en el área Atlántico Sur no se hacía mención alguna de Fort-de-France, a pesar de haberse acordado que Fort-de-France utilizaría las frecuencias de dicha área a título secundario. Añadió que, a su juicio, Fort-de-France debía incluirse en la lista de puntos de referencia con una nota explicativa.

5.1 Continuó diciendo que, por otra parte, el mapa unido al Anexo 1 no era ya exacto, puesto que los límites del Area del Atlántico Sur habían sufrido cambios, especialmente en su mitad occidental.

6. El Sr. BARAJAS (México) declaró que cuando él, dentro del grupo "ad-hoc", para el Hemisferio Occidental, hizo la proposición de limitar hasta Natal el Area de las grandes Rutas Aéreas Mundiales "SA", fué con el propósito de favorecer la repetición de las frecuencias de ese área en la región de las Antillas. El vuelo semanal que utiliza Fort-de-France como punto de partida y de llegada, constituía antes un obstáculo insuperable, y se ha opuesto en diversas ocasiones a la repetición de estas frecuencias en la región de las Antillas, incluso con carácter secundario. No obstante, y después de un cambio de impresiones con la delegación francesa, ha aceptado esta repetición a título secundario, con la reserva siguiente: si el número de vuelos en esa ruta aumenta en una cifra que constituya un factor importante en el empleo de las frecuencias del área "SA" en la región de las Antillas, sería preciso utilizar para este servicio, las frecuencias asignadas al área correspondiente.

7.1. Se acordó que Fort-de-France debía ser incluído en la lista de puntos de referencia del Area de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, Atlántico Sur, acompañando una nota explicativa.

7.2. Asimismo se acordó que los límites del área FE-1 deberían modificarse para incluir a Saigón.

7.3. También se decidió que Townsville (Australia) debía figurar en el Area FE-1.

7.4. La Comisión acordó modificar los límites del área NSAM-1, de conformidad con la enmienda presentada por el Sr. Costa (Brasil).

7.5. Finalmente decidió que el Grupo de Trabajo encargado de corregir el mapa, debería estudiar la cuestión de hacer coincidir los límites orientales del área Europea con las fronteras occidentales de la Unión Soviética.

8 El Sr. COSTA (Brasil) propuso que se ampliara el Area de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores del Atlántico Sur, para incluir en ella a Roma. Añadió que el tráfico en este área era muy escaso y que el cambio propuesto no representaría gran diferencia en cuanto a las posibilidades de compartición.

9. El Sr. JOUK (R.S.S. de Bielorrusia) declaró que no sólo se oponía a la inclusión de Roma en el área del Atlántico Sur, sino también a cualquier extensión a Europa de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores.

10. Puesta a votación la propuesta del Brasil relativa a extender a Europa el área del Atlántico Sur para incluir a Roma, fué adoptada por 23 votos contra 9 y 2 abstenciones.

11. El Sr. ARCIUCH (Polonia) declaró que cuando se estaba preparando el mapa de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, se había opuesto firmemente a la extensión de las MWARA a Europa y que un representante de la delegación de los Estados Unidos le había dado la seguridad de que se tendría en cuenta su objeción; a pesar de ello, se habían extendido los límites de dichas áreas incluyendo a la República de Polonia. Anunció que, por consiguiente, las delegaciones de Polonia y de Checoeslovaquia se oponían a tal extensión y se reservaban su posición.

12. El Sr. LEBEL (Estados Unidos de América) afirmó que la delegación de los Estados Unidos aceptó no extender a Europa las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores cuando pudiese demostrarse que esta extensión afectaría desfavorablemente a las posibilidades de repetición de frecuencias, pero que éste no era el caso.

13. El Sr. HARIZANOV (Bulgaria), apoyado por los Sres. BODEAGA (Rumanía) y MITROVIC (Yugoeslavia), dijo que era evidente que se habían trazado los límites de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores de tal manera que habían de perjudicar a los servicios nacionales e interiores.

14. El Sr. WHITE (Estados Unidos) señaló que en la página 1 del Anexo II figura una declaración de la delegación soviética relativa a los límites orientales del área europea, y que esta declaración podría modificarse para tener en cuenta la del delegado de Polonia, resumiendo así todas las reservas formuladas contra la extensión a Europa de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores.

15. Se acordó que la nota de la página 1 del Anexo II, debía modificarse en tal sentido.

16. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) manifestó que el propio Grupo de propagación hacía admitido que la extensión a Europa de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores haría disminuir grandemente las posibilidades de repetición de frecuencias. Añadió que el representante de la AITA sugirió que se hiciera lo contrario, es decir, que se extendiera a las Areas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores que circundan el área europea, algunas de las familias de frecuencias de Europa, lo cual facilitaría en cierto modo la repetición de frecuencias en Europa.

17. El Sr. ADAM (AITA) dijo que AITA había pedido, al principio, el empleo, fuera de Europa, de una familia de frecuencias asignada a Europa a fin de satisfacer las necesidades del control de operación; pero que, posteriormente, había examinado la cuestión con los representantes de las Compañías aéreas y habían convenido en que se satisfarían mejor tales necesidades por la extensión a Europa de una familia de frecuencias asignada a las Areas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores adyacentes al área EU-MED.

18. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) manifestó que la delegación soviética había explicado claramente en el seno de la Subcomisión 6 C, las razones por las que no estaba conforme con las delimitaciones adoptadas para las Areas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, y que la delegación soviética protestaba enérgicamente contra este documento en su conjunto, y, en particular, contra la extensión a Europa de cinco Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores pues ello dañaba las posibilidades de repetición de frecuencias en dicha área.

18.1. Terminó diciendo que el Doc. Aer. 198 debía enmendarse de conformidad con los términos del Doc. Aer. 248 (Propuesta de la delegación soviética relativa a un plan de distribución de frecuencias en las bandas R , fundado en principios revisados).

19. El PRESIDENTE anunció que, a fin de facilitar una decisión de la Comisión, sometería a votación una proposición tendiente a prolongar en Europa la totalidad de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, y pidió a los delegados que indicasen si están a favor de la prolongación en Europa de una familia de frecuencias de cada Area.

19.1. Se adoptó, por 20 votos contra 9 y 6 abstenciones, la moción del Presidente de extender a Europa las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, como se había propuesto.

19.2. También se adoptó, por 23 votos contra 9 y 6 abstenciones, el Anexo I al Doc. Aer. N. 198, así enmendado.

20. El Sr. BARAJAS (México) declaró que su abstención era debida a que no se había respetado el acuerdo adoptado en una sesión anterior de aplazar el examen del Doc. Aer. N. 198 hasta que se dispusiera de los resultados de la labor del Grupo del Hemisferio Occidental.

21. Los Sres. JAROV (U.R.S.S.), ARCIMOH (Polonia) y MITROVIC (Yugoeslavia) desaprobaron el trazado de los límites adoptados para las Areas de las Rutas Mundiales Mayores y se reservaron su opinión a este respecto.

Votaron en contra de la adopción del Anexo I al Doc. Aer. N. 198, los delegados de los siguientes países:

República Popular de Albania, República Socialista Soviética de Bielorrusia, República Popular de Bulgaria, República de Polonia, República Federativa Popular de Yugoeslavia, República Socialista Soviética de Ucrania, República Popular de Rumania, Checoeslovaquia y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

22. Para corregir el Anexo I al Doc. Aer. 198, y modificar el mapa, de acuerdo con las decisiones más arriba mencionadas, se constituyó el siguiente grupo de trabajo:

Sr. Betts (Australia); Sr. Auboire (Francia); Sr. Vidal (Argentina); Sr. Rowland (Reino Unido) y Sr. Mitrovic (Yugoeslavia).

Se acordó que este grupo debería tratar de encontrar símbolos apropiados para representar las áreas que aparecen en el mapa.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO ENCARGADO DEL EXAMEN DE LAS NECESIDADES DE LAS AREAS DE RUTAS AEREAS MUNDIALES MAYORES (Doc.Aer.N.219).

23. El PRESIDENTE anunció que, de conformidad con las decisiones adoptadas durante la 31ª sesión, el Doc. Aer. N. 219 deberá ser examinado conjuntamente con el Cuadro IV del Doc. Aer. N. 239.

24. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) dijo que la Comisión había discutido ya detenidamente el contenido del Doc. Aer. N. 219, por lo que proponía su adopción provisional, de acuerdo con los Documentos 200 y 228. El Sr. OMEN (Países Bajos) apoyó esta moción.

25. El Sr. BARAJAS (México), apoyado por los Sres. JAROV (U.R.S.S.) y QUIJANO (Colombia), propuso el aplazamiento del examen de este documento hasta que se hayan publicado los resultados de los trabajos del Grupo del Hemisferio Occidental. Recordó que el día anterior se había acordado que los documentos del Grupo de Propagación no serían adoptados en esta etapa de los trabajos sino que serían presentados simplemente al examen de la comisión a los efectos de aclaración, añadiendo que, a su juicio, la moción del Reino

Unido estaba en contradicción con dicho acuerdo. Continuó diciendo que, además, la adopción provisional de un documento -cualquiera que sea la significación de tal medida- de acuerdo con las estipulaciones de dos documentos no examinados aún, constituiría un procedimiento absolutamente irregular.

26. El Sr. WHITE (Estados Unidos) manifestó que había estado ausente durante un mes; que la Comisión no estaba más adelantada que antes de su partida, y que, como la Comisión se encontraba ahora en un atolladero, apoyaría la propuesta del Reino Unido.

27. EL PRESIDENTE, en nombre de la Delegación de Australia, declaró que la adopción de este documento era provisional, pues el asunto habrá de ser examinado de nuevo por un órgano competente de la Organización de la Aviación Civil Internacional, de acuerdo con el Doc. Aer. N. 200.

28. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) anunció que para responder a las objeciones expresadas por los Delegados de México y de Colombia, enmendaría su moción, que quedaría redactada así: "Que se adopte provisionalmente el Doc. Aer Número 219, así como el Cuadro IV del Doc. Aer. N. 239".

29 El Sr. COFFEY (Canadá) dijo que, a su juicio, la adopción provisional de este documento significaba una pérdida de tiempo, y que si se aprobaba el plan, quedaría aprobado el documento automáticamente.

30. El Sr. QUIJANO (Colombia) pidió que de acuerdo con el artículo 16 del Convenio de Atlantic City, se pusiera a votación nominal la propuesta mexicana tendiente a aplazar el examen del Doc. Aer. N. 219.

31.1. Puesta a votación, se rechazó la propuesta mexicana de aplazar el examen del Doc. Aer. N. 219, por 20 votos contra 18 y 2 abstenciones.

31.2. Votaron en favor:

República Popular de Albania, República Socialista Soviética de Bielorrusia, República Popular de Bulgaria, Canadá, Chile, República de Colombia, Cuba, Ecuador, India, México, Nicaragua, República de Polonia, República Federativa Popular de Yugoeslavia, República Socialista Soviética de Ucrania, República Popular de Rumania, Checoeslovaquia, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y República Oriental del Uruguay: total, 18 votos.

31.3. Votaron en contra:

República Argentina; Federación de Australia; Bélgica; Brasil; Colonias Portuguesas; Protectorados, Territorios de Ultramar y Territorios bajo tutela o mandato del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte; Estados Unidos do América; República de Honduras, Indias Orientales Holandesas; Irlanda; Noruega; Nueva Zelandia; Pakistán; Países Bajos; Curaçao y Surinan; Portugal; Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte; Suecia; Suiza; Territorios de los Estados Unidos de América; Unión Sudafricana y Territorios bajo mandato del Sudoeste Africano. Total: 20 votos.

31.4. Abstenciones:

Territorios de Ultramar de la República francesa y Territorios administrados como tales, Francia. Total: 2.

32.1. El Sr. JAROV (U.R.S.S.), subrayó que, sin mencionar el resultado de la votación que es significativo, el hecho mismo de que la cuestión de la discusión del Doc, Aer. 219 haya sido puesta a votación, demostraba claramente la gran divergencia de criterios en relación con la materia a que se refiere el documento.

32.2. Añadió que para facilitar la preparación de un plan de distribución de frecuencias R , su delegación había hecho sugestiones, más de una vez, encaminadas a garantizar una distribución de frecuencias más racional y económica, pero que, desgraciadamente, la Comisión no había creído conveniente aceptarlas.

32.3. El Grupo de Trabajo encargado de estudiar las necesidades de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores no había logrado presentar en el documento N. 219, ningún elemento nuevo. En efecto, no se ha modificado el número de frecuencias destinadas a satisfacer las necesidades de las Areas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, y el sobrante destinado a las Areas y Subáreas ha quedado tan reducido como antes.

32.4. Anunció que como la moción del Reino Unido, relativa a aprobar provisionalmente el plan para las Areas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores era irregular, votaría en contra de la misma, y que su delegación se reservaba el derecho de volver sobre este asunto cuando hubiera que adoptar una decisión respecto a los Doc. Aer. N. 239, 249 y 250.

33. El Sr. FALGARONE (Francia) estimó que se debía adoptar el Doc. Aer. N. 219, como parte de un plan basado en el empleo de emisiones de la clase A3 y de instalaciones de alta capacidad, y que un plan de esta índole sólo sería válido mientras los países interesados utilizaran tales sistemas.

34. El Sr. BARAJAS (México) dijo que, si se adoptaba provisionalmente el documento, ello significaría, aparentemente, que su adopción definitiva dependerá de la de los documentos Aer. N. 239, 249 y 250, y que si ésto era así, le parecía que la discusión del documento en este momento no tenía ninguna utilidad. Añadió que muchos países, y entre ellos el suyo, desean que se establezca un plan que permita el máximo de posibilidades de repetición de frecuencias. Afirmó que había hecho grandes esfuerzos porque se llenaran las lagunas que aparecen en el plan, sugiriendo reducciones de potencia y otras medidas análogas, a fin de dejar intactas las frecuencias distribuídas a las Rutas Aéreas Mundiales Mayores. Sin embargo, si la Comisión insistía en examinar este documento sin considerar primero los resultados de la labor del Grupo del Hemisferio Occidental, se vería obligado a votar contra su adopción.

35. El Sr. SCHWERTER (Chile) apoyó firmemente el criterio manifestado por el delegado de México, afirmando que la moción que acaba de adoptarse era no sólo una derogación del acuerdo anterior de la Comisión, sino una violación del acuerdo intervenido entre los países de América, a saber, que no se discutirá ningún documento que trate de las Areas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores antes de que no se hayan terminado los planes relativos a los servicios nacionales e interiores.

36. El Sr. COSTA (Brasil) declaró que desde hace algún tiempo, los delegados se han dado cuenta de que no se podrían satisfacer sus necesidades mínimas, de sus Administraciones, y que el plan se había basado en principios aprobados por la Comisión, sin que fuera posible hacer nuevos ajustes. Terminó diciendo que si hubiera de elaborarse un nuevo plan para el hemisferio occidental, habría de apartarse completamente del antiguo.

37. El Sr. ROWLAND (Reino Unido), pidió que, conforme a lo establecido en el artículo 16 del Convenio de Atlantic City, se pusiera a votación nominal su moción.

38. Puesta a votación, se adoptó por 20 votos en favor, 16 en contra y 5 abstenciones, la propuesta del Reino Unido de adoptar provisionalmente el documento Aer. N. 219.

39. El Sr. HARIZANOV (República Popular de Bulgaria), dijo que el Doc. Aer. 219 debería haber sido discutido después de que la Comisión hubiese tomado una decisión respecto a los Docs. Aer. 239, 249 y 250, y que, además, la extensión a Europa de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores reducía las posibilidades de repetición de frecuencias, lo que dañaba a los servicios aéreos regionales y nacionales. Anunció que, por consiguiente, su delegación votaría contra la adopción del Doc. Aer. 219 y se reservaría su derecho con respecto al asunto a que el mismo se refiere.

40. Resultado de la votación:

40.1. Votaron en favor: República Argentina, Federación de Australia, Bélgica, Brasil, Colonias Portuguesas; Colonias, Protectorados, Territorios de Ultramar y Territorios bajo tutela o mandato del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte; Estados Unidos de América; República de Honduras; Indias Orientales Holandesas; Irlanda; Noruega, Nueva Zelandia; Pakistán, Países Bajos; Curaçao y Surinan; Portugal; Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte; Suecia; Suiza (Confederación); Territorios de los Estados Unidos de América; Unión Sudafricana y Territorios bajo mandato del Sudoeste Africano. Total, 20 votos.

40.2. Votaron en contra: República Popular de Albania; República Socialista Soviética de Bielorrusia; República Popular de Bulgaria; Chile; República de Colombia; Cuba, Ecuador, México, Nicaragua, República de Polonia; República Federativa Popular de Yugoeslavia, República Socialista Soviética de Ucrania, República Popular de Rumania; Checoeslovaquia, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, República Oriental del Uruguay. Total, 16 votos.

40.3. Abstenciones

Canadá; Colonias, Protectorados, Territorios de Ultramar de la República francesa y Territorios administrados como tales; Francia; India; Protectorados franceses de Marruecos y Túnez. Total, 5.

41. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) declaró que su delagación se reservaba todos sus derechos en lo que respecta al Documento Aer. 219.

Se levantó la sesión a las 12,30.

El Presidente,

Edmund. G. Betts.

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer. núm. 277 -S

6 de septiembre de 1948

(Revisado 21 septiembre 1948)

C O M I S I O N 6

INFORME DE LA COMISION DE DISTRIBUCION DE FRECUENCIAS "R"

(Comisión 6)

33ª sesión, 2 de septiembre de 1948, a las 9 a.m.

Presidente: Edmund G. BETTS (Australia)

EXAMEN DE UNA RESOLUCION PRESENTADA POR LA DELEGACION DEL BRASIL

1. El Sr. COSTA (Brasil), como Presidente del Grupo del Hemisferio Occidental, manifestó que había cierta disparidad de opinión en el seno del grupo, respecto al modo que se deberían interpretar las necesidades expuestas en el Doc. Aer. núm. 234, añadiendo que ciertas delegaciones habían creído pertinente cambiar sus declaraciones respecto a las necesidades, y que desgraciadamente, todavía no se había podido presentar el informe final completo.

2. El Sr. COSTA (Brasil) hablando a continuación en nombre de la delegación del Brasil, expuso lo siguiente :

   2.1. "Hace cuatro meses que la Conferencia se halla trabajando, habiendo podido tomar decisiones definitivas sobre algunos puntos de su orden del día. En cuanto a lo que se refiere al plan de asignación de frecuencias R, es evidente que no se llegó a ningún acuerdo pero, no obstante, la Conferencia ha podido adquirir algún conocimiento y experiencia sobre este asunto que servirá de ayuda para los estudios futuros. Como resultado de la labor llevada a cabo durante las últimas cinco semanas la Conferencia preparó el llamado Plan núm. 1, descrito en los Documentos 249-250.

   2.2. "Si el plan es rechazado, quedarían, por lo menos, otros seis o siete modos de abordar el problema que se podrían examinar. Esto representaría una labor de cuatro o cinco meses de intenso trabajo, puesto que la Conferencia tendría que examinar, ante todo, los principios técnicos, y después de esto tendría que desarrollar estos posibles planes con todo detalle, a fin de que se puedan comparar al final los resultados completos.

   2.3. "La Delegación Brasileña considera que la información disponible relativa a los servicios nacionales o internos no es adecuada. Mientras que las necesidades de las Areas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores pudieron ser determinadas a base de un cálculo preciso, la Conferencia sólo disponía, en materia de información, sobre los servicios nacionales, de las declaraciones de necesidades.

   Debido a la falta de información mencionada se consideró imposible

la aplicación de una fórmula similar a la utilizada para MWARA para el cómputo de necesidades de frecuencias de RDARA sobre la base del tráfico aéreo regional y nacional.

2.4. "Por consiguiente, la Delegación Brasileña reconoció francamente que el plan núm. 1 no era satisfactorio; por otra parte se opuso enérgicamente a que la Conferencia recomenzase sus tareas para elaborar cualquier otro plan siguiendo un método que cualquier otro delegado podría imaginar. Ya se dijo que hay varios métodos de abordar el problema que deben ensayarse. Si se procede de este modo será necesario estudiar estos métodos hasta en sus mínimos detalles antes de poder decidir cuál de ellos proporcionará la mejor solución del problema.

2.5. "Esta labor de emprender simultánea o sucesivamente todos los procedimientos técnicamente sólidos que se puedan sugerir, exigirá por lo menos tres o cuatro meses de trabajo si todos los delegados están dispuestos a dedicar todo su tiempo a las tareas de la Conferencia.

2.6. "Al final, la Conferencia todavía se vería frente a la inevitable realidad de que los resultados obtenidos tendrían que ser comparados sobre bases diferentes: el problema de las MWARA, sobre la base de las necesidades calculadas, y el problema de RDARA, sobre la base de necesidades declaradas.

2.7. "Esto ha sido, Sr. Presidente, la manzana de la discordia en esta Conferencia. Quedará abierta la puerta a futuros argumentos respecto al trato preferente dado por la Conferencia a las MWARA."

3. Por consiguiente, la Delegación Brasileña desearía someter una resolución en los siguientes términos: "Todos los documentos relativos a la preparación de un plan de asignación de frecuencias R (específicamente los Documentos Aer. 239, 249 y 250) serán adoptados por la Comisión 6 y remitidos a la Sesión Plenaria con la siguiente recomendación:

"I -Que no se tome ninguna decisión definitiva sobre estos documentos (respecto a su aplicación práctica)

"II -Que se remitan estos documentos a las administraciones para su utilización como base de estudio y planificaciones futuras.

"III -Que la Conferencia suspenda por ahora sus labores y sea convocada de nuevo más adelante, a los fines de completar su tarea.

"IV -Que antes de suspender sus trabajos, la Conferencia establezca el procedimiento según el cual se transmitirán las recomendaciones a las Administraciones y el que se empleará para volver a convocar la Conferencia."

4. El Sr. COFFEY (Canadá), refiriéndose al plan del Hemisferio Occidental, manifestó que se podrían preparar, por lo menos, seis variantes; pero que, no obstante, ninguna de ellas sería, probablemente, distinta en cuanto a su caracter de las que estaban a punto de presentarse.

Continuó diciendo que en la Conferencia regional del Hemisferio Occidental, de Bogotá, era muy probable que se pudiera disponer de 14 o 16 frecuencias más, lo cual sería suficiente para realizar los ajustes necesarios al plan. Añadió que si la Conferencia no llegaba a un acuerdo sobre un plan final, esperaba que el documento Aer. núm. 265 (Plan núm 1, con la adición de alguna compartición a base de potencia reducida) sería remitido a Bogotá con la recomendación firme de que fuera seguido en la mayor medida posible.

Terminó proponiendo que se añadiera el Doc. Aer. núm. 265 a la lista de documentos indicados en la propuesta de la delegación del Brasil.

5. El Sr. COSTA (Brasil) dijo que los términos de su moción eran suficientemente amplios para abarcar el Doc. Aer. núm. 265, pero que, no obstante, no se oponía a su inclusión.

6. El Sr. BARAJAS (México) declaró que la labor del Grupo del Hemisferio Occidental distaba mucho de haber sido terminada, añadiendo que el Doc. Aer. núm. 265 acababa de salir y no había sido sometido todavía al grupo. Agregó que era posible que el grupo pudiese indicar algún medio para mejorarlo.

7. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) manifestó que la palabra "adoptar" en el preámbulo podía dar lugar a confusiones. El texto del párrafo 2 podría interpretarse en el sentido de que los documentos obligaban a las administraciones a las que se refería. Finalmente, dijo, que el procedimiento indicado en el párrafo 4. necesitaba aclaración.

"7.1. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) dijo que en relación con la resolución propuesta por el Sr. Costa así como con la adopción del Doc. núm. 219, en la sesión anterior de la Comisión 6, deseaba preguntar a la Presidencia o al Sr. Rowland (Reino Unido), autor de la moción para la adopción del Doc. núm. 219, si este documento se adoptó en la sesión anterior de la Comisión 6 en el mismo sentido en que el Sr. Costa proponía en aquel momento, que se adoptaran los documentos Nos. 239, 249 y 250."

7.2. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) contestó que el Documento No. 219 se había adoptado exactamente en el mismo sentido en que el Sr. Costa proponía que se adoptaran los Documentos Nos. 239, 249 y 250.

8. El Sr. COSTA (Brasil) reconoció que la palabra "adoptada" del preámbulo, no quería siginificar que la Conferencia había llegado a un acuerdo sobre los documentos mencionados en la proposición del Brasil. Sin embargo, las normas de la Conferencia exigían que los documentos fuesen adoptados -la expresión no significa precisamente que sean aprobados- antes de poderlos remitir a otra organización. Añadió que se trataba de una dificultad de tipo lingüístico.

El objeto de la propuesta era obtener la ayuda de las administraciones. No cabía duda alguna de que los documentos no podían limitar en forma alguna la libertad de acción de las administraciones a que se refieren y, en fin de cuentas, las administraciones pueden hacer siempre caso omiso de ellas. La intención era que las administraciones hicieran lo posible para utilizar los estudios y métodos contenidos en dichos documentos. Agregó que, al mismo tiempo, al examinar esos documentos las administraciones podrían formarse una idea exacta de las dificultades con que tropezaba la Conferencia, y podrían reducirían sus necesidades y presentarían a la Conferencia, cuando ésta volviese a reunirse, algunas propuestas de interés.

En cuanto a las observaciones formuladas por la Delegación soviética respecto al párrafo 4, el propósito de la Delegación brasileña era que, en el caso de que su moción fuese aprobada, la Asamblea Plenaria nombrara un grupo de trabajo reducido para redactar las recomendaciones que debieran transmitirse a las administraciones, junto con los documentos. Sobre este particular existían varias sugestiones, como, por ejemplo, las contenidas en los Documentos Aer Nos. 200 y 228. Terminó diciendo que de todas formas este es un asunto que podría decidirse en la Sesión Plenaria.

9. El Sr. ARCIUCH (Polonia) declaró que su Administración había reducido ya tres veces sus necesidades en el curso de la Conferencia. El Plan era muy poco satisfacorio -en la región 1-C, se habían distribuído 4 frecuencias a 9 países- y por consiguiente, difícilmente podría aceptarlo su Administración como base de planificación.

10. El Sr. LALUNG-BONNAIRE (Territorios franceses de Ultramar) dijo que las dificultades surgidas podrían ser solucionadas por medio de las enmiendas de redacción siguientes:

En el preámbulo, debería decirse:"Todos los documentos relativos a la elaboración de un plan de asignación de frecuencias R (en particular los Documentos Aer núms. 239, 249, 250 y 265) serán adoptados provisionalmente por la Comisión 6, como contribución al estudio posterior del problema, y enviados a la Asamblea Plenaria con las recomendaciones siguientes:"

El párrafo 2,debe decir: "Que se remitan estos documentos a las administraciones para que les sirvan simplemente de pauta o ejemplo del plan que se ha de elaborar más adelante. No obstante, se les recomendará que se ajusten a ellos en la mayor medida posible".

El párrafo 3, debe decir:"Que la Conferencia suspenda sus labores y las reanude en una fecha posterior a fin de terminarlas antes de la reunión de la Conferencia especial encargada de aprobar la nueva lista de frecuencias".

11. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) manifestó que el preámbulo, con la enmienda propuesta o sin ella, significaría que los Documentos Aer núms. 239, 249, 250 y 265 serían adoptados sin discusión, y este procedimiento era irregular en alto grado. Por consiguiente, propuse que se aplazara la discusión de la moción del Brasil hasta que se hubieran examinado los documentos Aer. núms. 239, 249, 250 y 265 y se hubiese adoptado una decisión sobre los mismos.

12. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) y el Sr. ARCIUCH (Polonia) apoyaron esta propuesta.

13. Se puso a votación la propuesta Soviética de aplazar la discusión de la moción del Brasil hasta que los documentos Aer. núms. 239, 249, 250, y 265 hubieran sido examinados, con el resultado siguiente: a favor : 10; contra: 21; abstenciones: 7.

14. El Sr. COSTA (Brasil), refiriéndose a la enmienda francesa a la propuesta del Brasil, declaró que estaba conforme en que se insertara en el preámbulo la palabra "provisionalmente" ("serán adoptados provisionalmente por la Comisión 6";

15. Añadió que,sin embargo, la enmienda francesa al párrafo 2: "Que se remitan estos documentos a las administraciones para que les sirvan simplemente de pauta o ejemplo del plan que se ha de elaborar más adelante", parecía dar a entender que las administraciones tendrían que desempeñar un papel pasivo con relación al plan.

16. El Sr. LEBEL (Estados Unidos de América) sugirió que el párrafo 2 podría ser enmendado en la forma siguiente: "Que se remitan estos documentos a las administraciones a fin de utilizarlos como base de los estudios que se les invita realizar en relación con el plan en cuestión".

Se adoptó esta enmienda.

17. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) propuso que se añadiese al párrafo 2 lo siguiente: "... teniendo en cuenta que las administraciones no estarán obligadas en modo alguno por estos documentos".

18. El Sr. COSTA (Brasil) manifestó que esta adición le parecía redundante y, que además parecía más bien una invitación a que no hiciesen caso de los documentos en cuestión.

19. Se desarrolló un debate en el que el Sr. FALGARONE (Francia) sugirió que, en lugar de la expresión propuesta por la Delegación soviética "no se considerarán obligadas en modo alguno", se empleara la expresión "no se considerarán obligadas".

20. Los Sres. COSTA (Brasil) y JAROV (U.R.S.S.) aceptaron esta enmienda.

21. Después de cierto debate, se acordó que se enmendara el párrafo 2 como sigue: "Que se remitan estos documentos a las administraciones para que los utilicen como base de los estudios que se les invita realizar en relación con el plan en cuestión, teniendo en cuenta que las administraciones no se considerarán obligadas por estos documentos".

22. También se llegó a un acuerdo sobre la siguiente enmienda al párrafo 3:

"Que la Conferencia suspenda sus trabajos en esta etapa y se reuna nuevamente cuando sea posible, para completar su labor en relación con la elaboración de un plan de asignación de frecuencias en las bandas R, antes de la apertura de la Conferencia especial que deberá aprobar la nueva lista de frecuencias."

23. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) propuso que el párrafo 1 fuese enmendado del modo siguiente:

"Que no se adopte todavía decisión final alguna sobre estos documentos (respecto a su aplicación), y que todas las decisiones de esta Conferencia relacionadas con el plan de distribución de frecuencias, no tendrán validez".

23.1. El Sr. WHITE (EE.UU.A.) expresó la opinión de que, aunque técnicamente era exacto, que la segunda Reunión de la Conferencia podría revocar por completo las decisiones de esta reunión, insistir sobre este punto conduciría a una impresión equívoca, ya que no debía darse, en absoluto, la impresión de que todo lo que se había realizado era inútil sino más bien que, habiéndolo realizado a base de los datos de que se disponía, tendrían que rehacer parte del trabajo a base de datos ulteriores.

23.2. El Sr. A.L. LEBEL hizo la declaración siguiente:

"El Presidente de la Conferencia estima que después de trabajar seria e intensivamente sobre este problema durante casi cinco meses debemos evitar cuidadosamente hacer declaraciones susceptibles de dar la impresión a las Administraciones de que el resultado de nuestras tareas no tiene valor alguno. Naturalmente, como ya había manifestado un orador, las Administraciones tienen perfecto derecho, por ser soberanas, a tirar la totalidad del informe a la papelera si así lo desean. Pero las palabras del Sr. JAROV tendrían por efecto no sólo reconocer el hecho, que, indudablemente, no necesita ser reconocido, sino entregarles el cesto y pedirles que lo utilizaran. Era evidente que tal forma de proceder sería ridícula por nuestra parte. La situación exacta, a juicio del Presidente, era que se había progresado tanto como la documentación de que se disponía lo había permitido. Hasta este punto una gran mayoría de la Conferencia estima que nuestras conclusiones son correctas. La única razón que en la actualidad nos impide dar un carácter definitivo a estas conclusiones es que los estudios ulteriores, que no se pueden efectuar aquí, acaso puedan dar como resultado que esta conferencia tenga que modificar algunas frases de estas conclusiones cuando se reuna de nuevo. Esto es decir casi lo contrario de que nuestras conclusiones no tienen ningún valor."

24. El Sr. COSTA (Brasil) manifestó que aunque las decisiones indicadas no podían representar, en todo caso, sino intentos, no era necesario hacer incapié sobre el particular. Añadió que su moción sólo se refería a los documentos relacionados con el plan de distribución de frecuencias R y no a todos los documentos de la Conferencia, y que, por lo tanto, estaría dispuesto a aceptar que el párrafo se enmendase de la forma siguiente:

"Que no se tome ninguna decisión definitiva (para su aplicación práctica) con respecto a todos los documentos relacionados con la preparación de un plan de distribución de frecuencias R."

25. Puesta a votación la enmienda de la delegación del Brasil a su primitiva propuesta fué adoptada por 24 votos contra 9.

26. El Sr. JOUK (R.S.S. de Bielorrusia) propuso modificar el texto del preámbulo en la forma siguiente:

"CONSIDERANDO:

Que aunque el proyecto de plan de distribución de frecuencias para el Servicio Móvil Aeronáutico R sometido por el Grupo de Propagación en dos variantes (Docs.Aer. núms. 239, 249 y 250) satisfacía completamente todos los deseos en cuanto a las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, no permite satisfacer en la misma medida las necesidades de otras categorías del Servicio Móvil Aeronáutico R,

La Comisión 6, no considera posible la adopción de este proyecto ni en su variante primera ni en la segunda, ni parcial ni provisionalmente, y encarga al Grupo de Trabajo la labor de modificar este plan a base de nuevos principios, que, con este objeto, serán adoptados por la Comisión 6"

27. Los Sres. MITROVIC (Yugoeslavia) y ARCIUCH (Polonia) apoyaron esta moción.

28. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) manifestó que si el plan no se consideraba satisfactorio, lo más justo sería añadir, después de "Grupo de Propagación" las palabras "de conformidad con las normas adoptadas por la Conferencia". También sería más adecuado sustituír: " encarga al Grupo de Trabajo" por "pide que un grupo de trabajo lleve a cabo la labor...."

El Sr. JOUK (R.S.S. de Bielorrusia) declaró que estaba conforme con estas enmiendas.

29. El Sr. BARAJAS (México) dijo que la dificultad para elaborar un plan equitativo estribaba en la falta de información. La cuestión que quedaba por dilucidar era cómo se habían de determinar las necesidades. En estas circunstancias, la Delegación de México había propuesto que las Conferencias Regionales, tomasen a su cargo la labor de la Conferencia. La simple designación de un Grupo de Trabajo para elaborar un plan nuevo significaría perder el tiempo y por consiguiente, se opondría a la segunda parte de la enmienda de Bielorrusia a la propuesta del Brasil.

30. El Sr. JOUK (R.S.S. de Bielorrusia) manifestó que la dificultad no consistía en la falta de información, sino en los principios técnicos adoptados. La Comisión 7 no disponía de más información que la Comision 6 y, sin embargo, había elaborado un plan. El inconveniente consistía en que ciertas delegaciones trataban de mantener una posición privilegiada para las Areas de las Rutas Aéreas Mundialos Mayores. Añadió que la situación no mejoraría al encargar de esta tarea a las Conferencias Regionales y que el único modo de elaborar un plan aceptable sonsistiría en cambiar los principio técnicos adoptados.

31. El Sr. FALGARONE (Francia) afirmó que en el curso de una sesión anterior se había acordado que se tomaría una decisión más adelante respecto a los documentos Aer. núms. 239, 243 y 250. Eso significaba que se discutiría la esencia de dichos documentos. Si la Comisión adoptaba la propuesta del Brasil o la enmienda soviética a la misma, obrarían en contradicción con el acuerdo indicado y, por consiguiente, apoyaba que se discutieran primero esos documentos.

32. El PRESIDENTE declaró que, a su modo de ver la propuesta del Brasil no trataba de impedir la discusión o enmienda de esos documentos. Se había reconocido que no se llegaría a un acuerdo final sobre la esencia de los mismos y, en realidad, esto era lo principal. Concluyó diciendo que se había puesto a votación una moción tendiente a aplazar el debate sobre la propuesta, que se había rechazado por mayoría.

33. El Sr. ARCIUCH (Polonia), apoyando la enmienda soviética a la propuesta del Brasil, manifestó que durante todo el transcurso de la Conferencia se había dado preferencia a las Areas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores. Los principios técnicos adoptados se habían puesto a votación después de un debate inadecuado, pero todavía se estaba a tiempo para modificarlos.

34. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) declaró que existía el peligro de que cuando se volviera a reunir la Conferencia se adoptaran los mismos principios técnicos que habían conducido al actual callejón sin salida, y que este peligro se podría evitar adoptando la enmienda soviética.

35. Se puso a votación la enmienda soviética a la propuesta del Brasil siendo rechazada por 9 votos en favor, 22 en contra y 7 abstenciones.

36. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) dijo que, como resultado de ciertos errores, tolerados durante la labor de la Conferencia, se veían frente a la necesidad de aplazar sus tareas sin haber conseguido elaborar un plan final de distribución de frecuencias.

La enmienda de la Delegación soviética a esta propuesta tan importante tenía por objeto precaver a las futuras conferencias contra tales errores.

Los principios técnicos sobre los cuales se basaba el plan eran en detrimento de los servicios aéreos regionales y nacionales. Adoptar el plan provisionalmente, y remitir simplemente los documentos más importantes a las administraciones sin adoptar cambios fundamentales en dichos principios, no sólamente no proporcionaría ayuda alguna a la Conferencia cuando volviese a reunirse sino que prolongaría y complicaría su labor.

Las enmiendas de la Delegación soviética se referían a la esencia de la cuestión, pero la Comisión las había rechazado. Con ello confirmaba los principios que la Conferencia había adoptado antes de decidir su aplazamiento y trataba de hacerlos obligatorios para las Administraciones.

Esto significaba, por una parte, que la Conferencia confesaba a estas alturas la imposibilidad de elaborar un plan aceptable para todos, pretendiendo estar dispuesta a elaborar dicho plan, y, por otra parte, al adoptar esta resolución, su autoridad se reducía a la nada.

La Delegación soviética comprendía muy bien el significado de la resolución y, por consiguiente, votaría contra su adopción, reservándose su derecho a volver sobre este asunto, más adelante.

37. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) manifestó que durante varias horas había estado escuchando pacientemente un debate de naturaleza muy enredada; que era evidente que no se diría nada nuevo sobre este asunto, y que por consiguiente, proponía que se pusiera a votación sin más demora la moción de la Delegación del Brasil.

38. El Sr. HAAS (Indias Holandesas) apoyó esta moción.

39. La moción de la Delegación de Nueva Zelandia de que se pusiese inmediatamente a votación la propuesta de la Delegación del Brasil fué adoptada por 25 votos contra 10 con 3 abstenciones.

40. La resolución que a continuación se reproduce, primitivamente presentada por la Delegación Brasileña, fué adoptada por la Comisión en el curso de la 33ª. sesión, por mayoría de votos:

Resolución presentada por la Delegación Brasileña:

Que la Comisión 6 adopte provisionalmente todos los documentos relacionados con la preparación de un plan de asignación de frecuencias R, y en especial los documentos 239, 249, 250 y 265, transmitiéndolos a la Asamblea Plenaria con las recomendaciones siguientes:

(1) Que no se tome ninguna decisión definitiva (para su aplicación práctica) con respecto a todos los documentos de esta conferencia relativos a la proparación de un plan de asignación de frecuencias R;

(2) Que se remitan estos documentos a las administraciones para que los utilicen como base de los estudios que se les invita realizar en relación con el plan en cuestión, teniendo en cuenta que las administraciones no se consideran obligadas por estos documentos;

(3) Que la Conferencia suspenda sus trabajos en esta etapa y se reuna nuevamente cuando sea posible para completar su labor en relación con la elaboración de un plan de asignación de frecuencias en las bandas R antes de la apertura de la Conferencia especial que deberá aprobar la nueva lista de frecuencias;

(4) Que antes de suspender sus trabajos, la Conferencia establezca el procedimiento según el cual se transmitirán las recomendaciones a las Administraciones y el que se empleará para volver a convocar la Conferencia.

41. Esta resolución fué adoptada por 24 votos contra 10, con 4 abstenciones.

42. El Sr. HARIZANOV (Bulgaria) declaró que la resolución adoptada no reflejaba las discusiones que habían tenido lugar y que su Delegación consideraba que la terminación de la Conferencia de esta manera, especialmente en vista de los grandes gastos incurridos no tenía justificación alguna. Terminó diciendo que había votado contra la resolución y reservaba su posición.

43. El Sr. ARCIUCH (Polonia) en nombre de su Delegación y de la de Checoeslovaquia;
El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) en nombre de su Delegación y de la de Albania, y
El Sr. BODEAGA (Rumania), manifestaron que habían votado contra la resolución y se reservaban su posición.

Se levantó la sesión a las 6.15 p.m.

El Presidente

Edmund G. Betts.

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Doc.Aer. No.286 S
14 de septiembre de 1948
COMISION 6

INFORME DE LA COMISION DE ASIGNACION DE FRECUENCIAS A

(Comisión 6)

37ª sesión - jueves, 9 de septiembre de 1948

Presidente: Sr. Souto CRUZ (Portugal)

1. El Presidente abrió la sesión a las 2.40 de la tarde. Resumiendo la situación, dijo que era necesario examinar la forma en que deberían tratarse en adelante los problemas de la Conferencia y que clase de conferencias si se convocaba alguna, podría contribuir a resolver estos problemas durante la suspensión.

2. El Delegado del Reino Unido manifestó que se había resuelto una parte de los problemas. La Conferencia convocada de nuevo será de carácter mundial, y, por lo tanto, bastaría con examinar la clase de reuniones en que se pudieran continuar los estudios. Existían diferentes posibilidades, especialmente Conferencias Regionales de la U.I.T. o de la O.A.C.I., o conferencias puramente nacionales. Tenía la impresión de que las Conferencias Regionales de la U.I.T. podrían realizar menos labor que la presente conferencia cuando se reuniera de nuevo. Lo que hacía falta era más información. Con respecto a la RDARA 1, creía que después del estudio nacional, lo mejor sería celebrar reuniones oficiosas. Añadió que, en todos los casos, los acuerdos deberían ser tan flexibles como fuese posible, a fin de que las Administraciones pudieran estudiar los problemas, coordinar los datos y adoptar sus disposiciones en relación con cualquier conferencia que estimaran necesaria. A su juicio, no serviría de nada la convocación de conferencias regionales de la U.I.T.

3. El Delegado de los Países Bajos se mostró de acuerdo con estos principios y, ocupándose del problema en Europa, dijo que resultaba que había dos grupos principales: en primer lugar, los que estaban conformes con las ideas de la O.A.C.I., y en segundo, los que no lo estaban. Abogó por reuniones separadas de estos dos grupos, los cuales podrían reunirse después a fin de elaborar un plan coordinado para la totalidad de Europa.

4. El Presidente preguntó si algún otro delegado de la Región 1 quería exponer su opinión.

5. El Delegado de la U.R.S.S. dijo que antes de discutir el procedimiento de convocatoria de nuevas reuniones, quería estar completamente seguro sobre dos cuestiones:

   (1) ¿Cuál era la misión de la Conferencia antes de la suspensión?.

   (2) ¿Cuáles serían las labores de las reuniones que se celebrarían durante la suspensión?.

6. El Presidente respondió que, antes de que se suspendiera la Conferencia, había de prepararse un documento que indicara a las administraciones lo que podrían hacer durante la suspensión; que ya se había formado un grupo de trabajo y que deseaba conocer los puntos de vista de los delegados sobre los medios que pudieran servir de ayuda a dicho grupo.

7. El Delegado de la U.R.S.S. replicó que el procedimiento no le interesaba tanto como la respuesta a sus preguntas, que repetía:

(1) ¿Cuál era la misión de la conferencia antes de su suspensión?.

(2) ¿Qué esperaba ganar la Conferencia como resultado de su suspensión?.

La forma en que se debiera desarrollar el trabajo dependía del objetivo que se quisiera lograr.

8. El Presidente dijo que como las administraciones conocían actualmente con detalle las dificultades, podrían trabajar con más precisión que hasta ahora y que, al reunirse de nuevo la Conferencia, se estudiarían las cuestiones otra vez y se buscaría una solución.

