



NOTA DEL SERVICIO DE BIBLIOTECA Y ARCHIVOS DE LA UIT

La edición impresa de este documento incluye mapas y transparencias. Dichos materiales no se incluyen en la presente reproducción escaneada de la publicación debido a restricciones de carácter técnico. No obstante, los mapas y transparencias están disponibles para consulta en el Servicio de Biblioteca y Archivos de la UIT en Ginebra (Suiza). Si desea más información, puede comunicarse con library@itu.int.

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 نسخة إلكترونية (PDF) تم مسحها بواسطة خدمة مكتبة وأرشيفات الاتحاد الدولي للاتصالات (ITU) من مستند ورقي أصلي موجود في مجموعتنا. لا تتوفر النسخة الإلكترونية من الوثائق التي تم مسحها بواسطة خدمة مكتبة وأرشيفات الاتحاد الدولي للاتصالات (ITU).

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.

PLAN DE DISTRIBUCIÓN DE FRECUENCIAS
PARA EL
SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO
Y
ACUERDO FINAL

GINEBRA 1948-1949



SECRETARÍA GENERAL
DE LA UNIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES
GINEBRA 1949

INDICE

	Páginas
PREÁMBULO	7
INTRODUCCIÓN	8

PARTE I

Disposiciones generales

SECCIÓN I. — DEFINICIONES :

1. Reglamento de Radiocomunicaciones	10
2. Informe provisional	10
3. Plan	10
4. Terminología	10
5. Categorías R y OR del Servicio Móvil Aeronáutico	11
6. Hemisferios Occidental y Oriental	11
7. Ruta aérea mundial principal	11
8. Area de paso de rutas aéreas mundiales principales	11
9. Rutas aéreas regionales y nacionales	11
10. Area de rutas aéreas regionales y nacionales	11

SECCIÓN II. — PRINCIPIOS TÉCNICOS Y OPERATIVOS :

<i>Art. 1. Determinación de la anchura de los canales</i>	12
1. Separación de canales	12
2. Frecuencias a ser distribuidas	13
3. Canales comunes a los servicios R y OR	15
4. Canales adyacentes	16
<i>Art. 2. Principios y normas técnicas</i>	16
1. Introducción	16
2. Potencia irradiada	16
3. Anchura de banda necesaria	16
4. Nivel de ruidos	17
5. Relaciones adoptadas de señal ruido y señal deseada interferencia	17
6. Antenas	17
7. Intensidad de campo requerida	17
8. Relación señal deseada interferencia (protección)	17
9. Características de propagación	17
10. Carga y capacidad de canal	18
11. Aplicación de los principios	18
12. Dificultades en la aplicación de los principios técnicos	19

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

	Páginas
<i>Art. 3. Curvas de los alcances de interferencia</i>	19
1. Definición de las curvas	19
2. Escala y sistema de proyección adoptadas para los mapas	19
3. Cambio de escala o de sistema de proyección	19
4. Condiciones adoptadas para la compartición entre las áreas	20
5. Modo de empleo	20
6. Elementos para el trazado de las curvas	21
 SECCIÓN III. — RECOMENDACIONES Y RESOLUCIONES :	
<i>Art. 1. Disposiciones de carácter especial o provisionales</i>	25
<i>Recomendación núm. 1, a la Junta Provisional de Frecuencias, relativa a la protección de las radiocomunicaciones en los límites de las bandas de frecuencias del servicio móvil aeronáutico</i>	25
<i>Recomendación núm. 2, a las Conferencias de Radiodifusión por Altas Frecuencias, relativa a la protección de las radiocomunicaciones aeronáuticas en los límites de las bandas de frecuencias del Servicio Móvil Aeronáutico</i>	25
<i>Recomendación núm. 3, a la Junta Provisional de Frecuencias relativa a las asignaciones de frecuencias a las estaciones del Servicio Fijo Aeronáutico</i>	26
<i>Recomendación núm. 4, relativa a la preparación de las asignaciones de frecuencias a las estaciones del servicio móvil aeronáutico R.</i>	26
<i>Art. 2. Disposiciones de carácter general o permanente</i>	27
<i>Resolución núm. 5, relativa al encaminamiento de la correspondencia pública de las aeronaves.</i>	27
<i>Resolución núm. 6, relativa a la forma de la lista de frecuencias preparada por la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas para las bandas asignadas al Servicio Móvil Aeronáutico R</i>	28
<i>Recomendación núm. 7, relativa a la coordinación de las telecomunicaciones de los servicios aeronáutico y marítimo para las necesidades del salvamento en el mar.</i>	29
<i>Recomendación núm. 8, relativa a la publicación por la U.I.T. de ciertos documentos de servicio.</i>	34
<i>Recomendación núm. 9, relativa a la utilización de frecuencias del servicio móvil aeronáutico R por el Servicio Fijo Aeronáutico</i>	38
<i>Recomendación núm. 10, relativa a la repetición de las asignaciones de frecuencias del Servicio Móvil Aeronáutico R</i>	38
<i>Recomendación núm. 11, relativa a la colaboración entre la U.I.T. y la O.A.C.I.</i>	39
<i>Recomendación núm. 12, relativa a la remisión a la Organización de Aviación Civil Internacional de las copias de quejas e informes referentes a la interferencia en las bandas del Servicio Móvil Aeronáutico</i>	40
<i>Recomendación núm. 13, relativa a los procedimientos técnicos que pueden facilitar el Servicio Móvil Aeronáutico R en ondas decamétricas.</i>	40
<i>Recomendación núm. 14, relativa a la organización del Servicio Móvil Aeronáutico R</i>	42

PARTE II

Plan de distribución de frecuencias del Servicio Móvil Aeronáutico R

SECCIÓN I. — LÍMITES DE LAS ÁREAS Y SUB-ÁREAS :

- | | |
|---|----|
| <i>Art. 1. Límites de las áreas de paso de las rutas aéreas mundiales principales</i> | 43 |
| <i>Art. 2. Límites de las áreas y sub-áreas de las rutas aéreas regionales y nacionales</i> | 46 |

SECCIÓN II. — PLAN DE DISTRIBUCIÓN DE FRECUENCIAS PARA EL SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO R :

- | | |
|--|----|
| <i>Art. 1. Plan de distribución de frecuencias (por área y sub-área)</i> | 59 |
| <i>Art. 2. Plan de distribución de frecuencias (por orden numérico de frecuencias)</i> | 64 |

PARTE III

Plan de distribución de frecuencias para el Servicio Móvil Aeronáutico OR

SECCIÓN I. — DETERMINACIÓN DE LAS NECESIDADES :

- | | |
|---|----|
| 1. Recopilación de las solicitudes | 73 |
| 2. Información mínima indispensable | 73 |
| 3. Estudio de las solicitudes y procedimiento observado | 74 |

SECCIÓN II. — BANDAS DE FRECUENCIAS Y CANALES DISPONIBLES :

- | | |
|--------------------------------|----|
| 1. Bandas | 76 |
| 2. Frecuencias a ser asignadas | 76 |
| 1) Bandas exclusivas | 76 |
| 2) Bandas compartidas | 76 |
| 3. Selección de frecuencias | 77 |
| 1) Bandas exclusivas | 77 |
| 2) Bandas compartidas | 77 |

SECCIÓN III. — PRINCIPIOS TÉCNICOS :

- | | |
|--|----|
| 1. Fraccionamiento de canales | 77 |
| 8. Modificación de la clase de una emisión | 77 |
| 3. Distribución de canales adyacentes | 78 |
| 4. Repetición de asignaciones | 78 |
| 5. Reducción de normas | 81 |

SECCIÓN IV. — PREPARACIÓN DEL PLAN DE DISTRIBUCIÓN DE FRECUENCIAS DE LAS BANDAS PARA EL SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO OR :

- | | |
|---|----|
| 1. Elementos del plan | 82 |
| 2. Método de distribución | 82 |
| 3. Plan de distribución de frecuencias | 85 |
| 4. Canales comunes a los servicios R y OR | 85 |

	páginas
SECCIÓN V. — CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES :	
1. Nueva Lista internacional de frecuencias	85
2. Futura distribución al Servicio Móvil Aeronáutico OR	85
3. Limitación de potencia	85
 SECCIÓN VI. — PLAN DE DISTRIBUCIÓN DE FRECUENCIAS DE LAS BANDAS PARA EL SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO OR :	
1. Abreviaturas empleadas :	86
<i>a)</i> Lista alfabética de abreviaturas de los diversos países	86
<i>b)</i> Otras abreviaturas	87
2. Plan de distribución	88

PARTE IV

Declaraciones, fórmula final y firmas

DECLARACIONES	113
FÓRMULA FINAL Y FIRMAS	116

PREÁMBULO

Los Delegados de los siguientes países, debidamente acreditados a tal efecto por sus respectivas Administraciones, se reunieron en Ginebra (Suiza) desde el 15 de mayo hasta el 25 de septiembre de 1948 y luego desde el 1º de agosto hasta el 14 de octubre de 1949 :

ALBANIA (REPÚBLICA POPULAR DE) ; ARGENTINA (REPÚBLICA) ; AUSTRALIA (FEDERACIÓN DE) ; AUSTRIA ; BÉLGICA ; BIELORRUSIA (REPÚBLICA SOCIALISTA SOVIÉTICA DE) ; BRASIL ; BULGARIA (REPÚBLICA POPULAR DE) ; CANADÁ ; CHILE ; CHINA ¹⁾ ; COLOMBIA (REPÚBLICA DE) ; COLONIAS PORTUGUESAS ; COLONIAS, PROTECTORADOS, TERRITORIOS DE ULTRAMAR Y TERRITORIOS BAJO TUTELA O MANDATO DEL REINO UNIDO DE LA GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE ; TERRITORIOS DE ULTRAMAR DE LA REPÚBLICA FRANCESA Y TERRITORIOS ADMINISTRADOS COMO TALES ; CONGO BELGA Y TERRITORIOS DEL RUANDA-URUNDI ; CUBA ; DINAMARCA ; DOMINICANA (REPÚBLICA) ; EGIPTO ; ECUADOR ²⁾ ; ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA ; FRANCIA ; GRECIA ; HONDURAS (REPÚBLICA DE) ¹⁾ ; HUNGRÍA (REPÚBLICA POPULAR DE) ; INDIA ; INDONESIA ; IRLANDA ; ISLANDIA ; ITALIA ; LUXEMBURGO ; MÉXICO ; NICARAGUA ; NORUEGA ; NUEVA ZELANDIA ; PAKISTÁN ; PARAGUAY ; PAÍSES BAJOS ; CURAÇAO Y SURINAM ; FILIPINAS (REPÚBLICA DE) ; POLONIA (REPÚBLICA DE) ; PORTUGAL ; PROTECTORADOS FRANCESES DE MARRUECOS Y TÚNEZ ; YUGOESLAVIA (REPÚBLICA FEDERATIVA POPULAR DE) ; UKRANIA (REPÚBLICA SOCIALISTA SOVIÉTICA DE) ; REPÚBLICA POPULAR RUMANA ; REINO UNIDO DE LA GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE ; SUECIA ; SUIZA (CONFEDERACIÓN) ; CHECOESLOVAQUIA ; TERRITORIOS DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA ; UNIÓN SUDAFRICANA Y TERRITORIO DEL AFRICA SUDOCCIDENTAL BAJO MANDATO ; UNIÓN DE REPÚBLICAS SOCIALISTAS SOVIÉTICAS ; URUGUAY (REPÚBLICA ORIENTAL DEL) ; VENEZUELA (ESTADOS UNIDOS DE).

Los Delegados cuyas firmas figuran al final del presente Acuerdo han adoptado las siguientes disposiciones :

¹⁾ Solamente participó en la Primera Reunión.

²⁾ Representado por un delegado durante la Primera Reunión y por un observador durante la Segunda Reunión.

INTRODUCCIÓN

RESEÑA HISTORICA DE LA CONFERENCIA ADMINISTRATIVA INTERNACIONAL DE RADIOCOMUNICACIONES AERONAUTICAS

1. La Conferencia Internacional de Radiocomunicaciones de Atlantic City (1947), en una Resolución relativa a la preparación de la nueva Lista Internacional de Frecuencias (página 14 de la parte « Recomendaciones y Resoluciones »), ha definido las funciones respectivas de los organismos encargados de la coordinación y de la publicación de esta Lista.

En un Anexo a esta Resolución, en el que se fijan las normas para la Junta Provisional de Frecuencias (J.P.F.), se especifica que las bandas exclusivas del Servicio Móvil Aeronáutico podrán estudiarse en una Conferencia Administrativa Internacional Aeronáutica convocada bajo los auspicios de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (U.I.T.).

2. En una Resolución adoptada en el curso de su Segunda Reunión (Ginebra, enero-febrero de 1948), el Consejo de Administración de la U.I.T. decidió convocar, en Ginebra, una Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas (C.A.I.R.A.) precedida de una Comisión Preparatoria, formada por nueve miembros, que actuó a partir del 26 de abril de 1948.
3. El mandato de la C.A.I.R.A., según los documentos de la Conferencia de Atlantic City, consistía en estudiar las asignaciones de frecuencias en las bandas exclusivas del Servicio Móvil Aeronáutico comprendidas entre 2.850 y 18.030 kc/s y designadas numéricamente en la página 28 de la parte tercera del documento final de la Conferencia de Atlantic City.
4. La C.A.I.R.A. inició sus trabajos el 15 de mayo de 1948, bajo la presidencia del Sr. Arthur L. Lebel, jefe de la delegación de los Estados Unidos, que había desempeñado las funciones de Presidente en la Comisión Preparatoria.
5. Con referencia a los tipos de operaciones que podrían efectuarse con las frecuencias de las bandas R y OR, respectivamente, la Conferencia ha supuesto que se interpretarían de modo estricto los números 256 y 257 del Reglamento de Radiocomunicaciones de Atlantic City, 1947*.
6. En el curso de su Primera Reunión, la C.A.I.R.A. pudo cumplir su mandato en lo que se refiere a las bandas de frecuencias de la categoría OR. No sucedió lo mismo en lo que respecta a las bandas de frecuencias de la categoría R. La dificultad principal consistió en conciliar la exigüidad del espectro de las frecuencias reservadas a la categoría R, con las solicitudes presentadas por las administraciones para las áreas de las rutas nacionales y regionales y las exigencias de los principios técnicos adoptados por la Conferencia.

* Estas disposiciones se citan en las « Definiciones », Parte I, Sección I de esta publicación.

7. Después de un trabajo considerable, la Conferencia se vió obligada, el 15 de septiembre, de 1948, a tomar la resolución de suspender temporalmente sus trabajos el día 25 de septiembre de 1948.

La C.A.I.R.A. preparó un informe provisional que fué enviado a todas las Administraciones.

8. Al comprobar su impotencia momentánea, la Conferencia invitaba, en primer lugar, a las *Administraciones* a examinar los resultados obtenidos en el curso de su Primera Reunión, a estudiar algunos de sus documentos y a deducir de ellos los métodos de trabajo y las normas numéricas susceptibles de ser tomadas en consideración durante su Segunda Reunión y a coordinar los resultados de sus estudios con los de las demás Administraciones, cuando se reuniesen en conferencias regionales.

Invitaba también a la *Organización de Aviación Civil Internacional* (O.A.C.I.) a estudiar la parte del proyecto de plan, relativa a las líneas internacionales de sus Estados miembros, a intentar reducir al mínimo las necesidades de las rutas aéreas mundiales mayores y a preparar un proyecto de plan de asignación de frecuencias para los servicios aéreos internacionales de sus Estados miembros.

Los resultados de todos estos trabajos debían estar en poder del Secretario General de la Unión, a más tardar el 30 de junio de 1949.

9. La mayor parte de las administraciones suministraron los datos en la forma solicitada. También los Estados miembros de la O.A.C.I. trabajaron en el sentido que se les había indicado y esta Organización pudo hacer la síntesis de estos trabajos y presentar a la Secretaría de la U.I.T. sus « necesidades calculadas » de frecuencias para el Servicio Móvil Aeronáutico R.
10. La Segunda Reunión de la C.A.I.R.A. se inauguró en Ginebra, el 1º de agosto de 1949 (Circular núm. 600, de 30 de marzo de 1949, de la División de Radiocomunicaciones, y Notificación núm. 572, de 1º de abril de 1949, ambas cursadas en virtud de la Resolución núm. 58 del Consejo de Administración, 3ª Reunión de 1948).
11. La Conferencia adoptó entonces, como base de su trabajo, el material citado en el párrafo 9 anterior, así como los resultados de las reuniones regionales de la O.A.C.I. y de la Conferencia de Radiocomunicaciones de la Región 2 de la U.I.T. de Washington, 1949.
- La O.A.C.I. y la Conferencia de la Región 2 presentaron las necesidades calculadas para las Areas de las Rutas Aéreas Regionales y Nacionales. Estas necesidades calculadas, pese a ser menores que las necesidades presentadas por las Administraciones en el curso de la Primera Reunión, fueron aún demasiado elevadas, en relación con la cantidad de espectro que habría de distribuirse.
12. Es así que, durante el curso de las primeras semanas de su Segunda Reunión, la Conferencia hubo de revisar su material básico y examinar las posibilidades de transferir ciertas frecuencias de algunas áreas a otras menos favorecidas en el Hemisferio Oriental*. En algunos casos, ésto solamente pudo efectuarse, reduciendo las normas técnicas previstas el año anterior.
13. De acuerdo con el párrafo e) del artículo 6 del Anexo a la Resolución relativa a la preparación de la nueva Lista Internacional de Frecuencias, el presente documento final de la C.A.I.R.A., que comprende los planes establecidos para los Servicios Móviles R y OR, será transmitido a la J.P.F. para su incorporación en el proyecto de nueva Lista Internacional de Frecuencias.

* Para el significado de la expresión « Hemisferio Oriental » véanse las « Definiciones », Parte I, Sección I, de esta publicación.

PARTE I

DISPOSICIONES GENERALES

Sección I

DEFINICIONES

1. Las palabras « *Reglamento de Radiocomunicaciones* » designan el Reglamento de Radiocomunicaciones anexo al Convenio Internacional de Telecomunicaciones, firmado en Atlantic City en 1947, o cualquier revisión que pueda eventualmente sustituirle, después de la entrada en vigor de esta.
2. Las palabras « *Informe provisional* » designan el conjunto de los documentos establecidos en la 1ª Reunión de la Conferencia, tanto como conclusión de sus trabajos, como con miras a la preparación de la segunda reunión, los que se han compilado en cuatro volúmenes :
 - Volumen I*: Informe elaborado durante el curso de su Primera Reunión y Anexo I. Gráficos de alcance máximo y mínimo que sirven de guía para la asignación de frecuencias.
 - Volumen II*: Informe final relativo al Plan de asignación de Frecuencias del Servicio Móvil Aeronáutico OR.
 - Volumen III*: Informe provisional relativo a la elaboración del Plan de asignación de Frecuencias del Servicio Móvil Aeronáutico « R ».
 - Volumen IV*: Recomendaciones y Resoluciones.
3. La palabra « *Plan* » designa el « *Plan de Ginebra* » para el Servicio Móvil Aeronáutico, tal como se expone en el presente documento.
4. *Terminología*:
 - a) La Conferencia ha creído que podrían suscitarse algunas dudas respecto a la terminología que ha de emplearse para la distribución de las frecuencias y que la misma podría crear cierta confusión.

En consecuencia, la Conferencia indica a continuación la terminología que ha empleado :

Distribución a...	Francés	Inglés	Español
Servicios...	Allocation (allouer)	Allocation (to allocate)	Distribución (distribuir)
Zonas, Regiones	Attribution (attribuer)	Allotment (to allot)	Distribución (distribuir)
Estaciones	Assignment (assigner)	Assignment (to assign)	Asignación (asignar)

b) En lo que se refiere a *las palabras o expresiones técnicas*, la Conferencia les ha dado los significados definidos en los artículos 1 y 2 del Reglamento de Radiocomunicaciones.

5. Las definiciones de las categorías *R* y *OR* del Servicio Móvil Aeronáutico se dan en los números 256 y 257 del Reglamento de Radiocomunicaciones y se reproducen a continuación :

Categoría R se aplica a las comunicaciones entre todas las aeronaves y las estaciones aeronáuticas encargadas principalmente de velar por la seguridad y la regularidad de la navegación aérea en las rutas nacionales o internacionales de la aviación civil.

Categoría OR se aplica a las comunicaciones entre todas las aeronaves y las estaciones aeronáuticas que no tengan como misión principal el Servicio Móvil Aeronáutico en las rutas nacionales o internacionales de la aviación civil.

6. Para simplificar la redacción del presente documento, la Conferencia ha decidido utilizar las expresiones « *Hemisferio Occidental* » y « *Hemisferio Oriental* ».

a) Se entiende por *Hemisferio Occidental* la Región 2 de la U.T.I., cuyos límites se indican en el Capítulo III, artículo 5, del Reglamento de Radiocomunicaciones.

b) Se entiende por *Hemisferio Oriental* el conjunto de las Regiones 1 y 3 de la U.I.T., cuyos límites se indican en el Capítulo III, artículo 5, del Reglamento de Radiocomunicaciones.

Los límites entre los Hemisferios Occidental y Oriental (líneas B y C definidas en los números 105 y 106 del Reglamento) se toman como punto de partida de las áreas y sub-áreas que se definen en los números 8 y 10. Un mapa indicando el trazado de las Regiones 1, 2 y 3 de la U.I.T. figura en la página 286 del Reglamento de Radiocomunicaciones.

7. Una *rutá aérea mundial principal* es una ruta de gran longitud, que comprende uno o varios segmentos, cuyo carácter es esencialmente internacional, se extiende sobre varios países y exige comunicaciones a larga distancia.
8. Un *area de paso de rutas aéreas mundiales principales (MWARA)* es un área que incluye cierto número de rutas mundiales principales, las cuales siguen generalmente un mismo curso de tránsito y que geográficamente se hallan lo bastante próximas como para poder ser servidas lógicamente por medio de las mismas familias de frecuencias.
9. Se denominan *rutas aéreas regionales y nacionales* todas las rutas aéreas que utilizan el Servicio Móvil Aeronáutico R y que no entran en la definición de las rutas aéreas mundiales principales dada en el número 7 anterior.
10. Una *área de rutas aéreas regionales y nacionales (RDARA)*, es una zona que incluye cierto número de rutas aéreas según la definición dada en el número que antecede.

Sección II

PRINCIPIOS TÉCNICOS Y OPERATIVOS APLICADOS EN LA
ELABORACIÓN DEL PLAN DE DISTRIBUCIÓN DE FRECUENCIAS
PARA EL SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO «R» Y «OR»

ARTÍCULO 1

DETERMINACIÓN DE LA ANCHURA DE LOS CANALES

I. Separación de canales.

A fin de permitir el empleo de medios de comunicación de gran rendimiento, la conferencia ha adoptado las siguientes separaciones de canales :

<i>Banda</i>	<i>Separación</i>	<i>Banda</i>	<i>Separación</i>
2850-3155 kc/s	7 kc/s	8815- 9040 kc/s	8,5 kc/s
3400-3500 kc/s	7 kc/s	10005-10100 kc/s	9 kc/s
3900-3950 kc/s	7 kc/s	11175-11400 kc/s	9,5 kc/s
4650-4750 kc/s	7 kc/s	13200-13360 kc/s	10 kc/s
5450-5480 kc/s	7,5 kc/s	15010-15100 kc/s	10 kc/s
5480-5730 kc/s	7,5 kc/s	17900-18030 kc/s	10 kc/s
6525-6765 kc/s	7,5 kc/s		

- 1) Se supone que para la clase A3, las frecuencias de modulación estarán limitadas a 3000 ciclos y que para las emisiones de clase A1 la irradiación de bandas laterales no excederá la fijada para las emisiones clase A3. Se supone además, el uso de receptores de buena selectividad.
- 2) El uso de los canales derivados del cuadro precedente, para las diferentes clases de emisión (es decir A1, A2, A3, A4, F1), será motivo de acuerdos especiales entre las administraciones interesadas, a fin de evitar la interferencia que pudiera resultar del uso simultáneo del mismo canal para diversas clases de emisión, sin otorgarse inherente prioridad a ninguno de ellos.
- 3) Se reconoce que pueden obtenerse dos o más canales para emisión clase A1 de cada uno de los que se prevén en este plan de separación de canales, y que, en muchas partes del mundo existe al presente necesidad de recurrir a la radiotelegrafía manual.
- 4) Con el fin de satisfacer demandas especiales, podrán agruparse igualmente canales adyacentes, lo que será motivo de acuerdos especiales entre las Administraciones interesadas.
- 5) Los acuerdos mencionados en los precedentes párrafos 2), 3) y 4) deberán establecerse de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 40 del Convenio Internacional de Telecomunicaciones y en el Artículo 4 del Reglamento de Radiocomunicaciones.

2. Frecuencias a ser distribuidas.

A continuación se da una lista de las frecuencias que deberán distribuirse en las bandas exclusivas reservadas al Servicio Móvil Aeronáutico, de acuerdo con la anchura de canal previsto en el párrafo 1) anterior. Al principio y al pie de cada columna se indica el porcentaje máximo de desviación permitida hacia el borde de la banda para la primera y última frecuencia de cada banda, suponiendo una modulación de doble banda lateral con una frecuencia máxima de modulación de 3000 ciclos.