9. El Delegado de la U.R.S.S. insistió en que áún no comprendía con claridad lo que se esperaba ganar con la suspensión. ¿Meramente una nueva declaración de necesidades?.

10. El Delegado de los Estados Unidos manifestó que las declaraciones de necesidades se habían hecho en muchos casos en la suposición de que se disponía de un espectro de frecuencias de anchura suficientemente amplia. En muchos casos, según creía, diferentes naciones han notificado las mismas necesidades de frecuencias. A este respecto, se refirió al Informe del Sr. de Haas (Doc.242).

11. Añadió que el objeto de la suspensión estaba completamente claro: reducir las necesidades, posiblemente, por el procedimiento de que cada Administración coordinara las suyas con las de las Administraciones limítrofes. Otro objeto era facilitar a las Administraciones la revisión del trabajo realizado hasta la fecha y que, eventualmente, pudieran sugerir nuevos métodos.

12. El Delegado de México manifestó que las Administraciones quizás quisieran elaborar un plan destinado a satisfacer las necesidades de las RDARA más bien que las de las MWARA. Se declaró en favor de las conferencias regionales de la U.I.T., con directivas tan amplias como fuera posible, y a las que las administraciones no tuvieran la obligación de asistir.

13. El Delegado del Canadá declaró que el problema variaba según las áreas. Debía animarse a las administraciones de cada área a que colaboraran a su manera, en vez de tratar de preparar un programa de conjunto con el que les sería seguramente imposible conformarse. Las reuniones oficiosas de la O.A.C.I podrían ser útiles en algunos casos; pero opinaba que debía evitarse poner en marcha el mecanismo completo de este organismo. En todo caso, creía que se debía aspirar a tener una lista aeronáutica completa para mediados de 1949.

14. El Delegado del Reino Unido se mostró de acuerdo, en general, con lo que precede e indicó que la Conferencia había adoptado provisionalmente un plan que, sin embargo, satisfacía solamente una parte de las necesidades declaradas. A su juicio, después de la suspensión se debían continuar los estudios sobre tres bases:

(1) Estudio de las asignaciones a las MWARA (lo que tenía que hacerse a base de las de la O.A.C.I.)

(2) Estudio de las necesidades regionales (la colaboración del personal de ATC y MET sería valiosa).

(3) Estudio de las asignaciones que pudieran satisfacer las necesidades nacionales.

No había que olvidar, dijo, que en cierta medida, podrían emplearse las asignaciones regionales para satisfacer las necesidades nacionales. Examinado el problema en estos tres aspectos, creía que seguramente podrían reducirse las necesidades nacionales declaradas.

15. El Delegado del Reino Unido añadió que esperaba que, en lo que concernía a la RDARA 1, los que no son miembros de la O.A.C.I. asistirían a cualquier reunión oficiosa de esta organización, ya que su participación era muy de desear. Deseaba hacer constar claramente que las frecuencias regionales eran propiedad común de todas las Administraciones de las regiones respectivas y que los miembros de la O.A.C.I. no consideraban que un Estado o grupo de Estados tuviera derecho de prioridad sobre ellas.

16. El Delegado de Australia, contestando muy especialmente al Delegado de la U.R.S.S., manifestó:

(1) Que antes de separarse, había que seguir las líneas de la proposición del Brasil, que había sido adoptada;

(2) Que durante la suspensión, debían realizarse las medidas expuestas en el Doc.200. No obstante, proponía que se enmendara la redacción del Párrafo 2 del Doc.200, en la forma que sigue:

> "La Conferencia ruega al Consejo Administrativo que pida a las Administraciones que adopten las medidas más convenientes para que las autoridades de Telecomunicaciones Aeronáuticas interesadas estudien debidamente el problema Regional/Nacional dentro de cada RDARA, a fin de preparar un plan coordinado para cada área con anterioridad a la nueva reunión de esta Conferencia".

17. Añadió que por lo que se refería al Asia Sudoriental, creía que la Conferencia regional de la O.A.C.I., prevista en Nueva Delhi, sería una buena ocasión para estudiar el asunto, y que él había pedido ya a su Administración que preparara un punto para el orden del día de la reunión, en relación con el examen del informe de la Conferencia y de cualesquiera planes que fuesen necesarios.

18. El Delegado de Yugoeslavia manifestó que no creía que esto respondiera a la pregunta del Delegado de la U.R.S.S. La enmienda propuesta al párrafo 2 del Doc.200 no llegaba a aclarar el verdadero problema que estas conferencias debían estudiar.

19. El Delegado de Australia replicó que, muy al contrario, el nuevo Párrafo 2 decía lo que las conferencias habrían de hacer, puesto que declaraba que había de examinarse debidamente el problema regional/nacional dentro de cada RDARA y, además, que debían preparar un plan coordinado. En esto consistía su labor.

20. El Delegado de Polonia preguntó al Delegado de Australia cuál era la significación de los términos "Autoridades de Telecomunicaciones Aeronáuticas" y este último le explicó que significaba el Departamento de cada Administración directamente interesado en las Comunicaciones Aeronáuticas.

21. El Delegado de la India dijo que estaba de acuerdo con la opinión general; es decir, que no podría lograrse mucho más en la presente Conferencia y que el trabajo podría continuar en lo que pudiera denominarse "conferencias de segundo orden".

Sin embargo de la declaración de la Delegación de Australia se desprendían dos cuestiones:

Primero: Si bien la Conferencia de Atlantic City previó que la actual Conferencia no lograra establecer un plan de asignación de frecuencias, tomando disposiciones en previsión de que se produjera esta eventualidad, en las Actas de Atlantic City no existe ningún artículo que autorice las medidas que se proponen actualmente; es decir, confiar a un organismo extraño a la U.I.T. el cuidado de elaborar un plan de asignación de frecuencias. La delegación de la India estimaba - y el Sr. Sundaram estaba persuadido de que todos compartían su opinión - que la presentación de un plan de asignaciones bien realizado es una tarea que incumbe exclusivamente a la U.I.T., y que sólo puede ser llevada a buen término por las Conferencias convocadas bajo los auspicios de la Unión, y no por conferencias o personas que no dependan directamente de su autoridad.

Segundo: Esta cuestión es la de la inscripción de este punto en el orden del día de la Conferencia regional del Asia Sudoriental que ha de celebrarse en Nueva Delhi. Sea como fuere, esta Conferencia sólo podría examinar lo relativo a las MWARA como él lo señaló anteriormente; por consiguiente, no podría considerar el problema de la asignación del conjunto de frecuencias R, comprendidas las de las RDARA. Por otra parte, el estudio de este punto por la O.A.C.I. implicaba el funcionamiento de todo el engranaje de este organismo, la presentación al Consejo de las conclusiones formuladas, etc., antes de que llegase a conocimiento de la Conferencia, lo que sería susceptible de retrasar enormemente la marcha de los trabajos. No obstante, si sólo se trataba de aprovechar la presencia en Nueva Delhi de los representantes de los diferentes países, así como la de los expertos en radiocomunicaciones aeronáuticas, y de convocar una reunión con miras a examinar los problemas que plantean las RDARA, el orador se adhería enteramente a esta proposición.

22. El Delegado de Australia dijo que, en su opinión, la Reunión Regional de la O.A.C.I., por sí misma, era el mejor lugar, ya que allí se hallarían presentes todas las personas interesadas en las MWARA, RDARA, ATC, MET, etc.

23. El Delegado de la India manifestó su desacuerdo con que hubiera de ponerse en juego todo el funcionamiento de la O.A.C.I. La O.A.C.I. podría solamente aconsejar desde el punto de vista de las MWARA, y no podía ver la utilidad de que se incluyera específicamente la cuestión en el orden del día de la Reunión Regional.

24. El Delegado de Australia dijo que su intención era dar ocasión a todos los Estados Miembros presentes en aquella reunión para expresar sus opiniones sobre la materia, y hasta podrían decidir no discutir el asunto siquiera.

25. Como una aclaración, el Delegado de los Estados Unidos dijo que en su opinión:

(1) según los términos de la Resolución Brasileña, sólo se tomarían verdaderas decisiones cuando la Conferencia se reuniera de nuevo, es decir, una Conferencia de la U.I.T.

(2) se necesitaba más información sobre las RDARA. Esta información existía en las regiones y era en ellas donde debía buscarse.

Creía que de una revisión de los procedimientos de ATC, podía resultar una gran economía de frecuencias. Las reuniones de la O.A.C.I. serían por lo tanto el mejor sitio para tratar esta cuestión ya que era allí donde podrían modificarse los procedimientos y prácticas de ATC. En algunos casos como, por ejemplo, Estados Unidos/Canadá, no serían necesarias las reuniones de la O.A.C.I. En cuanto a los casos en que el programa de conferencias estuviera ya establecido, opinaba que debía aprovecharse la ocasión para, posiblemente, utilizar los servicios de la secretaría de la O.A.C.I. En otros casos, como, por ejemplo, la Región 2 de la U.I.T. en la que existían problemas de compartición de bandas, podría ser conveniente convocar reuniones regionales de la U.I.T.

26. Resuminedo, el Delegado de los Estados Unidos, dijo que creía que las Administraciones eran los mejores jueces para recomendar cómo debían establecerse los planes. Creía asimismo que sería conveniente que una sección especial de la Secretaría se encargara de coordinar y acelerar el trabajo realizado durante el intervalo.

27. El Delegado de las Indias Orientales Holandesas opinó que quizás fuera una solución para esta Conferencia pedir a la Reunión Regional del Asia Sudoriental que aconsejara sobre los problemas regionales concernientes a las MWARA de esta subárea e informara directamente a la Conferencia cuando ésta se reuniera de nuevo.

28. El Delegado de la India dijo que aún no le era posible ver una razón cualquiera para incluir la cuestión en el orden del día de la Reunión de la O.A.C.I., si la intención era, simplemente, aprovecharse de la situación geográfica. Añadió que, si esta cuestión figuraba en el orden del día, abarcaría a toda la organización de la O.A.C.I.

29. El Delegado de Australia explicó que, según su criterio, la totalidad del problema, incluído el Informe de la Conferencia provisional, interesaba a toda la reunión, tanto desde el punto de vista MWARA como del de RDARA, y que la presencia de peritos sería beneficiosa para la discusión de las cuestiones relativas a las RDARA. Creía que en la próxima Reunión de la División COM de la O.A.C.I. en Montreal se discutirían los problemas de las MWARA en general. Terminó diciendo que los problemas de las RDARA eran una cuestión diferente y sus necesidades debían ser examinadas por las Administraciones presentes en Nueva Dolhi, sin implicar en ello a todo el sistema de la O.A.C.I.

30. El Delegado de la India declaró que ahora comprendía el punto de vista expresado y pidió que se hiciera un informe completo de la discusión.

31. El Delegado de Francia manifestó que, en realidad, la discusión no había puesto nada en claro, ya que unos delegados daban importancia al trabajo que debía hacerse durante la suspensión y otros creían que los principios básicos del trabajo tenían mayor importancia. Se mostró de acuerdo con que algunas de las necesidades RDARA no se habían detallado suficientemente, pero creía que debía ofrecerse también una ocasión a fin de utilizar nuevas bases para el trabajo. Añadió que había que dejar la puerta abierta a todas las posibilidades y clasificó el trabajo de las conferencias durante el intervalo bajo dos epígrafes:

(a) Como la preparación de un nuevo plan implicaría la necesidad de cambiar el plan de las MWARA, había que comenzar por el examen de nuevas proposiciones y de nuevas bases.

(b) Luego, podrían revisarse las necesidades de RDARA. Los nuevos planes dependerían de la situación en cuanto a las MWARA y, por consiguiente, no sería posible elaborarlos en estas pequeñas conferencias.

La recomendación de suspensión debería ser, por lo tanto:

(1) Una invitación a hallar, de ser posible, bases y principios más adecuados para el plan de las MWARA.

(2) Otra invitación a evaluar, posiblemente en Reuniones Regionales, las necesidades de las RDARA.

(3) Un acuerdo para tratar de cubrir equitativamente, al reunirse de nuevo, todas las necesidades revisadas.

32. El Delegado de Francia terminó poniendo de relieve que las Administraciones deberían quedar en libertad para decidir respecto a la organización precisa, y que en donde existieran ya programas de reuniones había que aprovecharse de ellos.

33. El Presidente estimó que, en realidad, se había llegado a una amplia base de acuerdo, ya que no veía una diferencia fundamental entre las opiniones expresadas.

34. Acto seguido el Delegado de la U.R.S.S. declaró lo siguiente:

"Las declaraciones hechas por algunas delegaciones, y la explicación dada por el Sr. White, nos conducirían a suponer que es necesario suspender la Conferencia a fin de obtener más datos estadísticos, así como cierta reducción en las solicitudes individuales de los Estados.

La conclusión que se puede sacar es que la única razón que justifique la suspensión sea la falta de datos estadísticos y lo "excesivo" de las solicitudes de los Estados.

Ahora bien, ¿es éste el caso, en realidad?.

¿No se equivoca la Comisión al sacar estas conclusiones?. ¿No ha llegado ya la hora de reconocer que la verdadera causa del fracaso de esta Conferencia la ha originado la excesiva preocupación por las Rutas Aéreas Mundiales Mayores?. ¿No es ya hora también de admitir que la verdadera causa del fracaso la ha producido el hecho de que, desde su apertura misma, la Conferencia ha desestimado las necesidades nacionales o, más llanamente, las ha ignorado?. Para la Delegación Soviética esto aparece claro. Esta Delegación no se hace ilusiones en cuanto a las perspectivas de éxito de una segunda reunión de la Conferencia. Será muy difícil lograr éxito alguno si las conferencias regionales siguen el mismo rumbo que ésta.

En el estado actual de la discusión la Delegación Soviética se abstiene de formular su opinión acerca de las conferencias regionales. Su actitud dependerá de las atribuciones de las mismas y de los problemas que tengan que examinar. Pero ahora, justamente se está discutiendo no una cuestión de fondo sino de forma; es decir, si estas conferencias deberán celebrarse dentro de la estructura de la U.I.T. o dentro de la de la O.A.C.I.

El Delegado de los Países Bajos ha propuesto que los Estados Miembros de la O.A.C.I. deben reunirse en Conferencias Regionales de este organismo y que los Estados no Miembros de la O.A.C.I. participen en las Conferencias regionales de la U.I.T. Creemos que esta solución, que trata de la forma y no de la substancia, no conducirá a obtener la coordinación de las demandas.

Podríamos admitir la posibilidad de reuniones regionales de varias clases, dentro de la O.A.C.I., que trataran de problemas especiales, pero si hablamos de coordinación de necesidades, la propuesta de los Países Bajos no tiene sentido alguno".

35. El Delegado de Nueva Zelandia estimó que había que ponerse en contacto con las Administraciones y rogarles que examinaran el plan existente; que se manifestaran respecto a los resultados técnicos obtenidos y que comprobaran si la práctica del funcionamiento permitiría cualquier reducción en los patrones cuya aplicación se había adoptado. Añadió que su opinión era que las Administraciones, debido a su conocimiento de las condiciones locales, podían recomendar ulteriores posibilidades de compartición.

36. Añadió que las frecuencias RDARA podían compartirse a base de la misma fórmula que se utilizó para compartir las frecuencias MWARA con tal de que se pudiera hallar un común denominador, cosa que creía posible si las Administraciones enviaban datos completos. Terminó diciendo que si se podían fundar sobre fórmulas básicas para las MWARA y las RDARA ambas podían satisfacerse en pie de igualdad.

37. El Presidente resumió y manifestó que tenía la certeza de que el Grupo de Trabajo se habría formado una idea de la tendencia de las opiniones, y apoyado por el Delegado de Nueva Zelandia, añadió que sería más provechoso esperar a examinar el documento que tenía que elaborar el Grupo de Trabajo.

38. El Delegado de la República Federal Popular de Yugoeslavia dijo que las Administraciones habían de estudiar con plena libertad criterios fundamentales revisados, y que no veía la razón de que estudiaran los principios en que se basaba el Plan 1 ya que lo consideraba fracasado.

39. El Presidente dijo que ninguna de las recomendaciones que la Conferencia pudiese hacer podía,de hecho, evitar que cualquier Administración estudiara nuevos criterios si así lo deseaba. Hablando como Delegado de Portugal, declaró que, basándose en el Doc.No.248, había llegado a algunos resultados y que esperaba que, si las Administraciones proponían nuevos criterios fundamentales, también elaborarían un plan basado en estos nuevos criterios, a fin de presentarlo a la Conferencia cuando ésta se reuniera de nuevo.

40. El Delegado de Yugoeslavia insistió en que como el Plan 1 había fracasado no existía ninguna razón para pedir a las Administraciones que utilizasen las mismas normas fundamentales; pero el Presidente declaró que la totalidad del Plan 1 no era, necesariamente, un fracaso. Hablando como Delegado de Portugal, convino con el Delegado de Nueva Zelandia en que lo que primero debía intentarse era aplicar un común denominador a las MWARA y a las RDARA y que, para hacerlo debidamente, era esencial obtener muchos más datos nacionales.

41. Los Delegados de los Estados Unidos y de Nueva Zelandia insistieron en que el Grupo de Trabajo entrara inmediatamente en funciones, pero el Sr. Falgarone, Presidente del mismo, subrayó que seguía existiendo una diferencia de opinión respecto a si, como resultado del intervalo, surgiría o no una reducción substancial en cuanto a las necesidades, y que seguía en la duda sobre si los principios en que debían basarse podían o no ser modificados.

42. El Presidente estimó que la intención de la Comisión era que las Administraciones, antes de ensayar nuevas ideas, probaran a utilizar los principios fundamentales existentes, y que no veía objeción alguna a que grupos de Administraciones intentaran reducir las necesidades.

43. El Delegado de Nueva Zelandia, apoyado por el de los Estados Unidos, con miras a satisfacer cualquier opinión minoritaria, hizo la siguiente propuesta:

> "El Grupo de Trabajo encargado del estudio de las Recomendaciones procederá inmediatamente al establecimiento de un documento que someterá a la Comisión 6. Todas las divergencias que puedan manifestarse en el seno del Grupo acerca de la línea de conducta a seguir se presentarán de tal forma que permita incluirlas fácilmente en un documento final, después de que sean examinadas por la Comisión"

44. El Presidente del Grupo, Sr. Falgarone, declaró que el documento comprendería todos los puntos de vista, y añadió que el primer acuerdo era que sólo los Docs.Nos.200, 228, la Propuesta Mexicana y, eventualmente, el Doc. No.248 tenían que examinarse.

45. El Presidente dijo entonces que sólo debían examinarse los Docs.Nos.200 y 228, la Propuesta Mexicana y todos aquellos documentos dentro del espíritu de la Resolución del Delegado del Brasil. Preguntó si había objeciones y, al no haber ninguna, la propuesta de Nueva Zelandia fué aprobada.

46. El Presidente declaró que facilitaría al Grupo de Trabajo el texto de las sugestiones del Delegado del Brasil, y añadió que creía que la Comisión había dado buenas directivas al Grupo de Trabajo, y que, por lo tanto, levantaba la sesión.

El Relator — El Presidente

F.E. SPERRING — A. Souto CRUZ

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

EXTRACTO DEL INFORME FINAL DE LA COMISION 6

(Documento Aer. 315)

4. Resumen de la situación actual.

4.1 El Proyecto de Plan de asignación de canales a las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores (MWARA) y a las Areas de Rutas Aéreas Nacionales y Regionales (RDARA), elaborado por el Grupo de Propagación (Grupo ad hoc II) junto con el del Grupo del Hemisferio Occidental (Grupo ad hoc III) presentaba tal escasez de asignaciones a ciertas subáreas en comparación con las necesidades declaradas, que era evidente que sería preciso modificar en el Proyecto de Plan, o los principios básicos empleados para su elaboración o las necesidades declaradas, o ambos, si se quería colmar la diferencia existente entre las necesidades y las asignaciones.

4.2 Mientras que había un grupo de miembros de la Comisión, bastante numeroso, que estimaba que el Proyecto de Plan había fracasado y que era necesario revisar los principios básicos, la mayoría creía que no debían alterarse, pero que era conveniente realizar todos los esfuerzos posibles para reducir las necesidades presentadas, consideradas por muchos como muy superiores a las reales. Especialmente, las Administraciones o las subáreas vecinas debían tratar de coordinar sus necesidades.

4.3 La Comisión estimó que, puesto que no habían de modificarse los principios básicos, aunque la Conferencia realizara un amplio estudio ulterior, el número de canales disponibles en las subáreas no aumentaría de forma suficiente para satisfacer las necesidades declaradas.

4.4 Por consiguiente, la Asamblea acordó por mayoría, de conformidad con una moción presentada por el Delegado del Brasil, suspender la Conferencia a fin de permitir que las Administraciones estudiaran el Proyecto de Plan, cualquier otra proposición referente a la preparación de un plan o imaginar otros planes, y, lo que es más importante, que coordinaran sus necesidades con las de las Administraciones vecinas. Se estimó que esto lo mismo se podía realizar mediante sesiones oficiosas que bajo los auspicios de otras conferencias ya previstas, y que con el uso en común de canales de área y subárea se podría lograr la máxima economía posible de frecuencias.

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer. No. 285 - S
14 de septiembre de 1948

ACTA DE LA UNDECIMA SESION PLENARIA

celebrada en la "Maison des Congrès"

Ginebra,

el lunes, 6 de septiembre de 1948, a las 2,30 p. m.

Presidente : Sr. Arthur L. LEBEL (Estados Unidos)

APROBACION DE LAS ACTAS DE LA NOVENA Y DECIMA SESIONES PLENARIAS
(Documentos Aer. Nos. 222 y 235)

1. Se aprobó por unanimidad el Documento Aer. No. 222, con las enmiendas que aparecen en los corrigendum primero y segundo a dicho documento.

Se aprobó por unanimidad el Documento Aer. No. 235, con las enmiendas que aparecen en los corrigendum primero y segundo a dicho documento.

PROPUESTA SOVIETICA RELATIVA A LA ALTERACION DE PRINCIPIOS PARA UN PLAN DE ASIGNACION DE FRECUENCIAS R (Doc. Aer. 248)

2. El Sr. JAROV (U. R. S. S.) dijo que la Delegación Soviética, el presentar el Documento Aer. No. 248, confiaba en que, a base de esta propuesta, sería perfectamente posible rehacer un proyecto de plan de asignación de frecuencias que satisficiera a todas las categorías del servicio R. La Conferencia se enfrentaba con una situación en la que el número de frecuencias disponibles no podía de ninguna manera satisfacer las necesidades de los servicios aeronáuticos R. La razón de ello era que los principios técnicos adoptados por la Comisión 4 eran defectuosos. Para satisfacer todas las demandas de frecuencias, sería necesario asegurar un porcentaje más alto de repetición de frecuencias. Esta repetición sólo podía lograrse mediante la reducción del coeficiente de protección y éste, naturalmente, no podía reducirse por debajo de cierto nivel.

3. La conclusión evidente era que habría que recurrir a un sistema de comunicaciones menos sujeto a interferencia. A este fin, el sistema más conveniente era el de la telegrafía manual A-1, que no creaba dificultades para las comunicaciones a larga distancia y que, desde el punto de vista del tiempo de funcionamiento requerido, era perfectamente satisfactorio en los vuelos a larga distancia.

4. Por consiguiente, la Delegación Soviética consideraba que la única solución satisfactoria era limitar las Rutas Aéreas Mundiales Mayores al uso de emisiones A-1, como se había establecido en el Reglamento de El Cairo. Aunque la práctica presentaba algunas objeciones a este sistema, no existía otra forma de superar la dificultad.

5. El total de espacio del espectro disponible para el Servicio Móvil Aeronáutico era muy limitado y la Delegación Soviética no hubiera insistido en su propuesta, si se hubiera presentado alguna sugestión constructiva que teniendo en cuenta esta escasez de espacio del espectro, diera plena satisfacción a las necesidades. Por desgracia, semejante alternativa, no había surgido. Se les había asegurado que el progreso de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores se produciría mediante nuevos medios de comunicación de alta capacidad. Todo eso sería magnífico, si significaba un empleo más económico de las frecuencias y reducir, así, las necesidades de las MWARA. Sin embargo, ello significaría, en la práctica, que el espacio del espectro distribuído a las MWARA se tendría que aumentar y reducir el distribuído a los servicios regionales y nacionales en detrimento de estos últimos. Era evidente que la Delegación Soviética no podía estar de acuerdo en que se tratase así a la aviación nacional.

6. Además, se había propuesto (párrafo 4) que se efectuaran ciertas restricciones en el empleo de las frecuencias dentro de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores que rodean a Europa, y, también, que las frecuencias reservadas a los servicios meteorológicos debían ser reducidas, ya que se habían tomado ciertas medidas con relación a este asunto pero sería necesario enmendarlas si se quería resolver el problema de la distribución de frecuencias en Europa donde las condiciones eran más difíciles que en cualquier otra parte.

7. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) dijo que sería interesante conocer los valores que la Delegación Soviética proponía que se adoptaran para a) potencia radiada; b) separación de frecuencias; c margen de estabilidad para los transmisores; d) alcance de servicio (orden de 3 Mc/s), y qué latitud se preveía dentro del coeficiente de protección de 10 db propuesto para evitar la interferencia de canales adyacentes.

8. El Sr. JOUK (R. S. S. de Bielorrusia) manifestó que la potencia radiada variaría forzosamente en las diferentes bandas según fueran las condiciones de operación. El Grupo de Propagación había presentado dos planes: uno basado en una potencia radiada de 1 kW, que se consideraba necesaria para las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, y otro basado en una potencia radiada de 200 vatios que se consideraba aceptable para las regiones. Esta concepción era errónea. En ciertas bandas (3 y 3.5 Mc/s en condiciones nocturnas) 200 vatios sería la potencia adecuada no sólo para los servicios regionales y nacionales sino para los de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores. Por otra parte, en las bandas de 6 y 10 Mc/s, y en las superiores, 200 vatios no satisfarían las necesidades regionales si se tenían en cuenta las condiciones de propagación diurnas. Por consiguiente, la Delegación Soviética recomendaba una potencia radiada de 200 vatios para las bandas de 3 y 3.5 Mc/s para todos los servicios, incluso para las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores. Debería emplearse una potencia de 400 vatios en las bandas de 6 y 9 Mc/s. y 1 kW podría ser aceptable para los órdenes de frecuencias más altos.

9. La separación entre frecuencias requerida por las emisiones A-1 era menor que la requerida para las A-3 y esto significaría, desde luego, una economía de frecuencias. Para el cálculo de compartición de frecuencias, se podía admitir que cada canal de emisión A-3 daría dos canales de emisión A-1.

10. Las tolerancias de frecuencias admitidas eran las que permitía el Reglamento de Radiocomunicaciones de Atlantic City - 0.02% para las estaciones de tierra y hasta 0.05% para las estaciones de aeronaves (hasta 1953). Era cierto que muchas estaciones tendrían mayor estabilidad.

11. Se admitió un alcance de servicio de 500 km. para 3 y 3.5 Mc/s. para todos los servicios durante la noche.

12. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) dijo que en el Plan I se había adoptado un coeficiente de protección de 15 db a fin de tener en cuenta la interferencia en el mismo canal. No se han adoptado cifras para tener en cuenta el desvanecimiento (fading) de la interferencia entre canales adyacentes. En aquella época había considerado que este procedimiento era regular porque, dada su banda de paso, los receptores de aeronave que se utilizaban eran suficientemente selectivos para proporcionar cierto grado de protección contra la interferencia entre canales adyacentes, a base de las separaciones adoptadas por la Conferencia. Parecía ahora que si se había de cambiar a emisiones A-1, con menor separación entre las frecuencias, se verían obligados a estudiar la interferencia entre canales adyacentes. Sería interesante saber si en el coeficiente de protección de 10 db se había tenido en cuenta la interferencia entre canales comunes.

13. El Sr. JOUK (R. S. S. de Bielorrusia) manifestó que las emisiones A-1 eran el sistema más ventajoso puesto que requería un coeficiente de protección más bajo, tanto contra la interferencia entre canales comunes, como entre canales adyacentes. Como sólo había una diferencia de unos cuantos centenares de ciclos por segundo entre la señal deseada y la de interferencia, era enteramente posible asegurar la recepción auricular, incluso con algún coeficiente de protección ligeramente negativo.

El PRESIDENTE manifestó que se veía obligado a ausentarse y sugería un receso para determinar quien le sustituiría en la presidencia. Después de un corto receso, se reanudó la sesión a las 4 de la tarde.

Presidente : Sr. LECOMTE (Bélgica)

14. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) dijo que en los párrafos 1 y 2 del Documento Aer. No. 248 se establecía que las emisiones A-1 deberían emplearse solamente en las Rutas Aéreas Mundiales Mayores. ¿Se había hecho esta restricción deliberadamente?.

15. Con referencia al párrafo 5 preguntó si se tenía la intención de elaborar un plan A-1 destinando una familia de frecuencias para radiodifusiones meteorológicas.

16. El Sr. JOUK (R. S. S. de Bielorrusia) manifestó que la mayor parte de los vuelos efectuados dentro de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores eran a larga distancia. Cuando una aeronave se acercaba a su destino, entraba dentro de la región en la que se ejercía el control del tráfico aéreo y tenía que utilizar frecuencias diferentes de las asignadas a las Rutas Aéreas Mundiales Mayores. La operación por A-3 en esas frecuencias ATC pudiera hacerse necesaria para cortas distancias. Por consiguiente, la restricción a que se referían los párrafos 1 y 2 únicamente era aplicable a las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores.

17. En el párrafo 5 se proponía que se dejara una familia de frecuencias A-3 para los servicios meteorológicos, ya que dicha familia se dividiría en dos familias A-1. En general, para simplificar la preparación de un plan, se podría admitir una separación entre frecuencias como si todas las emisiones hubiesen de ser de la clase A-3, puesto que muy a menudo tendría que recurrirse a todas emisiones. Cuando hubiera que hacer un cambio a A-1 se consideraría que dos canales A-1 reemplazaban un canal A-3.

18. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) manifestó que a su entender la proposición Soviética se basaba en las tolerancias establecidas en Atlantic City. Un rápido cálculo demostraba que en la banda de 9 Mc/s, por ejemplo, con una tolerancia de 0.05% existía una separación de 9 kc/s. La separación prevista en el plan elaborado por la Conferencia era de 8.5 kc/s. No aparecía claro como podrían facilitarse dos canales A-1 dentro de cada canal A-3 si la separación se mantenía dentro de los límites establecidos en Atlantic City.

19. El Sr. JOUK (R. S. S. de Bielorrusia) dijo que especialmente en las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, las estaciones tendrían mayor grado de estabilidad. Por consiguiente sus observaciones sobre la anchura de banda se referían principalmente a las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores para las que se preveía el empleo de material de alta estabilidad.

20. Las estaciones meteorológicas de tierra tendrían sin duda suficiente estabilidad para que un canal de emisiones A-3 pudiera tomar uno o más canales A-1.

21. El Sr. BETTS (Australia) dijo que sería interesante conocer las razones que habían movido a la Conferencia de El Cairo a tomar la decisión que limitaba las Rutas Aéreas Mundiales Mayores al empleo de emisiones A-1.

22. El Sr. JOUK (R. S. S. de Bielorrusia) manifestó que probablemente la razón principal era la gran carencia de frecuencias y que en el Reglamento de El Cairo, (párrafo 150), las frecuencias de las bandas de 6, 8, 11, 12,17 y 23 Mc/s. se destinaban al uso exclusivo de los servicios aeronáuticos. Añadió que estas frecuencias se distribuyeron para su empleo simultáneo en el área europea de la U. R. S. S., en Africa, en América del Sur, y en todas las rutas aéreas intercontinentales y que en el interior de las áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, las distribuciones se hacían separadamente a cada ruta, y que por lo tanto, se veía que la Conferencia de El Cairo había distribuído frecuencias en una base geográfica, para distancias mucho menores que las examinadas ahora por la Conferencia. Las distancias de repetición eran muy cortas y el nivel de interferencia pudiera muy bien haber sido muy alto. Otras consideraciones podían haber intervenido en tal decisión, una de ellas, por ejemplo, la dificultad de los idiomas que seguía siendo un agudo problema.

23. El Sr. FALGARONE (Francia) dijo que, cuando se celebró la Conferencia de El Cairo, existía la organización llamada CINA, que no contaba representantes de los países de América del Norte, y que, a petición de esta organización, la Conferencia había prohibido el empleo de emisiones A-3 en el servicio móvil aeronáutico, sin que esta decisión implicara que se apartaban de la situación existente en Europa en aquella época. Antes de esta Conferencia, casi no había habido compartición en las bandas exclusivas HF, ya que los servicios aeronáuticos empleaban MF. La Conferencia de El Cairo

mantuvo el sistema de distribución exclusiva de estas bandas pero no siguió esta práctica para las HF. Las ideas americanas prevalecieron a la sazón, a pesar de la oposición francesa en esta época, y así nació la idea de distribución por rutas.

24. Terminó diciendo que las dificultades de idiomas fueron, naturalmente, un factor importante pero que la decisión de prohibir la telefonía en las bandas aeronáuticas no se tomó con miras a obtener un aumento del número de frecuencias disponibles. En la banda de las ondas decamátricas, no podían ser objeto de compartición las frecuencias asignadas al servicio aeronáutico; y cada frecuencia debía utilizarse una sola vez en cada ruta.

25. El Sr. JOUK (R. S. S. de Bielorrusia) manifestó que, de hecho, la Conferencia de El Cairo, había previsto la repetición de frecuencias en corta distancia y que, por lo tanto, la banda de 6 Mc/s había sido distribuída enteramente entre las rutas aéreas intercontinentales y el empleo de estas mismas frecuencias se había distribuído al área europea de la U. R. S. S., Africa y América del Sur. En la Unión Soviética, por lo menos, estas frecuencias se empleaban al mismo tiempo que en las rutas aéreas intercontinentales.

26. El Sr. BETTS (Australia) manifestó que las razones que habían movido a la Conferencia de El Cairo a limitar las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores al uso de emisiones A-1, aún podían ser válidos hasta cierto punto, pero que, sin embargo, la aeronavegación se había desarrollado considerablemente desde 1938, en la actualidad, por ejemplo, las aeronaves podían volar con mucho peor tiempo.

27. El Sr. JOUK (R. S. S. de Bielorrusia) manifestó su convicción de que las razones que en 1938 parecieron válidas, lo eran aún, Añadió que la dificultad de los idiomas continuaba existiendo y que el problema de distribución de frecuencias era aún más agudo, y que entonces, como ahora, no eran indispensables las emisiones A-3 para vuelos a larga distancia.

28. Hizo observar que, como ya había dicho, podría suceder que para efectuar las comunicaciones A-1 en corta distancia se careciese de tiempo, y que cuando una aeronave llega a unos 100-200 kms. de su destino, hay que cambiar, como es natural, de las frecuencias asignadas a un Area de Rutas Aéreas Mundiales Mayores a la frecuencia regional ATC apropiada y usar emisiones A-3 en esta frecuencia si es necesario.

29. Terminó diciendo que, de preguntársele si la adopción de la propuesta Soviética implicaría un cambio en las separaciones de frecuencias recomendadas por la Comisión 4, contestaría una vez más que, con objeto de simplificar, debían dejarse las separaciones A-3, a condición que, si fuese necesario, cada canal A-3 se dividiera en dos canales A-1.

30. El Sr. BETTS (Australia) preguntó si la recepción en la aeronave gozaría de una protección de 10 db; si los canales asignados a las emisiones A1 lo serían para comunicaciones "simplex" o de adyacentes entrecruzadas; y, finalmente cuánto tiempo se tardaría en elaborar un nuevo proyecto de plan conforme a las sugestiones de la propuesta.

31. El Sr. JOUK (R. S. S. de Bielorrusia) manifestó que el grado de protección dependería del tipo de comunicación empleado. Teniendo en cuenta la inestabilidad del transmisor, las frecuencias empleadas por la aeronave y por la estación de tierra serían diferentes de varios centenares de ciclos por segundo, por lo menos, permitiendo, en consecuencia, una recepción audible satisfactoria con un coeficiente de protección muy bajo.

32. Añadió que debía dejarse a las empresas explotadoras interesadas decidir si las comunicaciones serán simplex o de canales adyacentes entrecruzados, dentro del mismo canal. Si prefiriesen esta solución, de saber si las comunicaciones serán comunicaciones simplex o sería factible aún dentro del mismo canal A-1. Por otra parte, si se emplease material de gran estabilidad, se podrían usar las mismas frecuencias para operaciones simplex, lo mismo en la aeronave que en tierra. Si en el grupo de trabajo participara suficiente personal, en dos semanas escasas se podría elaborar un nuevo proyecto de plan basado en la propuesta Soviética.

33. El Sr. LAYZELL (A. I. T. A.) manifestó que era difícil apreciar la asignación de frecuencias a base de emisiones A-1 si los operadores de líneas aéreas tenían que dejar margen para comunicaciones por canales adyacentes entrecruzados. Había una compensación muy definida en los transmisores. Las experiencias efectuadas en la Comisión Preparatoria mostraban que la anchura de banda adoptada para las emisiones A-3 era suficiente únicamente para las emisiones de tipo A-1 utilizando bandas cruzadas por canales adyacentes.

34. El Sr. JOUK (R. S. S. de Bielorrusia) manifestó que deseaba insistir de nuevo en que las distribuciones que debían hacerse eran las convenientes en cualquier tipo de comunicación, bien fueren bandas de canales simplex o bien adyacentes entrecruzadas. Prácticamente, si había una diferencia en las frecuencias de 1-2kc/s, o incluso de varios centenares de ciclos, podría considerarse como banda de canal adyacente entrecruzada dentro del mismo canal A-1. Si la estabilidad del material era bastante alta, se podrían emplear exactamente las mismas frecuencias para aeronaves y estaciones de tierra, permitiendo, por lo tanto, operaciones simplex. Sin embargo, de hecho, habría diferencia en la frecuencia de manera que, prácticamente, equivaldría a una operación en bandas entrecruzadas.

Se levantó la sesión a las 5,15 de la tarde.

Los Presidentes :
Arthur L. LEBEL
R. LECOMTE

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer. No. 293 - S

15 de septiembre de 1948

ACTA DE LA DUODECIMA SESION PLENARIA

celebrada en la "Maison des Congrès"

Ginebra

el martes, 7 de septiembre de 1948, a las 9 a.m.

Presidente : Sr. R. LECOMTE (Bélgica)

PROPUESTA SOVIETICA PARA LA ALTERACION DE LOS PRINCIPIOS DEL PROYECTO DE PLAN DE DISTRIBUCION DE FRECUENCIAS R
(Documento Aer.No. 248)

1. El Sr. Souto CRUZ (Portugal) manifestó que su delegación había realizado un cuidadoso estudio de los argumentos presentados en el Documento Aer. 248, considerando que no sería conveniente hacer caso omiso de cualquier propuesta entregada de buena fe y que pudiera representar una solución para la situación difícil actual.

2. La Delegación Portuguesa había estudiado el problema de la distribución de frecuencias en las condiciones estipuladas en el párrafo 3 del Documento Aer. No. 248, en el supuesto de condiciones nocturnas, potencias radiadas de 1 kW y 200 vatios, un coeficiente de protección de 10 db, un grado de ruido igual a 3, y emisiones del tipo A-3.

3. Para una potencia radiada de 1 kW, la distancia de repetición fué de 2.800 km. En el Plan I, la distancia de repetición bajo condiciones análogas fué de 4.000 kms., de modo que se había alcanzado una economía de 1.200 kms.

4. Agregó que había tratado entonces de asignar frecuencias a áreas y subáreas. Las posibilidades de compartición de las áreas 1, 2, y 3 y las subáreas respectivas, para 200 vatios de potencia radiada, fueron las mismas al emplearse distancias de repetición válidas para un coeficiente de protección de 15 o 10 db. Sería difícil, a primera vista, cerciorarse por qué una reducción de 1.200 kms. de la distancia de repetición no representaba valor práctico alguno; la razón principal para ello fué que las subáreas 1 y 2 estaban trazadas en forma tal que aun esa reducción podía proveer mayores posibilidades de repetición. Continuó diciendo que si alguna Delegación deseaba adelantar este asunto, él ponía a su disposición sus cuadros y diagramas.

5. La Delegación Portuguesa había estudiado después la distribución de frecuencias a países individuales de la Región I. Incluso utilizando la banda de 3 Mc/s en condiciones nocturnas con una potencia de 200 vatios, y un coeficiente de protección de 10 db, ninguna frecuencia distribuida a un país de Europa Central, Francia, Italia, Yugoeslavia o Polonia, no podría repetirse en otros lugares de Europa, ni aun en las subáreas 2-A y 2-C. Lo mismo sucedía

con distribuciones cuya base fuera un coeficiente de protección de 15 db.

6. Esto significaba que para frecuencias en las bandas de 3 y 3.5 Mc/s la distribución por países era menos económica que la distribución por Subáreas. Una reducción en el coeficiente de protección, aun así no tendría efecto práctico alguno.

7. Sin duda alguna, el mejor método era la asignación a estaciones. Las posibilidades de compartición aumentaban en gran proporción, no sólo para las distribuciones basadas en un coeficiente de protección de 10 db, sino también para las basadas en 15 db. No obstante, como todos sabían, no se contaba con datos suficientes para asignar frecuencias a las estaciones individuales.

8. Prosiguió diciendo que había realizado un estudio de ensayo basado en las emisiones de tipo A-1, a fin de comprobar si las necesidades regionales e internas de las Areas 1 y 2 podían satisfacerse. A este objeto, había empleado las normas sugeridas por la Delegación Soviética, es decir: un canal de tipo A-3 igual a dos canales del tipo A-1, una gama de servicio de 500 kms (igual que para A-3), y un alcance de interferencia calculado en un coeficiente de protección de 15 db.

9. Como las condiciones de utilización de las bandas de 3 y 3.5 Mc/s. eran muy similares, y como los planes de distribución producidos por el Grupo de Propagación no eran tales que pudieran satisfacer las necesidades en alguna de estas bandas, decidió estudiar las dos bandas juntas.

10. En el área 1 y sus subáreas se requerían 61 canales en dichas dos bandas. El número de canales disponibles del tipo A-1 para esta área y subárea en el Plan 1 (potencia radiada de 200 vatios, coeficiente de protección de 15 db) era de 26. Por lo tanto, se dejaban de satisfacer 35 necesidades.

11. Si las Areas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores se limitaran al empleo de emisiones del tipo A-1, y el número de canales requeridos no fuese aumentado, podrían obtenerse 14 canales más del tipo A-1 (8 de la banda de 3 Mc/s y 6 de la banda de 3.5 Mc/s). Aunque en otras áreas faltaban frecuencias (especialmente en la subárea 5-A) había hecho caso omiso de este hecho, distribuyendo al área I todos los canales antes mencionados.

12. Por lo tanto, a pesar de que sobre esa base pudieran ponerse a disposición del Area I algunos canales adicionales, el total disponible todavía fallaba en 21 necesidades.

13. Estos cálculos eran, por supuesto, aproximados únicamente, pero habían sido basados en normas presupuestarias que eran, decididamente, optimistas.

La gama de servicio para las emisiones del tipo A-3 en la banda de 3 Mc/s, bajo condiciones nocturnas, para un grado de ruido igual a 3, era de 500 kms (Documento Aer. No. 211). La gama de servicio de una emisión del tipo A-1, bajo las mismas condiciones, era de 3.200 kms (véase la figura 9 del Documento Aer. No. 131). Este valor pecaba de optimista, puesto que se habían tomado 5 µv/m como la intensidad de campo mínima necesaria. Más aún, si la potencia máxima radiada era de 50 vatios o más, la gama de servicio, para 50 vatios, era mayor á 4.000 kms, reduciéndose únicamente por el nivel de ruido en la estación receptora.

14. Si se tomaban 3.200 kms como gama de servicio para una emisión del tipo A-1 en las áreas 1 y 2, el alcance de interferencia correspondiente para un coeficiente de protección de 2 db sería de 3.500 kms (figura 5 del Doc. Aer. No. 5). Por lo tanto, la distancia de repetición para A-3 (coeficiente de protección de 15 db) sería de 4.000 kms, y la de A-1 (2 db), 6.700 kms.