Bande: 2850-3155 kc/s	3400-3500 kc/s	3900-3950 kc/s*	4650-4750 kc/s
(0,035%)	(0,044%)	(0,025%)	(0,032%)
2854	3404,5	3904	4654,5
2861	3411,5	3911	4661,5
2868	3418,5	3918	4668,5
2875	3425,5	3925	4675,5
2882	3432,5	3932	4682,5
2889	3439,5	3939	4689,5
2896	3446,5	3946	4696,5
2903	3453,5		
2910	3460,5		
2917	3467,5		
2924	3474,5		
2931	3481,5		
2938	3488,5		
2945	3495,5		
2952			
2959	(0,043%)		
2966			
2973			
2980			
2987			
2994			
3001			
3008			
3015			
	3023,5 R + OR		
	3032		
	3039		
	3046		
	3053		
	3060		
	3067		
	3074		
	3081		
	3088		
	3095		
	3102		
	3109		
	3116		
	3123		
	3130		
	3137		
	3144		
	3151		
	(0,032%)		

* Estudiada por solicitud de las delegaciones de los países de la Región 1 de la U.I.T.

Banda : 5450-5480 kc/s	5480-5730 kc/s	6525-6765 kc/s	8815-9040 kc/s	10 005-10 100 kc/s
(0,018%)	(0,018%)	(0,023%)	(0,022%)	(0,04%)
***5454	5484	6529,5	8820	10 012
***5461,5 } R	5491,5	6537	8828,5	10 021
***5469 } (4)	5499	6544,5	8837	10 030
***5476,5 }	5506,5	6552	8845,5	10 039
	5514	6559,5	8854	10 048 } R
	5521,5	6567	8862,5	10 057 } (10)
	5529	6574,5	8871	10 066
	5536,5	6582	8879,5	10 075
	5544	6589,5	8888	10 084
	5551,5	6597	8896,5 } R	10 093
	5559	6604,5 } R	8905	
	5566,5	6612	8913,5	(0,04%)
	5574 } R	6619,5	8922	
	5581,5 } (26)	6627	8930,5	
	5589	6634,5	8939	
	5596,5	6642	8947,5	
	5604	6649,5	8956	
	5611,5	6657	*/**8961,5 }	
	5619	6664,5		
	5626,5	6672	8967	
	5634	6679,5 }	8975,5	
	5641,5		8984	
	5649	*6685	8992,5	
	5656,5	*6687,5	9001	OR
	5664	6693	9009,5	(9)
	5671,5 }	6700,5	9018	
		6708	9026,5	
	5680 R+OR	6715,5	9035	
		6723		
	5688	6730,5	(0,022%)	
	5695,5	6738		
	5703 } OR	6745,5		
	5710,5 } (6)	6753		
	5718	6760,5 }		
	5725,5 }			
		(0,022%)		
	(0,026%)			

* Disponible solamente para emisiones clase A1.

** Es necesario que en este canal, para emisiones clase A1, se empleen solamente equipos de gran estabilidad.

*** Esta banda fué incluida de acuerdo con la solicitud de la Conferencia de la Región 2 (U.I.T.), Washington 1949.

Banda : 11 175-11 400 kc/s	13 200-13 360 kc/s	15 010-15 100 kc/s	17 900-18 030 kc/s
(0,022%)	(0,019%)	(0,02%)	(0,01955%)
11 180,5	13 205,5	15 016	17 906,5
11 190	13 215,5	15 026	17 916,5
11 199,5	13 225,5	15 036	17 926,5
11 209	13 235,5	15 046	17 936,5
11 218,5	13 245,5	15 056	17 946,5
11 228	13 255,5	15 066	17 956,5
11 237,5		15 076	***17 966,5
11 247	13 264,5	15 086	
11 256,5	13 274,5	*15 092,5	*17 975
11 266	13 284,5	*15 096,5	***17 983,5
*11 273	13 294,5		17 993,5
	13 304,5	(0,02%)	18 003,5
11 280,5	13 314,5		18 013,5
11 290	13 324,5		18 023,5
11 299,5	13 334,5		
11 309	13 344,5		(0,0194%)
11 318,5	13 354,5		
11 328			
11 337,5	(0,0187%)		
11 347			
11 356,5			
11 366			
11 375,5			
11 385			
11 394,5			
(0,022%)			

3. Canales comunes a los servicios R y OR.

1) Se autoriza el empleo mundial de los canales comunes a los servicios R y OR, centrados en 3023,5 y 5680 kc/s en la forma siguiente :

a) En las estaciones de aeronave para

- las comunicaciones con las estaciones de control de aproximación y de aeródromo,
- las comunicaciones con estaciones aeronáuticas en los casos en que no se disponga o sean desconocidas otras frecuencias de la estación.

b) En las estaciones aeronáuticas, para control de aeródromo y de aproximación en las siguientes condiciones :

- para el control de aproximación con potencia limitada a un valor que produciría 20 $\mu\text{V}/\text{m}$, a 100 km. y en todo caso que no sea mayor de 20 watts en el circuito de antena ;
- para el control de aeródromo con potencia limitada a un valor que produciría 20 $\mu\text{V}/\text{m}$ a 40 km. y en todo caso que no sea mayor de 20 watts en el circuito de antena ;

debe estudiarse cuidadosamente en cada caso el tipo de antena empleado a fin de evitar toda interferencia perjudicial ;

* Disponible solamente para emisiones clase A1.

*** Aunque la separación entre 17966.5 y 17975 kc/s y entre 17975 y 17983.5 kc/s es menor que la separación normal adoptada para esta banda en el precedente párrafo (1), el empleo de las diferentes clases de emisión se prevé en el canal centrado en esta frecuencia, del mismo modo que en los otros canales.

la potencia de las estaciones aeronáuticas que usen estas frecuencias y que trabajen bajo las condiciones arriba mencionadas, podrá ser aumentada por acuerdos regionales de U.I.T. o/y la O.A.C.I., al valor que se estime necesario para cumplir con ciertas demandas de explotación.

- c) Para intercomunicación entre estaciones móviles dedicadas a operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento en el lugar del siniestro.
- 2) Las aplicaciones específicas de estos canales comunes a los fines antes expresados, se acordarán en las conferencias aeronáuticas regionales.
- 3) Se reconoce que el empleo de la frecuencia de 5680 kc/s no es apropiada para los controles de aproximación y de aeródromo y que debe abandonarse lo antes posible. Esta frecuencia deberá utilizarse con extrema cautela debido a las condiciones de propagación.
- 4) Dichos canales quedan disponibles para las emisiones clase A1 o A3, de conformidad con acuerdos especiales y no serán subdivididos.

4. Canales adyacentes.

A fin de suprimir la interferencia entre canales adyacentes, la Conferencia, al preparar su plan de distribución, ha tratado de evitar, siempre que ha sido posible, la distribución de canales adyacentes dentro de una misma área, a excepción de los casos en que fuera solicitado expresamente.

ARTÍCULO 2

PRINCIPIOS Y NORMAS TÉCNICAS

1. Introducción.

Para establecer su plan de distribución de frecuencias, la Conferencia ha tenido que recurrir a cierto número de hipótesis y seleccionar un método para determinar las áreas de servicio y de interferencia de cada frecuencia asignable. Para facilitar el trabajo, se procedió a la preparación de un gran número de curvas que se han publicado en las secciones II y III y en el Anexo I del Volumen I del Informe Provisional conjuntamente con la explicación de su uso y se adoptaron además normas técnicas. Un breve resumen de esta información sigue a continuación :

2. Potencia irradiada.

- a) Para las emisiones clase A1 se supone que la potencia de pico irradiada es de 1 kW para las estaciones terrestres y 50 W para las estaciones de aeronave.
- b) Para las emisiones clase A3 se supone que para modulación del 100% la potencia de pico irradiada es 4 kW para las estaciones terrestres y de 200 W para las estaciones de aeronave.

3. Anchura de banda necesaria.

Son ya mencionadas en el Art. 1 parágrafo 1. 1).

4. Nivel de ruidos.

- a) Se supone que a bordo de la aeronave el nivel de ruidos local es de $5 \mu\text{V/m}$.
- b) El nivel de ruidos atmosféricos se define según su grado de intensidad y para cada uno de ellos se han utilizado una serie de gráficos. Se ha determinado de esta manera la intensidad de campo necesaria para asegurar una relación señal a ruido de 15 db durante el 90% de tiempo a fin de que la recepción en clase A3 sea posible con un receptor que tenga una anchura de banda de 6 kc/s.

5. Relaciones adoptadas de señal/ruido y señal deseada/interferencia.

- a) Para una emisión clase A3 se ha aceptado una relación de señal a ruido o señal deseada a interferencia de 15 db.
- b) Para una emisión clase A1 estas relaciones pueden ser de 0 db.

6. Antenas.

- a) Se supone que la antena de recepción de una aeronave posee una altura efectiva de 1 m.
- b) Se supone que la antena de recepción de una estación terrestre es suficiente para que el ruido del receptor no sea un factor que limite el alcance máximo.

7. Intensidad de campo requerida.

- a) Para las emisiones clase A3 la intensidad de campo es de $28 \mu\text{V/m}$ o sea 15 db sobre $5 \mu\text{V/m}$. Dado que en el futuro, con nuevas aeronaves y con un servicio de mantenimiento apropiado, será posible reducir el ruido local a un valor inferior a los $5 \mu\text{V/m}$, se ha aceptado una intensidad de campo de $20 \mu\text{V/m}$.
- b) Para las emisiones clase A1 se ha aceptado una intensidad de campo de $5 \mu\text{V/m}$.

8. Relación señal deseada/interferencia (protección).

- a) Para las emisiones clase A3 se había admitido inicialmente una relación de protección de 30 db para la recepción a bordo de una aeronave; esta relación se redujo hasta 25 db en ciertos casos particulares, a fin de aumentar las posibilidades de efectuar distribuciones adicionales. El valor de tal relación fué finalmente reducido a 15 db (Ver párrafo 12).
- b) Para las emisiones clase A1, se admitió inicialmente, una relación de protección de 20 db la que se redujo gradualmente hasta 15 db en ciertos casos individuales y por las mismas consideraciones hechas en a).

9. Características de propagación.

Se consideró en todo momento la propagación por onda reflejada.

10. Carga y capacidad de canal.

En los párrafos anteriores, se han indicado las normas utilizadas por la Conferencia para determinar el orden de frecuencias requerido para una determinada operación de transporte aéreo y precisar la medida en que puede repetirse una frecuencia dada en todo el mundo, así como el grado en que puede utilizarse independientemente para servir en diferentes áreas de tránsito aéreo. Ha sido necesario admitir otros supuestos para determinar el número de frecuencias requerido, a fin de encaminar el volumen de comunicaciones que pudiera presentarse durante una operación aérea dada. La determinación de este número dependía de dos factores :

- 1) el número máximo previsible de aeronaves que pudieran hallarse en el aire en cualquier operación a cualquier hora,
- 2) el número de aeronaves que podrían acomodarse en una sola frecuencia.

La Conferencia se ha visto imposibilitada de desarrollar un medio exacto para determinar el número máximo previsible de aeronaves a causa del gran número de variables. No obstante, ha preparado y utilizado una fórmula empírica, basada en la longitud de ruta, en el número de vuelos por semana y en la velocidad media de la aeronave utilizada en la ruta, lo cual ha dado una cifra que la Conferencia considera suficientemente aproximada a la realidad para justificar su empleo en la asignación de frecuencias.

En el caso de las rutas aéreas mundiales principales, la Conferencia consideró que podía esperarse acomodar en una familia de frecuencias un máximo de 12 aeronaves por hora, y que si la ruta estaba servida por una sola frecuencia, en ésta podrían acomodarse diez aeronaves. A causa de la escasez de frecuencias disponibles, ha sido imposible asignar un número de éstas suficiente, en la mayoría de los casos, para satisfacer la norma fijada y la Conferencia estima que puede esperarse que con el Plan de distribución será necesario muy a menudo acomodar un número mayor de aeronaves, con la consiguiente pérdida de eficiencia.

En lo que se refiere a las rutas aéreas regionales y nacionales, fué imposible aplicar una cifra única de manera uniforme. En este caso, se supuso que sería suficiente prever comunicaciones de aeronave para cuarenta minutos de cada hora, con una sola frecuencia, y para un período un poco mayor con una familia de frecuencias. Se determinó el tiempo medio requerido por una aeronave para encaminar sus comunicaciones en las diversas áreas y se fijó la capacidad de una frecuencia dividiendo los minutos útiles por el tiempo ocupado. La cifra correspondiente a este último varía de dos a seis minutos.

Al adoptar el procedimiento expuesto, la Conferencia tuvo en cuenta que en las regiones en que las condiciones meteorológicas y la densidad del tránsito aéreo lo haga necesario, será preciso organizar la radiodifusión de informaciones meteorológicas, destinadas a las aeronaves en vuelo, en frecuencias distintas a las utilizadas para las comunicaciones ordinarias aire/tierra, pues de otro modo las solicitudes de información especial sobre el tiempo, que puedan hacer las aeronaves en vuelo, podría aumentar excesivamente la carga de estas frecuencias.

11. Aplicación de los principios.

Basándose en las hipótesis y los procedimientos que se detallan en el Volumen I del informe provisional, se han distribuido frecuencias para cada ruta aérea en cada área a fin de asegurar que todas las aeronaves en vuelo dispondrán de frecuencias del orden adecuado, teniendo en cuenta la hora del día, la estación del año y la fase del

ciclo de manchas solares, y que se han asignado suficientes frecuencias de cada orden para garantizar convenientemente que todas las aeronaves en vuelo estarán en condiciones de encaminar rápidamente, tanto sus comunicaciones ordinarias como las excepcionales.

12. Dificultades en la aplicación de los principios técnicos.

Debido a lo limitado de los canales disponibles, la Conferencia se vió obligada a reducir a 15 db las relaciones de protección mencionadas en pár. 8 para emisiones en clase A3, a fin de aumentar las posibilidades de repetición de frecuencias. No obstante, sustenta el criterio que las relaciones de protección de 25 y 15 db adoptadas para clase A3 y A1 respectivamente, son las necesarias para asegurar un servicio móvil aeronáutico eficiente.

ARTÍCULO 3

CURVAS DE LOS ALCANCES DE INTERFERENCIA

1. Definición de las curvas.

En los transparentes que se anexan al final de este volumen, las curvas indican, para los diferentes órdenes de frecuencia, el límite de la mínima distancia aceptable, para separar las estaciones terrestres que transmitan simultáneamente en la misma frecuencia con potencia irradiada de 1 kW (emisión no modulada), a fin de asegurar en el límite del alcance útil de la emisión deseada de una estación terrestre, una relación de protección de 15 db a bordo de una aeronave.

El alcance útil no se muestra en las curvas.

2. Escala y sistema de proyección adoptadas para los mapas.

Tales transparentes no pueden ser utilizados más que sobre un planisferio según proyección Mercator y donde la escala es la que se muestra en cada uno de los transparentes. Por lo tanto, *estos no pueden ser utilizados* sobre mapas que no respondan a los mencionados requisitos.

Los planisferios, que también se anexan al final de este volumen, y en los que figuran las MWARAs y RDARAs, están en la escala conveniente y los transparentes pueden utilizarse sobre ellos.

3. Cambio de escala o de sistema de proyección.

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

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

Las coordenadas geográficas que aparecen en los cuadros que siguen, están dadas con referencia al meridiano 180° como eje de simetría para la construcción de las curvas.

4. Condiciones adoptadas para la compartición entre áreas.

Los diferentes transparentes se han establecido en las condiciones de compartición de frecuencias adoptadas por la Conferencia y son :

Entre dos MWARAs :

propagación nocturna para las bandas : 3 a 6,6 Mc/s ;
propagación diurna para las bandas : 9 a 11,3 Mc/s ;
Separación en longitud para las bandas : 13 a 18 Mc/s.

Nota : Se han considerado lo mismo las condiciones de 6,6 Mc/s y 5,6 Mc/s.

Entre una MWARA y una RDARA :

propagación nocturna para las bandas : 3 a 5,6 Mc/s ;
propagación diurna para las bandas : 6,6 a 11,3 Mc/s ;
separación en longitud para las bandas : 13 a 18 Mc/s.

Entre dos RDARAs :

propagación nocturna para las bandas : 3 a 4,7 Mc/s ;
propagación diurna para las bandas : 5,6 a 11,3 Mc/s ;
separación en longitud para las bandas : 13 a 18 Mc/s.

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

Los elementos que han permitido establecer las curvas, se encuentran en los cuadros 1, 2, 5 y 6 del documento Aer 1 N° 211 dado en el curso de la Primera Reunión de la Conferencia.

5. Modo de empleo.

Tomar uno de los mapas anexos al presente volumen y seleccionar el transparente correspondiente según el orden de frecuencia y las condiciones de compartición que se deseen estudiar.

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

Para todo transmisor situado en un punto cualquiera en el exterior de la curva la relación de protección definida en el párrafo 1 arriba mencionado será superior a 15 db.

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

La orientación de las curvas es aquella que las hace utilizables para el Hemisferio Norte, para el Hemisferio Sur ellas deben ser invertidas. Esta es una preocupación que conviene tomar cuando se siguen los límites de las áreas y se pasa de un hemisferio al otro.

6. Elementos para el trazado de las curvas :

3,0 Mc/s, NOCHE

Latitud	00°		20°		40°		50°		60°	
Alcance de interferencia	N-S 31,5°	E-W 31,5°	N-S 31,5°	E-W 33,6°	N-S 31,5°	E-W 41°	N-S 31,5°	E-W 49°	N-S 31,5°	E-W 64°
Coordenadas para el trazado de las curvas	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
	180° 155°W 148,5°W 155°W 180°	31,5°N 20°N 00° 20°S 31,5°S	180° 160°W 150°W 146°W 146°W 150°W 160°W 170°W 180°	51,5°N 47°N 39°N 30°N 20°N 07°N 05°S 10°S 11,5°S	160°W 140°W 138°W 140°W 143°W 150°W 160°W 169°W 180°	70°N 60°N 50°N 40°N 30°N 22°N 16°N 10°N 08,5°N	127°W 125°W 131°W 138°W 150°W 160°W 167°W 180°	70°N 60°N 50°N 40°N 29°N 23°N 20°N 18,5°N	106°W 115°W 128°W 140°W 150°W 160°W 170°W 180°	70°N 60°N 50°N 40°N 35°N 32°N 29°N 28,5°N

3,5 Mc/s, NOCHE

Latitud	00°		20°		40°		50°		60°	
Alcance de interferencia	N-S 36°	E-W 36°	N-S 36°	E-W 38°	N-S 36°	E-W 47°	N-S 36°	E-W 56°	N-S 36°	E-W 73°
Coordenadas para el trazado de las curvas	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
	180° 170°W 159°W 150°W 145°W 144°W 145°W 150°W 160°W 170°W 180°	36°N 35°N 30°N 21°N 10°N 00° 10°S 21°S 30°S 35°S 36°S	180° 170°W 160°W 150°W 144°W 140°W 145°W 150°W 160°W 170°W 180°	56°N 55°N 53°N 47°N 40°N 20°N 10°N 00° 10°S 14°S 16°S	140°W 133°W 131°W 133°W 140°W 150°W 160°W 170°W 180°	70°N 60°N 50°N 40°N 27°N 16°N 08°N 05°N 04°N	118°W 119°W 124°W 132°W 140°W 150°W 160°W 170°W 180°W	70°N 60°N 50°N 40°N 32°N 24°N 17°N 15°N 14°N	93°W 100°W 110°W 120°W 130°W 140°W 150°W 160°W 170°W 180°	70°N 68°N 58°N 50°N 43°N 35°N 30°N 27°N 25°N 24°N

4,7 Mc/s, NOCHE

Latitud	00°		20°		40°		50°		60°	
Alcance de interferencia	N-S 50°	E-W 50°	N-S 50°	E-W 53°	N-S 50°	E-W 65°	N-S 50°	E-W 77°	N-S 50°	E-W 100°
Coordenadas para el trazado de las curvas	Long.	Lat.								
	160°W	47°N	180°	70°N	103°W	70°N	83°W	70°N	50°W	70°N
147°W	40°N	150°W	66°N	110°W	50°N	94°W	60°N	78°W	60°N	
138°W	30°N	130°W	50°N	115°W	40°N	103°W	50°N	98°W	50°N	
133°W	20°N	126°W	40°N	127°W	20°N	114°W	40°N	112°W	40°N	
131°W	10°N	125°W	30°N	140°W	06°N	124°W	30°N	130°W	28°N	
130°W	00°	127°W	20°N	150°W	02°S	134°W	21°N	140°W	19°N	
131°W	10°S	130°W	07°N	160°W	07°S	140°W	16°N	160°W	12°N	
133°W	20°S	140°W	10°S	170°W	09°S	150°W	07°N	170°W	10,5N	
138°W	30°S	150°W	20°S	180°	10°S	160°W	05°N	180°	10°N	
147°W	40°S	170°W	29°S			180°	00°			
160°W	47°S	180°	30°S							
170°W	48°S									
180°	50°S									

5,6 y 6,6 Mc/s, NOCHE

Latitud	00°		20°		40°		50°		60°	
Alcance de interferencia	N-S 58°	E-W 58°	N-S 58°	E-W 63°	N-S 58°	E-W 76°	N-S 58°	E-W 92°	N-S 58°	E-W 116°
Coordenadas para el trazado de las curvas	Long.	Lat.								
	180°	58°N	130°W	70°N	80°W	70°N	48°W	70°N	08°W	70°N
122°W	00°	120°W	60°N	92°W	60°N	73°W	60°N	66°W	60°N	
180°	58°S	118°W	50°N	98°W	50°N	88°W	50°N	88°W	50°N	
		115°W	40°N	104°W	40°N	99°W	40°N	104°W	40°N	
		115°W	30°N	111°W	30°N	110°W	30°N	120°W	25°N	
		117°W	20°N	118°W	20°N	120°W	20°N	125°W	20°N	
		120°W	10°N	127°W	10°N	130°W	10°N	143°W	10°N	
		122°W	00°	134°W	00°	146°W	00°	180°	02°N	
		130°W	10°S	150°W	10°S	180°	08°S			
		138°W	20°S	180°	18°S					
		150°W	30°S							
		180°	38°S							

3,0 x 3,5 Mc/s, DIA

Latitud	00°		20°		40°		60°	
Alcance de interferencia	N-S 6,3°	E-W 6,3°	N-S 6,3°	E-W 6,7°	N-S 6,3°	E-W 8,5°	N-S 6,3°	E-W 12,6°

4,7 Mc/s, DIA

Latitud	00°		20°		40°		60°	
Alcance de interferencia	N-S 10,8°	E-W 10,8°	N-S 10,8°	E-W 11,5°	N-S 10,8°	E-W 14°	N-S 10,8°	E-W 21,6°

5,6 Mc/s, DIA

Latitud	00°		20°		40°		60°	
Alcance de interferencia	N-S 13,6°	E-W 13,6°	N-S 13,6°	E-W 14,5°	N-S 13,6°	E-W 17,6°	N-S 13,6°	E-W 27,2°

6,6 Mc/s, DIA

Latitud	00°		20°		40°		60°	
Alcance de interferencia	N-S 17,2°	E-W 17,2°	N-S 17,2°	E-W 18,3°	N-S 17,2°	E-W 22,4°	N-S 17,2°	E-W 34,4°

Nota.: Para las frecuencias comprendidas en las bandas 3,0-3,5-4,7-5,6 y 6,6 Mc/s, ningún punto intermedio se indica por cuanto la curva es aproximadamente una circunferencia para propagación diurna.

9,0 Mc/s, DIA

Latitud	00°		20°		40°		50°		60°	
Alcance de interferencia	N-S 34,3°	E-W 34,3°	N-S 34,3°	E-W 36,5°	N-S 34,3°	E-W 44,8°	N-S 34,3°	E-W 53,5°	N-S 34,3°	E-W 69°
Coordenadas para el trazado de las curvas	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.	Long.	Lat.
	180°	34°N	180°	54°N	148°W	70°N	122°W	70°N	100°W	69°N
	170°W	33°N	160°W	50°N	135°W	60°N	122°W	60°N	111°W	60°N
	160°W	28°N	150°W	42°N	133°W	50°N	127°W	50°N	120°W	53°N
	150°W	17°N	145°W	30°N	135°W	40°N	134°W	40°N	130°W	45°N
	146°W	00°	146°W	20°N	140°W	28°N	140°W	34°N	140°W	37°N
	150°W	17°S	147°W	10°N	150°W	17°N	150°W	24°N	150°W	32°N
	160°W	28°S	153°W	00°	160°W	11°N	160°W	20°N	160°W	28,5°N
	170°W	33°S	160°W	08°S	170°W	07°N	170°W	17°N	170°W	26°N
	180°	34°S	170°W	13°S	180°	06°N	180°	16°N	180°	25°N

Sección III

RECOMENDACIONES Y RESOLUCIONES

ARTÍCULO 1

DISPOSICIONES DE CARACTER ESPECIAL O PROVISIONALES

Recomendación nº 1

a la Junta Provisional de Frecuencias relativa a la protección de las radiocomunicaciones en los límites de las bandas de frecuencias del Servicio Móvil Aeronáutico

La Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas,

CONSIDERANDO :

Que, entre 2850 kc/s y 27 500 kc/s, las bandas de frecuencias distribuidas al Servicio Móvil Aeronáutico y las correspondientes a los servicios de que se ocupa la Junta Provisional de Frecuencias tienen límites comunes,

RECOMIENDA :

Que la Junta Provisional de Frecuencias tome todas las medidas necesarias para proteger en los límites comunes a las radiocomunicaciones aeronáuticas, tal como las ha previsto la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas¹⁾ contra la posible irradiación de las estaciones de los demás servicios fuera de la banda que la Junta Provisional de Frecuencias defina para cada una de estas estaciones.