15. La Delegación Portuguesa consideraba, por lo tanto, que a pesar de que las medidas propuestas en el Documento Aer. No. 248 pudieran eliviar ligeramente el problema de satisfacer necesidades nacionales en las bandas de 3 y 3.5 Mc/s, no eran tales que pudiesen satisfacer las necesidades regionales y nacionales en una proporción satisfactoria.

16. Para obtener esta leve mejora, se complicaría aun más la difícil situación dentro de las áreas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, puesto que quedaban menos canales disponibles, y porque sería imposible utilizar en dos frecuencias vecinas del mismo canal la radiotelefonía, la radiotelegrafía o cualquier otro sistema.

17. Parecía inadmisible empezar de nuevo la labor de la Conferencia en una etapa en la cual eran tan exiguas las posibilidades de obtener resultados aceptables.

18. Terminó diciendo que su delegación estaba convencida de que la única escapatoria sería adoptar la propuesta brasileña, junto con las recomendaciones contenidas en los Documentos Aer. Nos. 200 y 228.

19. El Sr. WHITE (Estados Unidos) manifestó que la telegrafía manual había sido inventada antes de que Marconi descubriera el método práctico de utilizar la irradiación radioeléctrica como vehículo para la transmisión de comunicaciones. Aunque la telegrafía manual podía haber constituído el mejor y más rápido medio de transmitir las ideas hace más de cincuenta años, sería ilógico que la Conferencia adoptase un sistema de distribución de frecuencias que forzara a la aviación -método más moderno de transporte- a utilizar ese sistema anticuado. No cabía en cerebro alguno que la Conferencia negase a la aviación la oportunidad de aprovecharse de la técnica moderna.

20. Aceptó el hecho de que, por diversas razones, la telegrafía manual era todavía necesaria para muchas operaciones de aeronaves. Se empleaban también, corrientemente, medios de comunicación de alta capacidad. Los planes elaborados por la Conferencia dejaban margen para estas situaciones. La telegrafía manual podía ser y sería utilizada en los canales que se le hayan distribuído. Al mismo tiempo, se habían distribuído ciertos canales en forma que resultara posible emplear sistemas de alta capacidad en cualquier momento.

21. Dijo que su Delegación se oponía rotundamente a cualquier plan que no correspondiera a las realidades actuales, y que al mismo tiempo no ofreciese oportunidades para el empleo de comunicaciones de alta capacidad. El plan contenido en el Documento Aer. No. 248 no satisfacía estas condiciones.

22. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) manifestó que la Conferencia había establecido un principio importante: Que el plan que habría de elaborarse debía dar a las Administraciones la mayor libertad posible para adoptar los sistemas más adecuados a las necesidades de operación (párrafo 1 del Documento Aer. No.192).

23. La emisión A-1 en bandas entrecruzadas de canales adyacentes había sido empleada en Europa desde hacía mucho tiempo, así como el terminal oriental de la Ruta del Atlántico Norte. Se habían hecho planes para introducirla en rutas que operan hacia el interior de Europa. Este era un sistema que requería el doble de la separación de canales rquerida para el tipo A-1 simplex, que representaba una compensación de 2 - 3.000 ciclos en ambos lados de una frecuencia aire-tierra. Este era el único sistema que se conformaría a la carga adoptada por la Conferencia, al igual que a las fuertes cargas a que debe conformarse en el futuro. Era el único que permitiría la compartición de frecuencias entre estaciones adyacentes. Por lo tanto, si había de preservarse ese sistema en cualquier plan A-1, los canales en dicho plan tendrían que estar adecuadamente separados. En la actualidad se utilizaban en Europa, dos frecuencias del tipo A-1, para cada comunicación A-1 simplex por canales adyacentes.

24. La A. I. T. A. había expresado gran preferencia por este sistema. Los puntos de vista expresados por las empresas explotadoras de líneas aéreas merecían cuidadosa consideración. Lo que se necesitaba era lograr una transición moderada del sistema A-1 a las comunicaciones de alta capacidad.

25. Además, la aspiración de las Delegaciones aquí presentes ha sido siempre establecer un plan en forma tal que permitiera efectuar una transición moderada del sistema A-1 a las comunicaciones de alta capacidad. Si aceptáramos las propuestas de la U. R. S. S., se reduciría el progreso de las comunicaciones aeronáuticas mientras estuviese en vigor el plan de Atlantic City, impidiendo así, en gran manera, el desarrollo y la utilización de los sistemas que harían posible acrecentar las comunicaciones a fin de satisfacer las necesidades de la expansión de los servicios. A juicio del Sr. Rowland, la aplicación de tales medidas retrógadas, justamente cuando por vez primera se intentaba elaborar un plan mundial de frecuencias, sería dar un paso atrás, y que, además, no debían examinarse estas medidas sin tener la certeza absoluta de que semejante paso nocivo era justificado. Por no

haberse demostrado todavía esta justificación, creía no equivocarse al decir que determinadas regiones de la O. A. C. I. habían declarado ya necesidades para la radiotelefonía, y que algunas regiones operaban ya, por lo menos en parte, sobre este tipo de emisión. Terminó preguntando al Coronel Greven si efectivamente era así.

26. El Sr. GREVEN (O. A. C. I.) hizo observar que en el seno de su organización se desarrollaban planes para el empleo de las emisiones A-3 en las áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores. Dijo que se le acababa de informar, por ejemplo, que las 8 familias de frecuencias en el área del Pacífico Norte se basarían en emisiones A-3.

27. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) manifestó que sus cálculos confirmaban lo que acababa de expresar el delegado de Portugal. Dijo que le había sorprendido lo expuesto por la Delegación Soviética en cuanto a que un cambio de A-3 a A-1 no implicaría la severa modificación de las potencias empleadas. Para un transmisor de una potencia dada, se obtendrían dos grandes ventajas cambiando de A-3 a A-1.

a) para una gama de servicio, sería más inteligible una señal A-1;

b) para un grado de inteligibilidad dado, A-1 daría una gama mayor de servicio que A-3.

28. Era obvio, a primera vista, que un aumento de la gama mayor de servicio acarrearía un alcance mayor de interferencia, si no había cambios en la potencia de emisión. Por lo tanto, las posibilidades de compartición disminuían, por lo menos según los datos sobre propagación de que se disponían, y no existían motivos para considerar que éstos no eran exactos. De reducirse el coeficiente de protección, se acortarían algo las distancias de protección, pero se ganaría poco al adoptar esta medida debido a la forma peculiar de las áreas.

29. Según la propuesta Soviética, se admitiría una reducción de 15 a 10 db para calcular la repetición en condiciones nocturnas. Incluso admitiendo esta reducción en condiciones diurnas, (tomando la banda de 10 Mc/s y 1 kW de potencia radiada), se obtendría un alcance de interferencia igual, es decir, 5.500 kms. Por lo tanto, en esta banda, reducir el coeficiente de protección y cambiar de A-3 a A-1 no sería ventajoso.

30. La ventaja principal, que se obtendría del cambio sería la reducción de demandas en las bandas de frecuencias más altas.

31. Sin embargo, el mayor número de demandas se hacía en las bandas de frecuencias más bajas, y aunque la propuesta Soviética parecía ofrecer en apariencia mayores posibilidades de satisfacer las necesidades, un estudio más detenido disipaba esta impresión, sin contar que, desde el punto de vista de operación, reducir la anchura de banda de la emisión sería un procedimiento muy peligroso.

32. Terminó diciendo que su Delegación consideraba que era esencial dar a los expertos aeronáuticos la oportunidad de coordinar sus necesidades, y, a ser posible, de aplicar el plan elaborado por la Conferencia.

33. El Sr. FALGARONE (Francia) dijo que la idea de limitar las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores a las emisiones A-1 no bastaba. Desde el comienzo de la Conferencia, la Delegación francesa había apoyado la idea del empleo de los tipos A-1, pero por razones muy diferentes de las que constaban en el Documento Aer. No. 248.

34. Siguió diciendo que, de hecho, la O. A. C. I. no había examinado los diferentes modos en que las emisiones A-1 podían utilizarse en las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, que áun se estaba discutiendo la cuestión y que las observaciones que se habían formulado para probar que A-1 no presentaba ventajas técnicas, necesitaban cierta justificación. Añadió que su delegación siempre había pretendido que el empleo de ondas A-1 permitiría a los operadores la comunicación a larga distancia y simplificaría la organización de operaciones de socorro y salvamento. Estos puntos de vista están contenidos en el Documento Aer. No. 30 (propuesta francesa relativa al empleo de bandas exclusivas entre 3-25 Mc/s, distrubuídas al servicio móvil aeronáutico R). Hasta ahora la Conferencia había examinado principios técnicos pero no de funcionamiento, y estos últimos interesan a los especialistas aeronáuticos tanto como a los expertos de telecomunicaciones, debiendo ser la base de la Conferencia en todo examen de esta cuestión.

35. Añadió que por estas razones la Delegación francesa había afirmado su convicción de que era prematuro convocar la Conferencia, ya que primero debían reunirse los países interesados de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores dentro de las respectivas instituciones especializadas, a fin de examinar el aspecto de operación de este asunto. Sólo en el caso de llegarse a un acuerdo quedaría basado el plan de distribución en principios aplicables a cualquier sistema determinado. Si, tras detenido examen, A-1 parecía preferible a A-3 o a medios de comunicación de alta capacidad, entonces, se debería examinar ulteriormente el Documento Aer. No. 248. Sin embargo, éste no se debía rechazar por completo.

36. Prosiguió diciendo que sería absurdo rechazar a primera vista el empleo de A-1. No se había comprobado que el equipo de alta capacidad representase una ventaja para las comunicaciones a larga distancia. Casi todos los mensajes transmitidos por las aeronaves eran cortos, no más de diez grupos. Era dudoso si había de ser considerablemente más corto el tiempo requerido para transmitir dichos mensajes por equipos de alta capacidad. Probablemente, el plazo más corto para transmitir un mensaje radiotelefónico estaría más que

compensado por el tiempo necesario para establecer el contacto. Por ello, a pesar de que su delegación no se oponía en modo alguno al futuro empleo de equipos de alta capacidad, no creía que se economizaría mucho tiempo transmitiendo mensajes en esa forma.

37. Debido a que las frecuencias no eran adecuadas, se habían reducido los patrones. La Delegación de los Estados Unidos había declarado que con los patrones más bajos adoptados, las comunicaciones de alta capacidad ya no serían provechosas. Sería de todo punto ilógico adoptar un plan ya condenado por los patrones en que se basaba. Sería ajustarse más a la realidad si la Conferencia examinase un plan basado en los procedimientos ya empleados en casi todas las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores .

38. El Documento Aer. No. 248 debía estudiarse y transmitirse a otras organizaciones para su consideración.

39. Al Sr. ADAM (A. I. T. A.) manifestó que el informe final del grupo de necesidades demostraba que no había sido posible todavía computar con exactitud las necesidades de todas las clases del servicio móvil aeronáutico R. Como no se conocían dichas necesidades con exactitud, no podía alegarse que la Conferencia no estaría en condiciones de satisfacerlas con los patrones adoptados, o con una ligera modificación de los mismos.

40. Continuo diciendo que los intereses de la vida humana y de la propiedad debían ser considerados y que sería muy inconveniente si se tuviera que recurrir a reducir aún más los patrones, antes de haber estudiado detalladamente las necesidades propiamente coordinadas de todas las categorías del servicio aeronáutico.

41. El empleo de la clase A-3 estaba ya bien establecido y podrían efectuarse muy bien adelantos ulteriores en los medios de comunicación de alta capacidad como resultado del progreso técnico. Evitar su empleo y desarrollo futuros sería dar un paso atrás.

42. Agregó que la industria aeronáutica se extendía rápidamente. Era esencial que todo plan de distribución elaborado por la Conferencia, permitiera un alto grado de flexibilidad en los planes futuros, a fin de que la industria pudiese explotar, en el máximo posible, los desarrollos técnicos de la época.

43. Aun más, una gran proporción de las compañías internacionales más importantes de aviación, habían manifestado que en radiotelegrafía existía la necesidad del sistema de A-1 simplex en canales adyacentes, y éste, de hecho, había sido utilizado ya en muchas áreas. En general, el estipular el empleo de este sistema habría que adoptar anchuras de canales de aproximadamente el mismo orden de las actualmente estipuladas para sistemas de alta capacidad.

44. De conformidad con lo manifestado, parecería de todo punto imposible establecer canales, a base de un coeficiente de protección de 10 db en condiciones nocturnas, en lo que respecta a los órdenes de frecuencias más bajas.

45. Por lo tanto, todo plan elaborado a base de los patrones propuestos en el Documento Aer. No. 248, no satisfaría, en general, las necesidades de las empresas aéreas internacionales del mundo.

46. El Sr. GREVEN (O. A. C. I.) :

"Sr. Presidente: Con su permiso desearía exponer mi criterio respecto a la propuesta contenida en el Documento No. 248, desde el punto de vista de la Aviación Civil Internacional.

"He estudiado esta propuesta y escuchado atentamente las explicaciones de la Delegación Soviética.

47. "En primer lugar, estimo que esta propuesta impediría la satisfacción de una de las exigencias más vitales de la aviación internacional, es decir, la flexibilidad de un plan relativo a las necesidades de operación aeronáutica. Creo que si la Conferencia decidiera aceptar los principios propuestos en el Documento No. 248, no se podría lograr esta esencial flexibilidad.

48. "Las restricciones que aparecen en los puntos 1 y 2 de la propuesta Soviética son incompatibles con los hechos actuales y no reflejan los planes de la mayoría de las naciones interesadas en la utilización y funcionamiento de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores. Quisiera hacer observar que, en las dos últimas reuniones muy recientes de navegación aérea de la O. A. C. I.; es decir, en las reuniones del Pacífico Norte y del Atlántico Norte, las naciones interesadas recomendaron el empleo de las emisiones de tipo A-3, para estas rutas aéreas, tan pronto como se pudiera disponer de frecuencias apropiadas para reemplazar los presentes canales A-1. Hablando en general, en el Hemisferio Occidental se ha empleado el tipo de emisión A-3 durante algún tiempo para el servicio de rutas aéreas, y no cabe duda de que continuará empleándose.

49. "Estaría totalmente de acuerdo con la sugestión contenida en la última oración del punto 3 de la propuesta Soviética, que sugiere que los coeficientes de protección deberían ser los mismos para todas las categorías similares de servicios aéreos que utilizan un mismo tipo de emisión. Sin embargo, la seguridad de conducción del tráfico aéreo controlado depende de la posibilidad de comunicaciones libres de interferencia. No creo que se obtenga la seguridad necesaria reduciendo los coeficientes de protección, con miras a satisfacer necesidades cuyos detalles completos se desconocen.

50. "En lo referente al punto 4, del Documento No. 248, sólo puede tomarse una decisión respecto al empleo de frecuencias de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, después de un examen completo por las naciones interesadas en dichas rutas, que son las responsables en cuanto a la seguridad de las aeronaves que las recorren.

"El punto 5 de la propuesta de la U. R. S. S. no satisface las necesidades de los servicios ya existentes o en proyecto para el futuro, si se tiene en cuenta la repetición geográfica y el hecho de que las frecuencias necesarias para la Radiodifusión Meteorológica tienen que ser empleadas conforme a un esquema fijado de antemano.

51. "En conclusión, Sr. Presidente, lamento haber empleado tanto tiempo en mis observaciones. No obstante, estimo que las sugestiones contenidas en esta propuesta, son incompatibles con las necesidades vitales de la aviación internacional. Creo, además, que esta propuesta sería contradictoria con la resolución adoptada por la Comisión 6, en la que se recomienda que la Conferencia suspenda sus trabajos con el objeto preciso de obtener la información detallada que requiere la elaboración de un plan definitivo y coordinado de distribución de frecuencias".

52. El Sr. BETTS (Australia) declaró que el párrafo 1) de la exposición se prestaba a equívocos. Se había comprobado que era imposible satisfacer, de una vez, las necesidades coordinadas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, como lo determinó la Conferencia luego de un detenido estudio de casi todos los factores correspondientes, y las necesidades declaradas de los servicios regionales o internos, que no habían sido coordinadas en la misma proporción.

53. No podía declararse de acuerdo con el párrafo 2) de las consideraciones. Las razones de limitar las emisiones al tipo A-1 podían haber sido oportunas en 1938, pero ahora ya no eran válidas. Basándose en su experiencia personal de la aviación, podía afirmar que en aquellos tiempos esta restricción representaba, si los había, pocos obstáculos. En efecto, quizás el tipo A-3 haya sido completamente inútil. Desde entonces, sin embargo, el volumen del tráfico aéreo había aumentado enormemente, y se había perfeccionado un sistema eficaz de control del tráfico aéreo.

54. En lo concerniente a la dificultad de los idiomas, las normas y procedimientos de la O. A. C. I. relativos a que las líneas aéreas contratarían el personal, si es necesario, ya estaban estipulados.

55. El punto 3) disponía que la utilización de A-3 en las rutas aéreas mundiales a largas distancias no era totalmente necesaria. Personalmente estaba inclinado a opinar así. Pero el término "largas distancias" se expresaría mejor en función del tiempo. Así, por ejemplo, los trayectos superiores a dos horas de vuelo desde el punto de partida o de llegada podían considerarse como largas distancias. Claro era que la distancia misma variaría mucho de una aeronave a otra.

56. Al principio, su Delegación había pensado que el plan debía prever, en el área del Pacífico Sur, emisiones A-1 por encima de 8 Mc/s y emisiones A-3 por debajo de esta banda, a fin de satisfacer las necesidades de los cinco años próximos.

57. De aplicarse el párrafo 1 de las propuestas, sería contraproducente para la aviación internacional ya que no contenía previsión alguna respecto a la expansión futura y ataba, además, de manos a las empresas de líneas aéreas.

58. En lo relativo al párrafo 2, la Delegación Soviética estimaba que se necesitarían dos semanas más para volver a redactar el Plan de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores. El resultado de otro intento sería el mismo. La Conferencia aun no sabía si tenía que cesar de reducir los patrones, y si era preciso elaborar un nuevo plan, entonces sería mucho mejor esperar hasta que se tuviera conocimiento de las necesidades absolutamente mínimas.

59. La adopción del párrafo 3 equivaldría a establecer la base de un sistema de comunicaciones ineficaz. No podía comprender cómo se podían utilizar bandas cruzadas en canales adyacentes, como se sugería, en anchuras medias de banda. Estimaba que la anchura total de las bandas sería necesaria, y convino con el delegado de la A. I. T. A en que, la carga de tráfico de 10 aeronaves por hora, sólo se podía aceptar si verdaderamente se utilizaba una banda entrecruzada de canal adyacente. Por consiguiente, la adopción de esta propuesta, significaría que sería preciso volver a examinar los factores de carga, y el resultado más probable sería un aumento del espacio necesario para satisfacer las necesidades de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores. A este respecto, convenía subrayar que un coeficiente de protección de 10 db implicaba una interferencia nocturna de unos 3 db por encima de la señal de aeronave deseada. Además, la Delegación Australiana estimaba, también, que el coeficiente de protección debía ser el mismo para todas las categorías del servicio R, como ya lo indicaba la última frase del párrafo.

60. El párrafo 4 de la propuesta no concordaba con lo manifestado por el representante de la A. I. T. A. Su propia Delegación no pretendía tener un conocimiento extenso de las necesidades de Europa y vacilaría en contrarrestar el punto de vista de la A. I. T. A en un asunto de tal importancia.

61. En lo relativo al párrafo 5, el Sr. Betts dudaba de que la decisión recien tomada por la Comisión 6, o sea, la de reservar 2 familias para necesidades meteorológicas, fuese conveniente. La transmisión de partes meteorológicas adecuados a las aeronaves en vuelo era más importante cada día. Ante todo pertenecía a la O. A. C. I. examinar la cuestión por ser esta Organización una autoridad competente en ello.

Era por todas estas razones que la Delegación de Australia se opondría a la propuesta Soviética.

62. El Sr. LAYZELL (A. I. T. A.) dijo que los representantes de su organización habían repetido varias veces que no sería práctico tener en cuenta un factor de carga aérea de 10 a 12 aeronaves por hora y por frecuencia para operaciones simplex de tipo A-1. Cuando se adoptó este

factor de carga, ya se había tenido en cuenta el sistema de operación A-1 por bandas entrecruzadas en canales adyacentes.

63. El Sr. LURASCHI (Argentina) estimó que el coeficiente de protección no se debía reducir más, y que no se debían tomar otras medidas que limitasen el empleo de canales de alta capacidad.

64. El Sr. OOMEN (Países Bajos) declaró que la experiencia había demostrado que no había que poner trabas a la aviación. A primera vista, podía parecer que una distribución de frecuencias conforme a los términos del Documento Aer. No. 248 sería más económica, pero éste no era en realidad el caso y que se opondría a la propuesta Soviética.

65. El Sr. ARCIUCH (Polonia) dijo que la tarea de la Conferencia consistía en hacer la vida humana tan segura como posible, mediante la utilización de los adelantos realizados en el dominio de las radiocomunicaciones. No tenían que establecer planes sólo para un presente inmediato, sino para los próximos cinco años. Pero como punto de partida debían tomar la técnica radioeléctrica en su estado actual.

66. No pretendía poseer mucha experiencia en cuanto a las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, pero creía que sería categóricamente exacto declarando que el tipo A-1 era el sistema más generalmente en uso. Era improbable que el tipo A-3, se utilizara así mucho antes de 1955. El cambio al tipo A-3, que requiere el empleo de transmisores mucho más estables, resultaría muy complicado y costoso. Además, la eficacia práctica del mismo (10 aeronaves por hora y por frecuencia) comparada a la del tipo A-1 no era muy superior. Era necesario considerar, también, que un sólo canal del tipo A-3 ocupaba el mismo espacio que dos o incluso más, canales del tipo A-1.

67. Reconocía que para cortas distancias, tales como rutas regionales o nacionales, un piloto podía ser también su propio radiooperador, en cuyo caso el empleo de A-3 resultaba económico. Pero en las rutas a larga distancia, la dotación de una aeronave tenía que comprender uno, y tal vez dos, operadores especializados.

68. Las operaciones del tipo A-1 permitían el empleo del código internacional contrastado "Q" . Exigían una relación señal-a-ruido más baja, una intensidad de campo más baja para una recepción satisfactoria y un coeficiente de protección más bajo. Todo esto significaba más repetición de frecuencias.

69. Las solicitides de frecuencias excedían considerablemente las disponibilidades. La Delegación de Polonia consideraba que en todos los casos, el empleo de emisores A-1 satisfaría las necesidades de los servicios aeronáuticos en una medida mucho más elevada que el de emisiones A-3.

70. Otro factor que también se debía tener en cuenta era la devastación causada por la guerra, especialmente en Europa, que hacía difícil, para ciertos países, el cambio de A-1 a A-3. Además, con las emisiones A-1 se eliminarían todas las dificultades lingüísticas.

71. La propuesta Soviética era sólida, y se debía intentar su aplicación inmediata. Se había dicho que la propuesta era tardía. Esta propuesta ya había sido formulada anteriormente sin ser tomada en consideración. De haberla adoptado como una alternativa al Plan 1 (Documentos Aer. Nos. 239, 249, 250 y 215) la Conferencia no se hallaría en semejante situación.

72. El Sr. BARAJAS (México) dijo que no era muy justo afirmar que la telefonía se utilizaba en general. En México ambos sistemas eran necesarios. En ciertos casos los ruidos atmosféricos eran tan intensos que se había hecho necesario emplear A-1 en vez de A-3 a fin de asegurar condiciones de recepción razonables.

73. Aparecía claro que la adopción de A-1 aumentaría el número de frecuencias disponibles. Pero era dudoso que el plan se pudiera elaborar en dos semanas, como lo había calculado la Delegación Soviética. Su experiencia demostraba que sería necesario trabajar mucho. Por ejemplo, sería necesario volver a trazar curvas de propagación. Sin embargo, este argumento no era definitivo. Era verdad que la prolongación de la Conferencia resultaba costosa para las Administraciones, pero, considerándolo bien, la elaboración de un plan de distribución era la labor fundamental de la Conferencia.

74. Siguió diciendo que se sentiría inclinado a apoyar la propuesta Soviética, de tener la certeza de que se podían obtener datos suficientemente exactos respecto a las necesidades regionales y nacionales. Por desdicha, era cierto que no se obtendría tal información rápidamente, y ésto le parecía ser un argumento decisivo en favor de la suspensión inmediata de la Conferencia. De hecho, la Delegación Mexicana había presentado una moción en este sentido hacía casi dos meses.

75. La Delegación Mexicana no se oponía, en principio, al uso de A-1 por las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, si tal procedimiento significaba disponer de más frecuencias para los servicios regionales y nacionales. Era la estructura de estas áreas la que creaba dificultades a las regiones y Subregiones. Sugirió remitir el Documento Aer. No. 248 a las Administraciones o a las Conferencias Regionales, con la recomendación de que lo examinaran sólo en lo relacionado con los problemas planteados por las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores.

76. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) dijo que, salvo pocas excepciones, las delegaciones se habían manifestado de acuerdo con el tipo de operación A-3. El argumento principal presentado había sido que esta medida permitiría introducir medios de comunicación de alta capacidad. El propio representante de la O. A. C. I. había declarado que la radiotelefonía se utilizaba muy poco en las Rutas Aéreas Mundiales Mayores.

77. Parecía, por lo tanto, que desde el punto de vista del hecho real, A-3 no se utilizaba universalmente. Al mismo tiempo, el plan ya elaborado admitía la superioridad de A-3 sobre A-1. Se había intentado probarlo así, pero sin gran éxito.

78. Con miras de demostrar la superioridad de A-3 sobre A-1 como sistema de operación se afirmó que la capacidad de A-3 era superior a la de A-1, pero las decisiones tomadas por la Conferencia probaban lo contrario. La Comisión 4 había adoptado 10 aeronaves por canal y por hora como factor de carga de A-1 simplex. Luego en la Comisión 6, se había adoptado exactamente el mismo factor para A-3. Ya que se había adoptado el mismo factor para ambos tipos, concluía de ello que sus capacidades eran las mismas, y que esta superioridad alegada de A-3 era un mito. La mayor parte de las Empresas de Líneas Aéreas Europeas preferían utilizar bandas entrecruzadas A-1.

79. Había casos, como por ejemplo, los de control de acercamiento, en que el uso de A-3 era ventajoso, pero incluso siendo así, este control se hacía en A-1 en muchos países.

80. Las dificultades lingüísticas eran un verdadero argumento en favor de A-1, y nada de lo manifestado lo negaba.

81. Se había intentado justificar el uso de A-3 declarando que más tarde sería posible introducir A-4. Le parecía exorbitante que, a fin de prever alguna que otra vaga contingencia futura, se obligara a los servicios regionales y nacionales a funcionar con sólo un diez por ciento de sus necesidades satisfechas. Como ya lo había expuesto más de una vez, los dos objetivos eran incompatibles con el espacio del expectro que no satisfacía las necesidades actuales. Ningún plan sería lo bastante flexible para permitir la introducción de cualquier otro sistema en el futuro y satisfacer, al mismo tiempo, las necesidades reales y urgentes de los servicios nacionales y regionales, que habían sido víctimas de la guerra.

82. Hoy, la imposibilidad de elaborar un plan aceptable basado en los principios usados por la Comisión 6, era evidente. Ahora la Conferencia se esforzaba en aplazar una decisión, pero intentaba conservar intactos los principios técnicos que eran la causa de fracaso en elaborar un plan. La propuesta Soviética era sólida, y estaba dispuesto a apoyarla.

83. El Sr. COSTA (Brasil) dijo que varios de los argumentos de los adversarios de A-3 se basaban en semiverdades.

84. No era verdad que con el plan actual se intentaba imponer A-3. La anchura de canal adoptada permitía el uso de A-1 simplex y de bandas entrecruzadas de canales adyacentes. En otras palabras, preveía la continuación de los sistemas actualmente en uso y, a este respecto, era mucho más tolerante que el Documento Aer. No. 248.

85. Se había afirmado que al volver al empleo de A-1, sería posible acomodar de dos a tres canales A-1 dentro de cada canal A-3. El segundo informe a la U. I. T. demostraba que no era ppsible acomodar más de 2 canales A-1. Toda ganancia en este sentido sería contrarrestada por una gama de servicio y de interferencia más grande. Como lo había puesto de relieve el Delegado de Portugal, no se ganaría mucho en cuanto a posibilidades de repetición.

86. Era sólo medio exacto que A-1 era el sistema más generalmente en uso en la actualidad. Las operaciones reales se llevaban a cabo empleando ambos tipos: A-1 y A-3. La decisión de adoptar A-3 permitía el uso de ambos tipos. Además, no era cierto que algunos países no aumentarían sus necesidades si, para compensar la capacidad inferior de este sistema, se debía usar A-1.

87. Por esta razón la Delegación Brasileña no podía apoyar la propuesta Soviética.

88. El Sr. JAROV (U. R. S. S.) manifestó que el Delegado de los Estados Unidos se había opuesto al Documento Aer. No. 248 fundándose en que la Conferencia debía permitir el empleo de medios de comunicación de alta capacidad.

89. Añadió que ciertos oradores habían imputado a la Delegación Soviética la intención de trabar el desarrollo de las comunicaciones aeronáuticas pretendiendo, además, que las propuestas contenidas en el Documento Aer. No. 248 no significaban un adelanto sino un paso atrás.

90. Declaró que, por el contrario, la Delegación Soviética, favorecía todo lo que significaba un progreso o conducía a un adelanto técnico. Pero si este progreso sólo redundaba en beneficio de un pequeño grupo de países, o si sólo lo era para una categoría de servicios aeronáuticos -las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, en este caso- significando regresión para las demás, especialmente para los servicios nacionales, la Delegación Soviética se vería precisada a considerarlo injusto y perjudicial.

91. También se había pretendido que debían tenerse en cuenta las condiciones actuales y que los planes contenidos en los Documentod Aer. Nos. 239, 249, y 250 no se ajustaban a tales condiciones.

92. El proyecto de plan, no sólo satisfacía las necesidades actuales de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, sino que dejaba también un margen considerable para su desarrollo futuro, mientras que, ni siquiera se daba satisfacción a una mitad de las necesidades de los servicios aéreos nacionales sin que, naturalmente, se hubiera previsto su futuro desarrollo. En vista de ésto, preguntó, ¿podría decirse que el proyecto de plan corresponde a las realidades?.

93. Esto era el reverso del "progreso" tan larga y elocuentemente celebrado por muchos delegados.

94. Añadió que la propuesta Soviética sólo tenía una finalidad: la de asegurar que se tuviesen en cuenta del modo más completo posible las condiciones actuales, teniendo presente que las frecuencias distribuídas en Atlantic City al servicio móvil aeronáutico eran inadecuadas.

95. De todas las declaraciones hechas, salvo pocas excepciones, sólo se podía sacar una conclusión.

96. Siguió diciendo que al adoptar la resolución Brasileña la Conferencia reconocía formalmente que debían modificarse los planes contenidos en los Documentos Aer. Nos. 239, 249 y 250, pero que, admitido así, no tendría efectos prácticos, puesto que, aparentemente la Conferencia no tenía la intención de cambiar, antes de la suspensión, los principios mismos que eran la raiz de todo desorden.

97 En tales circunstancias, poco se podía esperar de un receso, y de no cambiar los principos fundamentales que rigen la distribución de frecuencias, la segunda reunión de la Conferencia tendría tan poco éxito como la primera.

98. No tenía sentido, contar con una reducción de las necesidades ya que incluso reduciendo las necesidades regionales y las subregionales, no bastaría para cubrir la falta de frecuencias manifestada en los Documentos Aer. Nos. 249 y 250.

99. En lo que respecta a las necesidades de la Unión Soviética, su Delegación sólo podía repetir que las solicitudes presentadas, después de una reducción general, significaban el mínimo absoluto y que no se podían reducir ni de una sola frecuencia. Por lo tanto, la Delegación de la U. R. S. S. no aceptaría un plan que no diese entera satisfacción a estas necesidades mínimas.

100. Era evidente que había que encontrar otra solución y tal era la intención de la Delegación Soviética al presentar su propuesta en el Documento Aer. No. 248, a fin de ayudar a resolver estos problemas.

101. Terminó diciendo que la declaración del Delegado de los Estados Unidos respecto a la historia de las radiocomunicaciones no era muy exacta, puesto que los que la conocen y la consideran objetivamente saben que el inventor de la radio no fué Marconi sino el sabio ruso Alexander Stefanovitch Popov.

102. El Sr. JOUK (R. S. S. de Bielorrusia) replicando a críticas técnicas de la propuesta rusa, dijo que según algunos oradores la reducción del coeficiente de protección a 10 db. junto con el uso de A-1, no aumentaría las posibilidades de compartición ni daría satisfacción a una mayor proporción de necesidades, pero que él no se avenía a tal razonamiento. Añadió que el Delegado de Portugal había declarado ser imposible repetir frecuencias dentro de regiones en que las distancias no eran grandes, especialmente en Europa. Convino en que, si sólo se consideraba la distribución a regiones y subregiones, la posibilidad de aumentar las repeticiones sería mucho menor que si se repetían las frecuencias entre estaciones individuales, pero que no podía convenir en que la distribución entre los países de Europa no aumentaría sobremanera las posibilidades de repetición, puesto que muchos países europeos son pequeños y, prácticamente, la distribución a países daría el mismo resultado que la asignación a estaciones individuales, por el hecho de que la misma frecuencia podía ser empleada no sólo por una estación de tierra en un punto determinado, sino también por una aeronave volando en un área tan grande como un país europeo entero.

103. Como ejemplo concreto, el Sr. Jouk subrayó que las frecuencias en las bandas de 3 y 3.5 Mc/s podrían distribuirse para empleo simultáneo en los Países Escandinavos y en los Balkanes o en Inglaterra y los Balkanes y, según había calculado, la proporción de necesidades que así se satisfarían sería alta.

104. Se había dicho que la gama mayor de servicio de las emisiones A-1 representaba un mayor alcance de interferencia y que, por consiguiente, no se lograría ninguna ventaja. Había que elegir. Si se elegía una mayor gama de servicio y menor intensidad de campo, el número de frecuencias por familia en las Rutas Aéreas Mundiales Mayores sería más reducido y se realizaría una economía: pero podía presumirse el mismo número de frecuencias por familia que para A-3 y la misma intensidad de campo. Ello no sería muy difícil porque la situación en las bandas de frecuencias más altas sería más satisfactoria. Con A-1 se podría usar un coeficiente de protección de 10 db como punto de partida para calcular la repetición de frecuencias y, reduciéndolo aun más, abtener mayor satisfacción todavía.

105. El Delegado del Reino Unido había declarado que el desarrollo de los servicios aéreos se debía limitar lo menos posible. Todo eso estaba muy bien si no hubiera escasez de frecuencias; pero una libertad completa para las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores significaba una situación imposible para los servicios regionales y nacionales.

106. Por consiguiente, el único medio de aumentar el porcentaje de necesidades satisfechas, era aumentar las posibilidades de repetición y ésto representaba la adopción de un sistema que exigiera coeficientes de protección más bajos. La propuesta Soviética ofrecía el único camino abierto a la Conferencia para resolver las dificultades que le hacían frente.

107. El Sr. JAROV (U. R. S. S.) dijo que la Delegación Soviética, en su deseo de asegurar el éxito de la Conferencia, había propuesto que se elaborara un nuevo plan sobre una base diferente. No obstante, se había adoptado ahora una resolución con objeto de que la Conferencia se suspendiera.

108. Proponía, por consiguiente, que se adoptara el Documento Aer. No. 248 en el mismo sentido que había adoptado los Documentos Aer. Nos. 239, 249 y 250, y que el Documento Aer. No. 248 se remitiera a las Administraciones (o a las Conferencias Regionales si así se decidía) para que éstas lo estudiasen.

109. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) apoyó esta moción.

110. El Sr. FALGARONE (Francia) manifestó que la proposición Brasileña (Doc. Aer. No. 271) a los efectos de que los Documentos Aer. Nos 239, 249 y 250 fueran remitidos a las Administraciones, no había sido aun adoptada por la Sesión Plenaria. Si el Documento Aer. No. 248 debía tratarse en la misma forma que aquellos documentos, habría que considerar antes la proposición Brasileña.

111. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) dijo que la Delegación Soviética hacía oposición a los Documentos Aer. Nos. 239, 249 y 250 exactamente en la misma forma que la Delegación del Reino Unido la hacía ahora al Documento Aer. No. 248, el cual no se podía equiparar a esos tres documentos.

112. El PRESIDENTE manifestó que, por el momento, sería conveniente no tomar decisión alguna respecto al Documento Aer. No. 248. La moción Soviética para incluir el Documento Aer. No. 248 en la lista de documentos mencionados en la Resolución Brasileña se examinaría en la próxima Sesión Plenaria a título de enmienda a dicha resolución. Se tomaría una decisión sobre la enmienda y, después, respecto a la Resolución Brasileña.

Se levantó la sesión a las 6.30 p.m.

El Presidente

R. LECOMTE

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer. No. 292 - S

15 de septiembre de 1948

ACTA DE LA DECIMOTERCERA SESION PLENARIA

celebrada en la "Maison des Congrès"

GINEBRA

el miércoles, 8 de septiembre de 1948, a las 9 horas

PRESIDENTE : Sr. Arthur L. LEBEL (Estados Unidos)

PROPUESTA DE LA DELEGACION DEL BRASIL ADOPTADA POR LA COMISION 6 (párrafo 5 del Documento Aer. No. 273)

1. El Sr. COSTA (Brasil), secundado por el Sr. OOMEN (Países Bajos), propuso la adopción de esta propuesta.

2. El Sr. BARAJAS (México) advirtió que, cuando se discutió esta propuesta en la Comisión 6, se habían manifestado algunos criterios divergentes respecto a los organismos a que deberían enviarse los documentos en cuestión. Añadió que el párrafo 2 establecía que los documentos debían enviarse a las Administraciones, y que él preferiría que dijera: "Que estos documentos se enviasen a las Administraciones y a las Conferencias regionales..."

3. El Sr. COSTA (Brasil) declaró que había evitado intencionadamente hacer referencia a las Conferencias regionales. A su juicio, no había inconveniente en enviar los documentos a las Administraciones, pero advertía que no se habían proyectado conferencias regionales de la U. I. T. para todas las regiones, dificultad que aparecía también en lo que se refiere a las conferencias de la O. A. C. I. Terminó diciendo que, no obstante, las Administraciones podían convocar conferencias bajo sus propios auspicios.

4. Se acordó que el texto del párrafo 2 no debía ser interpretado en el sentido de excluir a las conferencias regionales del envío de los documentos.

5. El Sr. BARAJAS (México) recordó que en el párrafo 2 se recomendaba el envío a las Administraciones de los documentos para que éstas los utilizaran como una base para el estudio que han de llevar a acabo, y que en el mismo párrafo, más adelante, se establece que las Administraciones no estarán obligadas por estos documentos. A su juicio esto suponía una contradicción, puesto que la primera parte del párrafo implicaba un elemento de restricción o constreñimiento que no aparecía en la segunda. Terminó diciendo que, por ello, él propondría que se substituyeran las palabras "para que éstas los utilizaran como una base" por las siguientes: "para que éstas las utilizaran como material de trabajo".

6. El Sr. DURLAN (Cuba) apoyó esta moción.

7. El Sr. COSTA (Brasil) manifestó que el efecto de esta enmienda sería debilitar la proposición. Añadió que se invitaba a las Administraciones a presentar sugestiones o recomendaciones con respecto a los documentos en cuestión, pero que las Administraciones debían considerar estos documentos, por lo menos, seriamente. A su juicio no existía ni podía existir ningún constreñimiento.

8. Puesta a votación la enmienda mexicana para substituir las palabras "como una base" por "como material de trabajo", fué rechazada por 14 votos contra 22 y 2 abstenciones.

9. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) dijo que entre los textos inglés y francés de esta propuesta había variaciones importantes. En el preámbulo se declaraba que los Documentos números 239, 249 y 250 debían aprobarse provisionalmente, aunque de hecho la Comisión 6 había acordado que debían ser adoptados provisionalmente.

Añadió que en el párrafo 2 del texto francés existía un ejemplo de traducción defectuosa que pudiera dar lugar a errores de interpretación. Mientras que el texto inglés establecía que las Administraciones no estarán obligadas por estos documentos, la versión francesa dejaba entender que las Administraciones no se considerarán obligadas. Era evidente que resultaba desorientador. El Sr. Mitrovic pidió, en consecuencia que se modificase el preámbulo en la siguiente forma. "Que todos los documentos... sean adoptados provisionalmente", y que se sustituyese el miembro de frase que figura en el párrafo 2: "que éstas no se considerarán obligadas", por el siguiente: "que éstas no estarán obligadas".

10. Se adoptó esta enmienda.

11. El Sr. JAROV (U. R. S. S.) propuso la adopción del Documento Aer. No. 248 (propuesta de la Delegación Soviética) en la misma forma que los documentos Aer. Nos. 239, 249, 250 y 265, y que se hiciera mención de dicho documento en el preámbulo de la resolución brasileña.

12. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) apoyó esta moción.

13. El Sr. COSTA(Brasil) declaró que no se oponía a que el documento Aer. No. 248 fuese enviado a las Administraciones, pero que no podía acceder a que fuese incluído en el preámbulo de la resolución brasileña, ya que se habían hecho fuertes objecciones a este documento cuando fué discutido en la Comisión 6.

14. El Sr. JAROV (U. R. S. S.) manifestó que se había aceptado la propuesta brasileña relativa a la adopción provisional de los Documentos Aer. Nos, 239, 249, 250 y 265, antes de que dichos documentos hubieran sido discutidos formalmente por la Comisión 6, a pesar de que ciertas delegaciones habían hecho objeciones de importancia en cuanto a los mismos. Terminó diciendo que no veía por qué razón había de darse en trato distinto a la proposición soviética.

15. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) dijo que la Comisión Preparatoria había preparado gran cantidad de información sobre las condiciones de propagación, información que fué elaborada por la Comisión 4, y que el resultado final, después de varios meses de trabajo, aparecía en los Documentos Aer. Nos. 239, 249, 250 y 265.

16. El Documento Aer.No. 248 constituía sólo la introducción a un plan, sin información detallada sobre potencias radiadas, alcance de servicio de las emisiones A-1, etc. Añadió que le complacería mucho que se remitiese dicho documento a las Administraciones para su conocimiento; pero que no podía estar de acuerdo en que se colocase a este documento en la misma categoría que los Documentos Aer. Nos. 239, 249, 250 y 265.

17. El Sr. BETTS (Australia) declaró que la discusión representaba una pérdida de tiempo, puesto que no cabía duda de que el Documento Aer.No. 248 no podía clasificarse en la misma categoría que los planes detallados elaborados por la Comisión 6.

18. A su juicio, la mejor solución sería incluir ese documento en la lista de los que se iban a remitir a las Administraciones. Terminó diciendo que la decisión adoptada debería constar en el informe final de la Comisión 6, con un comentario adecuado.

19. El Sr. BARAJAS (México) dijo que algunas de las Delegaciones más reducidas se habían ausentado ya y que quedaban las Delegaciones de los países que tenían un interés especial en este asunto, añadiendo que si bien estas Delegaciones constituían una mayoría legal, no representaban sino un punto de vista particular.

20. Continuó diciendo que debería haberse publicado a tiempo la propuesta brasileña para su estudio por la Conferencia, en lugar de haberla presentado a la Comisión 6 por sorpresa, lo que, en su concepto, no podía estimarse puramente casual.

21. El Delegado del Brasil había afirmado que los Documentos Aer. Nos 239, 249, 250 y 265 no habían sido adoptados oficialmente por votación, sino adoptados automáticamente con la propuesta brasileña. Ahora se decía que el Doc. Aer. No. 248 no podía ser considerado en la misma categoría que los antedichos documentos, puesto que no había sido adoptado por la Comisión 6. Todo esto era debido a que el Documento Aer. No. 248 no había sido sometido a la Comisión 6.

22. Añadió que no estaba apoyando la adopción del Documento Aer. No. 248; que por el contrario tenía que exponer algunas objeciones serias con respecto al mismo; pero que el procedimiento adecuado sería remitirlo a la Comisión 6, para que ésta pudiera examinarlo y devolverlo a la Sesión Plenaria con la correspondiente recomendación.

23. El PRESIDENTE declaró que de las 46 Delegaciones acreditadas en la Conferencia, 38 habían tomado parte en la votación de la enmienda mexicana a la resolución brasileña y que, por tanto, habían participado en la votación la casi totalidad de los delegados.

24. Se puso a votación la enmienda Soviética al párrafo 5 del Documento Aer. No. 273, pidiendo que se incluyera el Documento Aer.No. 248 en la lista de documentos del preámbulo, siendo rechazada por 9 votos contra 21, con 9 abstenciones.

25. El Sr. BARAJAS (México) se abstuvo de votar.

26. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) dijo que el informe del Grupo de Propagación había mostrado claramente que la Conferencia no había llevado a cabo su labor de establecer un plan de asignación de frecuencias para las bandas R.

27. A pesar de ello, la Conferencia no quería admitir que la verdadera razón del fracaso debía imputarse a los principios fundamentales impuestos por la Comisión 6 al Grupo de Propagación.

28. La Conferencia, en lugar de reconocer sus errores, estaba tratando de imponer estos principios a las Administraciones y conferencias regionales por medio de votaciones como la reciente. Por esta razón se estaba concediendo prioridad a los documentos Nos. 239, 249 y 250.

29. Por el mismo motivo no se había enviado el Doc. Aer. No. 248 a las Administraciones en igualdad de condiciones con los documentos antes mencionados.

30. Sin embargo, las Administraciones que estudiasen los documentos enviados por la Conferencia se darían cuenta rápidamente de la falta de lógica de esta resolución, en la que, a pesar de reconocerse que la Conferencia no había logrado ningún éxito en la elaboración de un plan R, se trataba de imponer los mismos métodos y principios al trabajo futuro de la Conferencia. Este procedimiento condenaría de antemano la segunda reunión a un fracaso completo.

31. El PRESIDENTE manifestó que objetaba enérgicamente la declaración respecto a que la Conferencia había fracasado y que ese no constituía el criterio de persona alguna que estuviese familiarizada con el problema o con los hechos. Agregó que un gran número de los expertos más sobresalientes del mundo en la materia habían estado trabajando en Ginebra durante los últimos cuatro o cinco meses, tratando de elaborar un plan eficaz y económico para la asignación de frecuencias en las bandas móviles aeronáuticas R. Que este trabajo había sido realizado frente a tremendas dificultades, técnicas y de otra índole. Dijo , además, que la mayor dificultad había consistido en que la Conferencia había tenido un mero mínimo de información para elaborar planes relativos a los llamados servicios regionales e internos. Por tanto, dichos expertos se habían encontrado en la necesidad de elegir una de dos alternativas: seguir deliberando y adoptar un plan que, necesariamente, sería defectuoso, o suspender la Conferencia durante un período de tiempo suficiente que permitiese el estudio más pormenorizado de las necesidades de los servicios regionales e internos. Añadió que se había optado por esta última solución, y que la decisión era encomiosa para ellos, tanto en su carácter de técnicos responsables como en su categoría de estadistas.

32. Se adoptó por unanimidad la propuesta australiana de incluir el Documento Aer. No. 248, entre los que habían de remitirse a las Administraciones.

33. Los Sres. JAROV (U.R.S.S.) y MITROVIC (Yugoeslavia) se abstuvieron de votar. El hecho de que el Documento Aer. No. 248 no se incluyera específicamente en el preámbulo de la propuesta brasileña, demostraba que se estaba intentando dar un carácter imperativo a los principios adoptados en los Documentos Aer. Nos. 239, 249, 250 y 265.

34. El Sr. LECOMTE (Bélgica), apoyado por el Sr. BARAJAS (México), manifestó que la propuesta brasileña, tal como quedaba ahora, había sido adoptada por la Comisión 6, y que sería necesario revisar el texto antes de someterla a la Sesión Plenaria.

35. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) declaró que no se había definido claramente el procedimiento a que se refería el párrafo 4. Añadió que se debería aplazar el debate sobre la propuesta hasta que se hubiere revisado el texto y se hubiera completado el párrafo 4.

36. El Sr. COSTA (Brasil) manifestó que se estaban enredando en una discusión de detalles. No cabía duda de que la Conferencia podía votar sobre el fondo del documento, dejando a la Comisión de Redacción el cuidado de realizar los cambios de estilo necesarios. Se había alegado que el párrafo 4 no definía claramente el procedimiento por el cual se debían hacer las recomendaciones a las Administraciones ni el de nueva convocación de la Conferencia. Esto era secundario. Sería completamente normal votar sobre el fondo de la resolución de suspensión de la Conferencia y determinar, más adelante, los detalles de procedimiento, que podrían ser objeto de un documento separado.

37. Si se iba a dar a estos problemas de redacción una importancia máxima, preferiría aceptar que se suprimiesen en el preámbulo las palabras "sean adoptados por la Comisión 6 y remitidos a la Asamblea Plenaria", así como "provisionalmente".

38. El Sr. LECOMTE (Bélgica) dijo que sentía desconfianza en cuanto al fondo de la propuesta; pero que en cuanto a la forma, a pesar de haberla leído con detenimiento, tenía que confesar que no la había entendido.

39. El Sr. HARIZANOV (Bulgaria) "refiriéndose a la declaración del delegado de Bélgica y con objeto de llegar a redactar en forma más explícita la propuesta presentada por la Delegación del Brasil, solicitó del Sr. Lecomte que volviese a formular su declaración y explicase con mayor precisión las sugestiones que acababa de presentar en relación con la propuesta del delegado del Brasil".

40. El Sr. JAROV (U. R. S. S.), apoyado por el Sr. HARIZANOV (Bulgaria), declaró que no se debía efectuar una votación sobre un texto que no estaba claro, y que esto se había permitido ya en otras ocasiones.

41. Se había decidido que el Doc. Aer. No. 248 quedaba incluído entre los documentos que habían de remitirse a las Administraciones. ¿Quería esto decir que había sido adoptado provisionalmente? A su juicio, parecía que así era efectivamente.

42. El Sr. FALGARONE (Francia) manifestó que, como Presidente de la Comisión de Redacción, no sabía que hacer con este texto. Los párrafos 1 a 4 daban a entender que los documentos Aer. Nos. 239, 249, 250 y 265 habían sido adoptados; pero, en realidad, no se había observado esta formalidad. Su redacción actual era bastante confusa y, a su entender, lo mejor sería aplazar el debate sobre el mismo hasta que estos documentos hubiesen sido adoptados uno por uno.

43. El Sr. WHITE (Estados Unidos) declaró que el autor de la resolución había explicado ya su posición con una paciencia extraordinaria. Tanto en la Sesión Plenaria como en el seno de la Comisión 6, se habían empleado muchas horas en los debates sobre esta resolución y sobre el Documento Aer. No. 248. En lo referente a la substancia, cada uno había dicho cuanto podía decir; y en lo que respecta a la forma, la Comisión de Redacción podría encargarse de efectuar la revisión que fuese necesaria. Propuso que se diera fin al debate sobre este asunto y que se pusiese a votación sin más demora la resolución brasileña.

44. El Sr. COFFEY (Canadá) apoyó la moción.

45. El PRESIDENTE declaró que no se discutía la moción para terminar los debates. Añadió que se veía obligado a poner a votación inmediata, primero, la moción para declarar terminados los debates, y después, según el caso, la resolución presentada por la Delegación de Brasil.

46. Se puso a votación la moción de los Estados Unidos para dar fin al debate sobre la resolución brasileña, siendo adoptada por 19 votos contra 9, con 8 abstenciones.

47. El Sr. JAROV (U. R. S. S.) dijo que, de acuerdo con el Artículo 16 del Convenio de Atlantic City, pedía que la votación fuese nominal.

48. Se puso a votación la resolución brasileña (Documento Aer. No. 273, párrafo 5), con sus enmiendas, siendo adoptada por 21 votos contra 9 con 6 abstenciones.

49. Votaron en favor: República Argentina, Federación de Australia, Brasil, Canadá, Colonias, Protectorados, Territorios de Ultramar y Territorios bajo Tutela o Mandato del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Egipto, Estados Unidos de América, Filipinas, República de Honduras, Indias Holandesas, Irlanda, Italia, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Curaçao y Surinam, Portugal, Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Suecia, Confederación Suiza, Territorios de los Estados Unidos de América, Unión Sudafricana y Territorios bajo Mandato del Africa Sudoccidental. Total: 21 votos.

50. Votaron en contra: República Popular de Albania, República Socialista Soviética de Bielorrusia, República Popular de Bulgaria, Checoeslovaquia, República de Polonia, República Popular Rumana, República Socialista Soviética de Ucrania, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, República Federativa Popular de Yugoeslavia. Total: 9 votos.

51. Abstenciones: Bélgica, República de Colombia, Colonias, Protectorados y Territorios de Ultramar bajo Mandato Francés, Francia, Pakistán, Protectorados Franceses de Marruecos y Túnez. Total: 6.

52. Ausentes: Chile, China, Cuba, Dinamarca, República Dominicana, Ecuador, Haití, India, Islandia, México, Nicaragua, Siria y República Oriental del Uruguay. Total: 13.

53. El Sr. LECOMTE (Bélgica) explicando su abstención, dijo que el texto no le había parecido lo suficientemente claro para adoptar una posición definitiva a este respecto.

Añadió que en la Comisión 6, el delegado de los Países Bajos había votado por poder en nombre de Bélgica en favor de la propuesta, y que esperaba que este delegado no se sentiría molesto por su abstención ya que tenía la ventaja de haber participado en todos los trabajos de la Conferencia y la de comprender los textos en cuestión, y tenía perfecto derecho a votar en nombre de Bélgica en favor de la propuesta en la Comisión 6.

54. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) manifestó que hubiera deseado proponer una enmienda que hubiera aclarado el preámbulo, pero que no le habían permitido hablar. Añadió que su Administración se reservaba todos sus derechos.

55. Los Sres. ARCIUCH (Polonia), HARIZANOV (Bulgaria) y BODEAGA (Rumania) declararon que sus Administraciones se reservaban todos sus derechos.

56. El Sr. JAROV (U. R. S. S.) dijo que entendía que el Documento Aer. No. 248 había sido adoptado en el mismo sentido que los otros documentos mencionados en el preámbulo. Además, deseaba hacer patente su protesta por el modo en que se habían conducido los debates.

RESOLUCION AUSTRALIANA SOBRE LA COOPERACION ENTRE LA O. A. C. I. y la U. I. T. (Documento Aer. No. 245)

57. El Sr. BETTS (Australia), apoyado por el Sr. ROWLAND (Reino Unido), propuso la adopción de este documento. La conveniencia de lo que en dicho documento se proponía era evidente.

58. El Sr. JAROV (U. R. S. S.) manifestó que era un hecho conocido que la España de Franco era miembro legal de la O. A. C. I., y en pié de igualdad con los otros Estados Miembros de las Naciones Unidas.

59. Este estado de cosas constituía una violación flagrante de la resolución adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en el sentido de que la España de Franco debía ser expulsada de todas las organizaciones especializadas de las Naciones Unidas. La Delegación Soviética consideraba que cualquier género de cooperación entre la U. I. T. y la organización de la cual era miembro oficial la España de Franco era incompatible con aquella resolución.

60. Ante todo debería adoptarse una decisión sobre esta importante cuestión de principio.

61. El Sr. BETTS (Australia) declaró que se acababa de discutir esta cuestión por el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas y que se había rechazado una propuesta de que se suspendiera el Convenio entre las Naciones Unidas y la O. A. C. I. La O. A. C. I. había tomado ya medidas para dar cumplimiento a la decisión adoptada con anterioridad por la Asamblea General. La Asamblea General de la O. A. C. I. había hecho una enmienda a su propio Estatuto teniendo en cuenta este asunto, la cual no podía entrar en vigor hasta que se hubiera ratificado el estatuto por 28 Estados Miembros.

62. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) replicó que la enmienda de referencia había sido adoptada nada menos que en mayo de 1947, pero que hasta la fecha solamente la habían ratificado 9 países. En vista de que algunos de los Estados Miembros de la O. A. C. I. tenían relaciones comerciales y de otra clase con la España de Franco, lo más probable sería que dicha enmienda no llegase nunca a ser ratificada.

63. El 12 de diciembre de 1946, las Naciones Unidas adoptaron una resolución recomendando a sus instituciones especializadas que excluyeran a España. Esta recomendación estaba clara y debería ser respetada.

64. El Sr. WHITE (Estados Unidos) manifestó que la Conferencia constituía un organismo técnico y no político. El asunto de las relaciones con las Naciones Unidas no era de su competencia; correspondía al Consejo Administrativo. La O. A. C. I. era la mejor fuente de información respecto a los problemas relativos a la aviación civil. Por consiguiente se debería adoptar la propuesta y remitirla al Consejo Administrativo.

65. El Sr. LECOMTE (Bélgica) dijo que en la Conferencia Regional Europea de Copenhague, se había admitido a los representantes de algunas organizaciones internacionales frente a una tenaz oposición de la Delegación Soviética, basada en el hecho de que dichas organizaciones no habían excluído a España. No obstante, el representante de la O. A. C. I. fué admitido sin oposición.

66. A su juicio, resultaría verdaderamente extraordinario que una Conferencia Administrativa encontrase dificultades cuando la Conferencia de Plenipotenciarios no las había hallado.

67. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) declaró que en el párrafo d) de la recomendación se había estipulado que se formasen comisiones mixtas en las que estuvieran representadas la O. A. C. I. y la U. I. T. Puesto que la España de Franco era todavía, legalmente, miembro de la O. A. C. I., los intereses de este país estarían, indirectamente, representados en la Comisión, lo cual sería inadmisible.

68. El Sr. COFFEY (Canadá) sugirió que se sometiera esta cuestión al Consejo Administrativo.

69. El Sr. BETTS (Australia) declaró que ni retiraría su moción ni aceptaría enmienda alguna fundada en motivos políticos. Añadió que era él un técnico y se trataba de una proposición clara y sincera encaminada a conseguir una colaboración esencial entre dos organizaciones hermanas de las Naciones Unidas.

Existía un intento manifiesto de salirse por la tangente y, por consiguiente, protestaba enérgicamente contra la introducción de la política en este asunto.

70. Subrayó que puesto que el Convenio de Atlantic City no había entrado todavía en vigor, era de suponer que el Reglamento de El Cairo todavía era válido, y de acuerdo con él España era un miembro legal de la U. I. T. No obstante, esto no parecía haber constituído inconveniente alguno para que las Delegaciones que estaban impugnando su propuesta, ocuparan sus puestos en la Conferencia.

71. En cuanto al principio respecto a las comisiones mixtas declaró que era una cuestión que ya había sido aceptada por la Conferencia; el Documento Aer. No. 146 estableció un procedimiento para las consultas entre la O. A. C. I. y la Organización Consultiva Marítima, en lo relativo al salvamento de la vida humana.

72. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) dijo que no estaban discutiendo ahora si un representante de la O. A. C. I. tenía que ser admitido o no como observador, sino que la cuestión principal a tratar era si la O. A. C. I. iba a ser reconocida como una organización con la cual la U. I. T. podía colaborar debidamente.

73. El Sr. GREVEN (O. A. C. I.) manifestó que el Consejo Económico y Social, el día 24 de agosto de 1948, había adoptado la siguiente resolución

74. "El Consejo Económico y Social habiendo examinado el informe del Secretario General (Documento E/831/Rev.1) relativo a la aplicación por la O. A. C. I. de las Resoluciones de la Asamblea General No. 39 (1) del 12 de diciembre de 1946, y 50 (1) del 14 de diciembre de 1946, respecto a la España de Franco, observa con satisfacción, las medidas tomadas para enmendar el Convenio de la Organización de Aviación Civil Internacional en la primera sesión de la Asamblea de la O. A. C. I. de no invitar a España a que participe en Conferencia alguna ni en cualquier otra actividad organizada por la O. A. C. I. con objeto de dar cumplimiento a la antedicha resolución de la Asamblea General y recomienda que los Estados Miembros de la O. A. C. I. que todavía no hubieran ratificado el Protocolo de enmienda del Convenio de la Organización de Aviación Civil Internacional (Art. 93, bis) deberían depositar sus documentos de ratificación lo antes posible".

75. El Sr. KALUZYNSKI (Polonia) dijo "que una estrecha cooperación con la O. A. C. I. de la índole indicada en el Doc. Aer. No. 245, podría cambiar la U. I. T. e incluso desorganizarla, y esto pudiera tener graves consecuencias. Por consiguiente, la Delegación de Polonia votaba contra la propuesta de Australia".

76. Se puso a votación la resolución australiana contenida en el Documento Aer. No. 245 y fué adoptada por 21 votos a favor, 9 en contra y 6 abstenciones.

77. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) declaró que la Delegación Yugoeslava había votado contra el Documento Aer. No. 245 y reservaba la posición de su Administración respecto a futuras consecuencias, por las siguientes razones:

"1) porque la España de Franco es aún legalmente un Estado Miembro de la O. A. C. I.

2) porque las recomendaciones contenidas en ese documento son contrarias al Convenio y al Reglamento de Radiocomunicaciones de Atlantic City (1947)".

78. El Sr. HARIZANOV (Bulgaria) votó contra la moción. Su Administración se reservaría todos sus derechos en esta cuestión.

79. El Sr. JAROV (U. R. S. S.) votó contra la moción. Su Administración se reservaría todos sus derechos (véase el Anexo a este documento).

80. Se acordó que el Documento Aer. No. 245 debía remitirse al Consejo Administrativo de la U. I. T. para su estudio y efectos oportunos, acompañado de una comunicación que resuma los puntos esenciales de las declaraciones y reservas que se habían hecho sobre el mismo.

DECLARACION DEL REPRESENTANTE DE LA O. A. C. I. ACERCA DE LA ASIGNACION DE FRECUENCIAS A LAS DIVERSAS ESTACIONES AERONAUTICAS (Doc.Aer.No. 218)

81. El Sr. GREVEN (O. A. C. I.):

"Sr. Presidente: Ante todo desearía expresar mi agradecimiento por la oportunidad que se me ofrece de presentar a la Asamblea Plenaria la declaración contenida en el Documento No. 218. Este documento no es una protesta oficial, sino más bien un sumario de las declaraciones y puntos de vista expresados repetidas veces en el curso de esta Conferencia. Es de esperar, que las reflexiones contenidas en su texto habrán sido examinadas con atención por todos los que participan en la elaboración del plan de asignación de frecuencias definitivo y totalmente coordinado para operaciones de las rutas aéreas civiles nacionales e internacionales.

82. "Los debates de estos últimos días me han hecho pensar que este documento es el apropiado para ellos y que apoya las propuestas de los delegados de Australia y Francia contenidas en los Documentos Nos. 200 y 228. Apoya, además, la resolución adoptada por esta Sesión Plenaria que recomienda la suspensión de la Conferencia con el propósito específico de coordinar y reunir los elementos de información esenciales para un plan de asignación de frecuencias satisfactorio. Es evidente que la presente conferencia no dispone de estos datos esenciales, en particular, de los relativos a la aviación nacional.

83. "Las comunicaciones aeronáuticas no se pueden considerar independientemente de su empleo como instrumento de tráfico aéreo, control de operaciones, búsqueda y salvamento, y meteorología. La falta de uniformidad en las normas y procedimientos de operación; la falta de coordinación al tratar de establecer facilidades para la aeronavegación, y la competencia entre los Estados para la utilización exclusiva de un espacio del espectro muy reducido, son factores que transforman la distribución equitativa de las frecuencias en un problema difícil, si no insoluble. Por consiguiente, se deduce que la regulación de

estas comunicaciones requiere la participación de expertos en todos los aspectos técnicos importantes de operaciones aéreas civiles, y son estos expertos los que tienen que adoptar la decisión crítica respecto a la distribución y empleo de las frecuencias disponibles. Es evidente que la asignación de frecuencias sólo se podrá efectuar cuando se llegue a un acuerdo sobre el número, la ubicación y el tipo de estaciones aeronáuticas, requeridos para una operación dada o para operaciones de ruta coordinadas.

84. "Sr. Presidente: Me es difícil hallar palabras lo bastante expresivas para subrayar que la necesidad de una planificación coordinada, imparcial y completa sobre una base internacional, ha quedado claramente demostrada hasta esta fecha por nuestro trabajo. Las propuestas contenidas en los Documentos Nos. 200 y 228 requieren una colaboración internacional entre los Estados y las organizaciones interesados, mayor que la que ha reinado hasta ahora, no pudiéndose evitar, lógicamente, tal colaboración, si queremos obtener un plan de frecuencias satisfactorio".

85. El Sr. COFFEY (Canadá) dijo que el párrafo 2 de las conclusiones era evidentemente una propuesta en favor de la asignación de frecuencias a estaciones individuales. El Canadá no estaba dispuesto a remitir esta cuestión a las Conferencias Regionales y, por consiguiente, las conclusiones no eran aceptables.

86. El Sr. FALGARONE (Francia) manifestó que no se había convocado a los Estados Miembros de la O. A. C. I. para estudiar los problemas con que se enfrentaba la Conferencia. Estos problemas eran de importancia primordial y, por lo tanto, sería interesante saber si el representante de la O. A. C. I. había presentado éste y otros documentos de su propia iniciativa.

87. La Delegación del Canadá no estaba de acuerdo con las conclusiones del Documento Aer. No. 218, ni la Delegación Francesa estaba enteramente satisfecha con el mismo, por lo que sugería que se tratase, sencillamente, como la expresión de una opinión personal.

88. El Sr. LECOMTE (Bélgica) dijo que correspondía a cada institución especializada determinar qué valor debía concederse a las declaraciones hechas por sus representantes . La Conferencia no tenía por qué mezclarse en las relaciones entre la O. A. C. I. y sus representantes. Si un delegado de un Estado Miembro de la O. A. C. I. consideraba que el representante de la O. A. C. I. se había excedido en sus atribuciones, sería siempre posible tratar la cuestión con el Consejo de la O. A. C. I. El orador mismo había sido portavoz de organizaciones internacionales en las Conferencias de El Cairo y de Montreux y podía asegurar que era difícil, casi imposible en efecto, que un representante se pusiera en contacto con su organización para recibir instrucciones sobre las cuestiones que surgieran.

89. El Delegado de Francia había implicado que no se podía decir que el representante de la O. A. C. I. hablara en nombre de su organización sobre cualquier punto particular, a menos que estuviera expresamente autorizado por una reunión de todos los Estados Miembros de la O. A. C. I., para exponer una opinión. Ese razonamiento le parecía excesivamente sutil. Cada uno de los delegados presentes tendría que responder ante su Gobierno de su actuación en la Conferencia y el representante de la O. A. C. I. tenía también esta responsabilidad ante su organización. Si los delegados tuvieran que consultar a sus gobiernos sobre cada cuestión, sería imposible celebrar ninguna Conferencia.

90. El Sr. FALGARONE (Francia) manifestó que se consultaba a los Estados Miembros de la O. A. C. I. sobre asuntos de muchísima menos importancia que éstos y que seguiría considerando el Documento Aer. No. 218 como una simple exposición de opinión personal.

91. El Sr. GREVEN (O. A. C. I.) declaró que poseía un documento en que constaban sus atribuciones y suponía que los representantes de la O. A. C. I. en otras conferencias tendrían instrucciones similares.

92. El Sr. LECOMTE (Bélgica) dijo que sería mejor que el Delegado de Francia se pusiera en comunicación con el representante francés en el Consejo de la O. A. C. I., si aún creía que había motivo para no estar satisfecho.

93. El Sr. JOUK (R. S. S. de Bielorrusia), apoyado por el Sr. MITROVIC (Yugoeslavia), manifestó que si el representante de la O. A. C. I. deseaba presentar su declaración a las Administraciones, ello podía hacerlo sin pedir la venia de la Conferencia, y que si había que tomar en consideración el documento, en su substancia, tendría que mostrarse en desacuerdo con él, y era probable que otras delegaciones, incluso de Estados Miembros de la O. A. C. O. tuvieran objeciones que presentar.

94. El Sr. BARAJAS (México) preguntó a qué clase de conferencias regionales se hacía referencia en el documento.

95. El Sr. GREVEN (O. A. C. I.) respondió que las regiones podían considerarse como las de la O. A. C. I., o las de la U. I. T., o las de las Rutas Aéreas Regionales y Nacionales, recientemente adoptadas, en vista de su similitud.

96. El PRESIDENTE manifestó que el debate sobre este asunto se continuaría en la próxima sesión.

FECHA DE SUSPENSION DE LA CONFERENCIA.

97. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) dijo que, al fin, la Conferencia había tomado una decisión en favor de la suspensión de sus trabajos. La Conferencia había avanzado penosamente durante tanto tiempo que un día de demora innecesaria, a estas alturas, era una fuente de verdadero embarazo para ciertas delegaciones, y que pedía a la Comisión Ejecutiva que no lo olvidara.

98. El PRESIDENTE aseguró que la Comisión Ejecutiva tomaría debida nota de esta declaración.

Se levantó la sesión a las 6 de la tarde.

El Presidente
Arthur L. LEBEL

DECLARACION FORMAL HECHA POR LA DELEGACION DE LA UNION DE REPUBLICAS SOCIALISTAS SOVIETICAS RELATIVA A LA COLABORACION DE QUE SE TRATA EN EL DOCUMENTO AER.No. 245, ENTRE LA UNION INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES Y LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL.

La Delegación Soviética considera que, como cuestión de principio, no se puede buscar reglamentariamente la colaboración con la Organización de Aviación Civil Internacional, en vista del hecho de que dicha organización ha actuado en contravención directa con una recomendación adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en favor de la expulsión de la España fascista de todas las Instituciones Especializadas de las Naciones Unidas. Además, la adopción de una resolución relativa a colaborar con la Organización de la Aviación Civil Internacional no es apropiada , dado que las medidas adoptadas por dicha Organización, en virtud de tal decisión, afectan a Estados que son Miembros de la Unión Internacional de Telecomunicaciones pero que no lo son de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Considerando que la decisión sobre la adopción del Documento Aer. No. 245 es errónea y contraviene la recomendación adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas, la Delegación Soviética declara que su Administración no se considerará ligada por dicha resolución en lo que respecta a las consecuencias que de su adopción pueden resultar.

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer-No. 299-S

16 de septiembre de 1948

ACTA DE IA 14ª SESION PLENARIA

celebrada en la Maison des Congrès
Ginebra,

el lunes, 13 de septiembre de 1948, a las 9h.00

Presidente : Sr. Arthur L. LEBEL (Estados Unidos de América)

1. DECLARACION FORMULADA POR EL REPRESENTANTE DE LA O.A.C.I. RELATIVA AL PROBLEMA DE LA ASIGNACION DE FRECUENCIAS A ESTACIONES AERONAUTICAS INDIVIDUALES. (Doc. Aer-No. 218).

2. El Sr. COFFEY (Canadá), apoyado por el Sr. JOUK (R.S.S. de Bielorrusia), propuso que en vista de las dudas que había ocasionado no se enviara este documento a las Administraciones.

3. El Sr. Souto CRUZ (Portugal), secundado por el Sr. OOMEN (Países Bajos), dijo que el documento contenía unas ideas prácticas excelentes y propuso que se enviara a las Administraciones y se incluyera en el Informe Final de la Conferencia.

4. El Sr. GREVEN (O.A.C.I.) dijo que en la tercera frase del segundo párrafo, página 3, se debían substituír las palabras "Estas proposiciones" por "Estos principios sugeridos".

5. Añadió que parecía existir cierto temor, por parte de determinadas delegaciones, a que la O.A.C.I. intentara inmiscuirse en problemas relativos a la aviación nacional, pero las primeras dos frases del segundo párrafo de la página 3 establecían claramente que las sugestiones contenidas en el documento sólo se referían a la aviación internacional.

6. El Sr. FALGARONE (Francia) dijo que no se opondría al envío del documento a las Administraciones si se declaraba de modo inequívoco que los puntos de vista expresados en él eran puramente personales.

7. El PRESIDENTE dijo que le desagradaría mucho pedir a un delegado cualquiera que probara que sus declaraciones representaban la opinión de su Gobierno, y que éste era igualmente el caso en cuanto a los representantes de organizaciones. Añadió que era una cuestión respecto a la cual la Conferencia no tenía jurisdicción, y que el asunto quedaría solucionado con añadir: "Opinión expresada por el representante de la O.A.C.I." al título del documento.

8. El Sr. LECOMTE (Bélgica), apoyado por el Sr. SUNDARAM (India), manifestó que discutir la cuestión de saber si las opiniones expuestas eran o no el punto de vista oficial de la O.A.C.I. no tenía sentido, ya que, si el representante de una organización internacional presentaba una declaración que no aprobaban las delegaciones de ciertos Estados Miembros de la misma, eran esas delegaciones las que tenían que formular su reserva oficial.

9. Añadió que en el seno de todas las organizaciones, había la opinión de una mayoría y la de una minoría acerca de cada cuestión, y si el representante de una organización antes de tomar la palabra, tenía que esperar una unanimidad, le era más sencillo no asistir en absoluto. Terminó afirmando que ningún delegado o representante tenía derecho a expresar opiniones puramente personales.

10. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) manifestó que no existía razón alguna para no transmitir el documento a las Administraciones, y que si éstas lo tenían o no en cuenta era asunto de ellas. Afirmó que la Conferencia no tenía facultades para recusar el mandato del representante de la O.A.C.I.

11. Terminó diciendo que el hecho de que él no se opusiera al envío del documento a las Administraciones no significaba que lo aprobaba íntegramente.

12. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) dijo que el documento establecía las medidas que las Administraciones debían tomar una vez elaborado un plan de distribución "R". En la quinta Sesión Plenaria, se había adoptado una propuesta presentada por la Delegación Soviética, según la cual se distribuirían frecuencias "R" a las Administraciones, y éstas, a su vez, las asignarían a las estaciones individuales. El Documento Aer-No. 218 contravenía esta resolución.

13. El Sr. GREVEN (O.A.C.I.) dijo que no había nada en este documento que contraviniese la resolución. Los dos últimos párrafos contenían sugestiones que, en realidad, habían sido observadas por reuniones regionales de la O.A.C.I.

14. Manifestó también, que no se opondría a que las palabras incluídas en la nota entre paréntesis bajo el título fuesen cambiadas para que se leyesen: "Declaración de los puntos de vista del representante dela O.A.C.I."

15. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) dijo que aun cuando las opiniones expresadas representaban el punto de vista oficial de la O.A.C.I., no concernían a países que no eran miembros de dicha organización. La moción Portuguesa de incluir el documento en el informe final de la Conferencia, era un intento encaminado a imponer a los Estados no Miembros el punto de vista de la O.A.C.I.

16. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) preguntó cual sería el destino de la resolución soviética ya adoptada en la Quinta Sesión Plenaria, si se acordaba mandar el Documento Aer-No. 218 a las Administraciones.

17. El PRESIDENTE dijo que, aunque la Conferencia había adoptado la resolución, el Documento Aer. No. 218 no había sido adoptado, y que las Administraciones lo sabrían mediante el título: "Opinión expresada por el representante de la O.A.C.I.". Añadió que iba a poner a votación la moción canadiense relativa a que el Documento Aer-No. 218 no se enviara a las Administraciones ni se incluyera en el informe final, en la inteligencia que de rechazarse esta moción, quedaría automáticamente adoptada la moción portuguesa.

18. <u>Se puso a votación la moción canadiense, y se rechazó por 10 votos contra 16, con 9 abstenciones</u>.

19. El PRESIDENTE declaró que se enviaría el Documento Aer-No. 218 a las Administraciones, como se había acordado.

20. Se acordó enmendar la primera línea del párrafo (1), página 3, para leer: "En las diversas regiones de aeronavegación internacional."

21. El Sr. ARCIUCH (Polonia) dijo que su delegación opinaba que, toda declaración, propuesta, o reserva, formulada por un miembro acreditado de la Conferencia, debiera, y en realidad tenía que ser incluída en el informe final, si así se pedía. Una declaración formulada por el representante de una organización podía ser enviada a las Administraciones o a otros organismos oficiales por la propia organización, y que, por esta razón, el había votado contra la inclusión del Documento Aer-No. 218 en el informe final.

22. Terminó diciendo que, en su calidad de delegado por poder de Checoeslovaquia, se había abstenido y reservaba su posición, aunque este país era miembro de la O.A.C.I.

23. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia): "Considerando, por una parte, que las recomendaciones hechas en el Documento Aer-218 no tienen relación alguna con la preparación de un plan de asignación de frecuencias para las bandas "R", y considerando, por otra parte, que el Documento Aer-218 está en contradicción con la resolución concerniente a los fines de la actual Conferencia adoptada en la Quinta Sesión Plenaria, la Delegación de la República Federativa Popular de Yugoeslavia ha votado contra el envío de dicho documer a las Administraciones, y hace sus reservas en ese respecto."

24. El Sr. HARIZANOV (Bulgaria) dijo que el Documento No. 218 no estaba relacionado con el plan de distribución de frecuencias "R". Además, Bulgaria no era miembro de la O.A.C.I., por lo tanto había votado en favor de la moción canadiense.

25. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) dijo que había votado contra el envío del Documento Aer-No. 218 a las Administraciones. Su delegación consideraba que no era regular que la Conferencia fuese utilizada como un instrumento para servir los intereses de la O.A.C.I. El Documento Aer. No. 218 no estaba relacionado con la elaboración de un plan de distribución de frecuencias "R" y sus términos contravenían la resolución adoptada en la quinta Sesión Plenaria en lo relativo a las tareas de la Conferencia.

26. PROPUESTA DE TRANSACCION PRESENTADA POR LA DELEGACION FRANCESA Y PROYECTO DE PROPOSICION CONCERNIENTE AL PUNTO G DEL ORDEN DEL DIA (Documentos Aer-No. 221 y 232).

27. Se acordó que en vista de que no se había elaborado un plan definitivo de distribución de frecuencias, sería prematuro proceder al examen de estos documentos.

. COMUNICACION DEL DELEGADO DE VENEZUELA A LA J.P.F. (Documento Aer-No. 253)

28. El PRESIDENTE dijo que había contestado al Sr. von Eichwald, delegado de Venezuela en la J.P.F., en el sentido de que la comunicación y el mapa que el Sr. von Eichwald había dirigido al Presidente, se habían publicado como documento de la Conferencia.

29. El Sr. WHITE (Estados Unidos de Anérica) dijo que el documento había sido estudiado por el Grupo del Hemisferio Occidental. Bajo un aspecto, la información facilitada en este documento no correspondía exactamente a los hechos. Las necesidades del área se calculaban en diez frecuencias. Al tratar de las necesidades de las áreas NSAM-1 y NSAM-2, se habían tenido en cuenta ciertas operaciones mencionadas en el documento. Por lo tanto no era absolutamente exacto afirmar que sólo se habían distribuído 3 frecuencias a Venezuela.

30. Se acordó que ya se habían tomado las medidas necesarias en lo relativo a este documento.

31. PROPUESTA DEL REINO UNIDO PARA EL EMPLEO COMPARTIDO DE LAS FRECUENCIAS "R" (Documento Aer-No. 260).

32. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) dijo que la finalidad de la propuesta era la de asegurar el empleo más económico posible de las frecuencias "R".

Una cláusula del Reglamento de Radiocomunicaciones permitía emplear las frecuencias distribuídas, a todos los fines que las Administraciones estimaran pertinentes. Esta propuesta sería beneficiosa para la I.F.R.B., la cual tenía que aceptar asignaciones irregulares. Por lo tanto proponía su adopción.

33. El Sr. LECOMTE (Bélgica) apoyó la moción.

34. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) dijo que puesto que aún no existía ningún plan, era prematuro discutir acerca de este documento.

35. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) manifestó que alguna recomendación de esta índole aparecía en el informe final; que era imposible pronosticar las necesidades para los próximos cinco años y que si no se observaba la economía más rigurosa en el empleo de las frecuencias sería imposible proveer para toda expansión futura.

36. El Sr. COFFEY (Canadá) dijo que a fín de permitir el empleo de las frecuencias de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores en operaciones nacionales en condiciones diurnas, se debía enmendar la octava línea del punto 2, de modo que dijese: "cundaria tanto fuera como en el interior del área específica".

37. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) propuso la adición de un párrafo final (2) a la cláusula cuya inclusión en las Actas Finales se había sugerido: "Que se cumple con las estipulaciones de los Artículos 3 y 11 del Reglamento de Radiocomunicaciones de Atlantic City".

38. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) dijo que podía aceptar estas enmiendas.

39. El Sr. FALGARONE (Francia) manifestó que el Documento sólo era copia de los Artículos 3 y 11 del Reglamento de Radiocomunicaciones.

40. El Sr. PETIT (I.F.R.B.) dijo que el párrafo 88 del Reglamento de Radiocomunicaciones aludía a derogaciones del cuadro de distribución de frecuencias contenido en el Capítulo III del Reglamento. Añadió que en el presente caso no se debatía la derogación de dicho cuadro sino la del plan que había de elaborar la Conferencia, ya que permitía frecuencias que no figuraban en el cuadro que se debía comunicar. Estas frecuencias se inscribirían en la columna de notificaciones mientras que las frecuencias distribuídas por la Conferencia figurarían en la columna titulada "registro" lo que significaba que más adelante se podían notificar frecuencias aparte de las que ya estaban registradas.

41. Añadió que la propuesta daba gran flexibilidad al plan y que, por lo tanto, la apoyaría.

42. La Propuesta del Reino Unido contenida en el Documento Aer-No. 260 se puso a votación y fué adoptada por 24 votos a favor, ninguno en contra y 10 abstenciones.

PROPUESTA DEL REINO UNIDO RELATIVA A UNA RECOMENDACION A LA J.P.F.

43. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) dijo que la J.P.F. distribuiría frecuencias a estaciones fijas aeronáuticas sin tener en cuenta si estas estaciones se veían precisadas a emplear frecuencias móviles aeronáuticas muy cercanas de frecuencias fijas aeronáuticas y que si ahora no se hacían alteraciones más tarde sería difícil hacerlas.

44. Añadió que se había escogido arbitrariamente la cifra de 15 kc/s como representando una separación segura desde el extremo de la banda y que proponía se adoptase la resolución.

45. El Sr. OOMEN (Países Bajos) apoyó la propuesta.

46. El Sr. PETIT (I.F.R.B.) manifestó que la Conferencia ya había adoptado una recomendación a la J.P.F. (Doc. Aer-No. 272) que parecía abarcar el asunto en todos sus aspectos.

47. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) dijo que la recomendación contenida en el Documento Aer-No. 272 había sido de un carácter muy general y que su propuesta significaba que las estaciones aeronáuticas individuales no tendrían que funcionar en dos servicios (fijo y móvil), ya que de otra forma, si dos bandas aeronáuticas eran contiguas, podría suceder que una estación se viera precisada a funcionar en dos servicios cerca del enlace de ambas bandas.

48. Se originó un debate, transcurrido el cual se acordó enmendar las dos últimas líneas de la siguiente manera: "desde el enlace de las dos bandas, con objeto de evitar la posibilidad de interferencia mutua entre dos estaciones situadas en el mismo punto."

49. El Sr. PETIT (I.F.R.B.) propuso la supresión de las palabras entre paréntesis: "no menos de 15 kc/s".

Se adoptó esta enmienda.

El Documento Aer-No. 261, enmendado, se adoptó por unanimidad.

50. PROPUESTA DEL REINO UNIDO SOBRE LA INFORMACION CONTENIDA EN LOS FORMULARIOS 1 y 2 (Documento Aer. 262.)

El Sr. ROWLAND (Reino Unido) dijo que la necesidad de esto había surgido durante la labor realizada por el grupo del Hemisferio Oriental sobre los Formularios 2 presentados en Atlantic City. Algunos países habían incluído detalles de los servicios fijos y si no se hacían correcciones, dichos países creerían que no se había tomado disposición alguna para sus servicios fijos.

51. El Sr. PETIT (I.F.R.B.) manifestó que la J.P.F. no había considerado los Formularios 2 para el servicio móvil aeronáutico, y que por lo tanto incumbía a la Conferencia más bien que a la J.P.F., tomar las disposiciones que pudieran creerse necesarias.

52. La J.P.F. había fijado un tiempo límite para la presentación de solicitudes y enmiendas (10 de abril de 1948); las demandas adicionales serían tratadas de conformidad con el párrafo 16 de la Resolución de Atlantic City, esto es, que las demandas presentadas durante la existencia de la J.P.F. se conservarían hasta que la Conferencia Especial fijase el procedimiento a seguir en lo que respecta a estas necesidades.

53. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) dijo que difícilmente se podía solicitar de la J.P.F. que examinara los errores cometidos por las Administraciones y que si no estaba dispuesta a ello, serían las Administraciones las que tendrían que presentar sus enmiendas a la Conferencia Especial.

54. El Sr. PETIT (I.F.R.B.) dijo que no había pretendido indicar que la J.P.F. no examinaría las enmiendas y que el tiempo-límite fijado había provocado algunas controversias, siendo poco probable que la J.P.F. estuviera dispuesta a resolver la cuestión.

55. Añadió que los párrafos 16 y 17 de las Directivas de la J.P.F. resolvían este problema y que no se podía sostener que las enmiendas no serían examinadas por la J.P.F.

El Documento Aer-No. 262, enmendado, se adoptó por unanimidad.

56. PROPUESTA DEL REINO UNIDO RELATIVA A LA UTILIZACION DE FRECUENCIAS MOVILES AERONAUTICAS "R" POR LOS SERVICIOS FIJOS AERONAUTICOS (Doc. Aer-No. 263)

57. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) declaró que éste era un problema de interés general. La propuesta no iba encaminada a negar a las Administraciones el derecho que les concedía el Capítulo 3, Artículo VII del Reglamento de Radiocomunicaciones, a utilizar las frecuencias de los servicios fijos para otros fines que los establecidos. Terminó diciendo que existía una necesidad urgente de frecuencias móviles aeronáuticas, y que era conveniente en gran manera que las Administraciones hicieran un uso más limitado de sus derechos a este respecto.

58. El Sr. FALGARONE (Francia) manifestó que la propuesta no sólo carecía de lógica sino que era superflua, ya que cuando el plan de Atlantic City entrara en vigor se solucionaría esta situación. Añadió que en su mayoría, los servicios móviles y los fijos dependían de las mismas Administraciones, y que la propuesta no era más que una recomendación a las Administraciones a fin de que no perjudicaran sus propios intereses. Terminó diciendo que esta cuestión se trataría mejor con la O.A.C.I. pero que, en todo caso, ya había sido prevista por el Artículo 3 del Reglamento de Radiocomunicaciones (párrafo 88).

59. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) dijo que, por lo menos, recordaba un caso en Europa en que se utilizaba irregularmente una frecuencia móvil para el servicio fijo, causando así dificultades a las otras Administraciones.

Se adoptó por unanimidad, el Documento Aer. No. 263, enmendado.

60. El Sr. PETIT (I.F.R.B.) manifestó que el párrafo 1 del prefacio podía conducir a la conclusión errónea de que, mientras el espacio distribuído al servicio móvil aeronáutico "R" no era el adecuado, a los servicios fijos se les había distribuído ampliamente. Afirmó que nada era menos cierto. Las bandas móviles aeronáuticas habían sido aumentadas considerablemente en Atlantic City. Además, el espacio disponible para los servicios fijos fué reducido en aquella Conferencia de 30% por lo menos y desde entonces las demandas en servicios fijos habían aumentado constantemente.

61. Era ésta una impresión que él deseaba corregir de una vez por todas. En términos generales, todos los servicios estimaban que las bandas asignadas a ellos no eran adecuadas.

Se levantó la sesión a las 13h.00.

El Presidente

Arthur L. LEBEL

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas
GINEBRA, 1948

Documento Aer-No. 308 -S
22 de septiembre de 1948

ACTA DE LA 15ª SESION PLENARIA

celebrada en la "Maison des Congrès", Ginebra el viernes 17 de septiembre de 1948, a las 10,15 a.m.

Presidente: Sr. Arthur L. LEBEL (Estados Unidos)

PRINCIPIOS ADOPTADOS POR LA COMISION 4 Y REVISADOS POR LA COMISION DE REDACCION (Documento Aer-No. 220)

1. El Sr. FALGARONE (Francia), al presentar el documento como Presidente de la Comisión de Redacción, dijo que el texto original del apartado 1 (2) de la página 1, había sido redactado en francés y sometido a la Comisión 6, la que lo había aprobado. La última línea del párrafo, en el texto francés, establecía que no se debía dar prioridad[a] ninguna clase de emisión particular. Dicha línea contenía un error en los textos español e inglés del Documento Aer-No. 159, debidamente aprobado por la Asamblea Plenaria del que el Doc. Aer. No. 220, es una edición revisada. De acuerdo con las versiones española e inglesa, no se debía dar prioridad, en principio, a ninguna clase de emisión particular.