Recomendación nº 2

a las Conferencias de Radiodifusión por Altas Frecuencias²⁾, relativa a la protección de las radiocomunicaciones aeronáuticas en los límites de las bandas de frecuencias del Servicio Móvil Aeronáutico

La Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas,

CONSIDERANDO :

Que entre 2850 kc/s y 27 500 kc/s, las bandas de frecuencias destinadas al Servicio Móvil Aeronáutico y las correspondientes al Servicio de Radiodifusión tienen límites comunes,

RECOMIENDA :

Que las Conferencias de Radiodifusión por Altas Frecuencias tomen todas las medidas necesarias para proteger en los límites comunes a las radiocomunicaciones aeronáuticas, tal como las ha previsto la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas¹⁾ contra la posible irradiación de las estaciones de radiodifusión fuera de la banda de 10 kc/s recomendada para cada una de estas estaciones por la Conferencia de Radiodifusión por Altas Frecuencias de Atlantic City (1947).

¹⁾ Para las precauciones adoptadas por la Conferencia, véase la Parte I, Sección II, Artículo 1, § 1.

²⁾ La presente recomendación fué dirigida a la Conferencia de Radiodifusión por Altas Frecuencias celebrada en México (1948).

Recomendación nº 3*a la Junta Provisional de Frecuencias relativa a las asignaciones de frecuencias a las estaciones del Servicio Fijo Aeronáutico*

La Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas,

CONSIDERANDO :

Que es necesario evitar la posibilidad de interferencias mutuas entre las emisiones de las estaciones del Servicio Móvil Aeronáutico R y las del Servicio Fijo Aeronáutico, especialmente en los casos frecuentes en que una estación aeronáutica se halla situada en el mismo lugar que una estación fija aeronáutica,

RECOMIENDA :

Que al asignar a una estación del Servicio Fijo Aeronáutico una frecuencia perteneciente a una banda del servicio fijo, adyacente a otra del Servicio Móvil Aeronáutico R, la Junta Provisional de Frecuencias tenga cuidado de dejar, en la medida de lo posible, un espacio suficiente (de 15 kc/s, aproximadamente) entre la frecuencia elegida y el límite común de la banda, a fin de evitar interferencias mutuas.

Recomendación nº 4*relativa a la preparación de las asignaciones de frecuencias a las estaciones del Servicio Móvil Aeronáutico R*

La Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas

CONSIDERANDO :

1. Que la etapa siguiente a la adopción por la Conferencia de un plan de frecuencias destinado al Servicio Móvil Aeronáutico R, es la asignación de frecuencias a las estaciones, a base de dicho plan ;
2. Que dada la índole de la explotación aeronáutica internacional, es indispensable que estas asignaciones de frecuencias se hagan de manera coordinada entre los países interesados en cada área como un conjunto, tanto en lo que se refiere a las MWARAs como a las RDARAs ;
3. Que las Naciones Unidas han reconocido a la O.A.C.I. como a la institución internacional especializada para la coordinación de todo asunto referente a la aeronáutica civil internacional ;
4. Que en relación con gran número de RDARAs y con la mayoría de las MWARAs, las Administraciones interesadas estiman conveniente tomar medidas (siguiendo el curso que sea del caso) para que la O.A.C.I. convoque reuniones regionales o especiales, según convenga y sea necesario, a fin de que las administraciones interesadas puedan preparar sus planes de asignación de frecuencias, a que se refiere el considerando 1 anterior, y hacer la correspondiente notificación a la Junta Provisional de Frecuencias ;
5. Que, no obstante, en otras áreas, entre las que se encuentra la RDARA 1, la situación es distinta a causa de que no todos los países comprendidos en ellas son miembros de la O.A.C.I.,

¹⁾ Para las precauciones adoptadas por la Conferencia véase la Parte I, Sección II, artículo 1, § 1.

RECOMIENDA :

- a) Que para las RDARA y MWARA que comprenden únicamente a países Miembros de la O.A.C.I., esta organización adopte las medidas necesarias para la celebración de reuniones regionales o especiales, a los efectos indicados en el considerando 4 anterior ;
- b) Que en las RDARA y MWARA en que los países interesados no sean todos Miembros de la O.A.C.I. pero en que las administraciones interesadas consideren posible, sin embargo, convocar reuniones de la O.A.C.I. para preparar las asignaciones de frecuencias a sus respectivas estaciones, se proceda de tal modo ;
- c) Que en la RDARA 1 se preparen las asignaciones de frecuencias a las estaciones por medio de acuerdos regionales o de arreglos particulares entre los países Miembros de la U.I.T. comprendidos en dicha área ;
- d) Que en las sub-áreas que comprenden países que no sean Miembros ni de la O.A.C.I. ni de la U.I.T., las frecuencias distribuidas a estas sub-áreas puedan ser asignadas a las estaciones en virtud de acuerdos regionales o de arreglos particulares ;
- e) Que de ser posible los acuerdos previstos en los párrafos a), b), c) y d) anteriores, sean efectuados antes del mes de septiembre de 1950.

ARTÍCULO 2

DISPOSICIONES DE CARACTER GENERAL O PERMANENTE

Resolución nº 5

relativa al encaminamiento de la correspondencia pública de las aeronaves

La Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas,

CONSIDERANDO :

1. Que en el número 255 del Reglamento de Radiocomunicaciones se estipula lo siguiente :
« Las Administraciones no autorizarán la correspondencia pública en las bandas de frecuencias destinadas con carácter exclusivo al Servicio Móvil Aeronáutico, a no ser que se disponga otra cosa en reglamentos especiales de los servicios aeronáuticos, aprobados por una Conferencia administrativa aeronáutica a la que hayan sido invitados todos los Miembros de la Unión interesados. Dichos reglamentos habrán de reconocer en todo caso una prioridad absoluta en favor de las comunicaciones de seguridad y control » ;
2. Que se permite a las estaciones de aeronaves que comuniquen con las estaciones del Servicio Móvil Marítimo y transmitan a este servicio la correspondencia pública en las frecuencias correspondientes al mismo, siempre que se observen los Reglamentos de Control del Tránsito Aéreo de la O.A.C.I. (Reglamento de Radiocomunicaciones, números 569 a 572, 668, 761, 771, 779 y 792),

RESUELVE :

- a) No se autoriza la transmisión de correspondencia pública en las frecuencias exclusivas destinadas al Servicio Móvil Aeronáutico ;
- b) En los casos en que se crea necesario prever al encaminamiento de la correspondencia pública, las diferentes Administraciones autorizarán a las estaciones de aeronave a emplear frecuencias del Servicio Móvil Marítimo para el despacho de dicha correspondencia

a las estaciones del citado servicio, a condición de que este encaminamiento no cause perturbación alguna a la transmisión o recepción de mensajes relativos a la seguridad o control de vuelos. Estos casos serán objeto de arreglos particular de acuerdo con el artículo 40 del Convenio Internacional de Telecomunicaciones (1947);

- c) Cuando las aeronaves utilicen frecuencias del Servicio Móvil Marítimo para el encaminamiento de la correspondencia pública, deberían hallarse en condiciones de permanecer en escucha al mismo tiempo y permanentemente en las frecuencias empleadas en las comunicaciones del Servicio Móvil Aeronáutico.

Resolución nº 6

*relativa a la forma de la lista de frecuencias
preparada por la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones
Aeronáuticas para las bandas asignadas al Servicio Móvil Aeronáutico R*

La Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas,

CONSIDERANDO :

1. La labor que le incumbía de preparar una lista de frecuencias del Servicio Móvil Aeronáutico para ser presentada a la Junta Provisional de Frecuencias, que habrá de incorporarla al proyecto de la nueva Lista Internacional de Frecuencias que está preparando y que ulteriormente someterá a la aprobación de la Conferencia Administrativa Extraordinaria ;
2. Que uno de los objetivos de una lista de frecuencias es el de dar a una Administración determinada los elementos que le permitan elegir una frecuencia y notificar esta frecuencia a la Junta Internacional de Registro de Frecuencias (I.F.R.B.), quien, conforme a sus estatutos, la inscribirá en el registro de referencia internacional de frecuencias ;
3. Que en el caso particular del Servicio Móvil Aeronáutico R, una lista que contenga únicamente, frente a cada una de las frecuencias, las diversas estaciones aeronáuticas que la utilizan, no respondería a tal objetivo. En efecto, la información más importante es, en este caso, la indicación del área en la cual está autorizado el uso de cada frecuencia particular ;
4. Que sin considerar el Servicio Móvil Aeronáutico OR, los Formularios 2, presentados por las diversas Administraciones en virtud de las decisiones de la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones (1947), no contienen los elementos necesarios para poder estudiar las frecuencias correspondientes a las bandas del Servicio Móvil Aeronáutico R, por las razones siguientes :
 - a) Las informaciones que contienen los Formularios 2 corresponden a un sistema sin coordinación de asignación de frecuencias, y su aplicación conduciría al empleo de un número de frecuencias mayor que el que se dispone ;
 - b) No indican las áreas de explotación aérea, servidas por las distintas estaciones aeronáuticas ;
 - c) Se han preparado a base de sistemas de explotación aeronáutica, anticuados en muchos aspectos.
5. Que, como consecuencia del desarrollo alcanzado en la aeronáutica durante la guerra, en lo que respecta a nuevos métodos de fabricación y de explotación, y dado el creciente interés que despierta el transporte aéreo de personas y de mercancías, los servicios civiles de transporte aéreo están adquiriendo un rápido incremento y, asimismo, se modifican rápidamente sus métodos de explotación y su organización ;
6. Que la función de la U.I.T. es la de asegurar que las frecuencias se distribuyan de la manera más equitativa entre los diversos sectores del servicio de comunicaciones aeronáuticas ; y,

7. Que el Servicio Móvil Aeronáutico debe tener la mayor libertad posible para adoptar el método de utilización de las frecuencias que considere se ajusta más a las necesidades de su explotación ;

RESUELVE :

- a) Que no es necesario presentar a la Junta Provisional de Frecuencias el plan de distribución de la Conferencia bajo la forma de la Lista Internacional de Frecuencias tal como esta prevista en el Apéndice 6 (Lista I) del Reglamento de Radiocomunicaciones ;
- b) Que estas distribuciones (por áreas y sub-áreas) pueden aparecer en la nueva Lista Internacional de Frecuencias que debe establecer la Junta Provisional de Frecuencias, en anotaciones convenientes incluídas en la columna 4a de la Lista I. Estas anotaciones pueden ser impresas en caracteres « resaltados » o bien itálicos y servirán para indicar el uso general de los canales del Servicio Móvil Aeronáutico R. La siguiente referencia puede insertarse bajo tales anotaciones : « (C.A.I.R.A.) » ;
- c) Que la inserción de estas anotaciones no deberá impedir la inclusión de las asignaciones a las estaciones en la nueva Lista Internacional de Frecuencias, siempre que estas asignaciones sean notificadas por las Administraciones dentro del plazo requerido y de acuerdo con las disposiciones del artículo 11 del Reglamento de Radiocomunicaciones ;
- d) En el caso que las asignaciones a las estaciones sean efectuadas en conformidad con las anotaciones indicando la utilización general de cada canal (es decir, al plan establecido por la Conferencia) tales asignaciones serán incluídas en la columna REGISTRO ; si al contrario, tales asignaciones no están en conformidad con las anotaciones serán incluídas en la columna NOTIFICACION, salvo si las asignaciones en adición a las hechas en el plan de la C.A.I.R.A. (con la condición de que sean respetadas las normas técnicas adoptadas por la C.A.I.R.A.) permitan que las frecuencias se inscriban en la columna REGISTRO. El procedimiento a observarse en ambos casos está definido en el art. 11 del Reglamento de Radiocomunicaciones.
- e) Que todas las notificaciones efectuadas antes de la publicación de la Nueva Lista Internacional de Frecuencias y que se incluyen en su primera edición deberían llevar la misma fecha, a saber, la de la aprobación de la Nueva Lista Internacional de Frecuencias. Cualquier notificación efectuada posteriormente a tal fecha será publicada en los suplementos a esta Lista (Ver número 470 del Reglamento de Radiocomunicaciones) ;
- f) Que, sin embargo, las asignaciones efectuadas de acuerdo al plan de distribución de la Conferencia, no tendrán prioridad dentre ellas cuales quiera sean las fechas en que las mismas hayan sido notificadas y llevarán la misma fecha, a saber : la fecha de aprobación de la nueva Lista Internacional de Frecuencias.
- g) Que las interferencias o eventuales dificultades serán cuestión de acuerdos celebrados directamente entre las Administraciones correspondientes, según lo previsto en el número 332 del Reglamento de Radiocomunicaciones.

Recomendación nº 7

relativa a la coordinación de las telecomunicaciones de los servicios aeronáutico y marítimo, para las necesidades del salvamento en el mar

La Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas,

CONSIDERANDO :

1. Que la Comisión Preparatoria de la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas recomendó a esta Conferencia que estudiase las frecuencias que podrían destinarse para los casos de socorro y de operaciones de salvamento y que,

para facilitar este estudio, dirigió una carta a la Conferencia de la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y en el Aire, a la sazón reunida en Londres, solicitando de ella informaciones al respecto. De esta carta, así como de la respuesta obtenida, figura una copia en los Apéndices 1 y 2 respectivamente ;

2. Que el Reglamento de Radiocomunicaciones determina las frecuencias que deben utilizar conjuntamente los servicios marítimo y aeronáutico para casos de seguridad, socorro y búsqueda, y en las operaciones de salvamento. El Apéndice 3 indica la lista de los números del citado Reglamento que prescriben los fines y los límites en el uso de esas frecuencias ;
3. Teniendo en cuenta las informaciones de que dispone actualmente, la Conferencia estima que, aun cuando queda mucho por hacer a fin de asegurar el empleo más eficaz de las telecomunicaciones para la seguridad de la vida humana en el mar y en el aire, en una escala tan vasta como sea posible, la Conferencia en particular, y la U.I.T. en general, han proseguido el estudio de esta cuestión hasta el límite de sus atribuciones ;
4. Que los problemas de la seguridad de la vida humana en el mar difieren esencialmente de los que plantea la seguridad de la vida humana en el aire. En el caso de una aeronave, el tiempo que transcurre entre el momento en que el peligro es inminente y la catástrofe misma, suele ser muy corto ; por ello la aeronave confía ante todo en que la organización terrestre que opera las radiocomunicaciones del servicio móvil aeronáutico tome la iniciativa en los reconocimientos y operaciones de salvamento, y los dirija. Las aeronaves recorren normalmente la ruta de más corta duración entre sus puntos de partida y destino, y no siguen generalmente las rutas que frecuentan los barcos ; además, la limitación de peso y volumen restringe la eficacia de los aparatos de radiocomunicaciones en los equipos de salvamento de las aeronaves, de modo que no se puede confiar con absoluta seguridad en el empleo de la frecuencia de 500 kc/s para advertir del peligro a los buques que emprenderán la búsqueda. Por este motivo la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones (1947) previó el empleo, en los equipos de salvamento de las aeronaves, de la frecuencia de 8364 kc/s. (No 780 del Reglamento de Radiocomunicaciones), que asegura una protección suplementaria en virtud de que su onda se propaga a gran distancia. De esta manera las estaciones costeras se hallan en condiciones de captar las señales de socorro y de avisar a las autoridades que han de participar en las maniobras de salvamento (Nº 910 del Reglamento de Radiocomunicaciones) ;
5. Que las consideraciones que preceden condujeron a la creación, dentro del cuadro de la O.A.C.I., de centros de coordinación de reconocimientos y operaciones de salvamento que, en caso de socorro, solicitan asistencia a numerosos organismos marítimos y aéreos, sean privados u oficiales. En el Apéndice 4 se detallan casos típicos de socorro seguidos de reconocimientos y operaciones de salvamento ;
6. Que las comunicaciones de socorro de una aeronave que vuela sobre el mar comprenden tres fases : primero el período de peligro, luego los reconocimientos y, finalmente, las operaciones de salvamento. En la primera fase, la aeronave utiliza la frecuencia de trabajo del servicio móvil aeronáutico y confía esencialmente en la organización encargada de asegurar la escucha de las llamadas de socorro y de preparar y emprender las operaciones de salvamento. En la segunda fase, diversas organizaciones participan en la búsqueda de la aeronave en peligro o de los supervivientes. Asimismo, las aeronaves pueden participar — y en efecto participan frecuentemente — en la búsqueda de barcos en peligro y de los naufragos. Si el servicio aéreo de reconocimiento localiza a los supervivientes de una aeronave o de un barco, indica a las organizaciones marítimas el lugar exacto del siniestro para que puedan llevar a cabo las operaciones de salvamento. En estas tres fases de las operaciones aéreas (socorro, reconocimiento y operaciones de sal-

vamento) los equipos y medios de comunicación actuales entre los diversos organismos interesados parecen ser inadecuados. Y si bien pueden establecerse comunicaciones por medio de la frecuencia de 500 kc/s, este procedimiento no es satisfactorio ni apropiado por las siguientes razones :

- a) El equipo necesario para transmitir en la frecuencia de 500 kc/s, con una potencia conveniente, es demasiado pesado y excesivamente voluminoso para las aeronaves modernas de gran velocidad ;
- b) La resistencia a la velocidad debida a la antena es excesiva ;
- c) Si la aeronave está provista de una antena colgante, corre mayor riesgo de ser alcanzada por los rayos y de incendiarse ;
- d) La irradiación de las antenas fijas de aeronave que emplean esta frecuencia es mínima.

En cuanto a la frecuencia de 8364 kc/s, si su empleo resuelve parcialmente el problema de las comunicaciones a gran distancia en los casos de socorro, por el contrario, resulta inutilizable para las comunicaciones a corta distancia durante los reconocimientos y las operaciones de salvamento, y puede ser empleada solamente en las comunicaciones con las estaciones del servicio móvil marítimo (Nº 571 del Reglamento de Radiocomunicaciones) ;

7. Que es necesario, pues, que en cuanto a socorro, reconocimiento y operaciones de salvamento, los organismos que participan en la búsqueda empleen, en el lugar del hecho, frecuencias del orden de 3 y 6 Mc/s, y las utilicen para coordinar sus esfuerzos y realizar operaciones eficaces y completas. De ningún modo es necesario mantener escucha en esas frecuencias, salvo en los casos de participación activa en las operaciones de salvamento : en efecto, esas frecuencias no se utilizan sino durante operaciones coordinadas que deben organizarse indudablemente con anticipación. Se puede prever el empleo de las frecuencias de 3023,5 y 5680 kc/s, que la Conferencia ha designado para este uso, sin considerarlo como exclusivo ;
8. La Comisión Preparatoria de Expertos, encargada de examinar la coordinación de la aviación, los transportes marítimos y las telecomunicaciones en materia de seguridad en el mar y en el aire, que se reunió en Londres en 1948 y en la que participaron expertos de la U.I.T. recomendó, en su informe del 6 de febrero de 1948 (véase particularmente el apartado 21 del informe, párrafo F, y el apartado 5 del Anexo), en materia de socorro, reconocimiento y operaciones de salvamento, la coordinación entre la U.I.T., la Organización de la Aviación Civil Internacional y la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental ;

RECOMIENDA :

- a) Que conforme al artículo 27 del Convenio Internacional de Telecomunicaciones (1947) y al informe de la Comisión Preparatoria de Expertos (Londres 1948), el Consejo de Administración de la U.I.T. proponga a la O.A.C.I. y a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, la creación de un Grupo de Trabajo restringido compuesto de expertos de las tres organizaciones y encargado de estudiar la cuestión, así como de elaborar un programa coordinado, susceptible de asegurar el máximo de facilidades en materia de telecomunicaciones para casos de socorro.
- b) Que conformándose a las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones cuya lista figura en el Apéndice 3 anexo, y teniendo en cuenta las frecuencias designadas a este efecto, la Organización de Aviación Civil Internacional tome desde ahora, en su propia jurisdicción, las medidas necesarias para preparar un programa de coordinación para los casos de socorro, reconocimiento y operaciones de salvamento.

APÉNDICE 1

14 de mayo de 1948.

Señor Secretario General de la Conferencia Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y en el Aire.

Dirección General de Correos.

LONDRES

Distinguido señor :

La Asamblea plenaria de la Comisión Preparatoria de la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, que celebra sus reuniones en Ginebra, me encarga traslade a usted la siguiente sugestión aprobada por dicha Conferencia.

« En relación con la distribución de frecuencias especiales destinadas a señales de socorro y operaciones locales de salvamento, se sugiere que la Conferencia sobre la seguridad de la Vida humana en el Mar y en el Aire, reunida actualmente en Londres, formule una recomendación a la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, acerca de las frecuencias convenientes para tales fines. »

Mucho agradeceré a usted que cualquier recomendación que la Conferencia pueda formular sobre esta materia, sea dirigida al firmante de esta comunicación.

Muy sinceramente suyo

Gerald C. GROSS
Secretario General Adjunto

APÉNDICE 2

59662 Londres 1333/8 252 8 1614 Estado.

A la Comisión Preparatoria de la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas

Palais Wilson — GINEBRA

La Conferencia Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar ha recibido su telegrama relativo a las frecuencias especiales para señales de socorro y operaciones locales de salvamento que podrían ser utilizadas conjuntamente por los servicios aeronáutico y marítimo STOP. La Comisión Preparatoria de Expertos encargada de estudiar la coordinación de las actividades relacionadas con la seguridad en el mar y en el aire, reunida recientemente en Londres, reconoció que las comunicaciones desempeñaban un papel importante, tanto en las medidas de precaución como en el curso mismo de los siniestros, y consideró útil que el asunto fuese examinado por representantes de los tres organismos interesados, a saber : la Organización de Aviación Civil Internacional, la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental y la Unión Internacional de Telecomunicaciones, y que se asegurase la coordinación necesaria entre ellos STOP. Además, la Comisión sugirió que la Organización de Aviación Civil Internacional, después de un detenido estudio de este asunto, planteara con las demás organizaciones mencionadas, si así lo juzgaba conveniente, la cuestión de las frecuencias distintas a 500 kc/s STOP.

La Conferencia Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y en el Aire, teniendo en cuenta el hecho de que la distribución de frecuencias entra en la esfera de competencia de la Unión Internacional de Telecomunicaciones y que entre los miembros de la Conferencia, no figuran delegados que sobre esta materia hayan recibido instrucciones técnicas de los tres organismos citados, estima que la mejor manera de proceder es la propuesta por la Comisión Preparatoria de Expertos y, en consecuencia, recomienda su adopción STOP. Secretario General de la Conferencia Internacional sobre la Seguridad de la Vida humana en el Mar y en el Aire — Londres —

APÉNDICE 3

Disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones que rigen el empleo común de frecuencias por los Servicios Aeronáutico y Marítimo

Los números siguientes del Reglamento de Radiocomunicaciones se refieren a la utilización de frecuencias disponibles para fines de socorro, tanto por el Servicio Móvil Marítimo como por el Servicio Móvil Aeronáutico, o por ambos:

DISPOSICIONES GENERALES

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

DISPOSICIONES RELATIVAS A LA FRECUENCIA DE 500 kc/s

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

DISPOSICIONES RELATIVAS A LA FRECUENCIA DE 2182 kc/s

813 — 814 — 815 — 819 — 826 — 827 *)

DISPOSICIONES RELATIVAS A LA FRECUENCIA DE 8364 kc/s

277 — 600 — 601

DISPOSICIONES RELATIVAS A LA FRECUENCIA DE 156,80 Mc/s

198 — 830 — 832

APÉNDICE 4

Ejemplo de operaciones de socorro ejecutadas por los servicios de salvamento en el mar y en el aire

Los procedimientos aeronáuticos normales especifican generalmente que, al hallarse en dificultad o al preverla, una aeronave procurará establecer contacto en primer lugar con la estación de comunicación de tierra encargada de su control, en la frecuencia de ruta normalmente utilizada, por ejemplo 6577 kc/s. Al recibir dicho aviso, la estación de tierra notifica inmediatamente al Centro de Control del Tránsito Aéreo sobre quien pesa la responsabilidad de avisar a su vez al Servicio de Salvamento aero-marítimo.

La estación de comunicación de tierra libera inmediatamente todas las demás aeronaves de la banda de 6577 kc/s, y las transfiere a los demás canales de la familia de frecuencias autorizada para dicha ruta, la cual, en el presente ejemplo, comprende 3395, 8577 y 11 369 kc/s para permitir que se utilicen 6577 kc/s exclusivamente en las comunicaciones adicionales de urgencia. La estación de tierra avisa también en ese momento, mediante los canales tierra-aire restantes y los circuitos fijos disponibles, a todas las aeronaves y estaciones de tierra situadas en la región interesada a fin de permitirles prestar la mayor asistencia posible.

En las regiones del Océano, todas las facilidades gubernamentales y privadas puestas a disposición de los servicios de Salvamento de vidas humanas, están centralizadas en el Centro del Servicio de Salvamento Aeromarítimo. Este Centro está estrechamente conectado por líneas telefónicas y de teleimpresor con todos los organismos interesados y con las redes radiogoniométricas, todos los cuales son alertados por el Centro de Salvamento Aeromarítimo cuando recibe aviso del Centro de Control del Tráfico Aéreo, para una acción inmediata en ayuda de la aeronave en peligro.

El Servicio de Salvamento Aeromarítimo dispone de aeronaves multimotores capaces de vuelos a larga distancia sobre el mar, completamente equipadas con aparatos salvavidas modernos para salvamentos aeronáuticos y marítimos, y tan pronto reciben aviso del Centro de Salvamento Aeromarítimo de un caso de emergencia, se dirigen inmediatamente al lugar donde se les notificó que la aeronave se hallaba en peligro, seguidos, si conviene, por todos los buques de superficie disponibles. Las Estaciones costeras notifican también, mediante el sistema de comunicación marítima, a todos los buques que se encuentran en la región interesada, pidiéndoles toda la asistencia a su alcance.

*) Se refieren a la Región 1 únicamente.