2. El texto francés implicaba que, si por ejemplo, dos Administraciones entraban en conflicto respecto al empleo de un determinado canal y una de ellas deseaba servirse del tipo A-3, mientras que la otra utilizaba A-1, en este caso, el tipo de emisión por sí mismo no conferiría derechos especiales a ninguna de las partes.

3. Se acordó que los textos en español, inglés y ruso del apartado 1 (2) debían enmendarse para ajustarlos al texto francés.

4. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) propone una modificación que sólo interesa al texto inglés y que fué adoptada.

Se acordó redactar la última línea del texto español como sigue: " No se otorga ninguna prioridad de principio inherente a cualquier clase de emisión particular".

5. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) dijo que el Documento Aer-No. 220 era sencillamente una nueva edición del Documento Aer-No. 159 (Informe final del Grupo de Trabajo 4-D). No estando de acuerdo su delegación con los principios básicos de la Comisión 4, ya había votado contra la adopción del Documento Aer-No. 159 y hecho constar sus reservas al respecto. Reiteraba, pues, las mismas reservas con relación al Doc. Aer. No.220.

6. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) manifestó que ya había formulado reservas con relación a las cuestiones contenidas en dicho documento y que mantenía su actitud sobre este punto.

7. El Sr. HARIZANOV (Bulgaria) declaró que los principios técnicos del Doc. Aer- No.220 se habían establecido según un promedio de datos ionosféricos y que no estaba de acuerdo con ellos. Su Administración se reservaría sus derechos.

8. El Sr. ARCIUCH (Polonia) dijo que su delegación no estaba de acuerdo con las separaciones entre frecuencias ni con las capacidades de canales que se expresaban en el Doc. Aer-No. 220. Las Administraciones polaca, y checoeslovaca se reservarían sus derechos a este respecto.

9. Se puso a votación el Documento Aer-No. 220, enmendado y fué adoptado por 26 votos en favor, 9 en contra y 3 abstenciones.

10. TEXTOS PARA LOS GRAFICOS DE LOS ALCANCES MAXIMO Y MINIMO DEL INFORME FINAL, REVISADOS POR LA COMISION DE REDACCION (Doc. Aer-No. 231).

11. El Documento Aer-No. 231, fué aprobado por unanimidad.

12. TEXTOS DE LAS RECOMENDACIONES Y RESOLUCIONES REVISADOS POR LA COMISION DE REDACCION (Documento Aer-No. 272)

13. RECOMENDACION A LA J.P.F. RELATIVA A LA PROTECCION DE LAS RADIOCOMUNICACIONES AERONAUTICAS (página 1)

Esta recomendación fué adoptada por unanimidad.

14. RECOMENDACION A LA CONFERENCIA DE RADIODIFUSION POR ALTAS FRECUENCIAS DE MEXICO, RELATIVA A LA PROTECCION DE LAS RADIOCOMUNICACIONES AERONAUTICAS (página 2)

Se aprobó por unanimidad

15. RESOLUCION RELATIVA AL ENVIO A LA OACI DE LAS COPIAS DE QUEJAS E INFORMES REFERENTES A INTERFERENCIAS EN LAS BANDAS DEL SERVICIO MOVIL AERONAUTICO (páginas 3 y 4).

16. Los Sres. JAROV (U.R.S.S.) y MITROVIC (Yugoeslavia) declararon que renovaban las reservas que formularon cuando la Sesión Plenaria adoptó esta resolución.....

17. Se puso a votación esta resolución y se adoptó por 28 votos en favor, 8 en contra y 5 abstenciones.

18. El Sr. HARIZANOV (Bulgaria) declaró que había votado contra la resolución y que su administración se reservaba sus derechos.

19. RESOLUCION SOBRE EL ENCAUZAMIENTO DE LA CORRESPONDENCIA PUBLICA DE LAS AERONAVES. (páginas 5 y 6)

20. Se puso a votación esta resolución y se adoptó por 23 votos en favor, 3 en contra y 15 abstenciones.

21. RESOLUCION RELATIVA A LA FORMA DE LA LISTA DE FRECUENCIAS PARA LAS BANDAS ASIGNADAS AL SERVICIO MOVIL AERONAUTICO R (páginas 7 a 9)

22. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) dijo que cuando en una Sesión Plenaria se adoptó esta resolución, su delegación se abstuvo de votar o hizo constar sus reservas con relación a los párrafos que tratan de la notificación y registro de frecuencias, reservas que en aquel momento renovaba.

23. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) manifestó que su delegación renovaba las reservas que ya había hecho sobre este asunto.

24. Se puso a votación esta resolución y quedó adoptada por 27 votos en favor, ninguno en contra y 11 abstenciones.

25. RECOMENDACION RELATIVA A LA COORDINACION DE LOS SERVICIOS AERONAUTICOS Y MARITIMOS (páginas 10 a 20)

26. Se adoptó por unanimidad.

27. RECOMENDACIONES RESPECTO A LA PUBLICACION DE CIERTOS DOCUMENTOS DE SERVICIO (páginas 21 a 29)

Se pusieron a votación estas recomendaciones y se adoptaron por 28 votos en favor, ninguno en contra y 10 abstenciones.

28. Los Sres. JAROV (U.R.S.S.), MITROVIC (Yugoeslavia) y HARIZANOV (Bulgaria) se abstuvieron de igual modo que lo hicieron cuando la Sesión Plenaria adoptó estas recomendaciones.

29. El Sr. ARCIUCH (Polonia) también se abstuvo. Las delegaciones de Polonia y de Checoeslovaquia se reservaron su actitud en este asunto.

30. INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO RELATIVO A LA SUSPENSION DE LA CONFERENCIA (Doc.Aer.No.298)

El Sr. FALGARONE (Francia), al presentar el documento, manifestó que la Comisión 6 había creado el Grupo de Trabajo encargado de elaborar un informe basado en los Docs. Aer. Nos. 200, 228, 236 y 248 (proposiciones australiana, francesa, mexicana y soviética), relativos a la resolución de aplazamiento de la Conferencia adoptada por la Sesión Plenaria y a los puntos de vista expresados en la Comisión 6.

31. Los Sres. FALGARONE y SEARLE someten seguidamente una lista de correcciones de menor cuantía que conviene introducir en el documento.

32. El Sr. FALGARONE desea expresar la gratitud del Grupo por el valioso concurso del Sr. PETIT. De una manera general, el Grupo se ha esforzado en exponer siempre la verdad sin hacer destacar, no obstante, los errores que haya podido cometer la Conferencia.

33. El Sr. ARCIUCH (Polonia) dijo que, de acuerdo con el párrafo 4, le fué posible a la Conferencia estudiar cuidadosamente las necesiades de los servicios internacionales, pero que deseaba hacer observar que no se había asignado una sola frecuencia a la línea Varsovia-París.

34. Se ha dicho en el párrafo 5 que el Grupo no dispone de algunas informaciones esenciales respecto a las necesidades regionales y nacionales y, si éste era el caso, agradecería muchísimo saber exactamente cuáles son las informaciones de que se carece.

35. El Sr. FALGARONE (Francia) dijo que la expresión "servicios internacionales" debía reemplazarse por "servicios que operan en las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores".

36. El Sr. DE HAAS (Indias Orientales Holandesas) manifestó que si el delegado de Polonia deseaba una respuesta a su segunda pregunta, no tenía más que consultar el Doc. Aer. No. 242. Este era un asunto que se había tratado repetidas veces.

37. El Sr. WHITE (Estados Unidos de América) declaró que su delegación podía pronunciarse por la adopción del documento No. 298.

38. En cuanto a la fecha de la segunda reunión (párrafo 1.2.) declaró que no sería prudente que el texto de dicho párrafo incitara a las administraciones a no tomar en serio el problema. Debía fijarse una fecha definitiva, y, por consiguiente, proponía que se suprimiera la segunda frase del párrafo 1.2.: "Sin embargo, esta última fecha puede ser alterada mediante acuerdo entre las Administraciones interesadas".

39. El Sr. DE HAAS (Indias Orientales Holandesas) apoyó la moción.

40. El Sr. FALGARONE (Francia) dijo que el párrafo se había redactado así para evitar que los países lejanos se vieran obligados a enviar dos delegaciones distintas a la segunda reunión de la Conferencia y a la Conferencia administrativa especial.

41. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) manifestó que debía darse suficiente tiempo a la segunda reunión para acabar su labor y que, por lo tanto, la fecha de reanudación no debía ser más tarde del 31 de julio de 1949. Podría ser de utilidad fijar un intervalo entre la segunda reunión de la Conferencia y la Conferencia administrativa especial a fín de permitir llevar a cabo cualquier trabajo suplementario que pudiera estimarse necesario.

42. El Sr. BETTS (Australia) sugirió que se substituyera por una coma el punto y seguido del final de la primera frase del párrafo 1.2. y proseguir el texto en la forma siguiente: "o en la fecha que las administraciones interesadas determinen".

43. El Sr. PETIT (J.F.R.B.) manifestó que esta última proposición no asociaba la fecha de la segunda reunión a la de la Conferencia administrativa especial y que, por lo tanto, prefería la proposición del delgado de los Estados Unidos.

44. Añadió que en la resolución de Atlantic City por la que se creaba la J.P.F. se estipulaba que este organismo debía incorporar en sus listas los planes de distribución de frecuencias elaborados por las conferencias de servicio y que estas listas tenían que ser enviadas para su estudio a las Administraciones dos meses antes por lo menos de la Conferencia administrativa especial. Por lo tanto, si la Conferencia deseaba respetar el procedimiento establecido en Atlantic City debía dejar un intervalo suficiente entre el final de la segunda reunión y la apertura de la Conferencia especial.

45. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) dijo que se oponía a la supresión de la segunda frase del párrafo 1.2.

46. El Sr. FALGARONE (Francia) puso en duda que la Conferencia pudiese recibir los datos necesarios antes del 30 de junio de 1948. Si se suprimía la segunda frase de dicho párrafo, se inclinaría por el aplazamiento de la fecha de apertura de uno o dos meses.

47. El PRESIDENTE, resumiendo, dijo que la objeción principal contra la supresión de esta frase era que ciertos delegados participantes en la segunda reunión de la Conferencia desearán también asistir a la Conferencia administrativa especial y de haber un intervalo entre ambas, las administraciones interesadas se verían precisadas a hacer gastos suplementarios.

48. Agregó que, por otra parte, el hecho de fijar una fecha precisa para la segunda reunión podría servir de estímulo a las administraciones y darles tiempo suficiente para estudiar cualquier plan elaborado por la Conferencia antes de que la Conferencia especial comenzara su labor. La asamblea no debía perder de vista que esta última Conferencia podría ser aplazada indefinidamente.

49. Se puso a votación la propuesta de los Estados Unidos de suprimir la segunda frase del párrafo 1.2, y fué rechazada por 9 votos en favor, 4 en contra y 25 abstenciones.

50. El PRESIDENTE dijo que de conformidad con el Reglamente interno la propuesta había sido rechazada. Añadió que la moción tendría que ser presentada de nuevo en una sesión posterior y que, entonces, no se tendrían en cuenta las abstenciones.

51. Párrafo 1) página 1

Se enmienda el párrafo de la siguiente manera "1) Que el plan definitivo de asignación de frecuencias en las bandas del servicio móvil aeronáutico R debiera satisfacer, de la mejor manera posible, las necesidades de todas las categorías de este servicio".

Se adoptó el párrafo 1 de la página 1, enmendado.

52. Párrafo 2) página 1

Se enmendó este párrafo de la siguiente manera:"2) Que existe un acuerdo unánime entre las delegaciones presentes en la Conferencia, en el sentido de que las necesidades de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, y las de las rutas regionales y nacionales sean examinadas y satisfechas en el mismo pie de igualdad."

Se adoptó el párrafo 2 de la página 1, enmendado.

53. Párrafo 3) página 1

Este párrafo se ha modificado de la siguiente manera:"3) Que según los estudios efectuados por la Conferencia y las informaciones de que dispone, la parte del espacio del espectro asignada al servicio móvil aeronáutico R no basta para permitir, sin un estudio complementario, que se satisfagan por completo todas las necesidades de este servicio".

Se adoptó el párrafo 3 de la página 1, enmendado.

54. Párrafo 4, página 1

El Sr. JAROV (U.R.S.S.) propuso que se substituyera el párrafo 4 por el siguiente:"Que al comenzar su labor, la Conferencia prestó mayor atención al estudio detallado de las necesidades de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, no ha apreciado en su justo valor las necesidades de las rutas aéreas regionales y nacionales y no ha tomado en consideración sus particularidades. De ahí que :

55. a) Las necesidades de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores fueron examinadas en primer lugar y satisfechas ampliamente.

56. b) Los esfuerzos realizados para satisfacer las necesidades de las rutas regionales y nacionales mediante las frecuencias restantes y la repetición de frecuencias de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores no han dado resultados satisfactorios".

57. El párrafo 5 se leería de la siguiente manera: "Que en lo que respecta a las necesidades de los servicios regionales y nacionales, la Conferencia no dispone de ciertos datos esenciales relativos a la posibilidad de coordinar la utilización de las frecuencias entre países y regiones adyacentes, y que la necesidad de obtener esta información no se hizo evidente hasta que la Conferencia llegó a la etapa en que las frecuencias se compartían entre las Rutas Aéreas Mundiales Mayores y los servicios regionales y nacionales."

De esta forma se suprimiría el párrafo 6.

58. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) al apoyar esta enmienda, manifestó que ésta reflejaba las discusiones sostenidas a este respecto y que expresaba un criterio que todos admitían como justo.

59. El Sr. FALGARONE (Francia) dijo que este texto reflejaba con más objetividad el curso cronológico de los acontecimientos en el seno de la Conferencia y que era necesario tener el valor de exponer a las administraciones la realidad de estos hechos.

60. Se puso a votación la enmienda soviética al párrafo 4 y fué rechazada por 26 votos contra 11 y 2 abstenciones.

61. Después de alguna discusiones, la Asamblea acordó adoptar el texto siguiente: "4) Que ha sido posible estudiar minuciosamente las necesidades de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores y satisfacer en gran medida sus necesidades mínimas, mientras que la tentativa de satisfacer las necesidades de los servicios regionales y nacionales con las frecuencias restantes y la repetición de las frecuencias de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, no ha dado resultados satisfactorios".

Se adoptó el párrafo 4, enmendado.

62. Párrafo 5, página 1

Se acordó substituír el término "servicios internacionales" por el de "Areas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores"

63. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) propuso la siguiente enmienda: "Que respecto a los servicios regionales y nacionales la Conferencia no dispone de ciertos datos relativos a la posibilidad de coordinar la utilización de las frecuencias entre los países y las regiones adyacentes.."

64. Se originó un debate transcurrido el cual la Asamblea acordó adoptar el texto siguiente: "5) Que en lo que respecta a las necesidades de los servicios regionales y nacionales, la Conferencia no dispone de algunos datos esenciales, especialmente de los relacionados con la posibilidad de coordinar la utilización de frecuencias en los países o regiones limítrofes....."

Se adoptó el párrafo 5 de la página 1, así enmendado.

Se levantó la sesión a las 18,00

Presidente.

Arthur L. LEBEL

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer-No. 309 S
22 de septiembre de 1948.

ACTA DE LA 16ª. SESION PLENARIA

celebrada en la "Maison des Congrès",
Ginebra, el sábado, 18 de septiembre
de 1948, a las 9 a.m.

Presidente: Sr. Arthur L. LEBEL (Estados Unidos)

1. CONTINUACION DE LOS DEBATES SOBRE EL INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO RELATIVO A LA SUSPENSION DE LA CONFERENCIA (Documento Aer-No.298).

El Sr.JAROV (U.R.S.S.) propuso que como la falta de información no era la única causa para suspender la Conferencia se eliminara el párrafo 6 de la página 1.

2. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) secundó la moción. Hizo observar que aun en el caso de que la segunda sesión de la Conferencia dispusiera de información más completa, jamás tendría éxito a menos que se alterasen los principios técnicos básicos ya adoptados.

3. El Sr. SOUTO CRUZ (Portugal) manifestó que a pesar de que la falta de información pudiera tal vez ser la razón principal para la suspensión, no es la única. Añadió que, aunque la Conferencia tuviera a su disposición datos similares para las MWARA y las RDARA, el número de frecuencias necesario para ambas categorías sólo podía obtenerse utilizando la misma fórmula y las mismas normas.

Siguió diciendo que una vez realizado este trabajo, la Conferencia tendría, por una parte, todas las frecuencias disponibles y, por otra, todas las necesidades obtenidas por la aplicación de una fórmula común.

De este manera, el problema principal residiría en una distribución equitativa basada en las normas técnicas adoptadas, y si el resultado fuera injusto, lo sería, por lo menos, para todas las diversas categorías de los servicios móviles aeronáuticos R .

4. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) dijo que, como era evidente en el Documento Aer. No.242, sólo de una cuarta parte a una séptima parte de las necesidades regionales y nacionales habían sido satisfechas. Preguntó si aun admitiéndose que la Conferencia recibiera información adicional, podría mantenerse que dicha información podría en sí permitir la satisfacción de las exigencias.

5. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) manifestó que el párrafo 6 era un reflejo exacto de la actual situación. Añadió que a pesar de que la información adicional no significaba necesariamente que habrían de satisfacerse todas las necesidades, ésto permitiría, por lo menos, reducir las necesidades en forma más uniforme e imparcial, en lo que se refiere a las Rutas Aéreas Mundiales Mayores y a los Servicios Aéreos Nacionales y Regionales.

6. El Sr. WHITE (Estados Unidos) manifestó que este asunto había sido ya muy discutido en el seno de la Comisión 6. Propuso que se procediera a votar inmediatamente la propuesta soviética.

7. Se puso a votación la propuesta de los Estados Unidos relativa a que se cerraran los debates sobre este asunto y se procediera a votar la propuesta soviética inmeditamente, y fué adoptada por 20 votos contra 10, y 2 abstenciones.

8. Se puso a votación la moción soviética para que se eliminara el párrafo 6, y fué rechazada por 9 votos contra 21 y 3 abstenciones.

9. El PRESIDENTE hizo observar que de conformidad con el reglamento interno, debía declarar que toda discusión ulterior de este asunto estaría fuera de orden.

10. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia): "Un procedimiento semejante para interrumpir los debates sobre una cuestión de tanta importancia es injustificado y antirreglamentario. No es impidiendo la discusión como se llegará a una solución razonable y aceptable para todos. La Delegación yugoeslava considera que un procedimiento similar, aplicado con frecuencia en los momentos más críticos de la Conferencia, ha sido una de las razones más importantes del fracaso evidente de esta reunión de la Conferencia".

11. El Sr. FALGARONE (Francia) manifestó que tanto él como otros delegados deseaban proseguir la discusión. Dijo que le era difícil creer que una libre expresión de opiniones pudiese declararse fuera de orden en tal forma.

12. El PRESIDENTE solicitó luego que constara literalmente en acta la siguiente declaración:

> "La moción por la cual se propone la terminación de un debate es bien conocida en todos los sistemas parlamentarios que conozco. Una de sus finalidades es prevenir que un pequeño grupo obstaculice indefinidamente el sufragio respecto a una cuestión, que, en el sentir de la mayoría, ha sido discutida suficientemente para garantizar una decisión razonablemente bien fundada. Todos los delegados aquí presentes representan gobiernos soberanos, y los derechos y atribuciones de cada cual se extienden recíprocamente a los de los demás. Si un delegado tiene derecho a solicitar la continuación de un debate por razones propias, cualquier otro delegado tiene igualmente el derecho de recabar la clausura de dicho debate por razones que él estime válidas. Cuando ambos estén en conflicto, el único medio conocido para resolver el problema, bajo un procedimiento democrático, es someter la controversia a votación. Así se ha hecho ahora en el caso que nos ocupa, y una mayoría de aproximadamente tres a uno ha decidido dar por terminado el debate. Como Presidente, no tengo poder para extender o suspender las deliberaciones contra el deseo de la mayoría. Por lo tanto, no tenemos otra alternativa que la de proceder inmediatamente a votar el asunto".

13. El Sr. ARCIUCH (Polonia):

> "Estimando que la falta de algunas informaciones complementarias respecto a las frecuencias para los servicios regionales y nacionales (Presentados en el Doc.Aer.No.71, en un formulario oficial No.2, y alteradas varias veces conforme a las exigencias de los diversos grupos de trabajo, en el transcurso de su labor) no es la única y simple o principal razón para la compartición desigual de frecuencias entre las MWARA y las Regiones o Estados, la Delegación de Polonia votó en favor de la supresión del apartado 6 de los considerandos del Proyecto Provisional de Resolución presentado en el Doc.Aer.No.298".

14. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) declaró que había preguntado oficialmente si la mayoría de los presentes consideraba que la falta de información era la razón principal para la suspensión de la Conferencia.

15. El PRESIDENTE dijo que esta discusión estaba fuera de orden, por no referirse directamente al artículo 265, que era lo que se discutía. Sin embargo, el Delegado de la Unión Soviética podía someter oficialmente una moción relativa a la adición de un nuevo párrafo en el que se expusiese su punto de vista con la condición de que hiciese referencia al Doc.Aer.298.

16. El Sr. LECOMTE (Bélgica) señaló un error de traducción en el párrafo 6 y añadió que convendría sustituir las palabras "a falta de informaciones esenciales" por "a falta de estas informaciones esenciales".

Se adoptaron el párrafo 6, enmendado, y el párrafo 7.

Párrafo 8, página 2.

En el texto francés, se modificará la primera línea en la forma siguiente: "que, en raison de ce qui précède..."

Se adoptaron el párrafo 8, enmendado, y el párrafo 9.

Párrafo 1.2, página 2

17. El Sr. WHITE (Estados Unidos) manifestó que en la sesión anterior había presentado una moción para que se eliminase la segunda oración del párrafo de su declaración. Dijo que había habido más abstenciones que votos en pro y en contra, y que proponía nuevamente que se suprimiera.

18. Se puso a votación la moción de los Estados Unidos referente a la supresión de la segunda oración del párrafo 1.2, y fué adoptada por 22 votos contra 3.

19. El Sr. FALGARONE (Francia) apoyado por el Sr. Harizanov (Bulgaria) manifestó que existía el peligro de reanudar la Conferencia demasiado pronto. Propuso, por lo tanto, que el párrafo 1.2 se leyese simplemente como sigue:

"Reunirse nuevamente en Ginebra el 31 de julio de 1949".

20. El Sr. PETIT (I.F.R.B.) hizo observar que el plan de frecuencias elaborado por la Conferencia tendría que ser examinado por la Conferencia Administrativa Especial, y, por lo menos teóricamente, entregado con suficiente tiempo a la J.P.F. para su envío a las Administraciones. Por lo tanto, si se dejaba que la fecha de la segunda reunión no mantuviese relación con la de la Conferencia Especial, se estaría procediendo en contradicción con la resolución de Atlantic City.

21. El Sr. FALGARONE (Francia) manifestó que la Conferencia venía obligada a respetar la resolución, pero que era poco probable que la Conferencia especial se reuniese antes de octubre de 1949.

22. Se puso a votación la enmienda francesa al párrafo 1.2 y fué adoptada por 17 votos contra 0, y 17 abstenciones.

Se adoptaron los párrafos 1.2 (enmendado), 1.3, 2.1, y 2.2.

23. Párrafo 3.1, página 2.

Se acordó suprimir la palabra "actual" y, en la segunda línea, reemplazar la palabra "proyecto provisional de un plan" por "proyecto de un plan".

Se adoptó el párrafo 3.1, enmendado.

24. Párrafo 3.2, página 2.

Se acordó enmendar este párrafo en el sentido siguiente: "Considerar los Documentos Números....., como documentos que contienen otros principios y otros métodos capaces de proveer otras soluciones al problema, pero que, prácticamente, no se han aplicado por no haberlos adoptado la Conferencia en su Primera Reunión".

Se adoptó el párrafo 3.2. (enmendado)

25. Párrafo 3.2, página 3

Se decidió que este párrafo sería discutido cuando se estudiase el Doc. Aer.No.271.

26. Párrafo 4.1, página 3

Se acordó substituir las palabras "Estudiar todo el trabajo de la Conferencia" por "Examinar los resultados de la labor de la Conferencia".

27. Párrafo 4.3, página 3

El Sr. FALGARONE (Francia) manifestó incumbía a las propias Administraciones decidir si deseaban organizar, o participar, en las Conferencias mencionadas en este párrafo. El Grupo de Trabajo no había examinado detalladamente este punto. Quizás fuera conveniente añadir, en forma de anexo al Documento, una lista de las Conferencias (de la U.I.T., O.A.C.I. y otras organizaciones) con objeto de dar una idea a las Administraciones.

28. El Sr.WHITE (Estados Unidos) estimó que si se adoptaba la propuesta de los Estados Unidos referente a la creación de una secretaría interina, una de sus funciones tendría que ser la de informar a las Administraciones sobre estos asuntos.

29. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) declaró que si los países europeos representados en la Conferencia decidieran celebrar una conferencia regional de la U.I.T., esta conferencia tendría que ser organizada por la U.I.T.

30. El Sr. FALGARONE (Francia) manifestó que era difícil entrar en más pormenores respecto al párrafo 4.3. Su texto era lo suficientemente amplio para abarcar todas las contingencias.

31. El Sr. PETIT (I.F.R.B.) dijo que no era absolutamente necesario que el Consejo Administrativo tomase la iniciativa de convocar conferencias. Si un grupo de países quería convocar una, podían solicitarlo de la Secretaría General, con arreglo al Capítulo II del Reglamento General anexo al Convenio de Atlantic City.

32. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) propuso las siguientes enmiendas: leer punto (.) y seguido después de las palabras "...regional o doméstica".

Añadir, un nuevo subpárrafo 4.4.: "La Conferencia no determina de antemano, en este momento, la cuestión relativa a la convocación de conferencias regionales o conferencias de cualquier otra clase así como tampoco otras reuniones, durante el período de suspensión y deja a las administraciones que decidan sobre este particular".

33. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) apoyó esta moción.

34. El Sr. FALGARONE (Francia) manifestó que la siguiente enmienda daba una solución clara al problema, es decir, mantener el párrafo 4.3, sin modificar y añadir un nuevo párrafo 4.4:

35. "4.4. Que durante el intervalo de los trabajos de la Conferencia, las propias Administraciones tomen todas las decisiones respecto a conferencias o reuniones que consideren conveniente convocar. La Conferencia estima, en efecto, que no está en posición de determinar de antemano las posibilidades existentes a este respecto".

Se adoptó esta enmienda.

Se adoptaron el párrafo 4.3 y el nuevo párrafo 4.4.

36. Párrafo 5.1.

El Sr. JAROV (U.R.S.S.) declaró que el nuevo párrafo 4.4., significaba que el párrafo 5.1, tendría que ser enmendado para decir: "Si las administraciones correspondientes consideran necesario convocar conferencias regionales e invitar a estas conferencias a emprender estudios con la finalidad.."

37. El Sr. FALGARONE (Francia) declaró que según el texto original, la Conferencia podía invitar a las conferencias regionales a estudiar el problema de la coordinación de frecuencias. La nueva enmienda dejaba a las Administraciones la responsabilidad de dar instrucciones a la Conferencia para remitir estos problemas al estudio de las conferencias regionales, y en cualesquiera de los casos, la Conferencia se habría suspendido antes de que las Administraciones tomaran decisiones sobre este asunto.

38. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) apoyado por el Sr. White (Estados Unidos), manifestó que tenía que hacer alguna referencia específica respecto a las conferencias de la U.I.T. o de la O.A.C.I.

39. El Sr. LECOMTE (Bélgica) propuso la siguiente enmienda:

"5.1. Invitar a las Conferencias Regionales que de conformidad con los párrafos 4.3. y 4.4 se celebren a emprender....."

Se adoptó esta enmienda.

Se adoptó el párrafo 5.1, enmendado.

40. Párrafos 5.2.1., 5.2.2. y 5.2.3

El Sr. FALGARONE (Francia) indicó que el término "servicios internacionales" se había empleado en estos párrafos porque el grupo de trabajo estimó que las Administraciones no estarían familiarizadas con la terminología de la Conferencia, y que significaba Rutas Aéreas Mundiales Mayores y las rutas regionales, por tener todas ellas un carácter internacional.

41. El Sr. LECOMTE (Bélgica) sugirió que si otras delegaciones representantes de Estados miembros europeos de la O.A.C.I. estaban de acuerdo, quizás fuera suficiente añadir una nota explicando que, para dichos Estados, el término "servicios internacionales" comprendía las Rutas Aéreas Mundiales Mayores y las Rutas Regionales.

42. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) declaró que, al parecer, se intentaba celebrar dos clases de conferencias. Un grupo de conferencias que celebrarían los Estados miembros de la O.A.C.I. y otro grupo que celebrarían los Estados que no fueran miembros. De ser así, le era difícil comprender cómo podría conseguirse la coordinación esencial a que se refería el párrafo 7. Terminó preguntando cómo se podrían coordinar las necesidades de la región europea sin la cooperación de los Estados Orientales.

43. El Sr. LECOMTE (Bélgica) declaró que entre los Estados europeos miembros de la O.A.C.I., la costumbre de estudiar conjuntamente los problemas aeronáuticos, había engendrado relaciones muy cordiales entre los especialistas en materias aeronáuticas y que las reducidas conferencias aeronáticas celebradas bajo los auspicios de la O.A.C.I. tenían más probabilidades de éxito en cuanto al problema de la coordinación de frecuencias que las grandes conferencias regionales de la U.I.T.

44. Añadió que, ni remotamente, había pensado en sugerir que estos problemas pudieran resolverse sin la cooperación de los Estados orientales europeos, pero que si los Estados miembros de la O.A.C.I. podían reunirse para discutir sus problemas y los Estados no miembros también, sería mucho más fácil coordinar las necesidades en una conferencia regional de la U.I.T.

45. El Sr. COFFEY (Canadá) manifestó que se podía solicitar de la O.A.C.I., que estudiara los problemas relacionados con las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores y del Occidente Europeo pero pedirle que elaborase un proyecto de plan tanto para las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores como para los servicios regionales sería confiarle una labor de una complejidad extraordinaria y, por esta razón, proponía que se substituyera el término "servicios internacionales" por "Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores".

46. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) dijo que la O.A.C.I. era una organización gemela de la U.I.T. y como tal, tenía ciertos derechos, uno de ellos, por ejemplo, el de estudiar estos problemas y exponer su opinión respecto a los mismos. Añadió que debían dar toda clase de facilidades a la O.A.C.I. para que expusiera su parecer tanto con respecto a las Rutas Aéreas Mundiales Mayores como en lo referente a los servicios regionales.

47. El Sr. LECOMTE (Bélgica) declaró que, en cuanto a su país, las líneas aéreas internas europeas tenían más importancia que las Rutas Aéreas Mundiales Mayores y que no exageraba al decir que todos los vuelos comerciales realizados por las aeronaves balgas eran vuelos internacionales. Añadió que hacía muchísima falta que alguna organización se encargara de coordinar las necesidades de los servicios de la región europea y que la O.A.C.I. estaba perfectamente calificada para llevar a cabo esta labor.

48. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) manifestó que existían países en Europa que, sin ser miembros de la O.A.C.I., tenían el mismo interés respecto a los servicios regionales y añadió que como su país no era miembro de la O.A.C.I. no acataría ninguna decisión tomada por una Conferencia celebrada bajo los auspicios de dicha organización.

49. El Sr. FALGARONE (Francia) declaró que no cabía duda que las conferencias de la O.A.C.I. no tendrían prioridad alguna sobre las de la U.I.T. y que tal como había indicado el delegado de Bélgica, las necesidades de los Estados europeos no-miembros de la O.A.C.I. y las de sus Estados miembros, las coordinaría, en último lugar, una conferencia regional de la U.I.T.

50. El Sr. WHITE (Estados Unidos) apoyando la declaración del delegado de Nueva Zelandia, dijo que lo único que se proponían era pedir el parecer de una organización gemela.

51. Se puso a votación la moción del delegado del Canadá relativa a substituir el término "Servicios Internacionales" por "Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores" en los párrafos 5.2.1, 5.2.2., y 5.2.3. y fué rechazada por 11 votos contra 15 y 9 abstenciones.

52. El Sr. ARCIUCH (Polonia) dijo que, de acuerdo con el párrafo 6.3, se invitaba a la O.A.C.I. a que presentara un plan en la misma forma que las conferencias regionales y que estimaba que un plan semejante apoyaría los intereses de los Estados Miembros de la O.A.C.I. y de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, siendo, por consiguiente, injusto.

53. Añadió que quizás fuera verdad que la O.A.C.I. había ganado cierta reputación en cuanto a lo relacionado con las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, así como que se la reconociera como el enlace entre los grupos de Estados cuyas esferas tenían intereses comunes pero, al mismo tiempo, la O.A.C.I. no asistía a la Conferencia en calidad de miembro sino como observador.

54. Siguió diciendo que era impropio que una conferencia internacional fuese utilizada para apoyar los intereses de semejante organización.

55. El párrafo 9 de los Considerandos disponía que la Conferencia era el único organismo que tenía competencia para elaborar un plan de asignación de frecuencias de los servicios móviles aeronáuticos, lo que no concordaba con invitar a la O.A.C.I. a elaborar dicho plan, excepto en lo relacionado con las Rutas Aéreas Mundiales Mayores.

56. Terminó declarando que convenía con el delegado del Canadá en que la O.A.C.I. representaba, principalmente, los intereses de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores y que por consiguiente, propondría que se suprimiera el párrafo 5.2.3.

57. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) apoyó esta propuesta.

58. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) sugirió que se enmendara el párrafo 5.2.3. para que dijera: "Elaborar propuestas, teniendo en cuenta lo que se estableco anteriormente, relativas a un proyecto de plan de asignación de frecuencias para las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores ".

59. El Sr. LECOMTE (Bélgica) manifestó que había votado en favor de la propuesta canadiense en cuanto a la substitución de "servicios internacionales" por "Rutas Aéreas Mundiales Mayores" por estimar que sólo con dicha enmienda dichos párrafos tendrían algún sentido.

60. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) propuso que el párrafo 5.2.1. se leyese "Estudiar la parte del proyecto de plan que corresponda a los servicios internacionales de sus Estados miembros."

61. El párrafo 5.2.2. se leería entonces: "Tratar de reducir las necesidades de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores a un mínimo, mediante la aplicación de los métodos de coordinación más apropiados, teniendo en cuenta el hecho de que las necesidades nacionales y regionales son muy elevadas."

62. El párrafo 5.2.3. diría "Elaborar teniendo en cuenta lo que se establece anteriormente, un proyecto de plan de asignación de frecuencias para los servicios aéreos internacionales de sus Estados miembros".

Se adoptaron estas enmiendas. Se adoptaron los párrafos 5.2.1., 5.2.2. y 5.2.3. así enmendados.

63. El Sr. JOUK (R.S.S. de Bielorrusia) propuso la inserción de un nuevo párrafo 6.1.1., convirtiendo el párrafo original 6.1.1. en párrafo 6.1.2.

64. "6.1.1. Las necesidades mínimas de frecuencias móviles aeronáuticas 'R' revisadas, teniendo debidamente en cuenta la situación creada, y coordinadas, donde fuere útil, con las demás Administraciones interesadas, ya sea en conferencias regionales o en alguna otra forma".

65. Se adoptó el nuevo párrafo 6.1.1.

Se adoptó asímismo, el párrafo original 6.1.1., ahora 6.1.2.

66. El Sr. JOUK (R.S.S. de Bielorrusia), secundado por el Sr. Mitrovic (Yugoeslavia), propuso la supresión del párrafo cuyo número había pasado a ser 6.1.3.

67. Añadió que lo que en realidad se necesitaba era una declaración de las frecuencias necesarias para cada país y cada tipo de servicio.

68. Las estadísticas detalladas a que hacía referencia el párrafo 6.1.3., no eran necesarios, en la práctica. La Comisión 7 había podido elaborar un proyecto de plan sin ellas. Diversos países tenían métodos distintos de operación, y se comprobaría que la información presentada conforme al párrafo 6.1.3. sólo produciría confusiones. Un ejemplo de ello era que los diversos países habían empleado los Formularios 2, en formas distintas.

69. El trabajo de la segunda reunión se simplificaría considerablemente si se invitaba a las Administraciones a presentar sus declaraciones de necesidades, ya que, a pesar de todo, una Administración estaba mejor capacitada que la Conferencia para evaluar sus propias necesidades.

70. El Sr. WHITE (Estados Unidos) dijo que recordaba casos en que las Administraciones habían presentado sus declaraciones de necesidades relativas a tipos de operación para los cuales ya se habían hecho provisiones. Añadió que si se querían "separar las ovejas de las cabras", la información estadística era esencial.

71. El Sr. BETTS (Australia) manifestó que aprobaría algunos de los puntos de vista del Delegado de la R.S.S. de Bielorrusia, y que algunas de las informaciones enumeradas en el Doc.Aer.242 no eran indispensables. Añadió que no obstante era absolutamente necesario poseer datos estadísticos, y que por ello votaría en contra de la moción del delegado de la R.S.S. de Bielorrusia.

72. El Sr. FALGARONE (Francia) hizo observar que el Doc.Aer.No.242, Pár.6, en el cual tenía que figurar el anexo en cuestión, tendría que ser examinado sin duda alguna.

73. El Sr. JOUK (R.S.S. de Bielorrusia) manifestó que el nuevo párrafo 6.1.1. estipulaba la coordinación de necesidades entre los Estados. La Conferencia tendría que estar informada de las necesidades de las Administraciones individuales. Si estas Administraciones veían la conveniencia de presentar información adicional en apoyo de sus declaraciones, no habría objeción posible. Pero la Conferencia no tenía autoridad alguna para exigir tal información.

74. Añadió que se había perdido un tiempo considerable en examinar las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, sencillamente porque las necesidades de dichas áreas no habían sido preparadas de antemano. Debían evitar que se repitiera este error con respecto a los servicios regionales y nacionales.

75. Se puso a votación la propuesta de Bielorrusia de suprimir el párrafo 6.1.3 y fué rechazada por 9 votos a 23, con 1 abstención.

Se adoptaron los párrafos 6.1.3, 6.2 y 6.3.

76 Párrafo 6.4.

77. El Sr. LECOMTE (Bélgica) propuso que el párrafo fuese enmendado en la forma siguiente: "Que los datos a que se hace referencia en los párrafos 6.1, 6.2 y 6.3, deben ser recibidos por la Secretaría General de la Unión antes del 30 de junio de 1949, fecha de apertura de la segunda reunión de la Conferencia Aeronáutica, a reserva de que se modifique esta fecha.

Esta enmienda fué adoptada.

78. Se adoptó el párrafo 6.4. enmendado.

Se levantó la sesión a las 7,30 p.m.

Presidente

Arthur L. LEBEL

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer. No. 311 - S
23 de septiembre de 1948

ACTA DE LA DECIMOSEPTIMA SESION PLENARIA

reunida en la "Maison des Congrès", Ginebra,
el domingo 19 de septiembre de 1948, a las 10h.15

Presidente: Sr. Arthur L. LEBEL (Estados Unidos)

CONTINUACION DE LOS DEBATES SOBRE EL INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO RELATIVO A LA SUSPENSION DE LA CONFERENCIA (Documento Aer.No.298)

1. El Sr. FALGARONE (Francia) manifestó qué ya se había admitido que los principios adoptados debían ser revisados en la segunda Reunión de la Conferencia. En la propia resolución se había invitado a las Administraciones a que estudiasen los principios del presente proyecto de plan. Esto significaba que dichos principios no eran inmutables.

Por ello sometía la siguiente propuesta :

Entre los párrafos 7 y 8 insertar lo que sigue:

2. "7.b. que, además, los principios explicita o implicitamente admitidos por la Conferencia para la elaboración del actual proyecto de plan no son necesariamente los mejores y deben ser estudiados y debatidos más ampliamente por las Administraciones u organizaciones especializadas, antes de cualquier otro intento, en vista de las reglas y procedimientos de operación existentes o que se establezcan para los servicios de control del tráfico aéreo internacional, regional y nacional.

"7.c. que los estudios complementarios mencionados en el párrafo 7.b. anterior no puede efectuarlos de manera adecuada la Conferencia presente".

3. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) dijo que el primer párrafo de la enmienda era inútil. No había nada en los documentos de la Conferencia que implicase que se había establecido el mejor plan posible, y el efecto de la propuesta sería desacreditar el plan.

4. No era cierto que la Conferencia no pudiera efectuar los estudios suplementarios mencionados en el sugerido párrafo 7. Estos párrafos adicionales eran superfluos.

5. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) afirmó que en el párrafo 6.1.1. se invitaba a las Administraciones a presentar propuestas respecto a los principios adoptados por la Conferencia. Sería lógico explicar en el prefacio las razones de tal indicación, porque de otro modo se daría la impresión que la primera reunión de la Conferencia estaba tratando de imponer sus puntos de vista a la segunda.

6. El Sr. FALGARONE (Francia) reconoció que, como ella misma admitía, la Conferencia no había declarado explicitamente que sus principios eran los mejores, pero puesto que se habían adoptado, esto implicaba que eran los mejores.

7. Añadió que existían reglas de control del tráfico aéreo regional, pero que no existían tales reglas para el tráfico aéreo en algunas de las MWARA, lo que incumbía a la O. A. C. I.

8. El Sr. GREVEN (O.A.C.I.) dijo que la expresión "Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores" era nueva, pero que el método de control del tráfico aéreo que se había establecido en estas áreas no lo era.

9. El Sr. FALGARONE (Francia) manifestó que las normasl de control del tráfico aéreo para las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores existían de hecho, pero que estaban basadas en el plan elaborado por la Conferencia de El Cairo y no en el de la Conferencia de Atlantic City. Desde esta última conferencia, la O.A.C.I. no había convocado una sola reunión para establecer nuevas reglas basadas en el plan de Atlantic City.

10. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) hizo observar que aún admitiéndose que no existían aún procedimientos de control del tráfico aéreo para las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores , era difícil creer que estos procedimientos pudiesen ser establecidos con todos sus detalles dentro de pocos meses.

11. El Sr. WHITE (Estados Unidos de América) manifestó que el documento 298 era claro en su forma actual, y que los párrafos adicionales propuestos no tendrían utilidad.

12. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) afirmó que al confiar a las Administraciones el estudio de los principios adoptados, se admitía que la Conferencia era incompetente. Añadió que lo que se requería de las Administraciones era una información más detallada y mejor coordinada.

13. El Sr. FALGARONE (Francia) manifestó que si los párrafos adicionales eran inútiles, el preámbulo no tenía razón de ser. Agregó que se había decidido solicitar más información estadística y que se había invitado a presentar sugestiones sobre los principios adoptados, sin inquerir, no obstante, el valor de dichos principios.

14. No era exacto aseverar que todos los principios adoptados habían sido discutidos. Algunos de ellos habían sido tomados como axiomáticos, por ejemplo, el concepto de asignación de frecuencias a las rutas, la división de los servicios en tres categorías, mundial, regional y nacional. Se

presumió que la separación entre frecuencias adoptada debía dar cabida a medios de comunicación de alta capacidad.

15. La verdad del caso era que la Conferencia no estaba capacitada para discutir algunos de estos principios fundamentales. Correspondía a la O. A. C. I. encargarse de ello.

16. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) declaró que no tenía conocimiento de que se pretendiera revisar en breve las normas del tráfico aéreo. Agregó que no habría tiempo para revisar el proyecto de plan a base de tales normas.

17. El Sr. LECOMTE (Bélgica) dijo que podía apoyar la idea general esbozada en la propuesta francesa. Agregó que en nada perjudicaría sugerir que los principios hasta ahora adoptados fuesen revisados en un lugar distinto.

18. Prosiguió diciendo que se había hecho observar que las Administraciones deben tratar de reducir sus necesidades. De ser así, habría dos alternativas: o las Administraciones podrían mantener sus principios actuales, y obtener satisfacción de sólo una parte de sus necesidades, o podrían revisarse los principios mismos.

19. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) manifestó que el preámbulo daba mucho énfasis a la falta de información, pero que no decía que los principios adoptados pudieran ser la causa del mal.

20. El Sr. WHITE (Estados Unidos de América) hizo observar que su delegación no había considerado en ningún momento que los principios adoptados no fuesen buenos; la Conferencia no había creído nunca cosa semejante. Se había hecho creer a las Administraciones que se disponía de numerosas frecuencias y, por consiguiente, habían presentado necesidades excesivas, dando con ello origen a la única dificultad que ha obligado a la suspensión de la Conferencia.

21. El Sr. BETTS (Australia) propuso la siguiente enmienda para reemplazar los párrafos 7.b y 7.c.:

> "Que la Conferencia estime que todas las Administraciones deben tener la oportunidad de estudiar más a fondo los principios adoptados por la Conferencia para la preparación del proyecto de plan con anterioridad a la finalización del plan definitivo de asignación de frecuencias, y que este estudio no puede efectuarse en la presente Conferencia".

22. El Sr. FALGARONE (Francia) dijo que debía hacerse referencia a las instituciones especializadas correspondientes. Agregó que no podía creer que los dos párrafos propuestos por él fuesen en realidad tan peligrosos.

23. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) manifestó que la Conferencia suspendía sus trabajos a fin de obtener más información. Pero que él no podía convenir en que las delegaciones representadas en la Conferencia fueran incompetentes para discutir los principios que habían sido adoptados.

24. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) se opuso enérgicamente a que se diera énfasis excesivo a la necesidad de revisar los principios adoptados. La razón principal para la suspensión consistía en la necesidad de contar con una información mayor y mejor coordinada.

25. El Sr. FALGARONE (Francia) manifestó que no había sido su propósito poner en tela de juicio la competencia de ciertos delegados. El asunto consistía en que la actual Conferencia no era específicamente aeronáutica.

26. Añadió que mediante acuerdo con el Sr. BETTS (Australia), presentaba la siguiente propuesta revisada:

> "7.b. Que, a la luz de las reglas de operación aeronáutica, existentes o previstas, los principios adoptados provisionalmente por la Conferencia deben ser estudiados por las Administraciones en conexión con el estudio de sus necesidades, y por las organizaciones especiales, de tal manera que se tengan en cuenta todos los medios que puedan contribuir a la reducción del número de frecuencias necesarias en el servicio móvil aeronáutico R."

27. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) propuso que después de las palabras "adoptados provisionalmente por la Conferencia" se insertará lo siguiente : " y todas las demás propuestas presentadas a la Conferencia para resolver el problema, que en la práctica no se hayan aplicado"

28. Los Sres. BETTS (Australia) y FALGARONE (Francia) aceptaron esta enmienda.

29. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) manifestó que se opondría a la inclusión de estos párrafos adicionales. Agregó que el Documento Aer. 298 era ya suficientemente claro al estipular lo que se requería de las Administracione durante el período de receso.

30. Continuó diciendo que la razón principal para la suspensión de la Conferencia era la falta de datos estadísticos con respecto a los servicios regionales y nacionales, junto con la coordinación inadecuada de las necesidades presentadas para dichos servicios, y que la información tendría que ser obtenida para que la Conferencia pudiera proseguir su labor.

31. Dijo que, en su opinión, la Conferencia no carecía de datos respecto a las prácticas de operación existentes que pudieran introducirse, y que un argumento de esa naturaleza no podía aducirse válidamente como razón para la suspensión de la Conferencia. Ciertamente, con la adición de esos párrafos parecería que no había una razón justa para suspender la Conferencia.

El Sr. QUIJANO (Colombia) apoyó esta declaración.

32. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) anunció que votaría contra la moción francesa. Agregó que no era cierto que los delegados no poseían información sobre las prácticas de operación.

33. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) manifestó que, conforme al Artículo 16 del Convenio de Atlantic City, pediría que se efectuara una votación nominal.

34. La enmienda franco-australiana al preámbulo, consistente en la adición de un nuevo párrafo (7.b.) fué puesta a votación y adoptada por 14 votos contra 11, y 13 abstenciones.

35. Votaron en favor:

República Popular de Albania; Confederación de Australia, República Socialista Soviética de Bielorrusia; República Popular de Bulgaria; Territorios de Ultramar de la República Francesa y Territorios administrados como tales; Francia; República de Polonia; Portugal; Protectorados Franceses de Marruecos y Túnez; República Federativa Popular de Yugoeslavia; República Socialista Soviética de Ucrania; República Popular de Rumania; Checoeslovaquia; Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas; = 14 votos.

36. Votaron en contra:

República Argentina, Brasil; Colombia; Colonias, Protectorados, Territorios de Ultramar y Territorios bajo Tutela o Mandato del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte; Estados Unidos de América; Indias Orientales Holandesas; Nicaragua; Nueva Zelandia; Países Bajos; Curaçao y Surinam; Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte; Territorios de los Estados Unidos de América; = 11 votos.

37. Abstenciones:

Bélgica; Canadá; Chile; Cuba; Ecuador; República de Honduras; Irlanda; Italia; Noruega; Pakistán; Suecia; Unión Sudafricana y Territorios bajo Mandato del Africa Sudoccidental; República Oriental del Uruguay; = 13.

38. El Sr. COFFEY (Canadá) declaró que se había abstenido de votar porque su Delegación jamás creyó que existiesen razones fundadas para suspender la Conferencia.

39. El Sr. WHITE (Estados Unidos de América) manifestó:

"Ciertas delegaciones han adquirido la costumbre de insertar en las actas de la Conferencia largas declaraciones de los puntos de vista de la minoría. Como resultado de ello, los que no han tomado parte en las deliberaciones pueden llegar a pensar que las decisiones adoptadas no habían sido apoyadas con exposiciones detalladas y completas. Pero no ha sido este el caso. Los Estados Unidos de América estiman que la extraordinaria amplitud de los debates es la prueba evidente de los análisis y explicaciones extensos y minuciosos que se han hecho, pero que, desde un punto de vista práctico, eran demasiado largos para hacerlos constar en acta. La Delegación de los Estados Unidos de América declara que la actuación de la Conferencia y de sus Comisiones bastaba a demostrar la firmeza e imparcialidad con que, de conformidad con los procedimientos democráticos, es decir, por mayoría de votos, se han adoptado las decisiones.

40. "Además, en las actas e informes de la Conferencia y de sus Comisiones, respectivamente, ciertas delegaciones han hecho constar, en diferentes ocasiones, declaraciones que pretendían explicar o interpretar la posición adoptada por la Delegación de los Estados Unidos de América o por la mayoría. Estas declaraciones, intencionadamente o no, no reflejan la verdadera posición de los Estados Unidos, por lo que estima que no reflejan tampoco la posición de la mayoría de los delegados presentes.

41. "En vista de ello y a fin de aclarar completamente los puntos de vista relativos a la posición de la Delegación de los Estados Unidos de América , esta Delegación facilita, en forma resumida, y para que conste en acta, la siguiente declaración:

42. "1. La Delegación de los Estados Unidos de América, cree que las normas y métodos determinados por este grupo de delegados altamente competentes y adoptados por la Conferencia, son técnica y prácticamente sólidos.

43. "2. Estima que la Conferencia hubiera fracasado en sus propósitos si no hubiese tenido en cuenta los modernos sistemas de comunicaciones y previsto las necesidades de las rápidas aeronaves modernas.

44. "3. Estima que el plan adoptado provisionalmente por la Comisión 6 y por la Conferencia, puede servir de base para la elaboración de un plan definitivo de asignación de frecuencias.

45. "4. De conformidad con los términos de la Resolución adoptada por la Comisión 6 y por la Conferencia, vamos a suspender ésta muy pronto para reanudarla ulteriormente. La Delegación de los Estados Unidos de América espera sinceramente que en el intervalo, todas las Administraciones procederán a revisar sus necesidades, con el fin de evitar la duplicidad de empleo y de permitir la máxima economía en la asignación de frecuencias a los servicios regionales y nacionales.

46. "Esperamos que las Administraciones revisarán, individual y colectivamente, sus listas de necesidades y, lo que es más importante, que examinarán con la mayor atención la justificación de sus necesidades en comparación con las de otras Administraciones. Esperamos también que las Administraciones comprenderán que las necesidades del sistema moderno de comunicaciones móviles aeronáuticas son muy difíciles de satisfacer tanto para cada país como para el mundo, a menos que no exista una cooperación internacional de acuerdo con el plan adoptado para proseguir la Conferencia.

"Estimamos que se puede proceder a una distribución equitativa del número limitado de frecuencias disponibles para los servicios móviles aeronáuticos. Pero ésto sólo será posible si, abstracción hecha de los factores ajenos, se adoptan los mismos principios técnicos que nosotros hemos adoptado al tratar de averiguar las necesidades reales del servicio. Esta Delegación espera que, durante la suspensión de la Conferencia, las Administraciones dedicarán toda su atención, tanto desde el punto de vista práctico como del técnico, para dar fin a este problema y permitirnos así obtener el mejor y el más moderno sistema de comunicaciones que asegure la máxima protección de la vida humana y del material en el aire".

47. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) apoyó plenamente esta declaración.

48. El Sr. LAYZELL (A.I.T.A.) dijo que los principios básicos adoptados provisionalmente por la Conferencia estaban conformes con las recomendaciones de los operadores de líneas aéreas.

49. Los representantes de la A.I.T.A. estaban convencidos de que la razón principal para la suspensión de la Conferencia no era la de que los principios adoptados fuesen incorrectos, sino la de que se carecía, para esta reunión de la Conferencia, de informaciones adecuadas, exactas y coordinadas, sobre las necesidades regionales y nacionales.

50. El Sr. MARTINS DA SILVA (Brasil) declaró que su delegación había votado en contra de la inclusión del último párrafo, por estar convencida de que la razón principal de la suspensión de la Conferencia era la falta de información.

51. Párrafo 6 del Preámbulo.

El Sr. JAROV (U.R.S.S.), apoyado por el Sr. HARIZANOV (Bulgaria), propuso la adición de las palabras siguientes al párrafo 6: "Sin embargo, esa no fué la razón esencial y única de la suspensión de la Conferencia".

52. El Sr. BETTS (Australia) y el Sr. WHITE (Estados Unidos de América) se manifestaron en contra de la enmienda, afirmando que la falta de información era la razón principal de la suspensión.

53. Se puso a votación la enmienda soviética al párrafo 6, siendo rechazada por 11 votos contra 17 y 9 abstenciones.

54. INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO ENCARGADO DEL EXAMEN DE LOS DOCUMENTOS QUE HAN DE ENVIARSE A LAS ADMINISTRACIONES. (Documento Aer. No. 271).

El Sr. WHITE (Estados Unidos de América) dijo que el Grupo de Trabajo había examinado únicamente los documentos de la Comisión 6. Esta Comisión había aprobado el envío a las Administraciones de los documentos marcados con un asterisco. El Grupo no había procurado clasificar los documentos según las tres categorías mencionadas en los párrafos 3.1, 3.2 y 3.3 del Documento Aer. No. 298, por no existir estas categorías cuando llevó a cabo su labor.

55. La Asamblea adoptó la clasificación siguiente :

Documento Aer. Núm.		Categoría
2	China - Necesidades mínimas de frecuencias para los servicios nacionales en China.	2
18	Unión Sudafricana - Método propuesto para el estudio del problema de la asignación mundial de las frecuencias aeronáuticas.	2
21	(Anexo) - Declaración de la Delegación Soviética en la 2ª Sesión Plenaria	2
28	China - Modificación al plan de la MWARA presentado por la O.A.C.I.	2
30	Propuesta francesa para la utilización de las bandas exclusivas de frecuencia asignadas al servicio móvil aeronáutico R entre 3 y 25 Mc/s	2
33	Propuesta china relativa a la clasificación de los servicios aeronáuticos	2
34	Declaración de la A.I.T.A. sobre la división del mundo en regiones	3
65	Polonia - Propuestas para la adopción de cifras mínima de intensidad de campo de las señales	3
67	A.I.T.A. - Rutas Aéreas Mundiales Mayores	3
71 y 72	Con un Corrigendum en el Documento Aer. 198: Cuadros de Información de Vuelos y Mapas	3
110	Polonia - Observaciones sobre la asignación de altas frecuencias al servicio especial de la meteorología aeronáutica	3
142	Informe final del Grupo de Trabajo Mixto para la utilización del espacio no asignado	3
145	Informe final del Grupo de Trabajo 6 c. (2)	3
154	Informe final del Grupo de Trabajo 6 c.	3
169	Resolución de la Comisión 6 a propósito de la utilización de los canales comunes 3023,5 y 5680 kc/s.	3
192	Sumario de las resoluciones adoptadas por la Comisión 6	3
199	(Revisado) - Descripción de los límites regionales	1

206	Descripción de los límites del Hemisferio Occidental	1
211	Informe provisional del Grupo de Propagación	3
216	Segundo Informe del Grupo de Propagación	3
218	Problema de la asignación de frecuencias a las estaciones aeronáuticas (Declaración presentada por la O.A.C.I.)	3
219	(Revisado) - Informe del Grupo de Trabajo encargado del examen de las necesidades de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores	3
226	Propuesta del Pakistán relativa a las frecuencias destinadas a las emisiones meteorológicas	3
239	Tercer Informe del Grupo de Propagación	1
240	Propuesta de Egipto relativa a las necesidades mínima de los diferentes países para su servicio interno	3
241	Mapa de las Areas de Rutas Aéreas Regionales y Nacionales	1
242	(Con un corrigendum) - Informe final del Grupo de Trabajo relativo a las necesidades de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores	1
243	Sumario de las recomendaciones adoptadas por la Comisión 6	6
248	Propuesta de la Delegación Soviética relativa a la elaboración de un proyecto de plan de asignación de frecuencias R, fundándose en principios revisados	2
249	Cuarto Informe del Grupo de Propagación	1
250	Quinto Informe del Grupo de Propagación	1
265	Informe del Grupo del Hemisferio Occidental sobre el plan de asignación de frecuencias (1 kW)	1
266	Quinto Informe del Grupo del Hemisferio Occidental	1
273	(Extracto) - Sumario de las decisiones de la Comisión 6	3
284	(Revisado) - Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, con mapas anexos	1

56. Párrafo 3.3 del Documento Aer. 298.

El PRESIDENTE sugirió que a la luz de las decisiones adoptadas se enmendará este párrafo como sigue: "considerar los documentos núm.....como una documentación general de las ideas que han sido o pueden ser tomadas en consideración".

57. Se acordó que la Comisión de Redacción estableciera un nuevo texto para este párrafo.

58. Se acordó agregar como nota en la parte inferior de la página 1 del Documento Aer 298 una definición del término: "Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores".

Se levantó la sesión a las 5,30. p. m.

El Presidente

Arthur L. LEBEL

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Doc. Aer. No. 312-S

23 de septiembre de 1948

ACTA DE LA 18ª SESION PLENARIA

celebrada en la "Maison des Congrès"
Ginebra,
el lunes 20 de septiembre de 1948, a las 2.30 p.m.

PRESIDENTE: Sr. Arthur L. LEBEL (Estados Unidos de América)

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE LOS DOCUMENTOS QUE DEBEN ENVIARSE A LAS ADMINISTRACIONES (Doc. Aer. 271)

1. Inclusión de actas.

El Sr. JOUK (Bielorrusia R.S.S. de) propuso que se agregaran a los documentos que han de enviarse a las administraciones, las actas de la Comisión 6, a partir de la 30ª sesión, así como de las Sesiones Plenarias, a partir de la 11ª sesión. Dichos documentos se incluirían en la categoría 3 (definida en el Doc. Aer. 298).

2. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) dijo que no veía ninguna razón que impidiera el envío de estos documentos, pero que debía evitarse embarazar a las administraciones con la remesa de demasiado papel y que existía el peligro de que algunos razonamientos se pudieran hallar repetidos.

3. Se convino enviar a las administraciones las actas de las Sesiones Plenarias, a partir de la 11ª en adelante.

4. Se constituyó un grupo de trabajo, con la misión siguiente:

"Escoger de entre las actas de la Comisión 6 las que el grupo crea conveniente transmitir a las administraciones, de acuerdo con los términos del párrafo 3.3. del Doc. Aer. 298".

5. Miembros:

Sr. BETTS (Australia) - Presidente; Sr. OOMEN (Países Bajos); Sr. COFFEY (Canadá); Sr. ROWLAND (Reino Unido); Sr. JOUK (Bielorrusia R.S.S. de) y el Sr. MITROVIC (Yugoeslavia).

6. Inclusión del Doc. CP-Aer. 25 (Informe final de la Comisión Preparatoria)

El PRESIDENTE manifestó que, en la sesión anterior, el Sr. Jouk (Bielorusia R.S.S. de) había sugerido que se enviara a las administraciones el Doc. Aer. 1 (Doc. CP-Aer.25).

7. El Sr. WHITE (Estados Unidos) dijo que el Doc. CP-Aer. 25 hacía referencia a algunos otros documentos de la Comisión Preparatoria, especialmente al Doc. CP. Aer. 5 y al Doc. CP-Aer. 19. El Doc. CP-Aer. 5 se había publicado de nuevo, ampliado, como Doc. Aer. 231 (texto del Anexo 1 al Informe Final). El Doc. CP. Aer. 19 se había remitido a la Comisión 5, y se publicó

nuevamente como Documentos Aer. 71 y 72 (Cuadros de Información de Vuelos y Mapa). Sugirió que se incluyera en la categoría 3 el Doc. Aer. 1, y que se le agregara una nota informando a las administraciones de que las cuestiones a que se aludía en dicho documento se hallarían en los Docs. Aer. 231, 71 y 72.

8. Se convino en que se incluyera en la categoría 3 el Doc. Aer. 1 y en estudiar los Documentos Aer. 220 y 231 cuando se hubiera discutido el Doc. Aer. 302.

9. El PRESIDENTE manifestó que, aparte de un acuerdo sobre la distribución de esos documentos, todo lo que quedaba por hacer con relación al Doc. Aer. 298 (Informe del Grupo de Trabajo sobre la suspensión de la Conferencia) era determinar la información estadística que se debería solicitar de las administraciones. En el Documento Aer. 298 se sugiere que se use el Doc. Aer. 242 (Informe del Grupo de Trabajo sobre las necesidades de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores) como guía para determinar la información necesaria.

10. PROYECTO DE RECOMENDACION SOBRE LOS INFORMES QUE DEBEN SOLICITARSE DE LAS ADMINISTRACIONES (Doc. Aer. 305).

El Sr. DE HAAS (Indias Orientales Holandesas) recordó que un grupo reducido había tratado de calcular el mínimum de informes que se debían solicitar de las administraciones y que los resultados de este cálculo se habían publicado como Doc. Aer. 305.

11. Sección 1: "Estadística de los Servicios Aéreos".

El Sr. JAROV (U.R.S.S.) manifestó que, por las razones expuestas por la Delegación Soviética cuando se estudió el párrafo 6.1 del Doc. Aer. 298, su delegación se abstendría de toda discusión sobre el Doc. Aer. 305.

12. El Sr. ARCIUCH (Polonia) y el Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) declararon que no tomarían parte en la discusión de este documento.

13. Las tres primeras líneas de la sección encabezada "Estadística de Servicios Aéreos" fueron substituídas por el siguiente texto: "Conviene observar que no deben incluirse en la información a que se refieren los párrafos siguientes, los Servicios Aéreos servidos únicamente por M.F. y/o V.H.F."

14. Puntos 1 y 2 de la Sección 1.

El Sr. FALGARONE (Francia) dijo que el Doc. Aer. 71 contenía estadísticas válidas en enero de 1948. A menos que se fijara una fecha precisa, la Conferencia se podría ver sumergida, en su segunda reunión, por las enmiendas presentadas al Doc. Aer. 71. Habría que evitar tener que rehacer los cálculos desde el principio.

15. El Sr. LAYZELL (A.I.T.A.) manifestó que las líneas aéreas funcionaban normalmente de acuerdo con dos programas distintos, uno para el verano y otro para el invierno. Puesto que el programa de verano era normalmente mucho más extenso que el de invierno y puesto que se publicaba usualmente durante el mes de mayo, quizás fuera oportuno sugerir que cualesquiera enmiendas al Doc. Aer. 71 deberían incluir los servicios en funcionamiento a principios de junio de 1948.

16. El Sr. COFFEY (Canadá) sugirió que no sería ni necesario ni conveniente calcular de nuevo todos los factores de carga de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, a causa de las enmiendas que pudieran presentarse antes de la segunda reunión de la Conferencia. Sería suficiente pedir la corrección de cualquier error u omisión en el Doc. Aer. 305.

17. El Sr. LALUNG-BONNAIRE (Francia de Ultramar) estimó que sería mejor fijar una fecha lo más tardía posible, a fin de establecer las previsiones máximas para aumentos futuros. Junio de 1948 debería substituirse por junio de 1949.

18. Después de alguna discusión se convino en que el punto 2 debía suprimirse y que el punto 1 debería decir lo siguiente: "Enmiendas a los Cuadros 1 y 2 del Doc. Aer. 71. Deben incluirse los servicios en funcionamiento el 3 de junio de 1949, y los aumentos importantes de servicio cuya operación se iniciará antes del 3 de septiembre de 1949".

19. Porcentaje en millas de vuelos nacionales (Punto 3)

Se convino en que este punto debía enmendarse en la siguiente forma: "Porcentaje de kilómetros de vuelos nacionales que están acoplados en canales internacionales (regionales o MWARA)".

20. Plan tipo de rutas aéreas nacionales (Punto 4)

El Sr. LAYZELL (A.I.T.A.) sugirió que la palabra "terminales" debía insertarse después de "indicativo de las rutas aéreas". Deberían indicarse los centros de comunicaciones comprendidos en el plan.

Se adoptó esta enmienda.

21. Sección 2: "Estadísticas de estaciones aeronáuticas (únicamente regionales y nacionales)".

Se convino en que las tres primeras líneas de la sección quedarán substituídas por el texto siguiente: "Hay que observar que la información siguiente se requiere sólo para las operaciones de servicio aéreo realizadas en las bandas del Servicio Móvil Aeronáutico R de H.F., y deben excluirse de ella las necesidades del control de acercamiento y de aeródromo ya previstas en el plan provisional de asignación de frecuencias."

22. Punto 1 - "Nombre y ubicación de cada estación aeronáutica..."

El Sr. ROWLAND (Reino Unido) dijo que era importante conocer no sólo el promedio horario de contactos de cada estación sino también el promedio de duración de los mismos.

23. El Sr. GREVEN (O.A.C.I.), apoyando esta declaración, manifestó que el establecimiento del plan debía basarse en las peores condiciones que se pudieran presentar.

24. El Sr. LALUNG-BONNAIRE (Francia de Ultramar) declaró que en ciertas regiones el número de vuelos efectuados cada día variaba considerablemente y que debían solicitar datos sobre el número de contactos horarios durante períodos de cresta.

25. Se adoptó el texto siguiente: "Nombre de la estación, ubicación del transmisor, alcance de servicio y función de cada canal aeronáutico, indicando para cada canal el promedio de contactos por hora durante los períodos de cresta, la duración media de dichos contactos y el sistema empleado (p.e. A3, simplex A1, simplex por canales adyacentes A1 o cualquier otro sistema)."

26. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) manifestó que la expresión "bandas entrecruzadas de canales adyacentes" había sido introducida por la A.I.T.A. y significaba exactamente lo mismo que "canales adyacentes simplex". Esta última definición había sido adoptada oficialmente por la O.A.C.I.

27. Se acordó que el representante de la O.A.C.I. debía presentar una definición de "simplex por canales adyacentes" la cual se añadiría en una nota.

28. Punto 2 - "Potencia radiada de estaciones empleadas únicamente en operaciones nacionales".

Se acordó que la expresión "potencia radiada" se sustituiría por la de "potencia transmitida a la antena".

29. El Sr. DE HAAS (Indias Orientales Holandesas) afirmó que debía conservarse la palabra "únicamente", puesto que no había bastantes frecuencias para satisfacer las necesidades nacionales. Sugirió que se enmendase este apartado de la siguiente manera: "potencia mínima transmitida a la antena de las estaciones empleadas únicamente en operaciones nacionales".

30. El Sr. FALGARONE (Francia) dijo que el plan establecido para las Áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores estaba basado en una potencia radiada de 1 kW y 200 vatios, y que las administraciones respetarían automáticamente estos límites.

31. El Sr. DE HAAS (Indias Orientales Holandesas) indicó que la potencia empleada dependía de la dimensión del país. Un país pequeño podría emplear una potencia reducida. Añadió que era importante disponer de esta información puesto que afectaba a las posibilidades de repetición.

32. El PRESIDENTE manifestó que no creía que las administraciones interpretaran tal demanda en el sentido de que estaban obligados a conservar ciertas cifras.

33. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) hizo observar que la Conferencia debía conocer las potencias empleadas en cualquier área particular a los fines de establecimiento de un plan y que se debía pedir también información sobre las potencias empleadas en el servicio internacional tanto de larga como de corta distancia.

34. Se adoptó el siguiente texto: "La potencia transmitida a la antena de estaciones empleadas (a) únicamente en las operaciones nacionales existentes (b) en las operaciones regionales existentes."

35. Punto 3 - "El orden y el número mínimo de frecuencias que se sugieren para satisfacer las necesidades nacionales".

Se adoptó el siguiente texto: "El orden y el número mínimo de frecuencias que se sugieren para satisfacer las necesidades nacionales, indicando en cada caso si la frecuencia se necesita: (a) para servicio permanente (b) para servicio de día únicamente (c) sólo para servicio de noche.

36. Punto 4 "Frecuencias y órdenes que se requieren para los servicios regionales de Radiodifusión Meteorológica (de tierra a aire únicamente)."

37. El Sr. WHITE (Estados Unidos) dijo que era importante cerciorarse de que las frecuencias comprendidas bajo este título estaban convenientemente coordinadas. Debía invitarse a las administraciones a que notificasen el número de frecuencias que necesitaban para su compartición en el servicio de Radiodifusión Meteorológica Regional.

38. El Sr. FALGARONE (Francia) manifestó que existía el peligro de que las administraciones presentasen necesidades para todos los servicios de radiodifusión meteorológica y no sólo para los destinados específicamente a la radiodifusión a aeronaves.

39. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) propuso la siguiente enmienda: "Mencionando en cada caso si forma parte de una red y dando la lista de los nombres de países que constituyen esa red".

En el área EU-MED existe ya semejante red. Se debían tomar todas las precauciones necesarias para evitar la duplicación de las demandas. La Conferencia debería tener la facultad de asignar al conjunto de la red las frecuencias correspondientes a las necesidades declaradas por las administraciones para el servicio meteorológico.

40. El Sr. FALGARONE (Francia) hizo notar que no existía aún sistema alguno para la radiodifusión de informaciones meteorológicas a las aeronaves en vuelo, o por lo menos, no había un servicio específicamente destinado a tales fines.

41. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) afirmó que, por el contrario, tal sistema existía.

42. El Sr. WHITE (Estados Unidos) propuso la siguiente redacción: "Número y orden de frecuencias, mencionando en cada caso si las estaciones forman parte de una red y, si así fuese, facilitando una copia de la disposición de la red."

43. Se adoptó esta enmienda.

El Sr. DE HAAS (Indias Orientales Holandesas) propuso que se añadiese un nuevo título "Toda información adicional que se estime necesaria".

44. Se adoptó esta enmienda.

Se constituyó un Grupo de Trabajo para elaborar un Doc. No. 305 revisado con las anteriores enmiendas adoptadas, y un modelo de formulario lo más aproximado posible en cuanto a su disposición, del Formulario 2.

45. Miembros:

El Sr. Rowland (Reino Unido); el Sr. Searle (Nueva Zelandia);
el Sr. Weaver (Estados Unidos).

Se levantó la sesión a las 19 horas.

Presidente:

Arthur L. LEBEL

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Doc. Aer-No. 319 - S.

28 de septiembre de 1948.

ACTA DE LA 19ª SESION PLENARIA

celebrada en la "Maison des Congrès ", Ginebra,
el miércoles 22 de septiembre de 1948, a las 2,30 p.m.

PRESIDENTE : Sr. Arthur L. LEBEL (Estados Unidos de América)

INFORME DEL GRUPO AD HOC SOBRE LAS ACTAS QUE HAN DE ENVIARSE A LAS ADMINISTRACIONES (Doc. Aer. 306)

1. El Sr. BETTS (Australia) dijo que el Doc. Aer. 274 debería incluirse en la lista que figura en el Doc. Aer. No. 306. El Documento Aer-No. 277 (33ª sesión) tendrá que publicarse de nuevo una vez revisado, y el Documento Aer-No. 275 (31ª sesión) será enmendado por medio de un corrigendum.

2. Se convino en que, de acuerdo con las disposiciones del párrafo 3.3 del Doc. Aer-No. 298, se enviasen a las Administraciones los siguientes documentos de la Comisión 6:

258 y 259 (Actas de la 30ª sesión - mañana y tarde -); 274 (34ª sesión); 275 (31ª sesión); 276 (32ª sesión); 277 (33ª sesión); 286 (37ª sesión); 291 (Informe final de la Comisión 6, cuyo párrafo 4 está sujeto a revisión por parte de dicha Comisión 6).

ANEXO REVISADO AL DOC. AER. 298 (Doc. Aer. 305 revisado).

3. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) manifestó, al presentar el documento, que éste había sido preparado precipitadamente y que se habían hecho uno o dos cambios importantes en el Documento Aer-No. 305 original.

4. En el documento revisado y en el capítulo: "Estadística de estaciones aeronáuticas", se ha modificado el porcentaje de operaciones realizadas con cada tipo de emisión ya que esto dato carece de interés especial. El apartado 2.1 del documento revisado ha quedado enmendado en la forma siguiente: "Sistema empleado (por ejemplo, A-3, A-1 simplex, A-1 por canales adyacentes *** ó cualquier otro sistema)."

5. El párrafo 3 de la 2ª parte del documento original decía: "Número mínimo y orden de frecuencias que se sugieren para satisfacer las necesidades de las comunicaciones aeronáuticas nacionales". Aquí se hizo una modificación, incorporando un subpárrafo adicional que trata de las comunicaciones regionales. En el apartado 2.3 se sugiere que el orden de frecuencias para cada canal (en Mc/s) sea indicado con una sola cifra decimal.

6. El Sr. COFFEY (Canadá) propuso que se reemplazara la palabra "canal" por "frecuencia".

7. Después de ligera discusión, se convino en substituir la palabra "canal", que figura en la segunda línea del apartado 2.1, en la primera del 2.2, y en la tercera del 2.4, por el término "frecuencia"(s), y suprimir, en el apartado 2.3, las palabras "para cada canal".

8. El Sr. LALUNG-BONNAIRE (Francia de Ultramar) dijo que en la columna 8, debería indicarse la latitud y la longitud del emisor o de los emisores. Igualmente era importante saber cuándo se proponían las Administraciones emplear la misma frecuencia en puntos diferentes.

9. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) manifestó que quizás sería conveniente agregar al pie del formulario la nota siguiente: "La columna de observaciones deberá indicar los casos en que más de una estación emplea la misma frecuencia".

10. Tras una breve discusión se convino en invitar a las Administraciones a que, en la columna "estación aeronáutica", se indique consecutivamente la ubicación de todas las estaciones que utilicen la misma frecuencia , y que en la columna "observaciones" se mencionen los casos en que la misma frecuencia es compartida con otra Administración.

11. El Sr. WHITE (Estados Unidos) propuso que se añadiera una nota a la columna 8, precisando que bastaba determinar la posición geográfica de las estaciones a 50 km. aproximadamente. Podría suceder que, en ciertos casos, fuera preciso reorganizar completamente un servicio de comunicaciones y que resultara difícil a las administraciones dar por anticipado el emplazamiento exacto de sus emisores.

12. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) dijo que el Grupo había tratado de seguir, en la medida de lo posible, la estructura del Formulario 2. Se había añadido un número de serie, para facilitar los trabajos de la Conferencia cuando ésta se reúna de nuevo. A título indicativo, podría ser conveniente enviar a las Administraciones un Formulario con un ejemplo.

13. El Sr. LALUNG-BONNAIRE (Francia de Ultramar) sugirió que se agregara una columna más, en la que se indicaría el número de referencia de cada frecuencia, ya que no estaría de más tomar toda suerte de precauciones, a fin de evitar cualquier confusión entre las frecuencias.

14. El Sr. VIDAL (Argentina), refiriéndose al apartado 1.3, dijo que el texto no hacía resaltar claramente la importancia de las rutas aéreas y de los horarios publicados, cuyo envío se solicitaba de las Administraciones, y que proponía la siguiente enmienda: suprimir las palabras "o los horarios publicados o los dos", y reemplazarlas por "y, como minimum de información, los horarios publicados por las empresas de explotación."

15. El Sr. LALUNG-BONNAIRE (Francia de Ultramar) propuso que después de las palabras "frecuencia de operaciones" se añadiera, "y los horarios publicados."

16. El Sr. WHITE (Estados Unidos de América) advirtió que si se esperaba que las Administraciones enviaran todos sus horarios, la Conferencia quedaría sumergida sólo por la documentación procedente de su propia Administración. Sin embargo, estaría de acuerdo con la enmienda sugerida por el Delegado de Francia de Ultramar, si se admitiera como suficiente el envío de horarios coordinados como los que su Administración podía suministrar.

respectiva del esquema

Se adoptó la enmienda de Francia de Ultramar al apartado 1.3.

CONTINUACION DEL DEBATE SOBRE EL DOCUMENTO AER. No. 298 (Resolución sobre el aplazamiento de la Conferencia).

17. El PRESIDENTE manifestó que la fecha del 31 de julio de 1949, expresada en el Doc. Aer-No. 298 (apartado 1.2. de la Resolución), estaba sujeta a revisión. El Consejo Administrativo había adoptado recientemente una resolución, según la cual la J.P.F. debía completar su lista antes del 17 de mayo de 1949, y tendría que celebrarse una Conferencia Administrativa Especial el 17 de octubre de 1949.

18. El Sr. WHITE (Estados Unidos de América), apoyado por el Sr. ROWLAND (Reino Unido), sugirió que la fecha de apertura de la segunda reunión se fijara para el 1° de julio de 1949, y la fecha límite para que las Administraciones presentaran sus datos, la del 1° de junio de 1949.

19. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) preguntó si el plan R quedaría incluído en la nueva lista de frecuencias que debía preparar la J.P.F.

20. El Sr. FALGARONE (Francia) hizo observar que la J.P.F. parecía tener la impresión de que la Conferencia no terminaría a tiempo, para que su plan fuera incluído en la lista de la J.P.F.. Aunque no era estrictamente reglamentario presentar el plan R sólo un mes antes de la apertura de la Conferencia Administrativa Especial, parecía poco probable que se presentaran serias objeciones a este proceder.

21. Agregó que la A.I.T.A. había aportado muy valiosa contribución a los trabajos de la Conferencia y que, por esto hecho, debían enviarse también a esta organización los documentos que se envían a las Administraciones.

22. Se convino en que el Sr. FALGARONE (Francia) y el Sr. WHITE (Estados Unidos de América) redactaran en común un breve proyecto de carta explicativa para unirla a los documentos que se enviarán a la A.I.T.A.

APROBACION DE LAS ACTAS DE LAS SESIONES PLENARIAS ONCE, DOCE, TRECE Y CATORCE (Documentos Aer. 285, 292, 293 y 299).

23. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) dijo que el corrigendum publicado sobre el Doc. Aer. 222, no era exacto.

24. La última frase del párrafo 65 de dicho documento debía leerse como sigue: "...sugiere que se aplace el examen de esta propuesta hasta que ambos Grupos de Trabajo no hayan terminado su labor, y, que dicha propuesta sea estudiada previamente por la Comisión 6".

25. Por consiguiente, el párrafo 76 debía decir:

"La primera parte de la moción yugoeslava tendiente a aplazar el estudio del documento Aer No. 200 hasta que los Grupos de Trabajo de la Comisión 6 hayan dado fin a sus tareas, se adoptó por 23 votos contra 21, sin ninguna abstención"

26. También se adoptó por 22 votos contra 17, sin ninguna abstención, la segunda parte de la moción yugoeslava en que se prevé que el Documento Aer-No. 200 se remita para su estudio a la Comisión 6.

27. Se adoptaron los documentos Aer-Nos. 285, 292, 293 y 299, con las enmiendas contenidas en los respectivos corrigendum.

28. El Sr. JOUK (R.S.S. de Bielorrusia) dijo que la Delegación Soviética había hecho sus correcciones en el texto inglés del acta. Con opinión de la Delegación Soviética, el texto inglés debía servir de base para la comprobación de las versiones española y francesa.

29. PROPOSICION DE LA COMISION EJECUTIVA SOBRE LOS DOCUMENTOS QUE HAN DE ENVIARSE A LAS ADMINISTRACIONES (Doc. Aer-No. 302).

30. El Sr. FALGARONE (Francia), refiriéndose a la página 2, dijo que los documentos Aer. 220 (texto de la Comisión 4) y 231 (texto del Anexo 1 al informe final de la Conferencia), deberían incluirse, no en el volumen I propuesto, sino en la tercera categoría de documentos, como se indica en el Doc. Aer-No. 298.

31. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) manifestó que el Doc. Aer- No.302 expone los resultados de la Conferencia en forma muy razonada y dentro del espíritu de la resolución brasileña adoptada en una Sesión Plenaria precedente. Los Documentos Aer-Nos. 220 y 231 contienen los datos de la Comisión 4 sobre los que se ha basado todo el Plan R.

32. El Sr. WHITE (Estados Unidos de América) apoyó esta declaración afirmando que la Conferencia había adoptado la documentación de la Comisión 4 con anterioridad a la resolución brasileña y que si la Conferencia no se había conformado a estas normas, éstas no dejaban, sin embargo, de ser completamente válidas.

33. El Sr. SOUTO CRUZ (Portugal) declaró que el Doc. Aer-No. 231 debería aparecer en el Volumen I, como había propuesto la Comisión Ejecutiva. Los gráficos de aquel documento se habían empleado como base para el Plan OR, que había sido aprobado, y, por consiguiente, sólo podían entrar en la misma categoría de documentos que los informes del Grupo de Propagación. En el Doc. Aer-231 había podido hallar toda la información técnica necesaria para el estudio de la proposición soviética contenida en el Documento Aer-No. 248, basado en principios diferentes de los adoptados por la Comisión 4. El Doc. Aer-No. 231 es de cierta utilidad, sea cual fuere la clase de plan que se estudie, y es completamente independiente del Documento Aer-298.

34. El Sr. FALGARONE (Francia) hizo observar que, según había notado, algunas delegaciones consideraban los principios contenidos en los Documentos Aer. Nos. 220 y 231 como definitivamente adoptados, porque el plan OR se había basado en dichos principios. Agregó que había en ello una contradicción. Si las Administraciones hallaban estos documentos en el Volumen I, podían inferir que los principios contenidos en ellos eran definitivos, pero consultando el Doc. Aer-No. 298 (Resolución sobre el aplazamiento de la Conferencia) verían que los principios del plan estaban sujetos a revisión.

35. Por consiguiente, había dos soluciones: o considerar esos documentos como relacionados únicamente con el Plan OR, - en cuyo caso debían formar parte del Volumen II -, o incluirlos en la categoría 3 de los documentos que habrían de enviarse a las Administraciones (Véase Documento Aer. No. 298).

36. El Sr. SOUTO CRUZ (Portugal) manifestó que, como se podía ver por los documentos de la Conferencia, los principios de la Comisión 4 fueron aprobados. A base de estos principios, el Grupo de Propagación había elaborado un plan, que, sin embargo, sólo se ha adoptado provisionalmente. Por consiguiente, el Doc. Aer. No. 220 que contiene los principios aprobados, no podría considerarse bajo el mismo aspecto que el Plan 1 y, por lo tanto no se podía incluir a los dos en la misma categoría.

37. La Conferencia había decidido introducir en el Documento Aer. No. 298 un párrafo rogando a las Administraciones que estudiaran los principios adoptados, en vista de que no se había adoptado una decisión definitiva.

Como resultado de ello, las Administraciones podrían presentar a la segunda Reunión cuantos planes desearan, y si uno de ellos parecía mejor que los otros la Conferencia podría adoptarlo; pero estaba justificado que la Conferencia pidiera a las Administraciones que respetaran los principios aprobados.

38. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) se mostró de acuerdo y dijo que no se había presentado a la Conferencia ninguna moción que impugnara los principios de la Comisión 4. El estudio de los documentos de la Conferencia demostraba que sólo existía una razón para el aplazamiento: la necesidad de obtener informaciones adicionales.

39. El Sr. FALGARONE (Francia) declaró que no negaba la excelencia de los datos de propagación contenidos en esos documentos. Por el contrario, los gráficos eran muy útiles y, como ya se había dicho, podían emplearse para el estudio de cualquier plan. No obstante, esta consideración no era del caso.

40. Los documentos Aer-Nos. 220 y 231 implicaban la adopción de ciertos principios de operación aunque era preciso leer entre líneas para desentrañarlos. Al Sr. Falgarone le parecía extraordinario que estos documentos se enviaran a las Administraciones en el Volumen I, lo que significaba que se trataba de principios definitivamente adoptados, y que, por otra parte, en el Doc. Aer. No. 298, se invitaba a las Administraciones a estudiar dichos principios. La única solución lógica sería incluir los Documentos Aer. Nos. 220 y 231 en la categoría 3 de los documentos que debían enviarse a las Administraciones.

41. El Sr. SOUTO CRUZ (Portugal) manifestó que no consideraba que estos principios fueran inmutables. Se habían adoptado por voto de la mayoría y la Segunda Reunión decidiría si se debían mantener intactos o cambiarlos de acuerdo con los estudios realizados por las Administraciones.

42. El Sr. ARCIUCH (Polonia) dijo que el motivo del aplazamiento de la Conferencia no era la falta de datos. El verdadero motivo era la falta de todo espíritu de comprensión. La opinión de la minoría debía quedar bien patente en los documentos que habían de enviarse a las Administraciones. Por lo tanto, apoyaba la proposición presentada por el Delegado de Francia.

43. El Sr. DE HAAS (Indias Holandesas), y el Sr. MARTINS SILVA (Brasil), afirmaron que el motivo de la suspensión era la carencia de datos sobre las necesidades regionales y nacionales, y que apoyaban las declaraciones hechas por los delegados de Nueva Zelandia y de Portugal.

44. El Sr. COFFEY (Canadá) manifestó que estaba claro que la misma distinción debería hacerse entre los documentos relacionados con los planes R y OR. Los documentos Aer. Nos. 302, 220 y 231 se referían a ambos planes y deberían incluirse en el Volumen I. El Doc. Aer. 298 debía servir de introducción a un nuevo Volumen IV, que contuviera todos los documentos de las categorías 1, 2 y 3.

45. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) declaró que pedirían votación nominal, de acuerdo con el Artículo 16 del Convenio.

46. La enmienda del delegado de Francia al Documento Aer. No. 302 solicitando la eliminación de los documentos Aer. Nos. 220 a 231 del Volumen I y su inclusión entre los documentos a que se refiere el Doc. Aer. No. 298, fué puesta a votación y rechazada por 21 votos contra 11, y 1 abstención.

Votaron en favor:

47. República Popular de Albania, R.S.S. de Bielorrusia, República Popular de Bulgaria, Francia, República de Polonia, Protectorados Franceses de Marruecos y Túnez, República Federativa Popular de Yugoeslavia, República Socialista Soviética de Ucrania, República Popular de Rumania, Checoeslovaquia, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. Total, 11 votos.

En contra:

48. República Argentina, Australia (Federación), Bélgica, Brasil, Canadá, Colonias, Protectorados, Territorios de Ultramar y Territorios bajo Mandato o tutela del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Estados Unidos de América, República de Honduras, Indias Holandesas, Irlanda, Italia, Noruega, Nueva Zelandia, Pakistán, Países Bajos, Curaçao y Surinam, Portugal, Colonias Portuguesas, Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Suecia, Territorios de los Estados Unidos de América, Unión Sudafricana y el Territorio bajo Mandato de Africa Sudoccidental. Total, 21 votos.

Abstenciones:

49. Territorios de Ultramar de la República Francesa y Territorios administrados como tales.

50. Se acordó formar un Volumen IV con el Doc. Aer. 298 y los documentos incluídos en las 3 categorías establecidas en el mismo.