Si resulta difícil localizar la aeronave en peligro, y la búsqueda se prolonga, es probable que un gran número de aeronaves y buques se encuentren concentrados en una región dada, complicando así el control eficaz de la búsqueda y de la acción local de salvamento. No se han autorizado todavía canales de frecuencias radioeléctricas generales para el uso de dicho servicio de control, aunque en ciertas regiones algunos canales de frecuencias comunes han sido designados por los Servicios Militares para la realización de sus propias actividades al unirse a las operaciones « locales de Salvamento ». Por consiguiente, se mantiene un gran número de comunicaciones entre las distintas unidades que participan en la búsqueda y sus bases respectivas, a fin de obtener la coordinación necesaria para una organización eficaz de la búsqueda. Una gran parte de dichas comunicaciones se efectúan mediante frecuencias autorizadas para el uso en las rutas aéreas que atraviesan la zona de búsqueda, lo cual provoca una grave desorganización en todas las demás comunicaciones normales de aire-tierra-aire de dicha región.

El empleo de los Servicios de Salvamento Aeromarítimo no se limita, de ninguna manera, a prestar asistencia a las aeronaves en peligro, sino que se utiliza en gran parte también, para acciones de salvamento de vidas humanas en los casos de siniestros marítimos. Como ejemplo de dicha ayuda a los servicios marítimos, una de las más extensas búsquedas aéreas que jamás se ha organizado, se llevó a cabo recientemente durante varias semanas en la región del Pacífico Central, con el fin de localizar una barcaza que llevaba a bordo un pequeño grupo de hombres, que había sido abandonada por un remolcador en las cercanías de la isla de Palmira, debido a falta de combustible. Después de abastecerse de combustible en dicha isla, el remolcador no pudo volver a encontrar la barcaza. La Estación de Comunicación Aeronáutica de la isla de Palmira, recibió el aviso del remolcador acerca de sus dificultades, y este aviso fué transmitido al Cuartel General de Guardacostas norteamericano de Honolulu. Las aeronaves y los buques del Servicio de Salvamento Aeromarítimo salieron en seguida en busca de la barcaza sin encontrarla. En el curso de los días siguientes, como no se hallaban trazas de la barcaza, se elevaron más aeronaves militares y civiles y se ensanchó la zona de búsqueda. Debido a que las aeronaves operaban a muy largas distancias de sus bases principales, fué necesario establecer en la isla de Palmira temporalmente un cuartel general para controlar la búsqueda, así como instalaciones provisionales para atender al servicio de las aeronaves y a la subsistencia de sus tripulaciones. Se envió un portaviones a la zona de búsqueda y sus aviones tuvieron que explorar, junto con las demás aeronaves, extensas regiones del Pacífico antes de localizar finalmente la barcaza, la cual, debido a las fuertes corrientes marinas que existen en dichas regiones, había sido arrastrada a una distancia considerable del lugar en que se hallaba primitivamente.

Las comunicaciones entre el cuartel general provisional de búsqueda de la isla de Palmira y los aparatos ocupados en estas operaciones, fueron realizadas por la Estación de Comunicación Aeronáutica de la isla, en las frecuencias utilizadas por el Servicio Militar para unirse a las operaciones locales de salvamento. Todo el peso de las comunicaciones entre la isla de Palmira y las bases principales de las unidades de búsqueda en Honolulu, recayó en los circuitos fijos de comunicación aeronáutica, gracias a lo cual las frecuencias de las rutas aéreas quedaron libres para otras comunicaciones esenciales.

Recomendación nº 8

relativa a la publicación por la U.I.T. de ciertos documentos de servicio

En respuesta a una nota del Secretario General, fechada el 26 de abril de 1948 (cuya copia se agrega como Apéndice), en la que solicita la opinión de la Conferencia con respecto a la publicación de ciertos documentos de servicio, la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas

RECOMIENDA QUE, en lo que se refiere a la publicación del

A. *Nomenclátor de las estaciones aeronáuticas y de aeronave,*

que hasta la fecha de la puesta en vigor de la Nueva Lista Internacional de Frecuencias el Secretario General de la Unión adopte todas las medidas que le parezcan convenientes, en lo relativo a la edición de dicho documento, teniendo en cuenta tanto los nuevos informes que puedan llegar a la Secretaría, como los pedidos que puedan ser hechos por las Administraciones.

RECOMIENDA QUE, en cuanto a la

B. *Carta de las estaciones terrestres abiertas a la correspondencia pública con las estaciones de aeronave,*

1. se publique esta carta de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones y que se indiquen en ella todas las estaciones terrestres abiertas a la correspondencia pública internacional con las estaciones de aeronave.

2. se dejen a la discreción del Secretario General las cuestiones relativas a la división de la carta, a la escala, al tipo de proyección, etc., teniendo en cuenta que esta carta se utilizará solamente para identificar la situación de dichas estaciones terrestres.

En cuanto al

C. *Mapa de las estaciones terrestres de radionavegación.*

CONSIDERANDO :

1. Que para el servicio aeronáutico la publicación de dicho mapa plantea un problema particularmente complejo puesto que :
 - una carta de esta naturaleza resulta de interés para los aviadores solamente cuando puede utilizarse al mismo tiempo para la navegación, lo que exige el empleo de tipos especiales de proyección ;
 - las estaciones terrestres de radionavegación aeronáutica son objeto de constantes modificaciones a fin de satisfacer las necesidades siempre crecientes y variables de la aviación ;
2. Que para satisfacer estas necesidades sería necesario crear un importante servicio cartográfico especializado al corriente de los últimos adelantos en la técnica de la navegación y que disponga de procedimientos rápidos de actualización y, además, que una empresa semejante acarrearía considerables erogaciones para la U.I.T. ;
3. Que la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) institución especializada de las Naciones Unidas, ha preparado en colaboración con los Estados Miembros que la componen, tipos de gráficos y cartas con todas las informaciones relativas a las estaciones de radionavegación aérea y que publica estos documentos, manteniéndolos constantemente al día, según sus procedimientos, especialmente por medio de los Avisos a los Pilotos (NOTAM) dirigidos a todas las empresas de explotación interesadas ;
4. Que en las « Recomendaciones de las Naciones Unidas » que figuran en el Anexo 5 (Artículo IV, párrafo 1) del Convenio Internacional de Telecomunicaciones (1947) se insiste en la necesidad de « coordinar las actividades de las instituciones especializadas y los principios generales en que ellas se inspiran » ;
5. Que la publicación por la U.I.T. de la mencionada carta, en adición al Nomenclátor de las estaciones de radiolocalización podría ser innecesaria para el servicio móvil aeronáutico como consecuencia de la publicación de documentos similares publicados por otra institución especializada de la O.N.U. y que, en virtud del acuerdo entre la U.I.T. y la O.N.U., citado en el párrafo 4, no debe existir duplicación alguna de documentos, por lo que debe examinarse la conveniencia de modificar a este respecto el Reglamento de Radiocomunicaciones ;
6. Que es de hacer notar, sin embargo, que no todos los Estados Miembros de la U.I.T. son miembros de la O.A.C.I. y que, en consecuencia, si la U.I.T. no publica una carta como la que se menciona, los Estados que no forman parte de la O.A.C.I. deberán realizar arreglos particulares con dicha Organización si, por estimar que son insuficientes las informaciones contenidas en el Nomenclátor de las estaciones de radiolocalización que publica la U.I.T. (Nº 453 del Reglamento de Radiocomunicaciones), desean obtener los gráficos y cartas considerados,

RECOMIENDA

Que el Consejo de Administración (tercera reunión) dé instrucciones al Secretario General con objeto de que las estaciones terrestres de radionavegación aeronáutica no figuren en el « Mapa de las estaciones terrestres de radionavegación » mencionada en el número 464 del Reglamento de Radiocomunicaciones.

APÉNDICE

a las recomendaciones relativas a la publicación por la U.I.T. de ciertos documentos de servicio

COMUNICACIÓN DEL SECRETARIO GENERAL DE LA UNIÓN
INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES AL PRESIDENTE DE LA CONFERENCIA

Berna, 26 de abril 1948.

Sr. Presidente de la Conferencia Administrativa
Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas,
GINEBRA

Señor Presidente :

El Reglamento de Radiocomunicaciones de Atlantic City encarga a la Secretaría General de la Unión de publicar, entre otros, los documentos siguientes :

1. (452) Lista V. El Nomenclátor de las estaciones aeronáuticas y de aeronave.
2. (463) La Carta de las estaciones terrestres abiertas a la correspondencia pública de las aeronaves.
3. (464) La Carta de las estaciones terrestres de navegación.

ad. 1. En lo que concierne al Nomenclátor de las estaciones aeronáuticas y de aeronave, se especifica que las únicas estaciones de aeronave que figurarán en esta lista, serán las de aeronaves que hacen vuelos internacionales.

Ahora bien, los informes que actualmente poseemos con respecto a las estaciones de aeronave parecen anticuados. Estimamos, pues, que se debe evitar la publicación de esta clase de informes, y que nos deberíamos limitar, en lo que concierne a la parte C (Estados descriptivos de las estaciones de aeronave) a la publicación de los informes recientes relativos únicamente a las estaciones de aeronave que hacen vuelos internacionales.

Le quedaríamos muy reconocidos si tuviera a bien decirnos si la Conferencia comparte esta opinión.

ad. 2. Ni las Actas de la Conferencia de Atlantic City ni los documentos de la misma, dan informe alguno acerca de la forma en que se debe publicar la Carta de las estaciones terrestres abiertas a la correspondencia pública de las aeronaves.

1^{er} punto : Prevista la comunicación entre las aeronaves que efectúan un recorrido marítimo y las estaciones costeras, parece que estas últimas deberían figurar también en la Carta de las estaciones aeronáuticas. Sin embargo, estimamos que este complemento sobrecargaría la Carta hasta el punto de hacerla difícilmente utilizable y que vale más remitirse, en este caso, a la Carta de las estaciones costeras ya publicada por la Secretaría en forma de un pequeño atlas de 9 hojas.

2^o punto : ¿ Qué regiones deben figurar en estas cartas ? Sería interesante, en efecto, saber cómo se debería distribuir el globo terrestre en las diferentes cartas (regiones determinadas ¿ cuáles ?) y/o recorridos determinados (¿ cuáles ?).

3^{er} punto : ¿ Qué escala sería oportuno elegir ?

4^o punto : ¿ Qué género de proyección sería el más apropiado con respecto a la zona a cubrir y al objeto particular de la Carta ?

La respuesta a los informes precedentes nos permitirá fijar el número de hojas de las cartas que hayan de confeccionarse. En general, agradeceríamos a la Conferencia nos diera toda suerte de instrucciones útiles que nos permitan satisfacer en la mejor forma las necesidades de los interesados y evitar, si ello es posible, la duplicidad de cartas de este género.

ad. 3. Iguales observaciones con respecto a la Carta de las estaciones terrestres de radionavegación.

1^{er} punto : Como hay un servicio de radionavegación marítima y otro de radionavegación aeronáutica, la Carta deberá contener las estaciones de ambos servicios.

2^o punto : Será conveniente examinar si es o no oportuno publicar una Carta común a dichos servicios, o si convendría más tener hojas separadas para cada uno.

- 3er punto : Ordenada la cuestión fundamental (2), se podrán determinar las regiones que deben figurar en estas cartas (Distribución del globo terrestre).
- 4o punto : Elección de la escala de las cartas.
- 5o punto : Proyección.
- 6o punto : ¿ Cómo se harán figurar las estaciones ?
- a) Caso de estaciones radiogoniométricas.
 - b) Caso de radiofaros.

De una manera general, a la Secretaría General de la Unión le agradaría conocer la opinión de la Conferencia acerca de los puntos arriba expresados.

Asimismo, agradecería a los eminentes expertos de esta Conferencia, que tuvieran a bien consagrar algunos instantes a la determinación de los puntos indicados, en forma tal que permita a la mencionada Secretaría General comenzar la publicación de la documentación de que se trata.

A este respecto, juzgamos útil llamar su atención acerca del contenido del artículo X del acuerdo entre la O.N.U. y la U.I.T., según el cual estas dos organizaciones se deben consultar, para evitar que se emprendan trabajos de la misma naturaleza por una y otra. En este caso particular, pensamos en la documentación publicada por la O.A.C.I., otra institución especializada de la O.N.U. La documentación que nosotros publiquemos no debe ser una repetición de la publicada por la O.A.C.I.

Por lo que a este asunto concierne, recordamos que el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas adoptó, el 24 de febrero de 1948 (véase el anexo) una resolución E/695 relativa a la coordinación de los servicios cartográficos de las instituciones especializadas y de las organizaciones internacionales.

La Secretaría de la Unión apreciaría mucho que se la informara del momento en que, eventualmente, se pueda discutir este asunto, para destacar ante la Conferencia la persona o las personas de la Secretaría General especialmente encargadas de esta publicación.

Agradeciéndole de antemano la ayuda que tenga a bien prestarnos en esta ocasión, y con nuestros mejores votos por el éxito de sus trabajos, nos es grato reiterarle el testimonio de nuestra alta consideración.

El Secretario General:
F. v. ERNST

ANEXO

a la comunicación del Secretario General del 26 de abril de 1948

NACIONES UNIDAS
CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL

SIN RESTRICCIÓN E/695
24 febrero 1948
ESPAÑOL
ORIGINAL : INGLES

COORDINACION DE LOS SERVICIOS CARTOGRAFICOS DE LAS INSTITUCIONES ESPECIALIZADAS Y DE LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

Resolución del 19 de febrero de 1948

CONSIDERANDO :

Que la existencia de Mapas exactos es una condición previa para el desarrollo adecuado de los recursos mundiales que, en numerosos casos, se encuentran en regiones del globo relativamente inexploradas ;

CONSIDERANDO :

Que tales Mapas facilitan el comercio internacional, favorecen la seguridad de la navegación, tanto aérea como marítima, y suministran informes necesarios para el estudio de las medidas de arreglo pacífico previstas en el Capítulo VI de la Carta y para la aplicación de las medidas de seguridad contenidas en el Capítulo VII de la misma ;

CONSIDERANDO :

Que la coordinación de los servicios cartográficos de la Organización de las Naciones Unidas y de las Instituciones especializadas, como asimismo, los de los Estados Miembros, permitirá la realización de importantes economías de dinero, tiempo y personal y contribuirá a mejorar la técnica y el valor de la cartografía, y

CONSIDERANDO :

Que algunos Estados Miembros pusieron ya de manifiesto el interés que conceden a la confección de un programa internacional coordinado de cartografía *),

El Consejo Económico y Social RECOMIENDA :

1. A los Estados Miembros, que estimulen la ejecución exacta de planos y cartas de sus respectivos territorios ;
2. Al Secretario General, que adopte las medidas necesarias, dentro de las disponibilidades presupuestarias, para :
 - a) Secundar los esfuerzos que se hagan en este sentido, favoreciendo el intercambio de informes técnicos y por otros medios, particularmente, la preparación de un estudio acerca de los métodos modernos de cartografía y la elaboración de normas internacionales uniformes en este campo ;
 - b) Coordinar los planos y programas establecidos en materia de cartografía, por la Organización de las Naciones Unidas y las instituciones especializadas, teniendo en cuenta los trabajos realizados por las diversas organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, e informar de la cuestión al Consejo en una de sus reuniones ulteriores ;
 - c) Establecer una estrecha cooperación con los servicios cartográficos de los Gobiernos de los Estados Miembros interesados.

Recomendación nº 9

*relativa a la utilización de frecuencias del Servicio Móvil Aeronáutico R,
por el Servicio Fijo Aeronáutico*

La Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas,

CONSIDERANDO :

1. Que el espacio del espectro destinado al Servicio Móvil Aeronáutico R no es suficiente para satisfacer todas las necesidades de dicho servicio, y
2. Que la utilización de las frecuencias del Servicio Móvil Aeronáutico R por el Servicio Fijo Aeronáutico reduciría aún más el número de frecuencias disponibles para el primero de dichos servicios,

RECOMIENDA :

Que, por regla general, se evite la utilización de las frecuencias del Servicio Móvil Aeronáutico R para las comunicaciones del Servicio Fijo Aeronáutico, limitándola a casos excepcionales y a condición de que cese lo más pronto posible.

Recomendación nº 10

*relativa a la repetición de las asignaciones de frecuencias
del Servicio Móvil Aeronáutico R*

La Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas,

CONSIDERANDO :

1. Que el número de frecuencias disponibles para el Servicio Móvil Aeronáutico R es insuficiente para permitir la preparación de un plan rígido de asignaciones que pueda satisfacer en forma adecuada las necesidades de este servicio, y

*) Documentos E/257, E/258 y E/483.

2. Que, de cuando en cuando, surgirán necesidades particulares para las cuales no puede hacerse ninguna previsión especial en el presente plan,

RECOMIENDA :

Que, aunque se han destinado frecuencias para la utilización exclusiva dentro de las áreas de rutas aéreas mundiales principales y de las áreas de rutas aéreas regionales y nacionales, se autorice a las Administraciones a utilizar estas frecuencias, sobre una base secundaria, tanto dentro como fuera del área o áreas a las que se han destinado específicamente, a condición de :

- a) Que no se ocasione interferencia perjudicial en los servicios que empleen esas frecuencias en las áreas a las cuales se han destinado originalmente y que hagan de ellas el uso previsto, y
- b) Que se respeten las disposiciones de los artículos 3 y 11 del Reglamento de Radiocomunicaciones.

Recomendación nº 11

relativa a la colaboración entre la U.I.T. y la O.A.C.I.

La Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas,

CONSIDERANDO :

1. Que el artículo 27 del Convenio de Telecomunicaciones de Atlantic City (1947), dice : « A fin de contribuir a una completa coordinación internacional en materia de telecomunicaciones, la Unión colaborará con las organizaciones internacionales que tengan intereses y actividades conexos »;
2. Que en el terreno de las telecomunicaciones aeronáuticas existen muchas cuestiones que presentan interés común para la O.A.C.I y la U.I.T. y en las cuales es muy conveniente que ambas organizaciones obren de consuno, dentro de la organización general que establece la Carta de las Naciones Unidas, con el objeto de facilitar la consecución de los propósitos para los cuales fueron creadas, y
3. Que, además la Conferencia ha decidido reconocer a la O.A.C.I. como a la institución especializada encargada, en lo que se refiere al Servicio Móvil Aeronáutico, de cumplir la misión prevista en el número 390 del Reglamento de Radiocomunicaciones de Atlantic City,

RECOMIENDA :

Que el Consejo de Administración de la U.I.T., de acuerdo con la O.A.C.I. tome las medidas necesarias para :

- a) Que a reserva de las disposiciones del Capítulo 2 del Reglamento General anexo al Convenio Internacional de Telecomunicaciones (1947) cada organización invite automáticamente a la otra a aquellas de sus Conferencias en las que se estudien cuestiones de interés común ;
- b) Que cada organización inserte en el Orden del día de sus Conferencias, después de hacer las consultas que consideren necesarias, todo punto que le someta la otra organización ;
- c) Que cada organización mantenga a la otra constantemente informada de sus actividades y programas proyectados, en los cuales pueda existir un interés común, y que ambas organizaciones realicen un intercambio completo y expedito de informaciones y docu-

mentos sobre temas de interés mutuo, a reserva de tomar las medidas necesarias para salvaguardar el carácter confidencial de ciertos documentos ; y

- d) Que, cuando lo estimen oportuno, ambas organizaciones establezcan comisiones mixtas o tomen otras disposiciones cualesquiera de carácter común para facilitar la cooperación en las cuestiones en que ambas organizaciones se hallen interesadas.

Recomendación nº 12

relativa a la remisión a la Organización de Aviación Civil Internacional de las copias de quejas e informes referentes a la interferencia en las bandas del Servicio Móvil Aeronáutico

La Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas,

CONSIDERANDO :

1. Que el número 390 del Reglamento de Radiocomunicaciones dice : « En caso de existir una organización internacional especializada para un servicio determinado, las reclamaciones e informes de irregularidad y de infracción relativos a las interferencias causadas por las estaciones de dicho servicio podrán* dirigirse a la citada organización al propio tiempo que a la administración o a la oficina centralizadora competente. »
2. Que puede ser útil, en lo que se refiere al Servicio Móvil Aeronáutico, facilitar a una institución internacional particularmente familiarizada con los problemas aeronáuticos, copia de las quejas e informes sobre irregularidades e infracciones relativas a la interferencia producida por estaciones de dicho servicio, y
3. Que las Naciones Unidas han reconocido a la Organización de Aviación Civil Internacional como a la institución especializada en el campo de la aeronáutica ;

RESUELVE :

Reconocer que, conforme al artículo 27 del Convenio Internacional de Telecomunicaciones (1947), la Organización de Aviación Civil Internacional es la institución especializada habilitada para cumplir los fines previstos en el número 390 del Reglamento de Radiocomunicaciones en lo que respecta al Servicio Móvil Aeronáutico.

Nota: *El espíritu de esta Resolución lo ha recogido el Consejo de Administración de la Unión, en la Resolución núm. 111 de su 3ª Reunión (Ginebra, septiembre/octubre de 1948).*

Recomendación nº 13

relativa a los procedimientos técnicos que pueden facilitar el Servicio Móvil Aeronáutico R en ondas decamétricas

La Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas,

CONSIDERANDO :

1. Que el plan preparado para el empleo de las ondas decamétricas en el Servicio Móvil Aeronáutico R, probablemente no entrará en vigor antes de 1951 ;

* El texto inglés y el texto español (edición de Atlantic City) de este párrafo del Reglamento de Radiocomunicaciones (1947) dicen : « ...serán dirigidas... ». El texto francés, que es la auténtica dice « ...peuvent être... » que corresponde a la expresión « podrán dirigirse... ».

2. Que en el intervalo, e incluso durante el período de entrada en vigor del plan y posteriormente, el tráfico aéreo estará sujeto a cambios continuos ;
3. Que las administraciones interesadas deberán tener en cuenta estos cambios, pero
4. Que al tratar de satisfacer las nuevas necesidades de comunicaciones no deberá tomarse decisión alguna que impida o ponga trabas a la utilización coordinada de las ondas decamétricas R tal como se prevé en el plan adoptado en esta Conferencia,
5. Que las familias de altas frecuencias distribuidas a las áreas de rutas aéreas mundiales principales, a las áreas de rutas aéreas regionales y nacionales y a las subáreas, se han escogido teniendo en cuenta las condiciones de propagación que permitirán la selección de las frecuencias más apropiadas para las distancias consideradas ;
6. Que es indispensable distribuir el volumen del tráfico del modo más uniforme posible entre las frecuencias del mismo orden, y
7. Que deberían adoptarse medidas especiales para asegurar la utilización de frecuencias de un orden adecuado,

RECOMIENDA :

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

- a) Para utilizar en la mayor medida posible las ondas métricas, a fin de disminuir la carga de las bandas R correspondientes a las ondas decamétricas ;
- b) Para el empleo en la mayor medida posible de antenas de directividad y eficacia adecuadas, con objeto de reducir al mínimo las posibilidades de interferencia mutua dentro de un área o entre las áreas ;
- c) Para coordinar el empleo de las familias de frecuencias necesarias para un segmento de ruta determinado, de acuerdo con los principios técnicos adoptados por la Conferencia y basándose en los datos de propagación más recientes de que se disponga, a fin de que se utilice la frecuencia más apropiada para las comunicaciones entre tierra y una aeronave situada a una distancia dada de la estación aeronáutica que asegure el servicio en el segmento de ruta considerado ;
- d) Para mejorar las técnicas de explotación y los procedimientos, y para emplear los mejores equipos posibles, con objeto de lograr la mayor eficacia que se pueda alcanzar en las comunicaciones aire-tierra en ondas decamétricas ;
- e) Para recopilar los datos técnicos precisos sobre la explotación de sus sistemas de comunicación en ondas decamétricas, que puedan tener influencia en las normas técnicas y de explotación adoptadas por la Conferencia, a fin de facilitar cualquier nuevo examen del presente plan que pueda llevarse a cabo en el porvenir, y
- f) Para determinar, por medio de acuerdos regionales, el mejor método posible a fin de asegurar las comunicaciones necesarias en toda nueva ruta aérea de larga distancia, internacional o regional, que no esté explotada o no pueda explotarse por medio del sistema de las MWARA y RDARA adoptadas por la Conferencia, de tal modo, que no se comprometa en absoluto la utilización de las frecuencias prevista en el Plan de distribución de frecuencias R adoptado por la presente Conferencia.

Recomendación nº 14*relativa a la organización del Servicio Móvil Aeronáutico R*

La Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas,

CONSIDERANDO :

1. Que el número de canales disponibles para el Servicio Móvil Aeronáutico R es muy limitado ;
2. Que el número de aeronaves que están actualmente en servicio, no solamente es grande, sino que va en aumento ;
3. Que la consecuencia natural de un espectro de frecuencias limitado es la necesidad de introducir una disciplina rígida en el establecimiento de circuitos, de obtener un rendimiento máximo y de aplicar procedimientos uniformes de explotación ;
4. Que es esencial que las frecuencias destinadas al Servicio Móvil Aeronáutico R estén a la disposición de todos los usuarios, sin distinción alguna y sin perturbación para los servicios a que están destinadas, y
5. Que quizás no se podran obtener comunicaciones satisfactorias, si se utilizan las frecuencias según métodos independientes y faltos de coordinación, que no permitan obtener la repartición más económica y eficaz del espectro de las frecuencias radioeléctricas,

RECOMIENDA :

Que las diversas Administraciones, separadamente o en colaboración, tomen las medidas necesarias para garantizar :

- a) La utilización satisfactoria de los canales y el buen funcionamiento del servicio, de tal forma, que las frecuencias del Servicio Móvil Aeronáutico R estén a disposición de todos los usuarios, sin distinción, y sin que se produzca perturbación en las explotaciones a que sean distribuidas y
- b) Que siempre que sea posible se asegure el servicio, en un lugar determinado, por un solo organismo aeronáutico de comunicaciones. En el caso de no poder hacerse así, deberá mantenerse una estrecha coordinación entre los organismos de explotación. En ambos casos, la Administración que autoriza la explotación del organismo u organismos mencionados, mantendrá la disciplina y adoptará las medidas adecuadas a tal efecto.

PARTE II

PLAN DE DISTRIBUCIÓN DE FRECUENCIAS DEL SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO « R »

Sección I

LÍMITES DE LAS ÁREAS Y SUB-ÁREAS

1. Los límites que se definen a continuación, son los de las áreas a las cuales se les han distribuido frecuencias de acuerdo con el Plan de Distribución de frecuencias de la Conferencia.
2. Tales áreas se presentan, igualmente en mapas que se adjuntan al final del presente volumen.

En caso de que existan diferencias entre los límites de las áreas trazados en los mapas y la descripción que figura en el texto subsiguiente, esta última deberá considerarse como correcta.

3. Las fronteras de los países que figuran en estas descripciones son las de Septiembre de 1949.
4. En la descripción de los límites de las áreas de paso de las Rutas Aéreas Mundiales Principales (MWARA), toda ruta que una dos puntos que no esté de otra manera definida, es un arco de círculo máximo.

En la descripción de los límites de las áreas y sub-áreas de las Rutas Aéreas Regionales y Nacionales (RDARA), toda ruta que una dos puntos, que no esté de otra manera definida, es un segmento de recta sobre un mapa de proyección Mercator.

ARTÍCULO 1

LÍMITES DE LAS ÁREAS DE PASO DE LAS RUTAS AÉREAS MUNDIALES PRINCIPALES (MWARA)

Area de paso de las Rutas Aéreas Mundiales Principales — PACIFICO ESTE CENTRAL (MWARA-CEP)

De 32°N-117°W a 16°N-159°W, a 22°N-159°W, a 50°N-122°W, a 38°N-120°W, y hasta 32°N-117°W.

Area de paso de las Rutas Aéreas Mundiales Principales — PACIFICO OESTE CENTRAL (MWARA-CWP)

De 17°N-155°W a 10°N-160°E, a 10°N-117°E, a 23°N-114°E, a 40°N-117°E, a 25°N-155°W, y hasta 17°N-155°W.

CORRIGENDUM

Página 44: abajo de la página,

Nota 1, en lugar de "(Ni-Ext)"

léase : "(NA-Ext)".



Area de paso de las Rutas Aéreas Mundiales Principales — EUROPA
(MWARA-EU)

De 33°N-12°W, a 32°N-13°E, a 29°N-35,5°E, a 40°N-34°E, a 42°N-30°E, a lo largo de las fronteras de los países siguientes : Bulgaria y Turquía, Grecia y Bulgaria, Grecia y Yugoslavia, Grecia y Albania, a 40°N-19°E, a 45°N-13°E, a lo largo de las fronteras de los siguientes países : Yugoslavia e Italia, Yugoslavia y Austria, Hungría y Austria, Hungría y Checoslovaquia, Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas y Checoslovaquia, Polonia y Checoslovaquia, Polonia y Alemania, a 55°N-14°E, con la exclusión total de los territorios de la U.R.S.S. y de Polonia, a 60°N-20°E, a 60°N-27°E, a lo largo de la frontera de la U.R.S.S. y Finlandia, a 72°N-30°E, a 70°N-00°, a 54°N-12°W, y hasta 33°N-12°W.

Area de paso de las Rutas Aéreas Mundiales Principales — EXTREMO-ORIENTE - 1
(MWARA-FE-1)

De 40°S-145°E, a 10°S-106°E, a 05°N-77°E, a 15°N-77°E, a 24°N-92°E, a 11°N-107°E, a 18°S-147°E, a 23°S-154°E, a 40°S-154°E, y hasta 40°S-145°E.

Area de paso de las Rutas Aéreas Mundiales Principales — EXTREMO-ORIENTE - 2
(MWARA-FE - 2)

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

Area de paso de las Rutas Aéreas Mundiales Principales — MEDIO-ORIENTE
(MWARA-ME)

De 05°N-80°E, a 17°N-70°E, a 28°N-30°E, a 37°N-10°W, a 60°N-10°W, a 60°N-20°E, a lo largo de la línea que delimita la MWARA-EU, hasta 45°N-13°E, a 40°N-14°E, a 37°N-51°E, a 24°N-93°E, y hasta 05°N-80°E.

Nota: Una sólo familia de frecuencias penetra en la MWARA-EU más allá de la línea que une los puntos siguientes : Sollum, Alejandría, Chipre, Ankara (ME - Ext).

Area de paso de las Rutas Aéreas Mundiales Principales — ATLANTICO NORTE
(MWARA-NA)

De 39°N-78°W, a 47°N-75°W, a 68°N-20°W, a 60°N-20°E, luego en dirección hacia el Sur bordea la MWARA-EU para seguir la frontera norte de Checoslovaquia hasta 50°05'N-12,5°E, a 45°N-10°E, y luego, 32°N-07°E, a 35°N-25°W, a 30°N-62°W, a 16°N-78°W, a 21°N-86°W, y hasta 39°N-78°W.

Nota 1: Una sólo familia de frecuencias distribuida a esta área está disponible para ser utilizada al Sur y al Oeste de una recta que une 39°N-78°W con 30°N-62°W (Ni - Ext).

Nota 2: Una sólo familia de frecuencias penetra en la MWARA-EU, más allá de la recta que une los puntos siguientes : Stavanger, Amsterdam, Bruselas, París, Madrid, Lisboa y Casablanca (NA - Ext).

Area de paso de las Rutas Aéreas Mundiales Principales — PACIFICO NORTE
(MWARA - NP)

De 46°N-122°W, a 50°N-170°W, a 33°N-138°E, a 38°N-138°E, a 50°N-166°E, 62°N-150°W, a 55°N-110°W, y hasta 46°N-122°W.

Area de paso de las Rutas Aéreas Mundiales Principales — NORTE-SUR-AFRICA - 1
(MWARA-NSA - 1)

De 31°S-35°E, a 31°S-24°E, a 16°N-26°W, a 40°N-12°W, a 52°N-06°W, a 60°N-10°E, a 60°N-20°E, a lo largo de la línea que delimita la MWARA-EU hasta 43°N-15°E, a 37°N-14°E, a 00°-28°E, a 11°S-28°E, a 20°S-35°E, y hasta 31°S-35°E.

Area de paso de las Rutas Aéreas Mundiales Principales — NORTE-SUR-AFRICA - 2
(MWARA-NSA - 2)

De 30°S-34°E, a 22°S-60°E, a 10°N-52°E, a 30°N-35°E, a 40°N-19°E, a lo largo de la línea que delimita la MWARA-EU, hasta 60°N-20°E, a 60°N-10°W, a 48°N-05°W, a 37°N-07°E, a 00°-24°E, a 30°S-24°E, y hasta 30°S-34°E.

Area de paso de las Rutas Aéreas Mundiales Principales — NORTE-SUR-AMERICA - 1
(MWARA-NSAM - 1)

De 36°S-73°W, a 36°S-52°W, a 26°S-63°W, a 05°S-63°W, a 05°N-75°W, a 27°N-75°W, a 35°N-107°W, a 40°N-128°W, a 20°N-114°W, 00°-93°W, y hasta 36°S-73°W.

Area de paso de las Rutas Aéreas Mundiales Principales — NORTE-SUR-AMERICA - 2
(MWARA-NSAM - 2)

De 34°S-74°W, a 36°S-52°W, a 05°S-30°W, a 10°N-60°W, a 34°N-60°W, a 48°N-75°W, a 40°N-77°W, a 23°N-86°W, a 02°N-79°W, a 20°S-50°W, y hasta 34°S-74°W.

Area de paso de las Rutas Aéreas Mundiales Principales — ATLANTICO SUR
(MWARA-SA)

De 34°S-74°W, a 36°S-52°W, a 13°N-14°W, a 40°N-13°E, a 48°N-13°E, a 51°N-16°E, a lo largo de la línea que delimita la MWARA-EU y luego 60°N-20°E, a 61°N-05°E, a 47°N-17°W, a 25°N-25°W, a 03°S-40°W, y hasta 34°S-74°W.

Nota: Una sólo familia de frecuencias penetra en el área MWARA-EU más allá de la línea los puntos siguientes: Argel, Madrid, Lisboa (SA - Ext).

Area de paso de las Rutas Aéreas Mundiales Principales — PACIFICO SUR
(MWARA-SP)

De 22°N-158°W, a 22°N-156°W, a 20°S-145°W, a 50°S-170°W, a 50°S-145°E, a 38°S-145°E, a 28°S-152°E, a 00°-167°E, a 00°-175°W, y hasta 22°N-158°W.

ARTÍCULO 2

LÍMITES DE LAS ÁREAS Y SUB-ÁREAS DE LAS RUTAS AÉREAS REGIONALES
Y NACIONALES (RDARAs)*Area de las rutas aéreas regionales y nacionales — 1*
(RDARA - 1)

A partir del Polo Norte, a lo largo del meridiano 15°W, por los puntos 72°N-15°W, 40°N-50°W, 30°N-39°W, 30°N-10°W, 31°N-10°W y hasta 31°N-10°E. Después, a lo largo de la frontera Libia-Túnez, hasta el Mediterráneo y por la costa de Libia y Egipto hasta Alejandría y de allí hasta El Cairo, y hacia el Este, por el paralelo del Cairo 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 Rumania y la U.R.S.S., continuando por la frontera de la U.R.S.S. con los siguientes países : Rumania, Hungría, Checoslovaquia y Polonia, prolongándose por la costa soviética del Mar Báltico hasta la frontera de la U.R.S.S. con Finlandia y desde allí pasando por el punto 70°N-32°E seguir por el meridiano hasta el Polo Norte.

Sub-área 1A.

A partir de 65°N-26°W, pasando por 40°N-50°W, 40°N-13°W, 60°N-13°W, 60°N-26°W, para volver a 65°N-26°W.

Sub-área 1B.

A partir del Polo Norte, siguiendo el meridiano 15°W, pasando por los puntos 72°N-15°W, 65°N-26°W, 60°N-26°W, 60°N-13°W, 50°N-13°W, y, desde allí, hacia el Este, siguiendo las aguas jurisdiccionales entre las islas Anglo-Normandas y la costa francesa, a la altura del meridiano 03°W, continúa a lo largo de la frontera Nordeste de Francia, tocando los siguientes países : Bélgica, Luxemburgo, y Alemania, prolongándose por la frontera entre Suiza y Alemania, y a lo largo de la frontera entre Austria y Alemania. Sigue después por el límite entre las zonas oriental y occidental de ocupación en Alemania desde la frontera occidental de Checoslovaquia hasta el Mar Báltico, y luego hacia el Oeste por la costa alemana hasta la frontera entre Alemania y Dinamarca, continuando por esta frontera hasta el Mar del Norte, y de aquí por el paralelo 55°N hasta el punto 55°N-04°E y finalmente hasta el Polo Norte por el meridiano 04°E.

Sub-área 1C.

Desde el Polo Norte, pasando por 55°N-04°E y de aquí hacia el Este, por el paralelo 55°N y por la frontera entre Dinamarca y Alemania hasta el Mar Báltico. Sigue luego por la costa alemana del Báltico hasta el límite entre las zonas de ocupación oriental y occidental de Alemania y por dicho límite tocando las fronteras occidentales de Checoslovaquia y Austria, para continuar hacia el Este por las fronteras meridionales de Austria y de Hungría, Suiza y Hungría, hasta el punto de intersección de las fronteras de

Checoslovaquia, Hungría y Rumania. Luego, por la frontera entre la U.R.S.S. y los siguientes países : Checoslovaquia y Polonia, y por la costa rusa del Mar Báltico hasta la frontera entre Finlandia y la U.R.S.S., pasando por 70°N-32°E hasta el Polo Norte,

Sub-área 1D.

A partir del punto de unión de las fronteras de Checoslovaquia, Hungría y Rumania, 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-07°E continúa a lo largo del meridiano 07°E hasta la costa Norafricana, por la que se prolonga a través de Túnez, Trípoli, Bengasi hasta la frontera entre Libia y Egipto. Sigue por la costa hacia Alejandría y después hasta El Cairo siguiendo luego el paralelo de esta ciudad hasta su intersección con el meridiano 40°E, sigue hacia el Norte por el meridiano 40°E hasta la costa meridional 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, hasta el punto de unión de las fronteras de Checoslovaquia, Hungría y Rumania.

Sub-área 1E.

A partir de 50°N-13°W pasando por 40°N-13°W, 40°N-50°W, 30°N-39°W, 30°N-10°W, 31°N-10°W, 31°N-10°E. A lo largo de la frontera entre Libia y Túnez hasta el Mediterráneo y de aquí por la costa tunecina, hasta su intersección con el meridiano 10°E, siguiendo hasta 43°N-10°E. Sigue luego por las fronteras franco-italiana, Italia y Suiza, luego por las fronteras Suiza y Austria, Suiza y Alemania, Francia y Alemania, Francia y Luxemburgo y Francia y Bélgica hasta la costa del Canal de la Mancha, y después hacia el Oeste por las aguas jurisdiccionales entre las Islas del Canal y la costa francesa para terminar en el punto 50°N-13°W.

Area de las rutas aéreas regionales y nacionales — 2

(RDARA - 2)

Desde el Polo Norte, pasando por 70°N-32°E, continúa por la frontera entre Finlandia y la U.R.S.S., hasta la costa del Mar Báltico y a lo largo de las aguas territoriales de la U.R.S.S. en el mar 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, Checoslovaquia, Hungría y Rumania hasta la costa del Mar Negro en el meridiano 30°E. Sigue este meridiano hasta la costa turca del Mar Negro, a lo largo de esta costa hasta la intersección de las fronteras de Turquía y la U.R.S.S. y luego a lo largo de esta frontera común y por la frontera entre Irán y la U.R.S.S. hasta el Mar Caspio y por la costa iraníana de dicho mar, siguiendo la frontera meridional de la U.R.S.S. hasta la intersección de las fronteras Mongolia-China-U.R.S.S., aproximadamente en el punto 49°N-88°E, continuando por el meridiano 88°E, hasta el paralelo 55°N y por este paralelo hasta el meridiano 60°E y luego al Polo Norte.

Sub-área 2A.

A partir del Polo Norte siguiendo por el meridiano 32°E hasta 70°N-32°E sigue luego 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 hasta Moscú y luego hasta 55°N-60°E, para volver al Polo Norte siguiendo el meridiano 60°E.

Sub-área 2B.

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 de Irán prolongándose hacia el Este por la frontera meridional de la U.R.S.S. hasta la intersección de las fronteras de Mongolia, China y la U.R.S.S., aproximadamente, en 49°N-88°E y luego por el meridiano 88°E, hasta 55°N.

Sub-área 2C.

A partir de 55°N-60°E, hasta Moscú, luego hasta 55°N-20°E, luego 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, Checoslovaquia, 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 intersección de las fronteras entre Turquía y U.R.S.S. después por la frontera entre Irán y la U.R.S.S., hasta el Mar Caspio continuando por la costa meridional del Mar Caspio, y luego hacia el Norte a lo largo de la costa oriental del mismo mar y pasando por 47°N-53°E hasta encontrar 55°N-60°E.

Area de las rutas aéreas regionales y nacionales — 3

(RDARA - 3)

Desde el Polo Norte siguiendo el meridiano 60°E, hasta el punto 55°N-60°E y de aquí por el paralelo 55°N hasta 88°E, sigue luego el meridiano 88°E hasta la intersección de las fronteras Mongolia-China y la U.R.S.S., aproximadamente a 49°N-88°E para seguir la frontera entre Mongolia y China y entre 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-164°E, 65°N-170°W hasta el Polo Norte por el meridiano 170°W.

Sub-área 3A.

A partir del Polo Norte siguiendo el meridiano 60°E, pasando por 55°N-60°E, 55°N-88°E, 60°N-88°E, 60°N-110°E hasta el Polo Norte siguiendo el meridiano 110°.

Sub-área 3B.

A partir del Polo Norte, siguiendo el meridiano 110°E pasando por 60°N-110°E, 60°N-147°E, 43°N-147°E, 50°N-164°E, 65°N-170°W para volver al Polo Norte por el meridiano 170°W.

Sub-área 3C.

Desde 60°N-88°E a la intersección de las fronteras de Mongolia-China y U.R.S.S. aproximadamente a 49°N-88°E, 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.

Area de las rutas aéreas regionales y nacionales —

(RDARA - 4)

Desde 30°N-39°W pasando por 10°N-20°W, 05°S-20°W, 05°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 las costas mediterránea y atlántica de Africa del Norte hasta el punto 30°N-10°W y desde allí, hacia el Oeste, por el paralelo 30°N hasta cerrar el área en 30°N-39°W.

Sub-área 4A.

A partir de 30°N-39°W, pasando por 21°N-31°W hasta Gao y Zinder. Desde este punto, por la frontera septentrional de Nigeria, hasta un lugar al Oeste de Fort-Lamy y luego, por el paralelo de Fort-Lamy hasta 12°N-22°E. Continúa hacia el Norte por la frontera occidental del Sudán anglo-egipcio y por la frontera occidental de Egipto hasta el Mediterráneo. Sigue por las costas mediterránea y atlántica de Africa del Norte hasta 30°N-10°W y luego, por el paralelo 30°N hasta 30°N-39°W para cerrar el área.

Sub-área 4B.

Desde 21°N-31°W pasando por 10°N-20°W, 05°S-20°W, 05°S-12°E y a lo largo de la frontera meridional del Africa Ecuatorial Francesa, hasta el punto de intersección del Congo Belga, del Sudán anglo-egipcio y del Africa Ecuatorial francesa. Por la frontera occidental del Sudán anglo-egipcio, hasta 12°N-22°E desde aquí por el paralelo de Fort-Lamy hasta la frontera de Nigeria y por ella hacia el Oeste hasta Zinder, para cerrar el área en 21°N-31°W, pasando por Gao.

Area de las rutas aéreas regionales y nacionales — 5

(RDARA - 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 de

Libia y Egipto en la costa del Norte de Africa, con exclusión de Chipre, dirigiéndose entonces al Sur por la frontera occidental de Egipto y por la del Sudán anglo-egipcio hasta la de Kenya; desde este punto va hacia el Este, siguiendo la frontera norte de Kenya, continuando hacia el sur por la frontera de Kenya y Somalia hasta la costa oriental de Africa en el punto $02^{\circ}\text{S}-41^{\circ}\text{E}$ y por $02^{\circ}\text{S}-73^{\circ}\text{E}$, $37^{\circ}\text{N}-73^{\circ}\text{E}$, sigue por la frontera entre Afganistán y Pakistán luego hacia el Oeste por la frontera meridional de la U.R.S.S. hasta el mar Caspio y luego sigue por la frontera Norte de Irán y Turquía, hasta el punto $41^{\circ}\text{N}-40^{\circ}\text{E}$.

Sub-área 5A.

A partir de $37^{\circ}\text{N}-40^{\circ}\text{E}$ 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, excluido Chipre, continuando hacia el Sur, por la frontera occidental de Egipto, y después hacia el Este siguiendo la frontera de Egipto y del Sudán anglo-egipcio hasta $24^{\circ}\text{N}-37^{\circ}\text{E}$ y por $12^{\circ}\text{N}-44^{\circ}\text{E}$, $12^{\circ}\text{N}-49^{\circ}\text{E}$, $30^{\circ}\text{N}-49^{\circ}\text{E}$ y desde este punto por las fronteras entre Irán e Iraq, y entre Iraq y Turquía hasta $37^{\circ}\text{N}-40^{\circ}\text{E}$.

Sub-área 5B.

A partir de $41^{\circ}\text{N}-40^{\circ}\text{E}$ pasando por $37^{\circ}\text{N}-40^{\circ}\text{E}$ y luego hacia el Este por la frontera turca con Siria y el Iraq y a lo largo de la frontera entre el Iraq y el Irán hasta $30^{\circ}\text{N}-49^{\circ}\text{E}$ y de allí, por el centro del Golfo Pérsico hasta $24^{\circ}\text{N}-60^{\circ}\text{E}$, Bombay y $37^{\circ}\text{N}-73^{\circ}\text{E}$ y luego hacia el Este por la frontera entre Pakistán y Afganistán y hacia el Oeste por la frontera meridional de la U.R.S.S. hasta el mar Caspio. Sigue luego por la frontera Norte de Irán y Turquía, hasta $41^{\circ}\text{N}-40^{\circ}\text{E}$.

Sub-área 5C.

A partir de $30^{\circ}\text{N}-49^{\circ}\text{E}$ pasando por $12^{\circ}\text{N}-49^{\circ}\text{E}$, $13^{\circ}\text{N}-54^{\circ}\text{E}$, $02^{\circ}\text{S}-54^{\circ}\text{E}$, $02^{\circ}\text{S}-73^{\circ}\text{E}$, Bombay, y de allí por $24^{\circ}\text{N}-60^{\circ}\text{E}$ siguiendo después por el centro del Golfo Pérsico, hasta $30^{\circ}\text{N}-49^{\circ}\text{E}$.

Sub-área 5D.

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 frontera de Kenya y desde aquí hacia el Este, por la frontera Norte de Kenya. Sigue luego hacia el Sur por las fronteras de Kenya y de Somalia, hasta la costa oriental de Africa en el punto $02^{\circ}\text{S}-42^{\circ}\text{E}$ y luego por $02^{\circ}\text{S}-54^{\circ}\text{E}$, $13^{\circ}\text{N}-54^{\circ}\text{E}$, $12^{\circ}\text{N}-49^{\circ}\text{E}$, $12^{\circ}\text{N}-44^{\circ}\text{E}$ subiendo hacia el Noroeste a lo largo de la línea media del Mar Rojo hasta $24^{\circ}\text{N}-37^{\circ}\text{E}$ siguiendo después la frontera Sur de Egipto hasta cerrar el área.

Area de las rutas aéreas regionales y nacionales — 6

(RDARA - 6)

Aproximadamente desde el punto 49°N-88°E siguiendo las fronteras entre China y la U.R.S.S., entre Pakistán y Afganistán y entre Irán y Pakistán hasta 23°N-61°E. Desde aquí, hasta Bombay, y luego por el meridiano 73°E hasta 02°S-73°E, pasando por 02°S-92°E, 10°S-92°E, 10°S-141°E, 00°-141°E, 00°-170°W, 10°N-170°W, 50°N-164°E, 43°N-147°E y desde este punto, hacia el Este, por las aguas jurisdiccionales entre el Japón y la U.R.S.S. y a lo largo de la frontera nordeste y septentrional de China hasta aproximadamente el punto 49°N-88°E.

Sub-área 6A.

Desde 37°N-75°E y después a lo largo de la frontera entre Pakistán y Afganistán y entre Irán y Pakistán hasta 23°N-61°E hasta Bombay, luego por 24°N-80°E, de aquí a Calcuta ; y por la costa de Pakistán y Birmania, hasta la frontera entre Birmania y Tailandia, siguiendo esta frontera y la frontera entre Birmania y la Indochina francesa hasta la frontera de China con los siguientes países : Birmania, Bután, Nepal e India, hasta 37°N-75°E.

Sub-área 6B.

A partir de aproximadamente 49°N-88°E siguiendo la frontera entre China y la U.R.S.S. hasta 37°N-75°E continuando después por la frontera china con la India, Nepal, Bután, India, Birmania e Indochina, hasta la costa del Mar del Sur de la China y luego por las aguas jurisdiccionales del Sur de la Isla de Hainán, hasta 20°N-113°E y a continuación por 20°N-176°W, 50°N-164°E, 43°N-147°E y desde aquí hacia el Este por las aguas jurisdiccionales entre el Japón y la U.R.S.S., pasando luego por la frontera entre China y la U.R.S.S. y por la frontera entre China y Mongolia hasta aproximadamente 49°N-88°E.

Sub-área 6C.

Desde 20°N-130°E pasando por 04°N-130°E, 04°N-118°E sigue por la frontera entre Borneo del Norte e Indonesia hasta 03°N-109°E y después por 03°N-106°E, 10°S-106°E, 10°S-141°E, 00°-141°E, 00°-170°W, 10°N-170°W, 20°N-176°W y 20°N-130°E.

Sub-área 6D.

Desde la intersección de China, India y Birmania siguiendo hacia el Sur a lo largo de la frontera entre Birmania e India y Birmania y Pakistán hasta la Bahía de Bengala, luego por la costa de Birmania hasta su punto más meridional y por 02°S-92°E, 10°S-92°E, 10°S-113°E y de allí por el meridiano 113°E hasta la frontera entre Borneo del Norte e Indonesia. Sigue esta frontera hasta 04°N-118°E continuando por 04°N-130°E,



20°N-130°E, 20°N-113°E desde allí hacia el Sur, alrededor de la Isla de Hainán y a lo largo de las fronteras entre China e Indochina francesa y China y Birmania, para cerrar el área en la intersección de China, Birmania e India.

Sub-área 6E.

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, Pakistán e India hasta Calcuta y luego por 24°N-80°E hasta 20°N-73°E.

Sub-área 6F.

Desde la intersección de las fronteras noreorientales de China, India y Birmania hasta el meridiano 100°E. Continúa por este meridiano hasta el límite septentrional de la subárea 6B, y hacia el Este por este límite hasta 130°E. De aquí hacia el Sur por el meridiano 130°E hasta 04°N y luego hacia el Oeste y el NW por el límite de la subárea 6D, hasta la intersección de las fronteras de China, India y Birmania.

Area de las rutas aéreas regionales y nacionales — 7

(RDARA - 7)

Desde el Polo Sur, siguiendo el meridiano 20°W y pasando por 05°S-20°W, 05°S-12°E de aquí a lo largo de la frontera septentrional del Congo belga, incluso el territorio de Kabinda, y por las fronteras entre Uganda y el Sudán anglo-egipcio y entre Kenya a los siguientes países : Sudán anglo-egipcio, Abisinia y Somalia, pasando a continuación por los puntos, 02°S-42°E, 02°S-60°E, hasta el Polo Sur, siguiendo por el meridiano 60°E.