51. El Sr. LALUNG-BONNAIRE (Francia de Ultramar) sugirió que las tres líneas de la página 2 del Doc. Aer. 302, que dicen: Principios Técnicos y de funcionamiento adoptados por el establecimiento del plan de distribución de frecuencias dól servicio móvil aeronáutico" se enmendaran de este modo: "Principios técnicos y de operación utilizados para el establecimiento de un plan de distribución de frecuencias móviles aeronáuticas OR y del proyecto de plan R".

52. Esta enmienda fué adoptada por unanimidad.

53. El Sr. FALGARONE (Francia) propuso que, como el nuevo Volumen IV contendría todos los documentos relativos al Plan R, debería constituir el Volumen III, y el presente Volumen III debería convertirse en Volumen IV.

54. Esta enmienda fué adoptada por unanimidad.

55. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) dijo que la Comisión Ejecutiva había expresado su conformidad en dar una importancia especial al Doc. Aer-No. 298, y que si no se hacía así, el informe parecería más bien definitivo que provisional.

56. La alternativa era: o ampliar el preámbulo, o servirse del Doc. Aer. 298 como prefacio de todo el informe.

57. El PRESIDENTE manifestó que el Doc. Aer. 298 debía figurar en el Volumen I, pero había sido incluído en el Volumen III por el voto de la Asamblea Plenaria. Para dar efecto a la recomendación de la Comisión Ejecutiva, bastaría que el Secretario General enviase una carta a todas las Administraciones, indicando que en el Volumen III se daban por entero las razones del aplazamiento de la Conferencia. Bastaría con que el Presidente dirigiese una carta muy breve al Secretario General, rogándole que tome esta medida.

58. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) afirmó que se debía mencionar en el preámbulo las dificultades a que la Conferencia había tenido que hacer frente.

59. El Sr. FALGARONE (Francia) dijo que sería conveniente no modificar el preámbulo, que ya era largo, sino unir el Documento Aer. 298 a la carta de envío y conservarlo al mismo tiempo en el Volumen III.

60. Quizás fuera conveniente modificar el penúltimo párrafo del preámbulo, incorporando en él un extracto del Informe Final de la Comisión 6.

61. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) propuso que las páginas 4, a 7, del Doc. Aer. 302 se resumirán en 1 ó 2 páginas. Las páginas 7 y 8 se dejarían y la 9 debería ampliarse con extractos del Informe Final de la Comisión 6, que la misma Comisión 6 determinaría.

62. Se adoptó esta proposición.

63. Se adoptó el Doc. Aer. 302 tal como se había enmendado.

Se levantó la sesión a las 23,30.

El Presidente
Arthur L. LEBEL

Conferencia Administrativa
Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas

Doc.Aer.No.317 S

24 de septiembre de 1948

Ginebra, 1948

ACTA DE LA 20ª SESION PLENARIA

Celebrada en la "Maison des Congrès", Ginebra,
el jueves 23 de septiembre de 1948, a las 14h.45

Presidente: Sr. Arthur L. LEBEL (Estados Unidos de América)

RECOMENDACIONES Y RESOLUCIONES ADOPTADAS POR LA CONFERENCIA
(Addendum al Doc.Aer.-No.272)

1. Recomendación relativa a la utilización de frecuencias del servicio móvil aeronáutico R, por el servicio fijo aeronáutico.

2. Se adoptó esta resolución por unanimidad.

3. Recomendación a la J.P.F. referente a la asignación de frecuencias a las estaciones del servicio fijo aeronáutico.

4. El Sr. WHITE (Estados Unidos) dijo que en una de las sesiones precedentes se había decidido suprimir las palabras "de 15 kc/s por lo menos de ser posible" y que seguían apareciendo en el texto. Su delegación no se oponía a ello, pero estimaba que una cifra inferior sería suficiente.

5. El Sr. PETIT (I.F.R.B.) manifestó que había propuesto la supresión de estas palabras, pero que habiendo llegado más tarde a la conclusión de que no había comprendido totalmente la propuesta del Reino Unido, aceptó que siguiesen apareciendo en el texto.

6. El Sr. LALUNG-BONNAIRE (Territorios Franceses de Ultramar) sugirió que la redacción siguiente sería más apropiada: "(De ser posible, 15 kc/s aproximadamente)".

7. Se adoptó esta enmienda.

8. Recomendación referente a un nuevo examen de los Formularios 1 y 2 sometidos a la Junta Provisional de Frecuencias.

Se adoptó por unanimidad esta recomendación.

9. Recomendación relativa a la repetición de asignación de frecuencias del servicio móvil aeronáutico R.

10. Se adoptó por unanimidad esta recomendación.

11. Resolución referente a la colaboración entre la U.I.T. y la O.A.C.I.

12. El Sr. BETTS (Australia) dijo que el párrafo a) de la recomendación decía en un principio: "que cada organización quede automáticamente invitada a asistir, sin derecho a voto, a las conferencias en que se examinen asuntos de interés común". Esto había sido substituído por: "que cada organización notifique a la otra la reunión de las Conferencias....." Añadió que la Comisión de Redacción había efectuado un cambio esencial y que no podía aceptarlo.

13. El Sr. PETIT (I.F.R.B.) manifestó que el procedimiento de invitar a las organizaciones internacionales a las Conferencias de la U.I.T. se estipulaba claramente en los párrafos 5 y 6, del capítulo 2, del Reglamento de Atlantic City. Era a cada Conferencia a quien incumbía admitir representantes de una organización. Por consiguiente, el Consejo Administrativo, ligado por el Convenio, no podía atribuírse la facultad, que corresponde a las Conferencias, de invitar a una organización internacional. Sin embargo, de hecho, el Consejo Administrativo había tomado la iniciativa de invitar a la O.A.C.I. a enviar representantes a la Conferencia, pero esta invitación se había hecho en condiciones algo anormales, puesto que el Convenio de Atlantic City aún no había entrado en vigor.

14. El PRESIDENTE declaró que la Conferencia tenía autoridad para expresar una opinión respecto a si la O.A.C.I. debería o no ser invitada. Adoptar esta resolución no constituía una ruptura legal del Convenio, puesto que era solamente una recomendación. Pudiera muy bien añadirse al final del párrafo a): "A reserva de las disposiciones de la página 55, Capítulo 2, del Reglamento General de Atlantic City".

Se acordó enmendar el párrafo a) de la recomendación en la forma siguiente: "que cada organización quede automáticamente invitada a asistir, sin derecho a voto, a las reuniones en que se examinen asuntos de interés común, a reserva de las disposiciones de la página 55, Capítulo 2, del Reglamento General de Atlantic City."

15. El Sr. ARCIUCH (Polonia) manifestó que su delegación había formulado reservas respecto a la cooperación entre la U.I.T. y la O.A.C.I., las cuales figuraban en el Doc.Aer.No.292 (13ª Sesión Plenaria) y que su Administración reservaba su posición respecto a esta resolución.

16. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) dijo que mantenía las reservas que había formulado sobre este asunto en la 13ª Sesión Plenaria (Doc.Aer.-No.292)..

17. El Sr. KITO (Albania) dijo que en la 13ª Sesión Plenaria su delegación había sido representada por la de Yugoeslavia, y que se asociaba a las reservas formuladas por esta delegación.

18. El Sr. BODEAGA (Rumania) dijo que volvía a formular sus reservas presentadas en la 13ª Sesión Plenaria (párrafo 37 del Doc.Aer.-No.292).

19. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) dijo que la posición de su delegación no había cambiado y que mantenía las reservas hechas cuando se examinó esta resolución, en la 13ª Sesión Plenaria.

20. El Sr. HARIZANOV (Bulgaria) dijo que su Administración se reservaba todos sus derechos en este asunto.

Plan de Asignación de Frecuencias del Servicio Móvil Aeronáutico OR (Doc.Aer-No.300).

21. El Sr. DURLAND (Cuba) dijo que en la novena Sesión Plenaria el Delegado del Ecuador había manifestado su protesta por el hecho de que se habían desatendido las necesidades de ciertos países a pesar de haber sido presentadas debidamente en Atlantic City. Añadió que la Delegación del Ecuador estimaba que la totalidad del asunto de la asignación de frecuencias a la Región de América del Sur debía ser examinada en Bogotá en 1949, y que reservaba sus derechos respecto al plan elaborado por la Conferencia (Véase el Doc. Aer-No.222).

22. El Sr. SCHWERTER (Chile) declaró que la Delegación del Uruguay mantenía las reservas hechas respecto al Doc.Aer-No.204 (Proyecto de Plan de asignación de Frecuencias OR) en la novena Sesión Plenaria (párrafos 22 y 23 del Doc. Aer-No.222).

23. El Sr. FURZE (Australia) dijo que no tenía facultad para hablar en nombre de la Delegación Egipcia, pero que el Delegado de Egipto había formulado reservas respecto al Doc.Aer.No.204, y que probablemente hubiera deseado formularlas de nuevo respecto al Doc.Aer-No.300, en la forma siguiente:

24. "El Gobierno Real de Egipto desea llamar la atención de la Asamblea respecto a la lista de países contenida en el Anexo II del Doc.Aer-No.300 en lo que se refiere a las necesidades de la "Zona del Canal de Suez/UK", así como sobre su intención de formular una reserva formal en la Conferencia Administrativa especial que ha de aprobar la nueva lista de frecuencias, en lo relativo al derecho soberano de Egipto a reglamentar sus telecomunicaciones".

25. El Sr. COFFEY (Canadá):

"El Plan de asignación de frecuencias del Servicio Móvil Aeronáutico OR comprende ciertas frecuencias para Terranova (estaciones de los Estados Unidos) y para El Labrador (estaciones de los Estados Unidos). El Gobierno de Canadá reserva todos sus derechos respecto a la utilización de estas frecuencias en Terranova y El Labrador cuando Terranova pase a ser parte integrante del Canadá".

26. El Sr. WHITE (Estados Unidos de América):

"Los Estados Unidos aceptan el Plan de asignación de frecuencias OR, a reserva de que se realicen negociaciones ulteriores entre los Gobiernos de la Región 2, en asuntos que afecten solamente a dicha Región, con miras a una revisión posterior de las disposiciones relativas a las frecuencias OR, y a reserva, también, de que el Plan sea revisado antes de su adopción final por la Conferencia Administrativa Especial".

27. El Sr. CALAN (Francia) presentó la siguiente propuesta:

"Esta Conferencia reconoce que el Doc.Aer-No.300 (Plan de asignación de frecuencias del servicio móvil aeronáutico OR), se ha aprobado por unanimidad salvo las reservas formuladas por Egipto, Uruguay, y El Ecuador, y decide, por consiguiente, enviarlo inmediatamente a la J.P.F., acompañado del cuadro de asignación de frecuencias elaborado por el Grupo de Trabajo Especial, a fin de que sea incorporado al Proyecto de Lista Internacional de Frecuencias."

28. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) dijo que en aquel momento no podía aceptar la aprobación del Doc.Aer-No.300, ya que este Documento sólo podía ser aprobado definitivamente en su Segunda Reunión una vez que fueran aprobadas todas las conclusiones de la Conferencia. Por lo tanto, se oponía al envío del Doc.Aer. No.300 a la J.P.F.

29. Los Sres. Souto CRUZ (Portugal), WHITE (Estados Unidos de América), ROWLAND (Reino Unido), de HAAS (Indias Orientales Holandesas) y MARTINS DA SILVA (Brasil), apoyaron la propuesta francesa.

30. El Sr. FURZE (Australia) dijo que en el Doc.Aer-No.302, adoptado por la Sesión Plenaria, se proponía la inclusión del Plan definitivo OR en el Volumen II de los documentos que debían enviarse a las Administraciones, y que no veía la razón de por qué el Doc.Aer-No.300 no podía constituir este Plan definitivo.

31. Añadió que si no se aprobaba el Plan definitivamente, las Administraciones se verían obligadas a enviar expertos OR a la Segunda Reunión de la Conferencia, y que esto no era necesario puesto que el Plan ya había sido aceptado por los especialistas de los países interesados en las comunicaciones OR.

32. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia), apoyando esta declaración, manifestó que el Plan OR había sido aprobado, en general, por los especialistas OR de la Conferencia, y que no veía ninguna razón para no considerarlo definitivo. Añadió que, como era natural, estaría sujeto a revisión por la Conferencia Administrativa Especial, y que si se forzaba a las Administraciones a enviar expertos OR a la Segunda Reunión, sería obligarles a realizar gastos innecesarios.

33. El Sr. PETIT (I.F.R.B.), hablando en calidad de Vicepresidente de la J.P.F. dijo que, de conformidad con la decisión tomada por el Consejo Administrativo, la Conferencia Administrativa Especial debía reunirse el 17 de octubre de 1949. El trabajo material relativo a la preparación de la Lista de Frecuencias de la J.P.F. sería enorme, y que podía citar como ejemplo que, para los 700 kc/s del servicio móvil aeronáutico, las listas preparadas por el Grupo ad hoc contenían nada menos que 28.000 líneas. Por estas razones, la J.P.F. deseaba recibir a la mayor brevedad posible nueva documentación.

34. El Sr. LURASCHI (Argentina), apoyando la propuesta francesa, dijo que su adopción facilitaría sobremanera las labores de la J.P.F.

35. El Sr. JAROV (U.R.S.S.), manifestó que su delegación aprobaba el Plan de asignación de frecuencias OR, pero que sería erróneo en aquel momento, antes de finalizar las tareas de la Conferencia, enviar a la J.P.F., sólo una parte de sus resultados.

36. El Sr. FURZE (Australia) dijo que la única razón que podía imaginar para no enviar este Plan a la J.P.F. sería alguna futura enmienda. Si el Plan estaba completo, y puesto que entendía que la Delegación Soviética no presentaba objeciones al propio Plan, no podía comprender por qué no se podía enviar.

37. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) manifestó que su razonamiento era muy sencillo; la labor de la conferencia era asignar frecuencias a los servicios móviles aeronáuticos. Esta tarea sólo estaba parcialmente terminada. Por lo tanto, por cuestión de principio, no podía admitir que algunas decisiones se adoptaran entonces, antes de que se hubiesen tomado decisiones definitivas respecto a la labor total de la Conferencia.

38. El Sr. ARCIUCH (Polonia) declaró que los resultados de la Conferencia debían examinarse en su conjunto. La Delegación Soviética reconocía este hecho, por lo tanto, apoyaba la declaración anterior, y votaría contra la resolución propuesta por la Delegación francesa.

39. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) apoyó la declaración del delegado de la Unión Soviética.

40. El Sr. JOUK (R.S.S. de Bielorrusia) dijo que la expresión "aprobado por unanimidad" no era adecuada y que debía sustituirse por "aceptado".

41. El Sr. CALAN (Francia) declaró que aceptaba modificar su propuesta sustituyendo "aprobado por unanimidad" por "aceptado".

42. Se puso a votación la resolución francesa, enmendada así y fué aprobada por 22 votos a favor, 11 en contra y 2 abstenciones.

43. El Sr. BETTS (Australia) pidió que se hiciese constar en acta que la Unión Sudafricana no había participado en la votación.

44. Los Sres. DURLAND (Cuba) y SCHWERTER (Chile), en nombre de las delegaciones del Ecuador y de Uruguay, manifestaron que estas delegaciones habían votado contra la propuesta.

45. El Sr. HARIZANOV (Bulgaria) declaró que la Delegación de la República Popular de Bulgaria había votado contra la propuesta, ya que no habiéndose terminado todavía las tareas de la Conferencia, el envío a la J.P.F. del Documento Aer.No.300 era prematuro.

46. El Sr. KITO (Albania) dijo que en todo caso la segunda reunión de la Conferencia no se celebraría hasta que la J.P.F. hubiera terminado sus trabajos. Como estimaba que no había lugar a enviar en aquél momento solamente una parte de los resultados de la Conferencia a la J.P.F., había votado contra la moción.

47. El Sr. BODEAGA (Rumania) declaró que no era correcto enviar solamente una parte del plan de asignación de frecuencias. Había votado contra la moción y su Administración se reservaba su posición en este asunto.

48. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) dijo que la Delegación Soviética se oponía enérgicamente al envío a la J.P.F., en aquél momento, del Plan OR. Dado que la Conferencia no había terminado su trabajo y que, en contravención con su reglamento interno, las delegaciones no habían firmado todavía el plan, su delegación estimaba que éste no tenía fuerza eficaz de ninguna clase.

49. Añadió que la Delegación Soviética reservaba todos los derechos de su Administración con relación a este Plan, hasta el momento en que la segunda reunión de la Conferencia hubiera dado resultados definitivos.

50. El Sr. ROWLAND (Reino Unido), en nombre del Pakistán y de Irlanda, pidió que constase en acta que ambos países se habían abstenido de votar.

51. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) :

> "La Delegación de la República Popular Federal de Yugoeslavia se opone a que el Plan OR sea remitido a la J.P.F. Ha votado contra la resolución francesa y reserva todos los derechos de su Administración hasta el momento en que la segunda reunión de la Conferencia haya elaborado el plan definitivo de asignación de frecuencias a todas las categorías del servicio móvil aeronático".

52. El Sr. ARCIUCH (Polonia) declaró que había votado contra la resolución y que reservaba los derechos de su Administración.

53. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) dijo que en una sesión precedente se había acordado que todas las delegaciones firmaran el plan definitivo antes de enviarlo a la J.P.F.

54. El PRESIDENTE manifestó que, conforme a sus atribuciones, la Conferencia era una Asamblea autónoma y, como resultado de actos subsiguientes, podía modificar decisiones ya adoptadas.

55. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) dijo que su delegación no sustentaba un criterio absoluto respecto a firmar. En su opinión el Plan CR constituía una parte de los resultados definitivos de la Conferencia y, por consiguiente, la cuestión de firmarlo en aquel momento no tenía gran importancia.

56. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) declaró que reservaba los derechos de su Administración. La Delegación Yugoeslava no había decidido nunca delegar en nadie la firma del Plan.

57. El PRESIDENTE manifestó que la Asamblea no había delegado en nadie el derecho de firmar y que ésta había indicado sencillamente que se enviara a la J.P.F.el documento en cuestión.

EL PROBLEMA DE ASIGNACION DE FRECUENCIAS MEDIAS (Doc.Aer-No,62)

58. El PRESIDENTE hizo observar que en los comienzos de la Conferencia había aparecido como evidente que existía un serio problema en relación con el empleo de las frecuencias medias. La Conferencia, deseando colaborar, había decidido actuar aunque, hablando con propiedad, el problema no entraba en sus atribuciones. La razón principal para esta decisión, cuando se tomó, fué que el Consejo Administrativo estaba normalmente calificado para tomar las medidas oportunas, pero que como éste no debía reunirse antes de septiembre, en aquella época la fecha había parecido muy lejana. Pero el Consejo Administrativo celebraba ya sus sesiones, y si la Conferencia continuara examinando este asunto podría representar una intromisión en la jurisdicción del Consejo.

59. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) manifestó que, en el Doc.Aer-No.287, la Comisión Ejecutiva había convenido remitir esta cuestión al Consejo Administrativo.

60. No obstante, la Conferencia debería esforzarse por hacer una recomendación al Consejo Administrativo. Podría por ejemplo, recomendar la celebración de una Conferencia de la U.I.T. para la región I o de una Conferencia europea de la U.I.T. Según había indicado el Presidente la Conferencia que debía celebrarse en Oslo se celebraría en Ginebra en abril de 1949, y sería razonable aprovechar esta circunstancia.

61. El Sr. FALGARONE (Francia) dijo que no se podía dejar esta cuestión sin resolver. Lo menos que podía hacerse era presentar alguna recomendación al Consejo Administrativo, aunque la mejor solución sería la de que los delegados europeos en la Conferencia celebraran una sesión oficiosa a fin de presentar sugestiones al Consejo Administrativo.

62. El Sr. OOMEN (Países Bajos) se mostró de completo acuerdo con la declaración del delegado del Reino Unido.

63. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) sugirió que se transmitiera al Consejo Administrativo el documento relativo a este asunto con la recomendación de que este problema figurara en el orden del día de la Conferencia que habrá de celebrarse en Ginebra en abril de 1949. Era casi seguro que antes de esa fecha se celebraría una Conferencia de la O.A.C.I., y por consiguiente, los Estados Miembros podrían aprovechar la ocasión para coordinar sin previsiones de necesidades.

64. El Sr. COFFEY (Canadá) hizo observar que se había llamado la atención del Consejo Administrativo sobre esta cuestión, y que se estaba examinando la posibilidad de incluirla en el orden del día de una Reunión de la Región I. A este respecto una recomendación oficial sería perfectamente suficiente.

65. El Sr. FALGARONE (Francia) sugirió suprimir esta cuestión del orden del día de la Conferencia.

66. Se acordó suprimir del orden del día de la Conferencia el problema de las frecuencias medias.

CREACION DE UNA SECRETARIA INTERINA (Doc.Aer-No,307).

67. El Sr. WHITE (Estados Unidos de América) como consecuencia de opiniones expresadas en el seno de la Comisión 6, dijo que su Delegación había elaborado una propuesta relativa a la creación de una Secretaría interina (Doc.Aer-No. 294). Un Grupo de Trabajo reducido, del que el Sr. BARTLETT, de la Delegación de los Estados Unidos era miembro, revisó esta propuesta, publicada de nuevo como Doc.Aer-No.307.

68. El Sr. BARTLETT (Estados Unidos de América) dijo que el Secretario General Adjunto, en el curso de entrevistas oficiosas había dicho que era preciso que un grupo de expertos aeronáuticos se encargara del estudio de los problemas complicados, que, sin duda alguna, se plantearían durante la suspensión. El Secretario General Adjunto había hecho observar la medida tomada por la Conferencia de Radiodifusión por Altas Frecuencias de México, la cual había creado un grupo de trabajo reducido para llevar a cabo sus tareas provisionales. Se propuso nombrar una comisión "ad hoc" parecida, para el período que terminaría el 1° de julio de 1949, fecha de reanudación de la Conferencia.

69. La adopción de esta propuesta no comprometería la responsabilidad de las Administraciones en lo relativo a los gastos previstos, por depender éstos de la decisión del Consejo Administrativo.

70. Las atribuciones de esta Comisión serían, en primer lugar, las tareas enumeradas en el Doc.Aer-No.298. La Comisión ad hoc se ocuparía, en lugar del Secretario General, de los asuntos relacionados con la Conferencia Aeronáutica. Añadió que, según había oido decir, el Secretario General no estaría en condiciones de encargarse de esta labor debido a la urgencia de sus muchos trabajos.

La Comisión reuniría la documentación y las conclusiones de los estudios realizados por las Administraciones y elaboraría un proyecto de orden del día para la segunda reunión. Tomaría todas las medidas necesarias para que la Conferencia, al reanudarse, pudiera disponer de toda clase de facilidades. Podría también, eventualmente, estudiar procedimientos abreviados y someter recomendaciones en este sentido. El Grupo de Trabajo estimó que los gastos previstos de 108.000 francos suizos quedarían ampliamente compensados con una considerable reducción en la duración de la segunda reunión.

71. Se había sugerido, también, que la comisión interina procediera, u obtuviera que las Administraciones procedieran, a efectuar experimentos técnicos como, por ejemplo, sobre las antenas utilizadas en Europa. Los gastos que se ocasionaran no serían sufragados por la Conferencia.

72. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) preguntó cuáles serían las funciones exactas de la Comisión ad hoc, aparte de funciones puramente de Secretaría.

73. El Sr. BARTLETT (Estados Unidos de América) respondió que estas funciones estaban enumeradas en el párrafo 6, subpárrafos (a) a (c) inclusive. Además de la elaboración de un proyecto de orden del día para la 2ª reunión, la Comisión favorecería el intercambio de informaciones entre regiones y procedería a realizar un trabajo de coordinación entre las reuniones regionales oficiosas futuras.

74. Refiriéndose a la composición de esta Comisión, el Sr. BARTLETT anunció que ya había iniciado ciertas gestiones oficiosas. La propuesta había sustitado interés, y él, por su parte, pensaba que no sería difícil encontrar las dos personas necesarias. Se podría nombrar un representante de Europa Occidental y otro de otra área.

75. Era muy probable que los gastos de esta Comisión tuvieran qué repartirse entre los países representados en la Conferencia, en concepto de gastos extraordinarios.

76. El Sr. COFFEY (Canadá) dijo que su delegación no veía la necesidad urgente de tales servicios. Los gastos alcanzarían tal vez la suma de 10.000 francos suizos en el caso de los países de la categoría I, y sería difícil justificarlos.

77. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) hizo observar que era evidente que habría un período de trabajo suplementario inmediatamente después de la Conferencia, ya que se tendrían que preparar y enviar los documentos a las Administraciones. Sólo sería posible justificar estos gastos durante unas semanas. Añadió que la Secretaría de la J.P.F. se podría encargar de los demás trabajos administrativos. Esta solución era la más recomendable, ya que la Conferencia aeronáutica estaría representada en el seno de la J.P.F.

78. Terminó diciendo que, por estas razones, apoyaría la declaración del delegado del Canadá.

79. El Sr. SUNDARAM (India) dijo que se les había dado a entender que la Comisión tendría que encargarse de ciertas misiones que la Secretaría no estaría en condiciones de desempeñar. A juzgar por las atribuciones enumeradas en el párrafo 6, parecía que la Comisión tuviera que encargarse del trabajo no realizado por la primera reunión de la Conferencia y a preparar el terreno para la segunda.

80. Añadió que el párrafo 2 (c), Artículo 9, del Convenio de Atlantic City menciona de modo inequívoco qué funciones son de la competencia de la Secretaría General en este dominio. Si el personal no bastaba, era el Secretario General quien debía ponerse en contacto con el Consejo Administrativo, a fin de aumentarlo debidamente.

81. El Sr. BARTLETT (Estados Unidos) dijo que las misiones de que se hablaba excedían lo estipulado en el párrafo 2 (d), Artículo 9, del Convenio. Además de la recopilación puramente mecánica de los documentos, quedaba por realizar mucho trabajo analítico. Según le había informado el Secretario General Adjunto, la Secretaría actual no bastaba para la ejecución de estos trabajos.

82. La Conferencia de Radiodifusión por Altas Frecuencias, había realizado exactamente lo que se sugería en el Doc.Aer.No.307. Si bien era cierto que el grupo constituído por esta Conferencia lo era para un período más corto, también lo era que su misión no ofrecía las complicaciones de la de la Comisión cuya creación se proponía.

83. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) estimó que la mejor solución era la de confiar este trabajo a la J.P.F., ya que este organismo seguiría reuniéndose durante el intervalo y sus miembros podrían dar consejos muy útiles.

84. El Sr. PETIT (I.F.R.B.) dijo que la I.F.R.B. no dependía de la Secretaría General y que, por consiguiente, se abstenía de intervenir en la discusión. No obstante, refiriéndose a la sugestión de confiar todo el trabajo a la J.P.F., creyó oportuno subrayar que de conformidad con una reciente decisión del Consejo Administrativo, este organismo debía terminar sus trabajos el 17 de mayo de 1949.

85. El Sr. FALGARONE (Francia) dijo que el trabajo real de enviar los documentos a las Administraciones era una parte de la misión normal de la Secretaría General (párrafo 2 (c), Artículo 9, del Convenio de Atlantic City).

86. No podía creer que la Comisión cuya creación se proponía tuviera mucho que hacer. Entre el momento presente y el primero de julio de 1949 mediaba un plazo considerable y era poco probable que las Administraciones presentasen proposiciones concretas antes de dicha fecha.

87. En cuanto a la ejecución de experimentos técnicos, creía que el mejor experimento era el funcionamiento real y efectivo, y, en este sentido, los consejos más seguros vendrían de las Administraciones.

88. Por estas razones su Delegación estimaba que la Comisión propuesta no era necesaria.

89. El Sr. SUNDARAM (India) manifestó que la mayor parte del trabajo preparatorio al que se había hecho referencia consistiría en analizar los documentos que enviarían las pequeñas conferencias regionales, y no era probable que llegara un gran volumen de ellos antes de la segunda reunión.

90. El Sr. de HAAS (Indias Orientales Holandesas) manifestó que la creación de semejante Comisión pudiera redundar eventualmente, en la reducción de los gastos de la segunda reunión.

91. Añadió que estimaba que esta Comisión podía emplearse útilmente para obtener datos concretos respecto a los alcances de servicio e interferencia de las estaciones que funcionan en los órdenes bajos de megaciclos. Una de las principales dificultades experimentadas era que las necesidades de dichos órdenes eran bastante importantes. Quizás las distancias de repetición efectivas (para una potencia de 200 vatios) pudieran ser mucho más bajas que las distancias en que la Conferencia basaba sus cálculos. Por consiguiente, se declaraba en favor de la propuesta.

92. El Sr. COFFEY (Canadá) dijo que estaba dispuesto a apoyar cualquier recomendación que se enviara al Secretario General, solicitando que facilitara el personal necesario. En cuanto a los experimentos técnicos, éstos quizás fueran útiles, pero la Conferencia podía aconsejar a las Administraciones que los realizaran ellas mismas.

93. El Sr. ARCIUCH (Polonia) estimó que el párrafo 6 estaba redactado en términos muy generales y no decía claramente quién controlaría el trabajo que pudiera realizar la Comisión.

94. El Sr. HARIZANOV (Bulgaria) dijo que parecía que el trabajo de esta Comisión sustituiría al que normalmente realizaban las Administraciones y el C.C.I.R. Sería difícil justificar los gastos incurridos, y por consiguiente, apoyaba la declaración del Delegado de Francia.

95. El Sr. FALGARONE (Francia) manifestó que la idea de encargar a la Comisión realizara experimentos parecía recibir muy escaso apoyo. Es evidente que habría algunos trabajos que realizar antes de la segunda reunión, pero la mejor forma de llevarlos a cabo sería la creación de una Comisión Preparatoria parecida a la que se creó antes de la primera reunión.

96. El Sr. BARTLETT (Estados Unidos) dijo que el Grupo había presentado su propuesta con la sola intención de aportar ayuda, y que si se estimaba que iba a tener algún valor práctico, la Conferencia tendría que apoyarla totalmente.

97. El Sr. BETTS (Australia) manifestó que al discutir el Doc.Aer-No.200, su delegación había presentado ciertas sugestiones encaminadas a recomendar al Consejo Administrativo la creación de un organismo que durante el intervalo mantuviera el enlace con las Administraciones. No tenía una opinión definida a este respecto, pero creía que a menos de que se realizara un trabajo preparatorio eficaz antes de la segunda reunión, ésta podría resultar muy larga y costosa. Añadió que los puntos de vista expresados por el Delegado de la India le habían impresionado particularmente, y creía que, dadas las circunstancias, sería mejor presentar una recomendación al Secretario General en la que se mencionara el trabajo que había que realizar.

98. El PRESIDENTE dijo que resultaba incongruente oponerse al gasto que representaba el empleo de una o dos personas durante un período de varios meses, y abogar al mismo tiempo por la creación de una Comisión Preparatoria que quizás comprendería 15 miembros y que debería trabajar durante un mes antes de la segunda reunión.

99. El Sr. COFFEY (Canadá) dijo que el Sr. Betts quizás pudiera redactar un documento llamando la atención del Secretario General hacia la necesidad de un trabajo de enlace conveniente durante el intervalo. Añadió que como estimaba que el Delegado de las Indias Orientales Holandesas había hecho algunas sugestiones interesantes respecto a las investigaciones técnicas que podrían realizarse, este delegado podría encargarse de redactar un documento llamando la atención de las Administraciones acerca de este punto.

100. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) declaró "que parecía existir cierta divergencia de criterios en cuanto a la necesidad de crear esta comisión. Añadió que, por su parte, habiendo escuchado todos los puntos de vista expuestos, deseaba disponer de algo más de tiempo para estudiar este asunto, y que, por consiguiente, recomendaba que no se tomara decisión alguna antes de la próxima Sesión Plenaria"

101. Se convino que el Sr. Betts (Australia) estudiara este asunto y expusiera sus conclusiones en una sesión posterior.

Se levantó la sesión a las 7 p.m.

El Presidente
Arthur L.LEBEL

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

Ginebra, 1948

Documento Aer. No. 318-S

25 de septiembre de 1948.

ACTA DE LA 21ª SESION PLENARIA

celebrada en la "Maison des Congrès",
Ginebra,

el viernes, 24 de septiembre de 1948, a las 2,40 p.m.

PRESIDENTE: Sr. Arthur L. LEBEL (Estados Unidos de América)

CONTINUACION DEL DEBATE RELATIVO A LA PROPUESTA DEL GRUPO DE TRABAJO
(Doc.Aer-307)

1. El Sr. BETTS (Australia) dijo que en la sesión anterior había sugerido enviar una recomendación al Secretario General relativa a la labor a efectuar durante el período de suspensión de la Conferencia. Añadió que, de acuerdo con las instrucciones que le había dado la Asamblea Plenaria, elaboró un proyecto de recomendación, agregando que era de opinión que la Conferencia se pusiese de acuerdo acerca de las dos ideas principales expuestas en el primer párrafo de la recomendación. Por lo tanto, creía útil de momento, someter este párrafo a la aprobación de la Asamblea, y si la Conferencia no podía declararse de acuerdo con la idea principal contenida en este párrafo, consideraba que se debía abandonar por completo la proposición. A continuación, presentó el texto del párrafo primero:

2. "Se comunica al Secretario General que la Conferencia estima que, probablemente, durante la suspensión de los trabajos se necesitará desarrollar un trabajo considerable de trámite con las Administraciones y organismos especializados a fin que toda la labor preparatoria esencial esté terminada antes de la reanudación de la Conferencia."

3. El Sr. BARTLETT (Estados Unidos de América) apoyó esta sugestión y que, por lo tanto, retiraba su propia propuesta.

4. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) manifestó que estaba de completo acuerdo con el contenido del texto.

5. El Sr. FALGARONE (Francia) declaró que no estaba de acuerdo con la proposición australiana. El "considerable trabajo" a que se había hecho referencia en el curso del debate quedaría en realidad por hacer, pero este trabajo no sería el que se menciona en el Documento Aer. 307, sino que consistiría en el envío de documentos a las administraciones. Una vez realizado esto, no quedaría nada más por hacer, a menos que exista el propósito de convertir a la Secretaría en un nuevo C.C.I.R. Siguió diciendo que tampoco habría ningún trabajo preparatorio antes de la segunda reunión por la sencilla razón de que no llegarían documentos de las Administraciones antes de la fecha ya fijada.

6. La propuesta era, pues, extraordinariamente vaga. Si se debía enviar una comunicación al Secretario General, ésta debería contener por lo menos algunas sugestiones precisas.

7. El Sr. WHITE (Estados Unidos de América) manifestó que así el texto no era más que una introducción a una propuesta más precisa.

8. Habría que enviar una voluminosa correspondencia durante el período de interrupción de los trabajos de la Conferencia y, de no enviarla, la segunda reunión se hallaría sobrecargada por este trabajo y los Grupos de Trabajo que tuvieran que ocuparse de hacerlo perderían quince días en esta labor.

9. El Sr. OOMEN (Países Bajos) se mostró de completo acuerdo con la propuesta australiana.

10. El Sr. COFFEY (Canadá) manifestó que estaba de acuerdo en principio, pero que quizás sería suficiente si se pedía al Secretario de la Conferencia que sometiera el asunto a la consideración del Secretario General. La costumbre era que la Secretaría General realizara el trabajo preparatorio de las Conferencias.

11. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) dijo que esta discusión representaba una pérdida de tiempo. Era verdad que durante las primeras semanas que seguirán a la suspensión de la Conferencia, habría mucho trabajo pero que, una vez realizado éste, no se justificaría ya la existencia de un grupo especial.

12. El PRESIDENTE intervino para decir que no se trataba de constituir tal grupo. Aparentemente todo lo que el Sr. Betts deseaba saber era si la Conferencia creía o no que debía advertirse al Secretario General de que sería necesario realizar un trabajo considerable.

13. El Sr. KITO (Albania) manifestó que su patria era un pequeño país duramente castigado por la guerra y que la Conferencia debía pensar en los países que se encuentran en este caso cuando se toma en consideración algo que pudiese representar gastos extraordinarios. Añadió que no podía estar de acuerdo en que se necesitara un grupo especial para que trabajase durante el intervalo y que votaría en contra de la creación del mismo. El trabajo en suspenso lo podía realizar la J.P.F. y cuando ésta hubiera terminado sus funciones, la Secretaría General podría llevarlo a cabo. Si el personal de la Secretaría General era insuficiente podría acudirse a los servicios del personal de la J.P.F.

14. Siguió diciendo que no era necesario crear una Comisión preparatoria. Era verdad que semejante Comisión había realizado trabajo útil antes de la apertura de la Conferencia, pero que como la segunda reunión será sólo la continuación de la primera, no habría necesidad de un trabajo preparatorio similar.

15. Para la Conferencia de Copenhague se había creado una Comisión preparatoria y a pesar de que había costado 200.000 francos suizos, no había sido de gran utilidad para dicha Conferencia.

16. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) manifestó que al reanudar la Conferencia se podría ahorrar mucho tiempo si se aplicara la propuesta original contenida en el Doc. Aer.No.307. Agregó que, al parecer, existía un gran recelo en cuanto al grupo propuesto y que era innecesario proseguir el debate si no se podía llegar a un acuerdo.

17. Añadió que, dadas las circunstancias, debería cortarse la discusión y adoptar la sugestión del delegado del Canadá. Sin embargo, deseaba rendir tributo a la Delegación de los Estados Unidos por su proposición que, de haberse llevado a cabo, hubiera seguramente permitido realizar cierta economía. Era tanto más sensible que esta propuesta no se hubiera adoptado, cuanto que los grandes problemas de distribución de frecuencias interesan precisamente a los países europeos los cuales están en peor situación para soportar gastos extraordinarios.

18. El Sr. SOUTO CRUZ (Portugal) se mostró en principio de acuerdo con la propuesta de Australia. Todo lo que en ella se dice es que queda aún mucho trabajo por realizar.

19. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) manifestó que habría algún trabajo que hacer inmediatamente después de la Conferencia, pero sólo durante algunas semanas y que la Secretaría lo podría llevar a cabo sin inconveniente.

20. El Sr. JOUK (R.S.S. de Bielorrusia) declaró que todas las tareas que quedaran después de la Conferencia podría realizarlas la Secretaría General y que no había necesidad de enviar ninguna comunicación especial al Secretario General.

21. El PRESIDENTE observó que las opiniones estaban divididas pero con bastante igualdad: las Delegaciones de los Estados Unidos, Australia, Nueva Zelandia, el Reino Unido, Portugal y los Países Bajos, se habían declarado en favor, mientras que la Unión Soviética, Yugoeslavia, Francia, Albania y Bielorrusia se habían declarado en contra.

22. El Sr. BETTS (Australia) retiró su propuesta.

23. APROBACION DEL ACTA DE LA 15ª SESION PLENARIA (Doc. Aer. 306).

24. Se aprobó por unanimidad este documento.

La sesión se levantó a las 3,30 p.m.

El Presidente:
Arthur L. LEBEL

Conferencia Administrativa
Internacional de Radio-
comunicaciones Aeronáuticas

GINEBRA, 1948

Documento Aer- No. 320-S

28 de septiembre de 1948

ACTA DE LA 22ª SESION PLENARIA

celebrada en la "Maison des Congrès", Ginebra,

el sábado 25 de septiembre de 1948, a las 14h.45.

Presidente: Sr. Arthur L. LEBEL (Estados Unidos de América)

RESOLUCION SOBRE LA SUSPENSION TEMPORAL DE LOS TRABAJOS DE LA CONFERENCIA
(Documento Aer. 313)

1. El Sr. BETTS (Australia) hizo la declaración siguiente:

" En relación con el párrafo 8 del Doc. Aer. 313, en vista de la importancia que, al parecer, se presta a dicho párrafo, de ciertas declaraciones hechas tanto en el seno de la Comisión 6 como de la Asamblea Plenaria, y de las intervenciones registradas en las actas, la Delegación de Australia desea aclarar su posición.

2. " Como se explicó en el debate anterior a la adopción de la enmienda, la Delegación de Australia estimaba que no era desatinado incluir en el preámbulo una introducción adecuada a los párrafos 4.2, 6.1.2 y 6.2 del Doc. Aer. 298, dirigiendo a las Administraciones una invitación a presentar propuestas relativas a los principios y métodos que pueden emplearse en la elaboración del plan definitivo de asignación de frecuencias.

3. " Sin embargo, para evitar toda falsa interpretación, la Delegación de Australia deseaba hacer resaltar que no estima que deban cambiarse obligatoriamente los principios aplicados para preparar el proyecto de plan, antes de que resulte posible proceder a la elaboración del plan definitivo. De hecho la delegación mantiene aún el criterio de que la razón principal de la incapacidad de esta Conferencia para terminar sus trabajos en la actualidad consiste en la falta de informaciones esenciales sobre las operaciones regionales y nacionales dentro de ciertas áreas, y cree que los datos básicos necesarios no podrán obtenerse hasta que se haya realizado la planificación y la coordinación complementarias en las áreas de rutas aéreas regionales y nacionales. Esta opinión se ha explicado ya tanto verbalmente en el seno de la Comisión 6, como en el Doc. Aer. 200, que se encuentra en poder de los Delegados desde hace unos dos meses."

4. El Sr. Souto CRUZ (Portugal) declaró:

" La Delegación de Portugal ha declarado repetidas veces en el seno de la Comisión 6 y en Sesiones Plenarias que la falta de información sobre los servicios nacionales ha sido la razón principal, pero no la única, del fracaso en la preparación del plan de asignación de frecuencias R . La segunda razón era la imposibilidad de llegar a un acuerdo unánime sobre los principios técnicos aprobados por la Conferencia.

5. "Desde el principio de nuestra labor, varias delegaciones rehusaron considerarse obligadas por los principios adoptados por la mayoría y han persistido en su actitud incluso en las cuestiones técnicas, lo que, a nuestro juicio, es contrario al espíritu del Artículo 18 del Reglamento General anexo al Convenio de Atlantic City. Esta situación se ha mantenido durante toda la Conferencia, a pesar de las concesiones hechas al punto de vista de la minoría.

6. " La Delegación Protuguesa respeta este criterio y comprende el convencimiento de los interesados respecto a lo justo de sus concepciones. Sin embargo, mi delegación estima que puesto que estamos trabajando sobre un plan mundial, sólo deben aplicarse principios de carácter mundial, y todos comprendemos lo difícil que sería llegar a un acuerdo unánime respecto a todos los principios necesarios para la elaboración de un plan.

7. " Hemos pasado aquí meses de trabajo continuo y arduo para terminar el plan 1. Reanudar una y otra vez nuestro trabajo para aplicar las distintas normas sugeridas por las diversas delegaciones que constituyen una minoría en esta Conferencia, nos parece una labor enorme, imposible e inútil. (De todas maneras, no serviría de nada porque no disponemos de los datos nacionales coordinados).

8. " Hace unos días, la Conferencia adoptó una decisión acerca de la redacción definitiva del Doc. Aer. 298. Al votar en pro de la inclusión del párrafo 7 b del preámbulo, el móvil principal de la Delegación portuguesa era dar a las Administraciones deseosas de elaborar un plan basado en normas y métodos diferentes, la oportunidad de hacerlo, a fin de que, al reunirse la Conferencia de nuevo, se disponga de planes completos para su discusión.

9. " La Delegación portuguesa cree firmemente que las normas adoptadas por la Conferencia son justas. Esta es la razón por la que nuestra Delegación, desde el primer momento, dedicó todo su tiempo al Grupo de Propagación que elaboró el plan 1. Por ello también nuestra Delegación dedicó las pocas horas libres de que disponía al estudio de las sugestiones contenidas en el Documento Aer. 248.

10. " La Delegación Portuguesa está dispuesta a tomar parte en todas las discusiones sobre los nuevos planes que puedan elaborarse. A su juicio, no es posible adoptar un plan más conveniente, más flexible y técnicamente más sólido; pero está dispuesta igualmente a modificar su criterio si la ingeniosidad técnica de alguna administración es capaz de producir otro plan mejor.

11. " De todas maneras, la Delegación portuguesa está dispuesta a aceptar cualquier plan aprobado por la mayoría de las delegaciones, por estimar que sólo una cooperación internacional y una comprensión mutua nos permitirán lograr nuestra meta común: el progreso y la seguridad de las operaciones en todos los ramos de los servicios de la aviación civil."

12. El Sr. ARCIUCH (Polonia) hizo la declaración siguiente:

" Durante el período transcurrido del trabajo de nuestra Conferencia, hemos discutido mucho acerca de diversos asuntos en que estaban implicadas cuestiones técnicas y de principio o de otra naturaleza.

13. "Todo eso se hizo con el deseo de encontrar una solución adecuada al problema que nos interesa a todos que es, principalmente, el problema de la asignación de frecuencias destinadas a las comunicaciones radioeléctricas del transporte aéreo.

14. "También en el pasado, cuando se trataba de dar una respuesta directa a las cuestiones sencilla y puramente técnicas, oímos en varias ocasiones que se podía resolver el problema en el futuro, pero no en seguida, ya que, como expresaron algunos miembros de la mayoría, no tenían consigo un "globo de cristal". La expresión nos hizo reir entonces, pues sólo era una broma.

15. " En mi opinión, este misterioso "globo de cristal" aparece al fin de nuestra Conferencia bajo la forma del Doc. Aer. 298, el cual, en su forma definitiva y revisada, constituye ahora el Doc. Aer. 313.

"En la actualidad, después de una lectura cuidadosa del Doc. 313, yo no puedo encontrar en él cambios esenciales al compararlo con el Doc. Aer. 298. Por ello quisiera aclarar mi posición en lo que se refiere al Doc. Aer. 313. Mis objeciones son las siguientes:

16. a) No estoy de acuerdo con la opinión expresada en los párrafos 5 y 6 de las consideraciones del Doc. Aer. 313, según la cual la razón verdadera del fracaso o de la suspensión de la Conferencia consiste en la falta de informaciones esenciales seguras sobre las necesidades de los servicios regionales y nacionales. La razón verdadera reside en la falta de comprensión y en las asignaciones hechas a las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores de modo definitivo.

17. b) Creo, además, que el punto c del párrafo 15 del Doc. Aer. 313 daría prioridad en el futuro a los problemas de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores sobre los de las rutas regionales y nacionales.

18. c) Lo mismo se puede decir de la tercera parte del párrafo 16, en la que se enumeran peticiones de información adicional, principalmente sobre cuestiones regionales y nacionales. La intención de este párrafo es asentar firmemente en nuestras administraciones la creencia de que esta información era insuficiente, inadecuada y poco satisfactoria y que esta es la razón efectiva de la suspensión de la Conferencia.

19. " Pero ya sabemos el trato que se ha dado a estas solicitudes importantes, cuando en la Sesión Plenaria de la Comisión 6, celebrada el 24 de septiembre, se descubrió que el documento en que figuraba toda esta información de las Regiones se había sencillamente,... perdido. Quizás se volverá a establecer, pero los hechos hablan por sí mismos.

20. " Hay más. Hemos tratado de proporcionar a la Conferencia la mejor información de que disponíamos. Tres veces, en el curso de la Conferencia, revisamos nuestras solicitudes relativas a Polonia. Las reducimos al mínimum. Estábamos, dispuestos incluso, a adoptar una nueva organización de nuestros servicios móviles de radiocomunicaciones para convertir en reales estas necesidades mínimas. Trabajamos en Ginebra como delegados; pero, al mismo tiempo, un gran número de especialistas trabajaban en nuestra administración para ayudarnos.

Eso cuesta tiempo y dinero. Lo mismo se hizo por los demás delegados. Y ¿cuáles han sido los resultados?. La suspensión de la Conferencia. Quisiera preguntar si las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores sufrieron semejante sacrificio.

" Acaso no era posible lograr una solución satisfactoria si basábamos nuestros trabajos en los principios adoptados; pero es evidente que no se puede llegar a ninguna solución si la mayoría no quiere aceptar un compromiso. Pero esto hay que decirlo claramente y en debida forma."

21. El Sr. QUIJANO (Colombia) dijo que no estaba enteramente de acuerdo en que fuese necesario suspender la Conferencia en este momento. Sin embargo, se inclinaría ante la voluntar de la mayoría.

22. Afirmó que no tenía el menor deseo de volver a plantear cuestiones ya decididas. Sin embargo, había examinado detenidamente el párrafo 8 del Doc. Aer. 313 y parecía que se invitaba a las Administraciones a que enviaran proyectos de planes para la Segunda Reunión, lo cual podría significar que cuando la Conferencia se reuniera de nuevo se encontrase frente a una avalancha de propuestas contradictorias.

23. A su parecer, el párrafo 8 serviría únicamente para embrollar a las Administraciones, y como el documento era bastante explícito sin él, proponía su supresión.

24. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) al apoyar esta noción hizo la siguiente declaración:

" La Delegación de Nueva Zelandia afirma de nuevo su criterio de que el párrafo 8 del Doc. Aer. 313, no refleja la razón real de la suspensión de la Conferencia, que consiste en la falta de información coordinada sobre las necesidades regionales y nacionales,como hace constar la noción brasileña sobre la suspensión. (Véanse los Docs. 277 y 288).

25. " Como consecuencia natural, y nada más, es lógico que se aproveche este intervalo para proceder a un nuevo examen de los principios; tanto de los aprobados por la Conferencia como de los rechazados. Sin embargo, Nueva Zelandia no considera que esto sea un motivo para la suspensión.

26. "Los principios adoptados son buenos y conformes con las necesidades modernas. En la Comisión Preparatoria se consideró el principio de facilitar las anchuras de banda necesarias para todos los tipos de radiocomunicaciones, y la Conferencia lo confirmó para todas las clases de servicios. Se puso también de relieve en el plan francés para los servicios regionales. (Véase el Doc. Aer. 30, párrafo 10 b). El valor de estos principios no fué puesto en duda ni en la propuesta australiana ni en la proposición francesa relativa al procedimiento a seguir en la preparación de un plan de asignación de frecuencias (Véanse los Doc.200 y 228).

" De hecho la proposición francesa recomienda que las conferencias regionales basen sus trabajos en las mismas reglas y normas técnicas sobre la asignación y la repetición de frecuencias aplicadas en el proyecto de plan para las Rutas Aéreas Mundiales Mayores. (Véa Doc. Aer.228, página 3, párrafo 2 e).

27. " La Delegación de Nueva Zelandia es partidaria de un nuevo examen durante la suspensión de toda la labor de la Conferencia y admite el hecho de que puedan introducirse algunos cambios ligeros. Sin embargo, sin los datos coordinados sobre las necesidades de frecuencias, no hay posibilidad de elaborar un plan seguro y basado en principios técnicos sólidos para satisfacer las demandas actuales. Por tanto, es preciso volver a examinar estas demandas.

28. " Nueva Zelandia votará en pro de la supresión del párrafo 8 del Doc. Aer. 313, pero apoyará el resto del documento."

29. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) hizo la declaración siguiente:

" La Delegación del Reino Unido se opone también a la introducción del párrafo 8 en el antiguo Documento Aer. 298, ahora Doc. Aer. 313. Las razones que tiene para ello se han indicado ya; pero tal vez sea oportuno volver a enumerarlas. Son las siguientes:

Primero, el párrafo contiene inexactitudes manifiestas.
Segundo, está en desacuerdo con el espíritu de la proposición del Sr. Costa, ya adoptada, y tiende a anular los efectos de la misma.
Tercero, no sólo da una importancia exagerada a planes rechazados ya por la Conferencia, sino que, incluso, los da una importancia igual o mayor que al plan establecido a título de ensayo.
Cuarto, deja entender que somos incompetentes o que nuestro mandato no es suficiente.
Quinto, no es una razón suficiente para suspender la Conferencia; y, finalmente, suscita la duda acerca de las otras razones de suspensión indicadas.

30. " Se han formulado declaraciones despectivas sobre el proyecto de plan elaborado por esta Conferencia, y convendría en toda justicia decir algo en su favor.

31. " El Reino Unido considera que los principios en que está basado el proyecto de plan - Plan 1 - son sólidos, tanto desde el punto de vista de la operación como de la técnica, y que no deben ser modificados de ningún modo hasta que se haya demostrado de manera suficiente que sobre ellos no es posible establecer plan útil alguno.

32. "El proyecto de plan . Plan 1 . puede considerarse como el plan de compartición básico y es susceptible de gran desarrollo. No se ha desarrollado enteramente, porque era evidente que ningún plan podía satisfacer <u>todas</u> las necesidades presentadas. En realidad las bandas de Atlantic City no son bastante amplias.

33. " Como el Plan 1 es un plan básico, es instructivo considerar algunas de las posibilidades de desarrollo futuro que presenta, lo que se refiere al área 1.

34. " Las posibilidades siguientes se refieren especialmente a Europa; sin embargo, los principios pueden aplicarse igualmente a otras áreas.

35. " Las Administraciones que deseen emplear métodos de operación simplex A1, pueden dividir cada canal de tipo A3 en dos de tipo A1.

36. "Es posible proceder a una mayor compartición, basándose en un conocimiento más preciso de las necesidades de potencia. Esto se comprueba especialmente en Europa, en donde la potencia normalmente requerida es relativamente reducida. Examinando el Documento Aer. 215, Cuadro XV, en lo relativo a la banda de 3 Mc/s, por ejemplo, se advierte que el número de los canales disponibles con una potencia radiada de 200 W excede en un 42% al de canales disponibles con una potencia de 1 kW. Hay incluso muchos casos en que una potencia aún más baja sería suficiente.

37. "Se podrá proceder a una mayor compartición en Europa cuando los Estados interesados hayan fijado las terminales exactas de la Ruta del Atlantico Norte.

38. "Se podrá proceder a una mayor compartición en Europa si no se necesita la cuarta familia de frecuencias "NA" en la terminal oriental de la ruta. Las dos últimas consideraciones darán facilidades a Europa en los órdenes inferiores de frecuencias, particularmente de día.

39. "Se podrá proceder a una mayor compartición de las frecuencias "SA", "NAS-1", "NSA-2" y "ME" si por consideraciones prácticas de operación se decide no extenderlas a Europa, aunque está previsto hacerlo. Es decir, las familias "extendidas" del Plan 1.

40. "Se podrá proceder a una mayor compartición, cuando se disponga de conocimientos más precisos sobre las áreas de empleo de las frecuencias de referencia.

"Un plan coordinado del empleo de las frecuencias del Area de Rutas Aéreas Mundiales Mayores "EU", podría permitir disponer de más frecuencias para el uso regional y nacional.

41. "La coordinación en el uso de las frecuencias regionales entre los países miembros y no miembros de la O.A.C.I. descongestionaría las necesidades nacionales de estos últimos, que tal vez no hayan tenido en cuenta las frecuencias regionales al evaluar sus necesidades. Así, si se recuerda que las frecuencias del Area 1 están disponibles, por ejemplo, en las Subáreas 1 C y 1 D, se comprobará que la situación no corresponde exactamente a lo que parece a primera vista al estudiar el plan 1.

42. "La resolución del Reino Unido permite proceder a una mayor compartición. Esta resolución aparecerá como Resolución No. 11 en el Volumen IV.

43. "Las sugestiones que preceden permitirán disponer de más canales al aplicar el Plan 1. La lista no está aún totalmente completa, y puede suceder que las administraciones piensen en otras posibilidades. Algunas de las posibilidades enumeradas se comprobarán cuando los Estados miembros de la O.A.C.I. hayan presentado sus necesidades durante la suspensión. Las demás quedarán patentes con motivo de las investigaciones y de la colaboración que las Administraciones han de realizar durante la suspensión."

44. El Sr. de HAAS (Indias Holandesas) hizo la declaración siguiente:

"La Delegación de las Indias Holandesas opina que los principios técnicos adoptados como base de trabajo por la Conferencia son buenos y que la razón principal por la que la Conferencia no ha podido llevar a cabo su labor sobre el Plan R reside en el hecho de que la Conferencia no disponía de bastante información sobre las necesidades de frecuencias de los servicios aéreos nacionales y regionales. Por este motivo votó en contra de la inclusión de lo que ahora se llama el párrafo 8 en el Doc. Aer. 313, y apoya firmemente la supresión propuesta por el Delegado de Colombia."

45. El Sr. OOMEN (Países Bajos) hizo la declaración siguiente:

"La Delegación de los Países Bajos apoya la moción relativa a la supresión del párrafo 8 del Documento Aer. 313. Esta Delegación desea declarar aquí que, a su juicio, la suspensión de la Conferencia resulta necesaria especialmente a causa del hecho de que no se dispone de determinada información sobre las necesidades regionales y nacionales, y a fin de establecer planes para la coordinación del empleo de las frecuencias.

46 "Además, la Delegación de los Países Bajos opina que los principios aplicados para elaborar un proyecto de plan de distribución de frecuencias constituyen una base sólida para concluir un plan final y no deberían alterarse ni reducirse."

47. El Sr. LURASCHI (Argentina) apoyó la moción relativa a la supresión del párrafo 8. La Conferencia no se suspendía porque los principios técnicos adoptados no fueron buenos, sino porque no se disponía de una información adecuada respecto a las necesidades regionales y nacionales.

48. El Sr. Martin SILVA (Brasil) apoyó calurosamente esta moción. Dijo que su delegación ya había expuesto su punto de vista sobre este asunto en la Moción Brasileña adoptada por la Conferencia (Doc. Aer. Nos. 277 y 288), y había votado contra la inserción del párrafo 8 en el Doc. Aer. No. 313.

49. El Sr. QUIJANO (Colombia) declaró que después de votada su moción tenía que proponer otra enmienda referente a la fecha en que la Conferencia volvería a reunirse.

50. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) manifestó que su delegación se oponía resueltamente a que se suprimiera el párrafo 8. De acuerdo con el Artículo 16 del Convenio de Atlantic City, pidió que la votación fuese nominal.

51. Puesta a votación la moción del delegado de Colombia, relativa a la supresión del párrafo 8, fué adoptada por 18 votos contra 13 y 8 abstenciones.

52. Votaron en favor :

República Argentina; Australia; Bélgica; Brasil; Canadá; República de Colombia; Colonias, Protectorados, Territorios de Ultramar y Territorios bajo Tutela o Mandato del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte; Estados Unidos de América; República de Honduras; Indias Holandesas; Italia; Nicaragua; Noruega; Nueva Zelandia; Países Bajos; Curaçao y Surinam; Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte; Suecia; Territorios de los Estados Unidos de América. - 18 votos.

53. Votaron en contra :

República Popular de Albania; Bielorrusia R.S.S.; República Popular de Bulgaria; Checoeslovaquia; Territorios de Ultramar de la República Francesa y Territorios administrados como tales; Francia; República de Polonia; Portugal; Protectorados Franceses de Marruecos y Túnez; República Federativa Popular de Yugoeslavia; República Popular de Rumanía; República Socialista Soviética de Ucrania; U.R.S.S.; - 13 votos.

54. Abstenciones :

Chile; Colonias Portuguesas; Cuba; Ecuador; Irlanda; Pakistán; Unión Sudafricana y Territorios bajo Mandato del Africa Sudoccidental; República Oriental del Uruguay; - 8 votos.

55. El Sr. QUIJANO (Colombia) dijo que se había decidido que la Conferencia se reuniese de nuevo el día 1º de julio de 1949, y que proponía que se alterase esa fecha y se aceptase la de 31 de julio de 1949. La situación presupuestaria de la Unión no era ciertamente holgada. Además de los 4 millones de francos suizos para gastos ordinarios, se destina un millón y medio para la Conferencia de la ciudad de México; más de dos millones para la Conferencia de París y para la Conferencia Administrativa especial que ha de aprobar la nueva lista de frecuencias, sin contar con que los gastos de la Conferencia de Atlantic City no habían sido abonados todavía por las administraciones.

56. Si se volvían a reunir en fecha posterior, los delegados que asistieran a la Segunda Reunión podrían también asistir a la Conferencia Administrativa especial, lo que significaría un ahorro considerable. La Segunda Reunión debería hacer lo posible para dar fin a su labor en un plazo de dos meses y medio a partir de la nueva fecha. En el caso de no poder terminar antes de la Conferencia especial, se podría rogar a dicha Conferencia que los problemas aeronáuticos fuesen examinados hacia el final de su orden del día.

57. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia), apoyando esta opinión, declaró que en el seno del Grupo ad hoc que redactó este documento, había indicado que los países pequeños y lejanos se veían en una posición difícil. Propiamente hablando, las dos Conferencias no deberían celebrarse simultáneamente; sin embargo, las circunstancias en las que se iba a celebrar la Segunda Reunión no fueron previstas en Atlantic City, y, por consiguiente, en vista de la situación actual, sería conveniente que una conferencia se celebrase inmediatamente después de la otra.

58. El Sr. PETIT (I.F.R.B.) manifestó que en el Grupo ad hoc había hablado en favor de que se fijase la fecha del 31 de julio para la nueva reunión de la Conferencia. Las razones aducidas por el delegado de Colombia eran excelentes y, por consiguiente, apoyaba decididamente su propuesta.

59. La propuesta de Colombia de fijar la fecha del 31 de julio 1949, fué unánimemente adoptada.

60. Se acordó retrasar la fecha definitiva para la presentación de documentos por parte de las administraciones (párrafo 20) hasta el 30 de junio de 1949.

61. El Sr. JAROV (U.R.S.S.) hizo la siguiente declaración:

"Con objeto de aclarar la resolución respecto a la suspensión de la Conferencia, la delegación Soviética ha presentado cierto número de enmiendas, algunas de las cuales se refieren a los considerandos de la resolución, y el objeto de las mismas era reflejar de la manera más imparcial posible la situación presente, y las razones por las cuales la Conferencia se ha visto imposibilitada de conseguir resultados satisfactorios.

62. "La resolución alude a la "falta de datos" y se ha intentado probar que ésta es la razón primordial y, lo que es más, la única para la suspensión, lo cual no se atiene a la realidad.

63. "Examinemos la labor de la Conferencia.

64. "Por iniciativa y bajo la presión de ciertas delegaciones, toda la labor de la Conferencia, de sus Comisiones y de sus Grupos de Trabajo, así como la determinación de los principios técnicos y de operación, se dedicaron al estudio y a la satisfacción de las necesidades de las Rutas Aéreas Mundiales Mayores únicamente, con miras a establecer las condiciones más ventajosas para su desenvolvimiento. Desde el principio de la Conferencia se puso de manifiesto que estas delegaciones se inclinaban a hacer caso omiso de las necesidades de la aviación nacional, especialmente en las áreas que sufrieron los efectos de la guerra de 1939 a 1945.

65. "Hay razón para aseverar que el examen y satisfacción de las necesidades de la aviación nacional en esta Conferencia no convenía a los planes de ciertas delegaciones, que trabajaban con gran actividad organizando y dirigiendo la labor de la Conferencia con el propósito de satisfacer sus intereses particulares y egoístas.

66. "Por consiguiente, no fué una casualidad el que se considerase 'indispensable' disponer de datos relativos a las necesidades nacionales precisamente cuando la Conferencia, al insistir las otras delegaciones, llegó al examen de las necesidades regionales y nacionales. No fué una casualidad el que se dijese a los delegados repentinamente que la Conferencia no podía continuar su labor porque los datos de que se disponía en el Formulario 2, por una razón u otra, eran inadecuados, y porque el problema no podía solucionarse por medio de "kilometraje semanal" adoptado por la Comisión Preparatoria.

67. "Es indiscutible que la culpa no está en los datos presentados, que estaban a disposición de la Conferencia en los formularios adoptados en Atlantic City, y que se demostró que eran perfectamente adecuados.

68. "La verdad es que los países interesados en proveer frecuencias para las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, habiendo conseguido satisfacer sus necesidades respecto a las mismas, no demostraron el espíritu necesario de cooperación e insistieron en que se debía dar prioridad a las Rutas Aéreas Mundiales Mayores y en que se suspendiera la labor de la Conferencia, declarando que la distribución de las frecuencias restantes entre los países debería efectuarse en conferencias regionales.

69. "Este grupo de delegados se dió cuenta pronto de que esta situación no podía ser aceptada por la mayoría de los demás delegados y que la Conferencia había llegado a un callejón sin salida. Entonces comenzaron a decir que los datos disponibles eran inadecuados, tratando, de este modo, de echar la culpa del fracaso de la Conferencia a las Administraciones nacionales.

70. "Esta clara repugnancia a estudiar las necesidades regionales y nacionales se confirmó una vez más por el hecho de que la fecha original determinada para dar fin a la Conferencia - del 30 de junio al 15 de julio - no daba tiempo para estudiar estas cuestiones.

71. "Estas son las verdaderas razones del fracaso de esta Conferencia.

72. "La Delegación soviética propuso una segunda serie de enmiendas a la parte dispositiva de la Resolución, para suavizar, sin posibilidad alguna de interpretación ámbigua, aquellas propuestas y recomendaciones que la Conferencia considera que deberían ser sometidas a las administraciones.

73. "En el transcurso de los debates, se evidenció claramente que ciertas delegaciones, por medio de una clasificación artificial de países siguiendo el sistema de la U.I.T. y de la O.A.C.I., intentaban evitar que la Unión soviética y un número considerable de democracias populares europeas tomasen parte activa en la preparación de la Segunda Reunión. Hay que decir de antemano que este propósito está llamado a fracasar.

74. "La Delegación soviética no se opone a algunos de los párrafos de la Resolución; pero en lo que se réfiere a las razones aducidas para justificar que la suspensión de la Conferencia es inevitable, la Delegación soviética no puede estar de acuerdo con la explicación dada en la primera parte de la Resolución, ni tampoco con las decisiones que resultan de estos considerandos.

75. "Por estas razones, la Delegación soviética no puede aceptar la resolución referente a la suspensión de la Conferencia (Doc. No. 313) en su totalidad, y por la presente declara que reserva la posición de su Administración en lo que respecta a la presentación de los datos estadísticos mencionados en el párrafo 17 del Doc. Aer. 313 y que más adelante se especifican en los anexos y apéndices de este documento.

76. "Además, la Delegación soviética declara:

1. En vista del hecho de que la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas (Ginebra 1948) no ha terminado su trabajo, y continuará después del receso, la Delegación soviética considera que las decisiones de la Conferencia adoptadas antes del mismo no tienen efecto.

2. La Delegación soviética mantiene todas las reservas que ha hecho en la Primera Sesión de esta Conferencia."

77. El Sr. Souto CRUZ (Portugal) manifestó que se oponía a la eliminación del párrafo 8. Dijo que deseaba proponer la siguiente enmienda, basada en el párrafo 8, para su inserción:

En el anterior párrafo No. 8, elimínese: "así como todas las demás proposiciones que se han presentado para solucionar el problema", y añádase después de "el servicio móvil aeronáutico R" las palabras "quedando entendido, sin embargo, que las administraciones que consideren que disponen de una mejor solución para el problema tendrán el derecho de presentarla en forma de un plan que ha de ser tan completo como sea posible, a fin de que pueda ser estudiado al principio de la próxima reunión de la Conferencia".

78. Esta propuesta no fué aceptada.

79. El Sr. FALGARONE (Francia) manifestó que el Grupo ad hoc que había redactado el documento quería poner de manifiesto en forma objetiva las razones para la suspensión de la Conferencia. Eliminando el párrafo 8 no había esperanza de reflejar dichas razones objetivamente. La supresión de ese párrafo significaba que los puntos de vista expresados por un número considerable de delegaciones no sería conocido por las administraciones, y quedaba únicamente el punto de vista de la mayoría, lo cual no estaba de acuerdo con las atribuciones del grupo.

80. Por tanto, solicitaba que la declaración hecha por la Delegación francesa en la Primera Sesión Plenaria de la Conferencia fuese agregada a la lista de documentos que aparece en el párrafo 13 c del Doc. Aer-313.

81. El Sr. SEARLE (Nueva Zelandia) dijo que el párrafo 8 no fué incluído por el grupo. Anteriormente constituía el párrafo 7 b del Documento Aer-298, que fué incluído por la Sesión Plenaria.

82. El Sr. FALGARONE (Francia) manifestó que él mismo presentó los puntos contenidos en el párrafo 8 en el seno del Grupo ad hoc, pero que hubo cierto grado de oposición. En vista del apresuramiento con que el grupo tuvo que trabajar, él no insistió en la inclusión de dicho párrafo, y el documento fué presentado a la Sesión Plenaria, la cual había insertado el párrafo. Desde entonces, por un juego de las circunstancias, el sentir de la mayoría vino a ser el de la minoría.

83. Se convino en que la declaración presentada por la Delegación francesa en la Primera Sesión Plenaria de la Conferencia fuese añadida a la lista de documentos contenida enel párrafo 13 c.

84. El Sr. ROWLAND (Reino Unido) hizo observar que la primera línea del párrafo 13 c. no hacía mención del Documento Aer-67, el cual debía, por lo tanto, ser incluído.

Esta enmienda fué adoptada.

85. El Sr. KITO (Albania) hizo la siguiente declaración:

"Ante todo deseo poner de manifiesto que mi delegación, que se opuso a la suspensión de la Conferencia, no está de acuerdo con las razones aducidas para la suspensión en el Documento Aer-313. Por estos motivos, deseo hacer las siguientes observaciones a dicho documento:

86. "1. La Delegación de la República Popular de Albania, en lo referente al párrafo 4 del Documento Aer-313, considera que fué imposible satisfacer las necesidades de los servicios aéreos regionales y nacionales debido a que la Conferencia no ha tratado a estos servicios en igual forma que a las Áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, habiendo dado prioridad a estas últimas. Por esta razón, mientras las necesidades de las Áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores han recibido la satisfacción de sus necesidades mínimas esenciales, los servicios regionales y nacionales no han podido recibir satisfacción. El hecho de que se haya extraviado el documento en el cual se presentaron las necesidades de los servicios regionales y nacionales indica claramente la poca importancia dada a las necesidades de dichos servicios.

87. "2. La Delegación de la Republica Popular de Albania está en desacuerdo con los párrafos 5 y 6 del Documento Aer-313 y estima que la razón principal por la cual las necesidades de los servicios aéreos regionales y nacionales no recibieron el mismo grado de satisfacción que las áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores no estribaba en la falta de información. Al contrario, la información entregada estaba de acuerdo con las decisiones de Atlantic City. La falta de consideración mostrada a los servicios regionales y nacionales en contraste con la consideración acordada a las áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores, y la falta de espíritu de mutua concesión, que impuso los principios técnicos mediante la maquinaría del voto, hicieron imposible que se satisficieran las necesidades de los servicios regionales y nacionales.

88. "3. La Delegación de la República Popular de Albania, por las razones expuestas, y en particular después de la eliminación del párrafo 8, considera que el Documento Aer-313 no es objetivo y no puede ser adoptado, y votará contra este documento. Aún más, la Delegación de la República Popular de Albania desea asociarse a la declaración hecha por la Delegación soviética sobre el trabajo de esta Reunión de la Conferencia y sobre el Documento Aer-313."

89. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) hizo la siguiente declaración:

"Después de cuatro meses de trabajo tratando de preparar un plan de distribución de frecuencias para las bandas R, la Comisión 6 ha llegado a un atolladero. Esto ha sido admitido en una forma u otra por casi todas las delegaciones.

90. "En este momento, cuando debemos analizar detalladamente las causas de esta situación para sacar las conclusiones necesarias, algunas de las delegaciones que hoy, por un juego de circunstancias, representan la mayoría en la Conferencia, rehusan encararse con los hechos.

91. "Dichas delegaciones tratan de probar que la única razón para este fracaso ha sido la falta de información sobre los servicios aéreos, sosteniendo que los principios básicos sobre los cuales el proyecto de plan de distribución de frecuencias R ha sido establecido son los mejores, y que no deben alterarse nunca. La Delegación yugoeslava estima que este punto de vista es insostenible por las razones siguientes:

92. "1. La falta de información pudo haberse evitado si la Comisión 6 hubiese considerado los servicios nacionales al mismo tiempo que las Rutas Aéreas Mundiales Mayores. El curso del trabajo indica que la mayoría de las delegaciones se resistió a considerar este problema.

93. "2. La Conferencia tenía a su disposición la misma clase de información para los servicios nacionales y regionales que para las Rutas Aéreas Mundiales Mayores; sin embargo, ciertas delegaciones proclaman que aquella información no es adecuada, mientras que lo es, ampliamente, para las Rutas Aéreas Mundiales Mayores. Esto demuestra que dichas delegaciones desean dar un trato de preferencia a las Rutas Aéreas Mundiales Mayores, y dejarlas gran flexibilidad, en detrimento de los servicios regionales y nacionales.

94. "3. Esta información ha sido solicitada a fin de efectuar una considerable reducción en las necesidades nacionales. Esperar una reducción semejante es absurdo, puesto que, sin que importe qué datos adicionales sean entregados, las necesidades, tal y como están en la actualidad, no se reducirán jamás al 20% de su volumen actual.

95. "Los datos requeridos no tendrán valor alguno, puesto que la Conferencia ha decidido que el plan R no incluirá asignaciones de frecuencias a las estaciones. Dichos datos sólo complicarían la labor de la Segunda Reunión.

96. "La Delegación yugoeslava considera que la razón principal de la falta de éxito de la primera Reunión debe hallarse en los principios básicos adoptados y en el trato de preferencia dado a las Rutas Aéreas Mundiales Mayores.

97. "No será suficiente coordinar las necesidades. Sólo mediante la adopción de normas y principios que sean más realistas la segunda Reunión de la Conferencia podrá triunfar en la preparación de un plan R que sea satisfactorio para todos los servicios y para todos los países.

98. "Esto no significa que la Delegación yugoeslava se oponga al empleo futuro de sistemas de alta capacidad. Se opone a la idea de adoptar normas que permitan la introducción de tales sistemas en la actualidad, puesto que es cosa cierta que sólo serán introducidos en un futuro relativamente lejano, y porque la adopción de tales normas significa que las necesidades de ciertos servicios no serán satisfechas.

99. "Debe aprovecharse el receso para estudiar nuevos principios y coordinar las necesidades. Aunque en la resolución para la suspensión de la conferencia aparece un párrafo en que se invita a las administraciones a presentar sus puntos de vista sobre principios que no sean los ya adoptados, es obvio, a juzgar por las declaraciones presentadas por las delegaciones que al presente constituyen la mayoría, que éstas nunca permitirán que se cambien los principios y normas, y por ese mismo hecho no consentirán jamás que se prepare un plan R que pudiese dar el mismo grado de satisfacción a los servicios nacionales que a las áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores.

100. "Esto resalta con mayor evidencia cuando se percata uno de que las delegaciones se oponen a convocar una Conferencia Regional Europea de la U.I.T., y tratan de limitar a la O.A.C.I. el trabajo que debe hacerse durante el receso, a fin de frustrar cualquier intento de revisar los principios y las normas.

101. "Al hacerlo así, están tratando de convertir a la O.A.C.I. en un instrumento por medio del cual puedan imponer sus ideas en la Segunda Reunión de la Conferencia.

102. "La resolución relativa a la suspensión de la Conferencia expresa claramente los puntos de vista de estas delegaciones, y sus intenciones de evitar cambio alguno en los métodos, normas y principios que ya fueron adoptados.

103. "Esto representará graves dificultades para la Segunda Reunión y le impedirá elaborar un plan que sea aceptable para todos los servicios y para todos los países.

104. "Por estas razones, la Delegación de la República Federativa Popular de Yugoeslavia no puede aceptar la resolución respecto a la suspensión de la Conferencia, votará contra la misma y su Administración mantendrá las reservas correspondientes respecto a las decisiones tomadas en esta resolución y las consecuencias que de ellas resultasen.

105. "Al mismo tiempo, la Delegación de la República Federativa Popular de Yugoeslavia mantiene todas las reservas hechas en el curso de la Primera Reunión de la Conferencia".

106. El Sr. ARCIUCH (Polonia) hizo la siguiente declaración:

"La Delegación de la República de Polonia, de acuerdo con la declaración hecha al comienzo de la presente Reunión Plenaria de la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, votará contra la adopción del Doc. Aer. No. 313, reservando el derecho de su Administración respecto a cualquier acción que se pudiera realizar en el futuro con referencia a los antedichos documentos, y mantiene en nombre de su Administración y en el de esta delegación participante en la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas todas las reservas hechas anteriormente en el curso de la Conferencia."

107. El Sr. MITROVIC (Yugoeslavia) pidió que la votación fuese nominal, de acuerdo con el Artículo 16 del Convenio de Atlantic City.

108. El Doc. Aer 313, con sus enmiendas, fué puesto a votación y adoptado por 25 votos contra 9 con 1 abstención.

109. Votaron en favor:

República Argentina; Australia; Bélgica; Brasil; Canadá; Colonias Portuguesas; Colonias, Protectorados, Territorios de Ultramar y Territorios bajo Tutela o Mandato del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte; Curaçao y Surinam; Chile; Estados Unidos de América; Francia; República de Honduras; Indias Holandesas; Irlanda; Italia; Noruega; Nueva Zelandia; Países Bajos; Pakistán; Portugal; Protectorados Franceses de Marruecos y Túnez; Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte; Suecia; Territorios de los Estados Unidos de América; Unión Sudafricana y Territorios Bajo Mandato del Africa Sudoccidental; República Oriental del Uruguay;

25 votos

110. Votaron en contra:

República Popular de Albania; R.S.S. de Bielorrusia; República Popular de Bulgaria; Checoeslovaquia; República de Polonia; Rumania; R.S.S. de Ucrania; Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas; República Federativa Popular de Yugoeslavia;

9 votos

111. Abstenciones:

Territorios de Ultramar de la República Francesa y Territorios administrados como tales.

1 voto

112. El Sr. HARIZANOV (Bulgaria) hizo la siguiente declaración:

"La Delegación de Bulgaria apoya absolutamente la declaración hecha por la Delegación soviética referente a la suspensión de la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas. Además, la Delegación de Bulgaria, considerando:

1. que las verdaderas causas para la suspensión de la Conferencia, o sea:

a) prioridad a favor de las Áreas de Rutas Aéreas Mundiales Mayores en detrimento de los servicios regionales y nacionales,

b) distribución de frecuencias basada en una amplitud de banda para emisiones A3,

c) principios técnicos que no están en armonía con la experiencia en el funcionamiento,

no se reflejan en las resoluciones expuestas en el Doc. Aer. No. 313.

113. 2. que se ha tomado una decisión para imponer a las administraciones los mismos principios técnicos y el proyecto de plan de asignación de frecuencias del servicio móvil aeronáutico R, aunque no han sido aceptados como satisfactorios durante la Primera Reunión de la Conferencia, -

114. la Delegación de Bulgaria ha votado en contra de la adopción de esta resolución, no se considera comprometida por ella y se reserva todos los derechos de su Administración."

115. El Sr. BODEAGA (Rumania) manifestó que la Delegación de la República Popular de Rumania consideraba que el Doc. Aer. No. 313 no daba una relación imparcial de las razones que ocasionaron la suspensión de la Conferencia, e intentaba imponer a la Segunda Reunión de la Conferencia los principios y métodos que habían conducido a esta situación. Su Administración se reservaría todos sus derechos en relación con las decisiones adoptadas por la Primera Reunión.

116. ADDENDUM AL DOCUMENTO AER No. 313 (RESOLUCION REFERENTE A LA AITA).

El Sr. ARCIUCH (Polonia) declaró lo siguiente:

"Como la República de Polonia participa, en cierto grado, en la Asociación de Transportes Internacionales Aéreos, quisiera expresar mi punto de vista sobre la resolución propuesta en el Doc. Aer. 313 relativa al estudio a efectuar por la A.I.T.A. de los resultados de la labor de la Primera Reunión de la Conferencia.

117. "Estoy de acuerdo en que la labor efectuada por los representantes de la A.I.T.A. que asisten a nuestra Conferencia, o sea, los Sres. LAYZELL y ADAM, ha sido verdaderamente utilísima y de gran ayuda en las deliberaciones de la Conferencia. También estoy de acuerdo en que no hay duda de que los resultados de la labor de nuestra conferencia, en la cual los representantes de la A.I.T.A. tomaron parte tan eficaz, deben ser remitidos a las autoridades de la A.I.T.A. para su información.

118. "Pero no estoy de acuerdo en que esto se realice en forma de resolución oficial de la Conferencia invitando a las autoridades de la A.I.T.A. a que lleven a cabo una labor adicional para la Conferencia e imponiendo a las mencionadas autoridades así como a los miembros de la Conferencia la pauta a seguir para llevar a cabo esta labor.

119. "Después de todo, la A.I.T.A. es una organización de la que no forman parte ni siquiera los gobiernos de los Estados que participan como miembros con voz y voto en nuestra Conferencia, sino únicamente diversas compañías de transportes aéreos y como tal, la A.I.T.A. sólo representa los intereses de dichas compañías. De acuerdo con esto, los representantes de la A.I.T.A. participan en nuestra Conferencia como órgano asesor y como observadores de nuestra labor. Repito, en representación de la A.I.T.A. y no en otro sentido.

120. "Este es el motivo por el cual creo que será mejor no tomar resolución alguna que obligue a la Conferencia y a la A.I.T.A. sino hacer una simple recomendación: "Deberá remitirse a la A.I.T.A. una copia de la Resolución final de la Primera Reunión de la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas junto con todos los documentos correspondientes, para que esta Organización pueda realizar un estudio completo de los resultados de nuestra Conferencia hasta la fecha."

121. "Esta recomendación podría ser enviada por el Secretario a la A.I.T.A. acompañándola con una carta firmada por el Presidente de la Conferencia explicando este asunto.

122. "Si más adelante hubiese necesidad de recibir algún consejo o explicación de la A.I.T.A., entonces nuestras administraciones podrían pedirlo. Y espero que si llega este caso, las autoridades de A.I.T.A., teniendo ante ellas los resultados de nuestra Conferencia como material básico, darán una respuesta adecuada, imparcial y razonable, sin dar preferencia a nadie.

123. "Creo, Sr. Presidente, que ésta es la solución razonable del problema. En cuanto a su aplicación práctica, las administraciones miembros de la Conferencia, así como las autoridades de la A.I.T.A., durante el período de suspensión de las labores de la Conferencia, pueden hacer lo posible para tratar de conseguir una adecuada solución al problema y, al mismo tiempo, pueden cooperar sin necesidad de estar artificialmente ligados por un organismo rígido y burocrático."

124. El Sr. WHITE (Estados Unidos) manifestó que durante una Sesión Plenaria, se había acordado invitar a la A.I.T.A. a que estudiase los resultados de la Conferencia y a que sometiese su opinión. El había recibido instrucciones para redactar un documento en colaboración con el Presidente de la Comisión de Redacción, lo que se hizo en forma de resolución.

125. Anunció que apoyaría la propuesta del delegado de Polonia.

126. Se acordó suprimir la resolución, y que el Presidente preparara una breve comunicación de envío invitando a la A.I.T.A. a que estudiase la documentación presentada por la Conferencia y a que formulase sus propias sugestiones.

127. Esta comunicación debería expresar el agradecimiento de la Conferencia por la cooperación de los representantes de la A.I.T.A.

ANEXO AL DOC. AER. No. 313 - INFORMACIONES QUE DEBERAN FACILITAR LAS ADMINISTRACIONES.

128. Se acordó que, de conformidad con las decisiones ya adoptadas, la fecha del 1º de junio de 1949 mencionada en el párrafo 1 debía substituírse por la del 30 de junio de 1949. Se acordó enmendar el párrafo 1 c de la manera siguiente: "... frecuencia de operaciones y horarios publicados o coordinados, si éstos contienen la precedente información".

129. Se acordó que la expresión "horario de la red" en el sub-párrafo d, página 2, debía substituirse por "esquema de la red".

Se adoptó este documento, con las reservas formuladas por algunas delegaciones cuando este asunto se debatió en la Sesión Plenaria.

ADDENDUM AL DOC. AER No. 313 - INSTRUCCIONES PARA LLENAR EL FORMULARIO.

130. Se acordó que en la página 2 debían añadirse a la expresión "potencia en la antena", las palabras " potencia media de corriente portadora".

131. PREAMBULO AL VOLUMEN I (DOCUMENTO AER. No. 316).

Se adoptó este preámbulo por unanimidad.

APROBACION DE LAS ACTAS DE LA 16ª SESION PLENARIA - DOC.AER. No. 309.

132. El Sr. PETIT (I.F.R.B.) indicó que la última frase del párrafo 30 debía decir: " Si un grupo de países quisiera convocar una conferencia, podría tomar tal iniciativa, de conformidad con el Capítulo II del Reglamento General anexo al Convenio".

Se adoptó esta enmienda.

133. El Doc. Aer-No. 309, enmendado, se adoptó por unanimidad.

APROBACION DE LAS ACTAS PENDIENTES

134. Se acordó que el Presidente aprobase las actas pendientes en su forma original. Cada delegado o representante tendrá la facultad de presentar a la Secretaría de la Conferencia las enmiendas que desee hacer a sus propias declaraciones.

135. El Sr. BETTS (Australia), en su calidad de Presidente de la Comisión 6, dijo que decidía quedarse en Ginebra 24 horas después de la publicación de los últimos documentos de la Comisión 6, con objeto de recibir las enmiendas a las actas pendientes de dicha Comisión.

PREPARACION DE LOS DOCUMENTOS PARA SU ENVIO A LAS ADMINISTRACIONES

136. El PRESIDENTE dijo que una vez terminada la Conferencia la Secretaría tendría mucho trabajo con la preparación de los documentos para su envío a las administraciones, y que era necesario efectuar una revisión lingüística. Sería sobremanera útil que el Presidente de la Comisión de redacción pudiese quedarse para controlar este trabajo.

137. El Sr. FALGARONE (Francia), en su calidad de Presidente de la Comisión 3, dijo que estaba dispuesto a realizar esta labor, pero que esperaba poder contar con la colaboración de los delegados de habla española o inglesa que permaneciesen en Ginebra.

138. Añadió que deseaba dar las gracias por sus esfuerzos a los miembros de la Comisión de Redacción, especialmente al Sr. PETIT (I.F.R.B.) que había trabajado sin descanso, y a la Srta. [illegible] (Estados Unidos de América) por su participación en la organización general de la Comisión.

139. El PRESIDENTE dijo que, sin duda, todos se asociarían a él al manifestar su agradecimiento al Sr. FALGARONE.

140. El Sr. WHITE (Estados Unidos de América) expresó el agradecimiento de la Conferencia al Sr. BETTS, Presidente de la Comisión 6.

141. El Sr. BETTS (Australia) manifestó que agradecía sinceramente la colaboración prestada por los miembros de su Comisión durante los largos meses transcurridos, y que deseaba dar las gracias al vicepresidente, así como a los presidentes de los varios Grupos de Trabajo. Añadió que esperaba sinceramente que pronto se volverían a reunir para reanudar la amistad establecida.

142. El Sr. COFFEY (Canadá) manifestó que quería expresar al Presidente en nombre de la Conferencia, la gran estima de todos los delegados por la habilidad y paciencia que había demostrado presidiendo sus labores. Añadió que esperaba volver a verle la primavera próxima.

143. El PRESIDENTE dijo que había sido un honor para él presidir una reunión de los expertos mundiales más distinguidos en el dominio de las comunicaciones aeronáuticas. Habían tenido sus diferencias de opinión, pero había que tener en cuenta que sin ellas no se podía llegar a resultado alguno duradero. Los delegados habían sido constantemente amables y corteses con él, por lo que les estaba profundamente agradecido.

144. Siguió diciendo que los representantes de la A.I.T.A. habían prestado su apreciable colaboración a las labores de la Conferencia y que tampoco había escatimado sus esfuerzos el Sr. GREVEN de la O.A.C.I. Manifestó su agradecimiento a todos los que habían trabajado anónimamente para el éxito de la Conferencia, y al Sr. KUNZ, su Secretario.

145. Dijo que deseaba expresar de modo especial su gratitud al Sr. PETIT, por haber puesto sus valiosos conocimientos y su gran experiencia a la disposición de la Conferencia. Estaba agradecido al Sr. PETIT, tanto personalmente como en su calidad de Presidente.

146. Terminó diciendo que tenía la seguridad de que al volver a reunirse, la Conferencia llevaría a cabo con éxito sus labores.

147. Se disolvieron oficialmente las Comisiones de la Conferencia.

148. A las 22 h. 20 se levantó la 22a. y última Sesión Plenaria de la Primera Reunión de la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas (Ginebra 1948).

Presidente:

Arthur L. LEBEL