Sub-área 7A.

A partir del Polo Sur, siguiendo el meridiano 20°W pasando por 05°S-20°W, 05°S-10°E, 40°S-10°E, 40°S-60°E hasta el Polo Sur por el meridiano 60°E.

Sub-área 7B.

Desde 05°S-10°E, hasta 05°S-12°E desde allí a lo largo de la frontera septentrional 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 incluyendo los territorios de Ruanda-Urundi, y Angola hasta la costa del Atlántico del Sur, y luego por 17°S-10°E, hasta 05°S-10°E.

Sub-área 7C.

Desde el punto de intersección de Uganda, el Congo belga y el Sudán anglo-egipcio, por la frontera occidental de Uganda y Tanganica y a lo largo de la frontera meridional de Tanganica hasta la costa, y luego por 11°S-41°E, 11°S-60°E, 02°S-60°E, 02°S-41°E hasta la costa oriental de Africa ; luego hacia el Norte por la frontera oriental y Norte

de Kenya hasta encontrarse con el punto de intersección de las fronteras del Congo belga, Sudán anglo-egipcio y Uganda.

Sub-área 7D.

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-41°E y desde allí siguiendo la costa septentrional de Mozambique hasta el lago Nyasa.

Sub-área 7E.

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 entre Rodesia y Tanganica y por la frontera entre el Congo belga y Rodesia y entre Angola y Rodesia, y Angola y Unión Sud Africana hasta la costa hasta llegar a 17°S-10°E.

Area de las rutas aéreas regionales y nacionales — 8

(RDARA - 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.

Sub-área 8A.

Desde el Polo Sur, pasando por 02°S-60°E, 02°S-92°E, 10°S-92°E, 10°S-110°E hasta el Polo Sur.

Area de las rutas aéreas regionales y nacionales — 9

(RDARA - 9)

Desde el Polo Sur siguiendo el meridiano 110°E, pasando por 10°S-110°E, 10°S-141°E, 00°-141°E, 00°-170°W, 10°N-170°W, 05°S-120°W hasta el Polo Sur por el meridiano 120°W.

Sub-área 9A.

10°S-110°E, 24°S-110°E, 24°S-141°E, 10°S-141°E, 10°S-110°E.

Sub-área 9B.

00°-141°E, 24°S-141°E, 24°S-170°W, 00°-170°W, 00°-141°E.

Sub-área 9C.

A partir del Polo Sur, siguiendo el meridiano 170°W, pasando por 10°N-170°W, 05°S-120°W hasta el Polo Sur por el meridiano 120°W.

Sub-área 9D.

A partir del Polo Sur, siguiendo el meridiano 139°E, pasando por 24°S-139°E, 24°S-170°W hasta el Polo Sur por el meridiano 170°W.

Sub-área 9E.

A partir del Polo Sur, siguiendo el meridiano 110°E, pasando por 24°S-110°E, 24°S-139°E hasta el Polo Sur por el meridiano 139°E.

Area de las rutas aéreas regionales y nacionales — 10

(RDARA - 10)

Sub-área 10A.

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

Sub-área 10B.

Desde 57°N-140°W, hasta el Polo Norte, y por 48°N-91°W, 48°N-127°W, 57°N-139°W hasta cerrar la Sub-área en 57°N-140°W.

Sub-área 10C.

Desde 57°N-140°W y por 60°N-140°W, 60°N-91°W, 48°N-91°W, 48°N-127°W, 57°N-139°W hasta cerrar la Sub-área en 57°N-140°W.

Sub-área 10D.

Desde 48°N-98°W hasta el Polo Norte, y por 69°N-45°W, 61°N-70°W, 45°N-72°W, 41°N-81°W, 41°N-88°W, 48°N-91°W hasta cerrar la Sub-área en 48°N-98°W.

Sub-área 10E.

Desde 45°N-74°W y por 61°N-72°W, 69°N-47°W hasta el Polo Norte, y luego por 72°N-15°W, 40°N-50°W, 40°N-65°W hasta cerrar la Sub-área en 45°N-74°W.

Area de las rutas aéreas regionales y nacionales — 11

(RDARA - 11)

Sub-área 11A.

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

Sub-área 11B.

Desde 33°N-127°W y por 50°N-127°W, 50°N-104°W, 27°N-104°W, 33°N-119°W hasta cerrar la Sub-área en 33°N-127°W.

Sub-área 11C.

Desde 29°N-106°W y por 50,5°N-106°W, 50,5°N-92°W, 47°N-72°W, 45°N-72°W, 40°N-81°W, 40°N-85°W, 30°N-85°W, 25°N-96°W hasta cerrar la Sub-área en 29°N-106°W.

Sub-área 11D.

Desde 29°N-90°W y por 50°N-90°W, 47°N-64°W, 23°N-78°W, 23°N-83°W, hasta cerrar la Sub-área en 29°N-90°W.

Sub-área 11E.

Desde 39°N-125°W y por 50°N-125°W, 50°N-93°W, 46°N-93°W, 42°N-86°W, 36°N-86°W, 36°N-121°W hasta cerrar la Sub-área en 39°N-125°W.

Sub-área 11F.

Desde 46°N-94°W y por 49°N-94°W, 47°N-65°W, 36°N-74°W, 36°N-88°W, 42°N-88°W hasta cerrar la Sub-área en 46°N-94°W.

Sub-área 11G.

Desde 29°N-95°W y por 39°N-95°W, 44°N-66°W, 23°N-77°W, 23°N-83°W, 23°N-91°W hasta cerrar la Sub-área en 29°N-95°W.

Sub-área 11H.

Desde 33°N-127°W y por 40°N-127°W, 40°N-89°W, 29°N-89°W, 25°N-98°W, 33°N-119°W hasta cerrar la Sub-área en 33°N-127°W.

Sub-área 11I.

Desde 25°N-77°W y por 42°N-68°W, 40°N-65°W, 40°N-50°W, a lo largo del límite entre las Regiones 1 y 2 de la U.I.T. hasta 25°N-35°W para cerrar la Sub-área en 25°N-77°W.

Area de las rutas aéreas regionales y nacionales — 12

(RDARA - 12)

Sub-área 12A.

Desde 10°N-170°W a lo largo del límite entre las Regiones 2 y 3, de la U.I.T. y por 29°N-180°, 29°N-153°W, 10°N-153°W hasta cerrar la Sub-área en 10°N-170°W.

Sub-área 12B.

Desde 10°N-170°W a lo largo del límite entre las Regiones 2 y 3 de la U.I.T., hasta 29°N-180°, y desde allí hasta 29°N-153°W, 33°N-153°W, 33°N-120°W, 17°N-115°W, 14°N-93°W, 02°N-86°W, 02°N-93°W, 05°S-93°W, 05°S-120°W y a largo del límite entre las Regiones 2 y 3 de la U.I.T. hasta cerrar la Sub-área en 10°N-170°W.

Sub-área 12C.

Desde 33°N-120°W y por 35°N-120°W, 32°N-104°W, 25°N-91°W, 23°N-83°W, 22°N-83°W, 13°N-90°W, 16°N-116°W hasta cerrar la Sub-área en 33°N-120°W.

Sub-área 12D.

Desde 20°N-91°W y por 26°N-91°W, 26°N-79°W, 27°N-79°W, 27°N-76,5°W, 26°N-73°W, 17°N-58°W, 10°N-58°W, Balboa, Zona del Canal, Isla de Cisnes, y Belice hasta cerrar la Sub-área en 20°N-91°W.

Sub-área 12E.

Desde 15°N-95°W y por 23°N-92°W, 23°N-85°W, 19°N-85°W, 09°N-77°W, 02°N-79°W, 02°N-86°W, 14°N-93°W hasta cerrar la Sub-área en 15°N-95°W.

Sub-área 12F.

Desde 04°S-93°W y por 02°N-93°W, 02°N-79°W, Balboa, Zona del Canal, 13°N-77°W, 13°N-70°W, 08°N-70°W, 06°N-67°W, 01°N-66°W, 04°S-70°W a lo largo de la frontera entre Colombia y Perú hasta la unión de las fronteras de Colombia, Perú y Ecuador, a lo largo de la frontera entre el Perú y el Ecuador y por 04°S-81°W hasta cerrar la Sub-área en 04°S-93°W.

Sub-área 12G.

Desde 07°N-73°W y por 14°N-73°W, 14°N-58°W, 01°N-58°W, 01°N-68°W, 05°N-69°W hasta cerrar la Sub-área en 07°N-73°W.

Sub-área 12H.

Desde 04°S-70°W y por 05°N-70°W, 05°N-61°15'W, 08°45'N-60°W, 08°N-58°W, 08°N-54°W, 00°-44°W, 04°S-44°W hasta cerrar la Sub-área en 04°S-70°W.

Sub-área 12I.

Desde 25°N-70°W y por 25°N-35°W a lo largo del límite entre las Regiones 1 y 2 de la U.I.T., y luego por 00°-20°W, 00°-44°W, 08°N-54°W, 08°N-58°W, 17°N-58° hasta cerrar la Sub-área en 25°N-70°W.

Sub-área 12J.

Desde 31°N-117°W por 33°N-107°W, 33°N-96°W, 31°N-81°W, 33°N-64°W, 18°N-59°W, 08°N-59°W, 08°N-85°W, 18°N-102°W hasta cerrar la Sub-área en 31°N-117°W.

Area de las rutas aéreas regionales y nacionales — 13

(RDARA - 13)

Sub-área 13A.

Desde 05°S-120°W por 05°S-81°W, 19°S-81°W, 19°S-73°W, 25°S-73°W, 25°S-81°W, 57°S-81°W, 57°S-90°W, hasta el Polo Sur, para cerrar la Sub-área en 05°S-120°W.

Sub-área 13B.

Desde 29°S-111°W por 24°S-111°W, 24°S-104°W, 29°S-104°W, hasta cerrar la Sub-área en 29°S-111°W.

Sub-área 13C.

Desde 19°S-81°W por 04°S-82°W, 03°S-80°W a lo largo de la frontera septentrional entre Perú y el Ecuador, y por 00°-75°W a lo largo de la frontera septentrional entre Perú y Colombia y entre Brasil y Colombia y por 00°-69°W, 11°S-69°W, 11°S-67°W, 19°S-67°W, hasta cerrar la Sub-área en 19°S-81°W.

Sub-área 13D.

Desde 19°S-73°W por 15°S-73°W, 15°S-70°W, 09°S-70°W, 09°S-65°W, 18°S-56°W, 21°S-56°W, 24°S-61°W, 24°S-69°W, 19°S-69°W, hasta cerrar la Sub-área en 19°S-73°W.

Sub-área 13E.

Desde 57°S-81°W por 25°S-81°W, 25°S-73°W, 16°S-73°W, 16°S-68°W, 22°S-67°W y por la frontera entre Chile y Argentina, y por 52°S-67°W, 57°S-67°W, 57°S-40°W, Polo Sur, 57°S-90°W, hasta cerrar la Sub-área en 57°S-81°W.

Sub-área 13F.

Desde 57°S-81°W por 32°S-81°W, 32°S-69°W, a lo largo de la frontera entre Chile y Argentina, y por 52°S-67°W, 57°S-67°W, 57°S-40°W, Polo Sur, 57°S-90°W, hasta cerrar la Sub-área en 57°S-81°W.

Sub-área 13G.

Desde 57°S-90°W por 57°S-70°W, 52°S-70°W a lo largo de la frontera entre Argentina y Chile, y por 21°S-68°W, 21°S-62°W, 25°S-56°W, 25°S-53°W, 28°S-53°W, 29°S-56°W, 57°S-56°W, 57°S-40°W, Polo Sur, hasta cerrar la Sub-área en 57°S-90°W.

Sub-área 13H.

Desde 57°S-90°W, por 57°S-70°W, 52°S-70°W, a lo largo de la frontera entre Argentina y Chile, y por 32°S-70°W, 34°S-56°W, 57°S-56°W, 57°S-40°W, Polo Sur, hasta cerrar en la Sub-área en 57°S-90°W.

Sub-área 13I.

Desde 24°S-63°W, por 18°S-63°W, 18°S-56°W, 22°S-56°W, 22°S-53°W, 29°S-53°W, 29°S-47°W, 37°S-56°W, 37°S-59°W, 25°S-59°W, hasta cerrar la Sub-área en 24°S-63°W.

Sub-área 13J.

Desde 01°S-70°W, por 01°S-63°W, 03°N-63°W, 03°N-60°W, 01°S-60°W, 01°S-48°W, 03°S-48°W, 03°S-50°W, 16°S-50°W, 16°S-48°W, 20°S-39°W, 32°S-50°W, 20°S-58°W, 10°S-66°43'W a lo largo de las fronteras entre Brasil, Bolivia y Perú, y por 07°33'S-74°W, 04°S-74°W, hasta cerrar la Sub-área en 01°S-70°W.

Sub-área 13K.

Desde 04°30'N-52°W, por 04°30'N-51°W, 00°-48°W, 03°S-38°W, 03°S-32°W, 05°S-32°W, 20°S-39°W, 27°S-45°W, 20°S-50°W, 03°S-50°W, 03°S-52°W, hasta cerrar la Sub-área en 04°30'N-52°W.

Sub-área 13L.

Desde 20°S-58°W, por 20°S-53°W, 16°S-53°W, 16°S-48°W, 20°S-39°W, 34°30'S-52°40'W, 30°S-58°W hasta cerrar la Sub-área en 20°S-58°W.

Sub-área 13M.

Desde 00°-32°W, por 00°-20°W, Polo Sur, 57°S-40°W, 57°S-56°W, 37°S-56°W, 20°S-38°W, 40°S-32°W, hasta cerrar la Sub-área en 00°-32°W.

Sección II

DISTRIBUCIÓN DE FRECUENCIAS
PARA EL SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO «R»

ARTÍCULO I

PLAN DE DISTRIBUCIÓN DE FRECUENCIAS
por áreas y sub-áreas

- Nota: a) ♦ = Para la naturaleza exacta de las restricciones referirse a la Columna 3 de las tablas del art. 2 que sigue a continuación por orden numérico de frecuencias.
- b) La lista siguiente no incluye las frecuencias comunes (sobre una base mundial) a los servicios «R» y «OR» de 3023,5 kc/s y 5680 kc/s.

Bandas Mc/s	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
Areas	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s
Atlántico-MET	3001 ♦			5559♦		8828,5♦				
CEP		3432,5 3446,5 3467,5 3481,5		5551,5 5604	6612 6679,5	8879,5 8930,5	10 048 10 084	11 299,5 11 318,5	13 304,5 13 334,5	17 926,5
CWP	2966			5506,5		8862,5			13 354,5	17 906,5
EU	2889 2910	3467,5 3481,5	4654,5 4689,5	5551,5	6552 6582	8871 8930,5		11 299,5		17 906,5
EU-MET	2980 ♦			5574 ♦		8905 ♦				
FE1	2987			5671,5		8879,5 8930,5			13 324,5	17 966,5
FE2	2868			5611,5		8871			13 284,5	17 966,5
ME		3404,5		5604		8845,5				
ME(Ext)		3446,5			6627		10 021		13 334,5	17 926,5
ME-MET	3001 ♦			5559 ♦		8828,5♦				
NA	2868 2945 2987			5626,5 5641,5 5671,5		8862,5 8888 8913,5			13 264,5 13 284,5 13 324,5	
NA(Ext)	2931			5611,5		8947,5			13 354,5	17 966,5
NP	2987			5521,5		8939			13 274,5	17 906,5
NSA1		3411,5		5521,5		8820			13 304,5	17 946,5
NSA2	2966			5506,5		8956			13 334,5	17 926,5
NSAM1	2889		4696,5		6664,5	8820			13 314,5	17 916,5
NSAM2	2910 2966	3404,5		5566,5 5581,5	6567	8845,5 8871		11 290 11 337,5	13 344,5	17 916,5
Pacífico-MET	2980 ♦			5574 ♦		8905 ♦				
SA	2875				6612 6679,5	8879,5 8939				
SA(Ext)		3432,5			6597		10 048		13 274,5	17 946,5
SP	2945			5641,5		8845,5			13 344,5	17 946,5

Bandas Mc/s	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
Areas	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s
1	2854 ♦ 2896 ♦ 2917 ♦ 2938 ♦ 2952 ♦ 2959 ♦ 2973 ♦	3425,5 ♦ 3453,5 ♦ 3495,5 ♦	4668,5 ♦ 4675,5 ♦	5499 ♦ 5544 ♦ 5589 ♦ 5649 ♦	6567 ♦ 6634,5 ♦ 6649,5 ♦ 6664,5 ♦	8837 ♦ 8854 ♦ 8961,5 ♦	10 066 ♦ 10 084 ♦	11 356,5 ♦	13 314,5 ♦	
1B	2903 ♦ 2973 ♦	3418,5 ♦ 3474,5 ♦ 3495,5 ♦		5529	6529,5 ♦	8961,5 ♦				
1C	2973 ♦	3418,5 ♦ 3495,5 ♦			6529,5 ♦	8961,5 ♦				
1D	2973 ♦ 3015 ♦	3418,5 ♦ 3495,5 ♦	4682,5 ♦	5619	6529,5 ♦ 6544,5	8961,5 ♦				
1E	2861 ♦ 2973 ♦ 3015 ♦	3418,5 ♦ 3495,5 ♦		5484 ♦ 5656,5 ♦	6604,5 ♦	8961,5 ♦				
2	2882 ♦ 2924 ♦ 2973 ♦ 2994 ♦ 3008 ♦	3439,5 ♦ 3460,5 ♦ 3488,5 ♦ 3495,5 ♦	4661,5 ♦ 4696,5	5536,5 ♦ 5596,5 ♦ 5664 ♦	6589,5 ♦ 6619,5 ♦ 6642 ♦ 6657 ♦ 6672 ♦	8922 ♦ 8961,5 ♦	10 012 ♦ 10 030 ♦ 10 039 ♦ 10 057 ♦ 10 075 ♦ 10 093 ♦	11 290 ♦ 11 309 ♦ 11 347 ♦ 11 366 ♦ 11 375,5 ♦ 11 394,5 ♦	13 344,5	17 956,5 ♦
2A	2973 ♦	3404,5 ♦ 3495,5 ♦		5514 ♦	6559,5 ♦ 6574,5 ♦ 6612 ♦	8961,5 ♦				
2B	2854 ♦ 2868 ♦ 2938 ♦ 2973 ♦ 2980 ♦	3495,5 ♦	4654,5 ♦	5484	6597	8961,5 ♦				
2C	2945 ♦ 2973 ♦ 2987 ♦	3495,5 ♦		5491,5 ♦ 5514 ♦ 5634	6612 ♦	8961,5 ♦				
3	2875 ♦ 2973 ♦ 2994 ♦ 3008 ♦ 3015 ♦	3432,5 ♦ 3446,5 ♦ 3460,5 ♦ 3488,5 ♦ 3495,5 ♦	4661,5 ♦ 4682,5	5566,5 ♦ 5581,5 ♦ 5596,5 ♦ 5649 ♦ 5664 ♦	6552 ♦ 6589,5 ♦ 6642 ♦ 6657 ♦ 6672 ♦	8922 ♦ 8961,5 ♦	10 012 ♦ 10 030 ♦ 10 039 ♦ 10 075 ♦	11 328 ♦ 11 347 ♦ 11 366 ♦	13 264,5	17 956,5 ♦
3A	2861 ♦ 2973 ♦	3481,5 ♦ 3495,5 ♦	4675,5 ♦		6544,5 ♦ 6567	8961,5 ♦	10 057 ♦ 10 093 ♦	11 290 ♦ 11 394,5 ♦		17 916,5 ♦
3B	2854 ♦ 2903 ♦ 2938 ♦ 2952 ♦ 2959 ♦ 2973 ♦	3404,5 ♦ 3495,5 ♦	4689,5 ♦	5484 ♦ 5529 ♦ 5619	6529,5 ♦ 6612 ♦ 6634,5 ♦ 6649,5 ♦ 6679,5 ♦	8845,5 ♦ 8947,5 ♦ 8961,5 ♦				
3C	2896 ♦ 2903 ♦ 2917 ♦ 2952 ♦ 2973 ♦	3425,5 ♦ 3453,5 ♦ 3495,5 ♦	4668,5 ♦		6604,5 ♦ 6627	8913,5 ♦ 8947,5 ♦ 8961,5 ♦	10 057 ♦ 10 093 ♦	11 280,5		17 916,5 ♦
4	2973 ♦	3495,5 ♦			6537 ♦	8896,5 ♦ 8961,5 ♦		11 385 ♦		17 936,5 ♦
4A	2973 ♦	3495,5 ♦		5664	6574,5	8961,5 ♦				
4B	2924 ♦ 2973 ♦	3495,5 ♦		5484 ♦ 5596,5	6559,5 ♦ 6589,5 ♦ 6642 ♦ 6657 ♦ 6672 ♦	8961,5 ♦				

Bandas Mc/s	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
Areas	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s
5	2973 ♦	3495,5 ♦			6537 ♦	8896,5 ♦ 8961,5 ♦		11 385 ♦		17 936,5 ♦
5A	2973 ♦	3495,5 ♦	4682,5 ♦	5529		8961,5 ♦				
5B	2903 ♦ 2973 ♦	3495,5 ♦		5656,5 ♦	6604,5	8961,5 ♦				
5C	2903 ♦ 2973 ♦	3495,5 ♦		5656,5 ♦		8961,5 ♦				
5D	2903 ♦ 2973 ♦	3495,5 ♦		5536,5 5656,5 ♦		8961,5 ♦				
6	2973 ♦	3411,5 3495,5 ♦		5491,5 5634	6582	8961,5 ♦		11 337,5		
6A	2931 ♦ 2945 ♦ 2959 ♦ 2973 ♦	3432,5 ♦ 3474,5 3495,5 ♦		5514 ♦ 5566,5 ♦ 5581,5 ♦	6529,5 ♦ 6544,5 6559,5 ♦ 6567 6634,5 6649,5 6679,5 ♦	8888 ♦ 8939 8961,5 ♦	10 048 ♦			
6B	2889 2910 2973 ♦	3418,5 3467,5 3495,5 ♦		5514 ♦ 5544 5589	6559,5 ♦ 6574,5 6664,5	8956 ♦ 8961,5 ♦				
6C	2882 2924 2973 ♦	3439,5 3495,5 ♦	4668,5 ♦	5536,5 5656,5	6552 6604,5 6619,5 ♦ 6672 ♦	8820 ♦ 8961,5 ♦	10 084 ♦		13 304,5 ♦	
6D	2973 ♦	3425,5 3453,5 3481,5 3495,5 ♦	4668,5 ♦ 4689,5	5529 5596,5 5619	6589,5 6619,5 ♦ 6642 6657 6672 ♦	8820 ♦ 8961,5 ♦	10 048 ♦			
6E	2861 2931 ♦ 2945 ♦ 2973 ♦	3432,5 ♦ 3495,5 ♦		5514 ♦ 5566,5 ♦ 5581,5 ♦ 5649	6529,5 ♦ 6559,5 ♦ 6612 6679,5 ♦	8961,5 ♦	10 048 ♦			
6F	2945 ♦ 2973 ♦	3495,5 ♦			6537 ♦ 6597	8837 8854 8888 ♦ 8961,5 ♦	10 048 ♦ 10 066		13 294,5	
7	2868 2973 ♦ 3008	3495,5 ♦		5499 ♦ 5544 5574 5589	6552 6649,5 ♦	8862,5 8947,5 ♦ 8961,5 ♦		11 318,5 ♦		17 936,5 ♦
7A	2973 ♦	3495,5 ♦				8961,5 ♦				
7B	2973 ♦ 2987	3474,5 3495,5 ♦		5634	6529,5 6597 ♦ 6627 6664,5 6679,5 ♦	8913,5 8961,5 ♦				
7C	2973 ♦	3495,5 ♦			6597 ♦	8961,5 ♦				
7D	2854 2938 2973 ♦ 2994	3439,5 3460,5 3495,5 ♦	4696,5	5484 5649 5664	6567 ♦ 6597 ♦	8871 8922 8961,5 ♦				
7E	2882 2896 2917 2952 2978 ♦	3425,5 3432,5 3453,5 3495,5 ♦	4682,5	5491,5	6567 ♦ 6582 6597 ♦ 6679,5 ♦	8879,5 8930,5 8961,5 ♦	10 039 10 075	11 328		

Bandas Mc/s	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
Areas	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s
8A	2973 ♦	3495,5 ♦		5499 ♦	6649,5 ♦	8947,5 ♦ 8961,5 ♦		11 318,5 ♦		
9	2854 2973 ♦	3404,5 3495,5 ♦		5484 5514 5664	6559,5 6574,5 6627 6679,5	8896,5 8922 8947,5 ♦ 8961,5 ♦		11 356,5 11 375,5		
9A	2959 2973 ♦ 3008 ♦	3488,5 3495,5 ♦	4654,5 ♦	5589	6612 ♦ 6649,5 ♦ 6664,5 ♦	8939 8961,5 ♦				
9B	2861 2973 ♦ 3015	3460,5 3495,5 ♦	4654,5 ♦	5499 ♦ 5544 5626,5	6529,5 6612 ♦ 6634,5 6664,5 ♦	8913,5 8961,5 ♦	10 093 ♦	11 309 11 394,5		
9C	2973 ♦	3495,5 ♦				8961,5 ♦				
9D	2875 2903 2910 2917 2931 2938 2973 ♦ 2994 3008 ♦	3418,5 3432,5 3446,5 3474,5 3481,5 ♦ 3495,5 ♦	4654,5 ♦ 4661,5 4675,5 4682,5 4696,5	5499 ♦ 5529 5596,5 5619 5656,5	6537 6567 6589,5 6612 ♦ 6642 6657 6664,5 ♦ 6672	8888 8961,5 ♦	10 021 10 057 ♦ 10 093 ♦	11 280,5 11 290 11 328		
9E	2889 2896 2952 2966 2973 ♦	3467,5 3495,5 ♦	4654,5 ♦	5551,5	6544,5 6612 ♦ 6649,5 ♦ 6664,5 ♦	8961,5 ♦	10 057 ♦ 10 093 ♦			
10A	2931	3411,5	4668,5	5544	6567	8961,5 ♦		11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
10B	2917 2973 ♦			5461,5 ♦	6597	8896,5 8961,5 ♦		11 328 ♦ 11 375,5	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
10C	2861 ♦ 2952 ♦	3474,5	4689,5	5499 5514	6582 6627	8961,5 ♦	10 057	11 328 ♦ 11 356,5	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
10D	3008	3439,5 3488,5	4661,5	5536,5 5649 5664	6552 6664,5	8961,5 ♦	10 039	11 309 11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
10E	2882	3460,5 ♦	4682,5	5454 ♦	6612 6679,5	8879,5 8961,5 ♦		11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
11B	2903 2938 ♦		4682,5	5634	6537 6619,5 6634,5	8956 8961,5 ♦		11 280,5 11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
11C	2994		4654,5	5589	6529,5	8961,5 ♦	10 012	11 328 ♦ 11 347	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
11D	3015		4668,5	5506,5 5529 5544	6559,5 6574,5	8854 8961,5 ♦		11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
11E		3418,5			6589,5 6672	8961,5 ♦	10 066	11 328 ♦ 11 394,5	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
11F	2854	3453,5		5476,5 ♦ 5491,5	6544,5 6604,5 ♦ 6642	8961,5 ♦	10 093	11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
11G	2896 2924			5596,5 5656,5	6627 6649,5	8961,5 ♦	10 075	11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
11H	2959	3495,5		5469 ♦ 5484	6657	8961,5 ♦	10 030	11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦

Bandas Mc/s	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
Areas	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s
12A		3453,5			6649,5	8961,5 ♦		11 328 ♦		
12C	2875	3411,5 3460,5 ♦	4661,5 4675,5	5454 ♦ 5536,5 5649 5664	6544,5 ♦ 6552 6582 6604,5	8922 8961,5 ♦		11 328 ♦ 11 385	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
12D	2861 ♦ 2903 ♦ 2938 ♦ 2973 ♦		4689,5	5461,5 ♦ 5499 5514	6537 6597 6619,5 6634,5	8837 8961,5 ♦		11 328 ♦ 11 366	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
12E	2882 3001			5521,5	6612	8961,5 ♦		11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
12F		3446,5 3467,5		5476,5 ♦ 5589 5634	6529,5 6589,5 6627 6672	8939 8961,5 ♦		11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
12G	2980		4682,5	5491,5 5544	6642 6657	8961,5 ♦	10 057	11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
12H		3481,5		5529	6574,5	8930,5 8961,5 ♦		11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
12J	2952 ♦	3425,5 ♦		5619		8961,5 ♦	10 021	11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
13C	2917	3453,5		5596,5 5656,5	6604,5	8896,5 8961,5 ♦		11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
13D	2994	3495,5		5469 ♦	6619,5	8961,5 ♦	10 066	11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
13E	2924 3015	3439,5	4654,5	5454 ♦ 5664	6627	8913,5 8961,5 ♦	10 039	11 328 ♦ 11 356,5	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
13F	2861 2938 ♦	3446,5	4675,5 4689,5		6559,5	8837 8961,5 ♦		11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
13G	2868 2952 3008 ♦	3425,5 ♦	4668,5	5491,5 5544	6552 6642	8862,5 8961,5 ♦		11 309 11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
13H	2938 ♦ 2980 3008 ♦	3481,5	4682,5	5551,5 5604 5619		8947,5 8961,5 ♦	10 075	11 328 ♦ 11 394,5	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
13I	2987	3411,5 3474,5		5649	6582	8961,5 ♦	10 030	11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
13J	2854 2959	3488,5		5484 5536,5	6544,5 6627 6649,5	8956 ♦ 8961,5 ♦	10 084	11 299,5 11 318,5 ♦ 11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
13K	2896 2945	3460,5	4661,5	5506,5 5596,5	6589,5 6604,5 6634,5	8854 8956 ♦ 8961,5 ♦	10 093	11 318,5 ♦ 11 328 ♦ 11 375,5	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦
13L	2882 2931 2973	3418,5		5461,5 ♦ 5656,6 ♦	6529,5	8888 8922 8961,5 ♦	10 012	11 280,5 11 328 ♦	13 294,5 ♦	17 936,5 ♦ 17 956,5 ♦

ARTÍCULO 2

PLAN DE DISTRIBUCIÓN DE FRECUENCIAS
(por orden numérico de frecuencias)

- Notas generales:*
- 1) Clase de las estaciones : FA
 Clases de emisión : A1, A2, A3, A4 y F1
 Potencia : 4 kW (Pico) para las estaciones aeronáuticas a menos que se indique lo contrario.
 200 W (Pico) para las estaciones de aeronave a menos que se indique lo contrario.
 Horario : H24 a menos que se indique lo contrario.
 - 2) Una frecuencia distribuída sobre base diurna puede ser usada sobre base secundaria durante el período comprendido entre una hora después de la salida del sol hasta una hora antes de la puesta cuando el mismo canal es distribuído sobre base primaria a las Areas de las Rutas Aéreas Mundiales Principales, Areas de las Rutas Aéreas Nacionales y Regionales, o Sub-áreas de las Rutas Aéreas Nacionales y Regionales que reciben completa protección durante las 24 horas. El uso de las frecuencias sobre base secundaria está sujeto a que no existan interferencias con la distribución primaria.
 - 3) Un «canal compartido» es un canal distribuído para uso común a áreas adyacentes dentro del alcance de interferencia de cada una y su uso está sujeto a acuerdo entre las Administraciones concernientes.

PLAN DE FRECUENCIAS « R »

Frecuencia kc/s 1	Area de uso autorizado 2	Observaciones 3
2854	RDARA : 1, 2B, 3B, 7D, 9, 11F, 13J.	1 para ser usada al Este de 11° Oeste. : 2B sobre base diurna.
2861	RDARA : 1E, 3A, 6E, 9B, 10C, 12D, 13F.	10C y 12D protección nocturna de 12 db.
2868	MWARA : FE2, NA. RDARA : 2B, 7, 13G.	2B sobre base diurna.
2875	MWARA : SA. RDARA : 3, 9D, 12C.	
2882	RDARA : 2, 6C, 7E, 10E, 12E, 13L.	
2889	MWARA : EU, NSAM1. RDARA : 6B, 9E.	
2896	RDARA : 1, 3C, 7E, 9E, 11G, 13K.	1 para ser usada al Este de 11° Oeste.
2903	RDARA : 1B, 3B, 3C, 5B, 5C, 5D, 9D, 11B, 12D.	Compartida entre 3B y 3C. Compartida entre 5B, 5C y 5D. 12D para ser usada al Este de 70° Oeste.
2910	MWARA : EU, NSAM2. RDARA : 6B, 9D.	
2917	RDARA : 1, 3C, 7E, 9D, 10B, 13C.	1 para ser usada al Este de 11° Oeste.
2924	RDARA : 2, 4B, 6C, 11G, 13E.	
2931	MWARA : NA(Ext). RDARA : 6A, 6E, 9D, 10A, 13L.	Compartida entre 6A y 6E.
2938	RDARA : 1, 2B, 3B, 7D, 9D, 11B, 12D, 13F, 13H.	1 para ser usada al Este de 11° Oeste. 2B sobre base diurna. 11B y 12D protección nocturna de 12 db. Compartida entre 13F y 13H.

PLAN DE FRECUENCIAS « R »

Frecuencia ke/s 1	Area de uso autorizado 2	Observaciones 3
2945	MWARA : NA, SP. RDARA : 2C, 6A, 6E, 6F, 13K.	2C sobre base diurna. Compartida entre 6A, 6E y 6F.
2952	RDARA : 1, 3B, 3C, 7E, 9E, 10C, 12J, 13G.	1 para ser usada al Este de 11° Oeste. Compartida entre 3B y 3C. 10C y 12J protección nocturna de 12 db.
2959	RDARA : 1, 3B, 6A, 9A, 11H, 13J.	1 para ser usada al Este de 11° Oeste. 6A para ser usada al Este de 80° Este.
2966	MWARA : CWP, NSA2, NSAM2. RDARA : 9E.	
2973	RDARA : 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10B, 12D, 13L.	1 para ser usada al Este de 11° Oeste. 10B y 12D protección nocturna de 12 db. Autorizada para usarse en las áreas de las Rutas Aéreas Nacionales y Regionales : 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y las sub-áreas de las Rutas Aéreas Nacionales y Regionales como sigue : 1) a bordo de las aeronaves para comunaciones para control de aeródromo y aproximación ; 2) en las estaciones aeronáuticas para control de aproximación y aeródromo bajo las siguientes condiciones : a) para control de aproximación con poder limitado a un valor que produzca una intensidad de campo de 20 $\mu\text{v}/\text{m}$ a 100 km, y en cualquier caso no más de 20 W en el circuito de antena, b) para control de aeródromo con potencia limitada que produzca un valor de 20 $\mu\text{v}/\text{m}$ a 40 kms. y en cualquier caso no más de 20 W en el circuito de antena, c) la potencia de las estaciones aeronáuticas que utilicen esta frecuencia en las condiciones prescritas anteriormente puede aumentarse en acuerdos regionales de la UIT y/u OACI en lo que sea necesario para resolver dificultades operacionales especiales tales como las producidas por un nivel de ruido atmosférico alto ; 3) para cualquier otro requerimiento de comunicaciones móviles aeronáuticas con la condición de no causar interferencia perjudicial a las estaciones que la emplean para control de aproximación y aeródromo ; 4) la aplicación específica de esta frecuencia para los fines arriba mencionados puede ser decidida en conferencias aeronáuticas regionales de la UIT y/u OACI
2980	Radiodifusiones Meteorológicas para el Pacífico y EU. RDARA : 2B, 12G, 13H.	Autorizada para radiodifusiones meteorológicas tierra/aire destinadas a las Rutas Aéreas Mundiales Principales que atraviesan las áreas del Océano Pacífico y para radiodifusiones meteorológicas tierra/aire en la Ruta Aérea Mundial Principal Europea. 2B sobre base diurna.
2987	MWARA : FE1, NA, NP. RDARA : 2C, 7B, 13I.	2C sobre base diurna.
2994	RDARA : 2, 3, 7D, 9D, 11C, 13D.	Compartida entre 2 y 3.
3001	Radiodifusiones meteorológicas del Atlántico y ME. RDARA : 12E.	Autorizada para radiodifusiones meteorológicas tierra/aire destinadas a las Rutas Aéreas Mundiales Principales que atraviesan las áreas del Océano Atlántico. Autorizada para Radiodifusiones meteorológicas tierra/aire en aquella parte del área de la Ruta Aérea Mundial Principal del Medio Oriente al Este de 25° Este sujeto a la condición de que su uso nocturno sea restringido a aquella parte de la Ruta Aérea Mundial Principal del Medio Oriente al Este de la longitud 40° Este.
3008	RDARA : 2, 3, 7, 9A, 9D, 10D, 13G, 13H.	Compartida entre 2 y 3. Compartida entre 9A y 9D. Compartida entre 13G y 13H.
3015	RDARA : 1D, 1E, 3, 9B, 11D, 13E.	1E para ser usada al Este de 11° Oeste. Compartida entre 1D y 1E. 3 para ser usada al Este de 80° Este.

PLAN DE FRECUENCIAS « R »

Frecuencia kc/s 1	Area de uso autorizado 2	Observaciones 3
3023,5	Mundial	<p>Autorizada para uso mundial para las categorías " R " y " OR " en la forma siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) a bordo de las aeronaves para : <ol style="list-style-type: none"> a) comunicaciones de control y aproximación, b) comunicaciones con una estación aeronáutica cuando las otras frecuencias de la estación sean desconocidas o no estén disponibles ; 2) en las estaciones aeronáuticas para control de aeródromo y aproximación bajo las condiciones siguientes : <ol style="list-style-type: none"> a) para control de aproximación con potencia limitada a un valor que produzca 20 μv/m a 100 kms. y en cualquier caso no más de 20 W en el circuito de antena, b) para control de aeródromo con potencia limitada a un valor que produzca 20 μv/m a 40 kms y en cualquier caso no más de 20 W en el circuito de antena, c) en cada caso se deberá prestar especial atención al tipo de antena que se use a fin de evitar interferencias perjudiciales, d) la potencia de las estaciones aeronáuticas que usen esta frecuencia y que operan en las condiciones arriba mencionadas puede aumentarse en acuerdos regionales de la UIT y/o de la OACI en lo que sea necesario para resolver ciertos requisitos operacionales ; 3) para la intercomunicación entre estaciones móviles ocupadas en operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento en el lugar de un desastre ; 4) la aplicación específica de esta frecuencia para los propósitos arriba mencionados puede ser decidida en conferencias aeronáuticas regionales ; 5) Este canal puede ser usado para emisiones de la clase A1 o A3 de acuerdo con arreglos especiales. El mismo no será subdividido.
3404,5	MWARA : ME, NSAM2. RDARA : 2A, 3B, 9.	2A sobre base diurna.
3411,5	MWARA : NSA1. RDARA : 6, 10A, 12C, 13I.	
3418,5	RDARA : 1B, 1C, 1D, 1E, 6B, 9D, 11E, 13L.	Compartida entre 1B, 1C, 1D y 1E. 1B y 1E para ser usada al Este de 11° Oeste.
3425,5	RDARA : 1, 3C, 6D, 7E, 12J, 13G.	1 para ser usada al Este de 11° Oeste. 3C sobre base diurna. 12J, 13G protección nocturna de 12 db.
3432,5	MWARA : CEP, SA(Ext). RDARA : 3, 6A, 6E, 7E, 9D.	3 sobre base diurna. Compartida entre 6A y 6E.
3439,5	RDARA : 2, 6C, 7D, 10D, 13E.	
3446,5	MWARA : CEP, ME(Ext). RDARA : 3, 9D, 12F, 13F.	3 sobre base diurna.
3453,5	RDARA : 1, 3C, 6D, 7E, 11F, 12A, 13C.	1 para ser usada al Este de 11° Oeste. 3C sobre base diurna.
3460,5	RDARA : 2, 3, 7D, 9B, 10E, 12C, 13K.	Compartida entre 2 y 3. 10E, 12C protección nocturna de 12 db.
3467,5	MWARA : CEP, EU. RDARA : 6B, 9E, 12F.	
3474,5	RDARA : 1B, 6A, 7B, 9D, 10C, 13I.	1B para ser usada al Este de 11° Oeste.
3481,5	MWARA : CEP, EU. RDARA : 3A, 6D, 9D, 12H, 13H.	3A sobre base diurna. 9D para ser usada al Este de 160° Este.
3488,5	RDARA : 2, 3, 9A, 10D, 13J.	Compartida entre 2 y 3.

PLAN DE FRECUENCIAS « R »

Frecuencia kc/s 1	Area de uso autorizado 2	Observaciones 3
3495,5	RDARA : 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11H, 13D.	<p>Autorizada para usarse en las áreas de las Rutas Aéreas Regionales y Nacionales, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y en las respectivas sub-áreas de las Rutas Aéreas Regionales y Nacionales en la forma siguiente :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) A bordo de las aeronaves para comunicaciones de control de aproximación y aeródromo ; 2) En las estaciones aeronáuticas para control de aproximación y aeródromo en las siguientes condiciones : <ol style="list-style-type: none"> a) para control de aproximación con potencia limitada a un valor que produzca 20 $\mu\text{v/m}$ a 100 kms y en cualquier caso no más de 20 W en el circuito de antena, b) para control de aeródromo con potencia limitada a un valor que produzca 20 $\mu\text{v/m}$ a 40 kms y en cualquier caso no más de 20 W en el circuito de antena, c) la potencia de las estaciones aeronáuticas que usen esta frecuencia en las condiciones arriba mencionadas puede aumentarse en acuerdos regionales de la UIT y/o de la OACI en lo que sea necesario para resolver dificultades operacionales tales como las producidas por un nivel de ruido atmosférico alto ; 3) para cualquier otra necesidad de comunicaciones aeronáuticas móviles con la condición de que no se cause interferencia perjudicial a las estaciones que la usen para control de aeródromo y aproximación ; 4) la aplicación específica de esta frecuencia para los fines arriba mencionados puede ser decidida en conferencias aeronáuticas regionales de la UIT y/o de la OACI.
4654,5	MWARA : EU. RDARA : 2B, 9A, 9B, 9D, 9E, 11C, 13E.	2B sobre base diurna. Compartida entre 9A, 9B, 9D y 9E.
4661,5	RDARA : 2, 3, 9D, 10D, 12C, 13K.	Compartida entre 2 y 3.
4668,5	RDARA : 1, 3C, 6C, 6D, 10A, 11D, 13G.	1 para ser usada al Este de 11° Oeste. 3C sobre base diurna. Compartida entre 6C y 6D.
4675,5	RDARA : 1, 3A, 9D, 12C, 13F.	1 para ser usada al Este de 11° Oeste. 3A sobre base diurna.
4682,5	RDARA : 1D, 3, 5A, 7E, 9D, 10E, 11B, 12G, 13H.	1D sobre base diurna. 5A para ser usada en Egipto con potencia irradiada sin sobrepasar los 100W.
4689,5	MWARA : EU. RDARA : 3B, 6D, 10C, 12D, 13F.	3B sobre base diurna.
4696,5	MWARA : NSAMI. RDARA : 2, 7D, 9D.	
5454	RDARA : 10E, 12C, 13E.	Canal « R » exclusivo para la Región 2 de la UIT.
5461,5	RDARA : 10B, 12D, 13L.	Canal « R » exclusivo para la Región 2 de la UIT.
5469	RDARA : 11H, 13D.	Canal « R » exclusivo para la Región 2 de la UIT.
5476,5	RDARA : 11F, 12F.	Canal « R » exclusivo para la Región 2 de la UIT.
5484	RDARA : 1E, 2B, 3B, 4B, 7D, 9, 11H, 13J.	1E para usarse al Este de 11° Oeste.
5491,5	RDARA : 2C, 6, 7E, 11F, 12G, 13G.	
5499	RDARA : 1, 7, 8A, 9B, 9D, 10C, 12D.	1 para usarse al Este de 11° Oeste. Compartidas entre 7, 8A, 9B y 9D.

PLAN DE FRECUENCIAS « R »

Frecuencia kc/s 1	Area de uso autorizado 2	Observaciones 3
5506,5	MWARA : CWP, NSA2. RDARA : 11D, 13K.	
5514	RDARA : 2A, 2C, 6A, 6B, 6E, 9, 10C, 12D.	Compartida entre 2A y 2C. Compartida entre 6A, 6B y 6E.
5521,5	MWARA : NP, NSA1. RDARA : 12E.	
5529	RDARA : 1B, 3B, 5A, 6D, 9D, 11D, 12H.	
5536,5	RDARA : 2, 5D, 6C, 10D, 12C, 13J.	
5544	RDARA : 1, 6B, 7, 9B, 10A, 11D, 12G, 13G.	1 para ser usada al Este de 11° Oeste.
5551,5	MWARA : CEP, EU. RDARA : 9E, 13H.	
5559	Radiodifusiones meteorológicas del Atlántico y ME.	Autorizada para radiodifusiones meteorológicas tierra/aire destinadas a las Rutas Aéreas Mundiales Principales que atraviesan las áreas del Océano Atlántico. Autorizada sólo sobre base diurna para radiodifusiones meteorológicas tierra/ aire en aquella parte de la Ruta Aérea Mundial Principal del Medio Oriente al Este de 25° Este.
5566,5	MWARA : NSAM2. RDARA : 3, 6A, 6E.	Compartida entre 6A y 6E.
5574	Radiodifusiones meteorológicas del Pacífico y EU. RDARA : 7.	Autorizada para radiodifusiones meteorológicas tierra/aire destinadas a las Rutas Aéreas Mundiales Principales que atraviesan las áreas del Océano Pacífico y para radiodifusiones meteorológicas tierra/aire en el área de la Ruta Aérea Mundial Principal Europea.
5581,5	MWARA : NSAM2. RDARA : 3, 6A, 6E.	Compartida entre 6A y 6E.
5589	RDARA : 1, 6B, 7, 9A, 11C, 12F.	
5596,5	RDARA : 2, 3, 4B, 6D, 9D, 11G, 13C, 13K.	Compartida entre 2 y 3.
5604	MWARA : CEP, ME. RDARA : 13H.	
5611,5	MWARA : FE2, NA(Ext).	
5619	RDARA : 1D, 3B, 6D, 9D, 12J, 13H.	
5626,5	MWARA : NA. RDARA : 9B.	
5634	RDARA : 2C, 6, 7B, 11B, 12F.	
5641,5	MWARA : NA, SP.	
5649	RDARA : 1, 3, 6E, 7D, 10D, 12C, 13I.	1 para ser usada al Este de 11° Oeste.
5656,5	RDARA : 1E, 5B, 5C, 5D, 6C, 9D, 11G, 13C, 13L.	1E para ser usada al Este de 11° Oeste. Compartida entre 5B, 5C y 5D. 13L con poder reducido cerca del límite con 13C.
5664	RDARA : 2, 3, 4A, 7D, 9, 10D, 12C, 13E.	Compartida entre 2 y 3.

PLAN DE FRECUENCIAS « R »

Frecuencia kc/s 1	Area de uso autorizado 2	Observaciones 3
5671,5	MWARA: FE1, NA.	
5680	Mundial	<p>Autorizada para uso mundial para las categorías « R » y « OR » en la forma siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) a bordo de las aeronaves para: <ol style="list-style-type: none"> a) comunicaciones de control de aeródromo y aproximación, b) comunicación con una estación aeronáutica cuando las otras frecuencias de la estación son desconocidas o no están disponibles; 2) en las estaciones aeronáuticas para control de aproximación y aeródromo en las siguientes condiciones: <ol style="list-style-type: none"> a) para control de aproximación con potencia limitada a un valor que produzca 20 μV/m a 100 kms y en cualquier caso no más de 20 W en el circuito de antena, b) para control de aeródromo con potencia limitada a un valor que produzca 20 μV/m a 40 kms y en cualquier caso no más de 20 W en el circuito de antena, c) en cada caso debe tenerse especial atención al tipo de antena que se use a fin de evitar interferencias perjudiciales, d) la potencia de las estaciones aeronáuticas que usen esta frecuencia y que operan en las condiciones arriba mencionadas puede aumentarse en acuerdos regionales de la UIT y/o de la OACI en lo que sea necesario para resolver ciertos requisitos operacionales; 3) para la intercomunicación entre estaciones móviles ocupadas en operaciones coordinadas de búsqueda y de salvamento en el lugar de un desastre; 4) la aplicación específica de esta frecuencia para los propósitos arriba mencionados puede ser decidida en conferencias aeronáuticas regionales; 5) este canal puede ser usado para emisiones de la clase A1 o A3 de acuerdo con arreglos especiales. Los mismos no serán subdivididos.
6529,5	RDARA: 1B, 1C, 1D, 3B, 6A, 6E, 7B, 9B, 11C, 12F, 13L.	1B para ser usada al Este de 11° Oeste. Compartida entre 1B, 1C y 1D. Compartida entre 6A y 6E.
6537	RDARA: 4, 5, 6F, 9D, 11B, 12D.	Compartida entre 4 y 5. 6F para ser usada al Este de 95° Este.
6544,5	RDARA: 1D, 3A, 6A, 9E, 11F, 12C, 13J.	12C para ser usada al Sur de 20° Norte.
6552	MWARA: EU. RDARA: 3, 6C, 7, 10D, 12C, 13G.	
6559,5	RDARA: 2A, 4B, 6A, 6B, 6E, 9, 11D, 13F.	Compartida entre 6A, 6B y 6E.
6567	MWARA: NSAM2. RDARA: 1, 3A, 6A, 7D, 7E, 9D, 10A.	1 para ser usada al Este de 11° Oeste. Compartida entre 7D y 7E.
6574,5	RDARA: 2A, 4A, 6B, 9, 11D, 12H.	
6582	MWARA: EU. RDARA: 6, 7E, 10C, 12C, 13I.	
6589,5	RDARA: 2, 3, 4B, 6D, 9D, 11E, 12F, 13K.	Compartida entre 2 y 3.
6597	MWARA: SA (Ext). RDARA: 2B, 6F, 7B, 7C, 7D, 7E, 10B, 12D.	Compartida entre 7B, 7C, 7D y 7E.
6604,5	RDARA: 1E, 3C, 5B, 6C, 11F, 12C, 13C, 13K.	1E para ser usada al Este de 11° Oeste. 11F para ser usada al Norte de 40° Norte.

PLAN DE FRECUENCIAS « R »

Frecuencia kc/s 1	Area de uso autorizado 2	Observaciones 3
6612	MWARA : CEP, SA. RDARA : 2A, 2C, 3B, 6E, 9A, 9B, 9D, 9E, 10E, 12E.	Compartida entre 2A y 2C. Compartida entre 9A, 9B, 9D y 9E.
6619,5	RDARA : 2, 6C, 6D, 11B, 12D, 13D.	Compartida entre 6C y 6D.
6627	MWARA : ME (Ext). RDARA : 3C, 7B, 9, 10C, 11G, 12F, 13E, 13J.	
6634,5	RDARA : 1, 3B, 6A, 9B, 11B, 12D, 13K.	1 para ser usada al Este de 11° Oeste.
6642	RDARA : 2, 3, 4B, 6D, 9D, 11F, 12G, 13G.	Compartida entre 2 y 3.
6649,5	RDARA : 1, 3B, 6A, 7, 8A, 9A, 9E, 11G, 12A, 13J.	1 para ser usada al Este de 11° Oeste. Compartida entre 7, 8A, 9A y 9E.
6657	RDARA : 2, 3, 4B, 6D, 9D, 11H, 12G.	Compartida entre 2 y 3.
6664,5	MWARA : NSAM1. RDARA : 1, 6B, 7B, 9A, 9B, 9D, 9E, 10D.	1 para ser usada al Este de 11° Oeste. Compartida entre 9A, 9B, 9D y 9E.
6672	RDARA : 2, 3, 4B, 6C, 6D, 9D, 11E, 12F.	Compartida entre 2 y 3. Compartida entre 6C y 6D.
6679,5	MWARA : SA, CEP. RDARA : 3B, 6A, 6E, 7B, 7E, 9, 10E.	Compartida entre 6A y 6E. Compartida entre 7B y 7E.
8820	MWARA : NSAM1, NSAM1. RDARA : 6C, 6D.	Compartida entre 6C y 6D.
8828,5	Radiodifusiones Meteorológicas del Atlántico y ME	Autorizada para radiodifusiones meteorológicas tierra/aire destinadas a las Rutas Aéreas Mundiales Principales que atraviesan las áreas del Océano Atlántico, Autorizadas sobre base diurna para radiodifusiones meteorológicas tierra/ aire en aquella parte del área de la Ruta Aérea Mundial Principal del Medio Oriente al Este de la longitud 25° Este. El uso de esta frecuencia en esta área al Este de 65° Este es sobre base primaria y al Oeste de 65° Oeste sobre base secundaria.
8837	RDARA : 1, 6F, 12D, 13F.	1 para ser usada al Este de 11° Oeste.
8845,5	MWARA : ME, NSAM2, SP. RDARA : 3B.	
8854	RDARA : 1, 6F, 11D, 13K.	1 para ser usada al Este de 11° Oeste.
8862,5	MWARA : CWP, NA. RDARA : 7, 13G.	
8871	MWARA : EU, FE2, NSAM2. RDARA : 7D.	
8879,5	MWARA : CEP, FE1, SA. RDARA : 7E, 10E.	
8888	MWARA : NA. RDARA : 6A, 6F, 9D, 13L.	Compartida entre 6A y 6F.
8896,5	RDARA : 4, 5, 9, 10B, 13C.	Compartida entre 4 y 5.
8905	Radiodifusiones Meteorológicas del Pacífico y EU	Autorizada para radiodifusiones meteorológicas tierra/aire destinadas a las Rutas Aéreas Mundiales Principales que atraviesan las áreas del Océano Pacífico y para radiodifusiones meteorológicas tierra/aire del área de la Ruta Aérea Mundial Principal Europea.

PLAN DE FRECUENCIAS « R »

Frecuencia kc/s 1	Area de uso autorizado 2	Observaciones 3
8913,5	MWARA : NA. RDARA : 3C, 7B, 9B, 13E.	
8922	RDARA : 2, 3, 7D, 9, 12C, 13L.	Compartida entre 2 y 3.
8930,5	MWARA : CEP, EU, FE1. RDARA : 7E, 12H.	
8939	MWARA : NP, SA. RDARA : 6A, 9A, 12F.	
8947,5	MWARA : NA (Ext). RDARA : 3B, 3C, 7, 8A, 9, 13H.	Compartida entre 3B y 3C. Compartida entre 7, 8A y 9.
8956	MWARA : NSA2. RDARA : 6B, 11B, 13J, 13K.	6B para ser usada al Este de 90° Este. Compartida entre 13J y 13K. 13K para ser usada sobre base de no interferencia.
8961,5	Uso Mundial para las RDARA y Sub-RDARA excepto 12B, 12I, 13A, 13B y 13M.	Emisión de la clase A1 de gran estabilidad solamente.
10 012	RDARA : 2, 3, 11C, 13L.	Compartida entre 2 y 3.
10 021	MWARA : ME(Ext). RDARA : 9D, 12J.	
10 030	RDARA : 2, 3, 11H, 13I.	Compartida entre 2 y 3.
10 039	RDARA : 2, 3, 7E, 10D, 13E.	Compartida entre 2 y 3.
10 048	MWARA : CEP, SA(Ext). RDARA : 6A, 6D, 6E, 6F.	Compartida entre 6A, 6D, 6E y 6F.
10 057	RDARA : 2, 3A, 3C, 9D, 9E, 10C, 12G.	Compartida entre 2, 3A y 3C. Compartida entre 9D y 9E.
10 066	RDARA : 1, 6F, 11E, 13D.	1 para ser usada al Este de 11° Oeste.
10 075	RDARA : 2, 3, 7E, 11G, 13H.	Compartida entre 2 y 3.
10 084	MWARA : CEP. RDARA : 1, 6C, 13J.	1 para ser usada al Este de 11° Oeste. 6C para ser usada al Oeste de 140° Este.
10 093	RDARA : 2, 3A, 3C, 9B, 9D, 9E, 11F, 13K.	Compartida entre 2, 3A y 3C. Compartida entre 9B, 9D y 9E.
11 280,5	RDARA : 3C, 9D, 11B, 13L.	
11 290	MWARA : NSAM2. RDARA : 2, 3A, 9D.	Compartida entre 2 y 3.A
11 299,5	MWARA : CEP, EU. RDARA : 13J.	
11 309	RDARA : 2, 9B, 10D, 13G.	
11 318,5	MWARA : CEP. RDARA : 7, 8A, 13J, 13K.	Compartida entre 7 y 8A. 7 para ser usada al Este de 20° Este. Compartida entre 13J y 13K.
11 328	RDARA : 3, 7E, 9D, 10, 11, 12, (Excepto 12B y 12I) 13 (Ex- cepto 13A, 13B, y 13M).	Compartida entre 10, 11, 12 y 13. Para ser usada en 10A, 10B, 10C y 10D, sobre base de no interferencia en el área 3.
11 337,5	MWARA : NSAM2. RDARA : 6.	

PLAN DE FRECUENCIAS « R »

Frecuencia kc/s 1	Area de uso autorizado 2	Observaciones 3
11 347	RDARA : 2, 3, 11C.	Compartida entre 2 y 3.
11 356,5	RDARA : 1, 9, 10C, 13E.	1 para ser usada al Este de 11° Oeste.
11 366	RDARA : 2, 3, 12D.	Compartida entre 2 y 3.
11 375,5	RDARA : 2, 9, 10B, 13K.	
11 385	RDARA : 4, 5, 12C.	Compartida entre 4 y 5.
11 394,5	RDARA : 2, 3A, 9B, 11E, 13H.	Compartida entre 2 y 3A.
13 264,5	MWARA : NA. RDARA : 3.	
13 274,5	MWARA : NP, SA(Ext).	
13 284,5	MWARA : FE2, NA.	
13 294,5	RDARA : 6F, 10, 11, 12C, 12D, 12E, 12F, 12G, 12H, 12J, 13 (Excepto 13A, 13B y 13M).	Compartida entre 10, 11, 12C, 12D, 12E, 12F, 12G, 12H, 12J y 13.
13 304,5	MWARA : CEP, NSA1. RDARA : 6C.	6C para ser usada al Oeste de 140° Este.
13 314,5	MWARA : NSAM1. RDARA : 1.	1 para ser usada al Este de 11° Oeste.
13 324,5	MWARA : FE1, NA.	
13 334,5	MWARA : CEP, NSA2, ME(Ext).	
13 344,5	MWARA : NSAM2, SP. RDARA : 2.	
13 354,5	MWARA : CWP, NA(Ext).	
17 906,5	MWARA : CWP, EU, NP.	
17 916,5	MWARA : NSAM1, NSAM2. RDARA : 3A, 3C.	Compartida entre 3A y 3C.
17 926,5	MWARA : CEP, ME(Ext), NSA2.	
17 936,5	RDARA : 4, 5, 7, 10, 11, 12C, 12D, 12E, 12F, 12G, 12H, 12J, 13 (Excepto 13A, 13B y 13M.)	Compartida entre 4, 5 y 7. Compartida entre 10, 11, 12C, 12D, 12E, 12F, 12G, 12H, 12J y 13.
17 946,5	MWARA : NSA1, SA(Ext), SP.	
17 956,5	RDARA : 2, 3, 10, 11, 12C, 12D, 12E, 12F, 12G, 12H, 12J, 13 (Excepto 13A, 13B y 13M).	Compartida entre 2 y 3. Compartida entre 10, 11, 12C, 12D, 12E, 12F, 12G, 12H, 12J y 13.
17 966,5	MWARA : FE1, FE2, NA(Ext).	

PARTE III

PLAN DE DISTRIBUCIÓN DE FRECUENCIAS PARA EL SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO «OR»

Sección I

DETERMINACIÓN DE LAS NECESIDADES

1. Recopilación de las solicitudes.

A fin de obtener los informes necesarios para estudiar, las necesidades de frecuencias en las bandas del servicio móvil aeronáutico OR, se tomaron las siguientes medidas :

- a) Se reunieron todos los formularios «2» referentes al servicio móvil aeronáutico (tanto los presentados en Atlantic City, como los recibidos posteriormente por la Junta Provisional de Frecuencias (J.P.F.) antes del 10 de abril de 1948, así como los llegados hasta el 15 de mayo, fecha de apertura de la Conferencia).
- b) La Comisión Preparatoria solicitó a todos los países miembros de la U.I.T. que, para el 15 de mayo 1948, presentaran las modificaciones, adiciones y supresiones que estimasen oportuno introducir en las solicitudes originales para el servicio móvil aeronáutico OR y que suministrasen los datos adicionales antes del 30 de mayo 1948.
- c) La información suministrada en cumplimiento de la solicitud que indica b), se incorporó al material mencionado en a).
- d) Las solicitudes que conciernen al servicio OR se separaron, en la medida de lo posible, de las concernientes al servicio R. En los casos dudosos, se pidió a los países interesados que presentaran informes complementarios antes del 10 de junio de 1948.

2. Información mínima indispensable.

- 1) Para determinar las necesidades del servicio móvil aeronáutico OR, en los diferentes países, se utilizaron como base las solicitudes contenidas en los formularios núm. 2 o en cualquier otra forma que contuviera esencialmente la misma información que dichos formularios.
- 2) Aunque se estimó que era conveniente disponer de toda la información requerida en los formularios 2, se juzgó que era posible efectuar la distribución de frecuencias al servicio móvil aeronáutico OR, aun sin contar con algunos de los detalles previstos en esos formularios. No obstante, existe un límite bajo el cual no debe descender la cantidad de información requerida, si se han de aplicar los principios técnicos.

- 3) Por consiguiente, sólo se consideraron aquellas solicitudes respecto de las cuales se disponía la información mínima siguiente:
- ubicación aproximada del transmisor ^{1) 2)}
 - clase de emisión
 - horario de operación. (En T.M.G.)
 - potencia suministrada a la antena (kW.), y
 - orden de frecuencias deseado.
- 4) Las disposiciones precedentes no se aplicaron estrictamente cuando la información disponible era suficiente para permitir la elaboración del plan de distribución de frecuencias para el servicio móvil aeronáutico OR, de acuerdo con los principios técnicos convenidos.

3. Estudio de las solicitudes y procedimiento observado.

- 1) Las solicitudes presentadas después del 30 de mayo de 1948 no pudieron ser tratadas en el lapso que disponía la Conferencia. En consecuencia, todos los datos correspondientes, inclusive la fecha en que se recibieron, fueron remitidos a la I.F.R.B. para que los examinarán de conformidad con lo estipulado en los párrafos 16 y 17 de la Resolución de la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Atlantic City (1947) relativa a la elaboración de la nueva Lista Internacional de Frecuencias, y de acuerdo con las decisiones de esta Conferencia.
- 2) Las solicitudes de los países que fueron presentadas hasta el 30 de mayo inclusive, de acuerdo con los párrafos 1 y 2, pero que no contenían la información mencionada en el párrafo 2 (3), fueron examinadas en un pie de igualdad con las de los países que habían proporcionado la información completa hasta aquella fecha, a reserva de que se recibiera antes del 10 de junio de 1948 la información complementaria requerida.
- 3) La lista siguiente muestra la forma en que se atendieron las solicitudes de frecuencia de los diversos países para el servicio móvil aeronáutico OR.

A. Miembros de la U.I.T. cuyas solicitudes «OR» han sido estudiadas por la Conferencia:

Albania (República Popular de)
 Arabia Saudita (Reino de)
 Argentina (República)
 Australia (Federación) (Comprendido el Territorio bajo mandato de Nueva Guinea)
 Bielorrusia (R.S.S.)
 Bolivia
 Brasil

Bulgaria (República Popular de)
 Canadá (Comprendidas las estaciones operadas por acuerdo en El Labrador)
 Colombia (República de)
 Colonias Portuguesas (Azores, Angola, Cabo Verde (Islas del), Guinea Portuguesa, Indias Portuguesas, Macao, Mozambique, Santo Tomé y Príncipe, Timor Portugués)

- ¹⁾ a) Para las frecuencias de 6 Mc/s e inferiores, utilizadas durante el día, la ubicación del transmisor debe indicarse con una aproximación de 50 kms. dentro de la zona fronteriza de cada país, y de 300 kms. fuera de dicha zona.
- b) Para las frecuencias superiores a 6 Mc/s, utilizadas de día y de noche, la ubicación del transmisor debe indicarse con una aproximación de 100 kms. dentro de la zona fronteriza de cada país, y de 600 kms. fuera de dicha zona.
- c) Para las frecuencias inferiores a 6 Mc/s, utilizadas durante la noche, la ubicación del transmisor debe indicarse como en el caso expresado en b).
- ²⁾ A los efectos anteriores, se entiende por zona fronteriza de un país la zona de una anchura de 600 kms., en el interior del mismo, que se extiende a lo largo de su frontera.

Colonias, Protectorados, Territorios de Ultramar y Territorios bajo Mandato o Tutela del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte (Chipre, Gibraltar, Hong-Kong, Kenia, Malaya, Malta, Somalia Británica)

Cuba

Checoslovaquia

Chile

China

Dinamarca (Comprendida Groenlandia)

Egipto

Estados Unidos de América, (comprendidas las estaciones explotadas por los Estados Unidos de América como consecuencia de acuerdos, en Bermudas, China, Filipinas, Groenlandia, Guantánamo (Cuba), Guayana Británica, Indias Occidentales Británicas, Labrador (El), Marruecos, Terranova, Zona del Canal de Panamá)

Filipinas (República de las)

Finlandia

Francia (Comprendidos Argelia y los Departamentos de Ultramar): (Guadalupe y Dependencias, Guyana Francesa, Martinica, La Reunión)

Honduras (República de)

India

Indonesia

Irán

Iraq

Islandia

Italia

Líbano

México

Nicaragua

Noruega

Nueva Zelandia (Comprendidas las estaciones

de las Islas Fidji, explotadas como consecuencia de acuerdo)

Países Bajos (Curaçao y Surinam)

Pakistán

Polonia (República de)

Portugal

Protectorados Franceses de Marruecos y Túnez

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (Comprendidas las estaciones explotadas por el Reino Unido como consecuencia de acuerdos, en Ceilán, Iraq, Libia Zona del Canal de Suez)

Rodesia del Sur

Rumania (República Popular de)

Siria

Suecia

Suiza (Confederación)

Territorios de los Estados Unidos de América (Alaska, Hawai (Islas), Johnston (Islas), Midway (Islas), Puerto Rico, Wake (Isla))

Territorios de Ultramar de la República Francesa y Territorios administrados como tales Africa Ecuatorial Francesa, Africa Occidental Francesa, Camerún (Territorio bajo Tutela de Francia), Costa Francesa de Somalia, Indochina, Madagascar y Dependencias, Nueva Caledonia y Dependencias, Nuevas Hébridas (condominium Franco-Inglés), Establecimientos Franceses de Oceanía, Togo (Territorio bajo Tutela de Francia)

Ucrania (R.S.S. de)

Unión Sudafricana y Territorios del Africa Sudoccidental bajo Mandato

Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas

Uruguay (República Oriental del)

Yugoeslavia (República Popular de)

B. Miembros de la U.I.T. que operan estaciones situadas en Territorios ocupados, cuyas solicitudes «OR» han sido estudiadas por la Conferencia.

Francia, en las zonas francesas de Alemania y Austria

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, en la zona inglesa de Alemania

Estados Unidos de América, en la zona de los Estados Unidos de América en Alemania, las Carolinas, las Marianas, las Marshall, Ryu-Kyu, Japón

Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, en la zona de la U.R.S.S. en Alemania

C. Miembros de la U.I.T. cuyas solicitudes se recibieron después del 10 de junio, y se enviaron a la I.F.R.B.

Bélgica

Etiopía

Guatemala

D. Miembros de la U.I.T. que han remitido formularios 2 para el servicio aeronáutico, pero que no han precisado si comprendían necesidades para el servicio «OR».

Costa Rica

Ecuador

El Salvador (República de)

Grecia

Irlanda

Tailandia

Perú

E. País que no es Miembro de la U.I.T. y que ha remitido formularios 2 para el servicio aeronáutico, pero que no ha precisado si comprendían necesidades para el servicio «OR».

España

Sección II

BANDAS DE FRECUENCIAS Y CANALES DISPONIBLES

1. Bandas.

Las bandas de frecuencias disponibles para el servicio móvil aeronáutico OR corresponden a tres categorías distintas, es decir :

- a) bandas distribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico OR,
- b) bandas distribuidas específicamente al servicio móvil aeronáutico OR, pero que están compartidas con otros servicios, y
- c) bandas distribuidas al servicio móvil, de las que no se encuentra específicamente excluido el servicio móvil aeronáutico OR.

2. Frecuencias a ser asignadas.

1) *Bandas exclusivas.*

Las frecuencias a ser asignadas en las bandas exclusivas del servicio móvil aeronáutico OR aparecen en la 1ª Parte.

2) *Bandas compartidas.*

- a) al estudiar la distribución de frecuencias en las bandas que el servicio móvil aeronáutico OR comparte con otros servicios, se tuvo especialmente en cuenta la decisión del Consejo Administrativo (Segunda Reunión) de adoptar las recomendaciones de la J.P.F. (Véase nota ¹⁾).

¹⁾ JUNTA PROVISIONAL DE FRECUENCIAS
(J.P.F.)
GINEBRA, 1948

Documento 66-S

9 de febrero de 1948

RECOMENDACION DE LA J.P.F. AL CONSEJO ADMINISTRATIVO

« Se recomienda que :

- A. El Consejo Administrativo llame la atención de todas las Administraciones interesadas acerca de la necesidad de convocar las conferencias regionales competentes y proponga a las Administraciones interesadas que tomen medidas para que :
 - 1) la Conferencia europea de Radiodifusión de Copenhague examine las necesidades de los servicios europeos aeronáutico y móvil marítimo [véase nota ¹⁾, página 23 del Reglamento de Radiocomunicaciones] con los de la radiodifusión en la banda de 255 a 285 kc/s ;
 - 2) la Conferencia Marítima de Copenhague estudie las necesidades europeas en la banda de 405 a 415 kc/s ;
 - 3) La Conferencia de Oslo examine todos los servicios que comparten la banda de 1605 a 2850 kc/s, y discuta asimismo la cuestión de las bandas 3155 a 3400 kc/s, y de 3500 a 3900 kc/s ;
 - 4) en lo que concierne a las partes de la Región 1 que se hallan fuera de la zona europea, se reúnan conferencias regionales generales, a fin de considerar las necesidades en las bandas compartidas, entre 150 y 3900 kc/s ;
 - 5) las Administraciones de la Región 3 convoquen una conferencia regional a fin de estudiar las necesidades de los distintos servicios en las bandas compartidas entre 150 y 3900 kc/s.
- B. La I.F.R.B. coordine los acuerdos regionales, con arreglo a sus estatutos.
- C. que la J.P.F. facilite a todas las Conferencias de la Región 1 una lista, por orden de frecuencias, de las necesidades de frecuencias entre 150 y 4000 kc/s presentadas en los formularios 1 y 2, para los servicios fijos, móviles marítimos, aeronáuticos y de los demás servicios móviles, en los países de la zona europea de la región 1. (El costo de la confección de 100 ejemplares de esta lista ascenderá aproximadamente a 1400 francos suizos).
- D. a petición de las demás conferencias regionales, se les faciliten list asanólogas a la que se prevé en el apartado C anteriormente citado.

El Presidente :
Paul D. MILES

- b) Los canales propuestos para ser distribuidos al servicio móvil aeronáutico OR en las bandas compartidas, tienen la misma separación que los de las bandas exclusivas. Sin embargo, no se les han designado frecuencias determinadas. La cantidad de canales para el servicio móvil aeronáutico OR, cuya distribución se propone en esas bandas compartidas, fué evaluada especialmente teniendo en cuenta la anchura de las mismas y el número de servicios que las comparten. (Véase Sección VI.)

3. Selección de frecuencias.

1) *Bandas exclusivas.*

Todas las solicitudes, incluso las comunes a más de una región, fueron satisfechas dentro de los límites del espacio de espectro disponible en las bandas distribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico OR en el mundo entero. El exceso de solicitudes de la Región 1, se satisfizo, en la medida de lo posible, de la banda (3.900 a 3.950 kc/s) distribuída exclusivamente al servicio móvil aeronáutico OR de aquella región.

2) *Bandas compartidas.*

- a) El resto de las solicitudes fué acomodado, hasta el máximo posible, en las bandas a que se refiere el párrafo 1 b) y 1 c) de la Sección II y siguiendo tal orden de preferencia.
- b) Se decidió que toda la información (incluso las normas técnicas consideradas convenientes para el servicio móvil aeronáutico OR) relativa a las distribuciones propuestas en las bandas compartidas, entre 3 y 4 Mc/s, debía ser trasladada a la I.F.R.B., para que ésta, a su vez, la transmita a las diversas conferencias regionales. Además, la información relativa a la distribución propuesta en las bandas compartidas entre 4 y 27,5 Mc/s debe someterse a la J.P.F., en las mismas condiciones.

Sección III

PRINCIPIOS TÉCNICOS

1. Fraccionamiento de canales.

Con el objeto de utilizar las bandas disponibles en la forma más racional, se estimó que era necesario fraccionar en dos partes un canal previsto para una emisión clase A3, a fin de satisfacer dos (2) solicitudes para emisiones clase A1. Sin embargo, no se distribuyeron nunca las dos mitades de un mismo canal a Administraciones distintas.

2. Modificación de la clase de una emisión.

Reconociendo, por una parte, la necesidad de evitar interferencias perjudiciales y, por otra, la de utilizar las bandas de frecuencias disponibles en su capacidad máxima, se decidió permitir la modificación de una clase de emisión en los casos en que esto no exija ocupar un espacio de banda adicional.

3. Distribución de canales adyacentes.

- 1) Se decidió que, en el plan de distribución de frecuencias, las clases de emisión análogas se agruparían en canales adyacentes, siempre que fuera posible ; sin embargo, en la práctica fué imposible aplicar este principio más que a un número muy limitado de casos.
- 2) Además, se distribuyeron canales adyacentes a un país que así lo haya deseado, siempre que las condiciones geográficas lo permitieron y cuando ello fué posible.

4. Repetición de asignaciones.

- 1) La Conferencia hizo una comparación entre las solicitudes formuladas y el número de asignaciones posibles en las bandas exclusivas del servicio móvil aeronáutico OR ; este número se calculó utilizando diversas relaciones de protección a fin de determinar las posibilidades de repetición de la misma asignación. Se conocieron entonces las posibilidades teóricas para satisfacer las solicitudes, suponiendo que todas las estaciones estuvieran distribuidas uniformemente sobre la superficie terrestre. Los resultados de esta comparación aparecen en el siguiente cuadro :

Banda de frecuencias kc/s	Canales disponibles	Relación de protección db.	Día Repeticiones posibles	Total de asignaciones posibles durante el día	Noche Repeticiones posibles	Total de asignaciones posibles durante la noche	Total de solicitudes (Formulario 2)	Porcentaje de solicitudes satisfechas	
								Día	Noche
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
3025-3155	18	20	172	3100	7	125	1005	306	12,5
		25	130	2340	6	108		230	10
		30	77	1385	5	90		137	9
4700-4750	7	20	122	854	7	49	643	132	7,6
		25	98	686	5	35		106	5,5
		30	66	462	2	14		72	2,2
5680-5730	6	20	53	318	4	24	323	99	7,5
		25	40	240	3	18		74	5,6
		30	30	180	2	12		56	3,7
6685-6765	10	20	40	400	4	40	672	60	6
		25	26	260	3	30		39	4,5
		30	22	220	2	20		32	3
8965-9040	8	20	7	56	3	24	275	20	9
		25	6	48	2	16		17	6
		30	4	32	2	16		12	6
11 175-11 275	10	20	8	80	2	20	258	31	8
		25	4	40	2	20		15	8
		30	3	30	2	20		12	8
13 200-13 260	6	20	6	36	2	12	225	16	5
		25	4	24	2	12		11	5
		30	3	18	2	12		8	5
15 010-15 100	8	20	3	24	—	8	138	17	—
		25	3	24	—	8		17	—
		30	3	24	—	8		17	—
17 970-18 030	5	20	3	15	—	5	215	7	—
		25	3	15	—	5		7	—
		30	3	15	—	5		7	—

- 2) Después de haberse estudiado la información contenida en el cuadro anterior y otros factores técnicos adecuados, y de haberse tenido en cuenta las consideraciones prácticas que permiten satisfacer el número máximo de necesidades con normas técnicas mínimas, se adoptaron las relaciones de protección y condiciones de propagación siguientes, para la repetición de asignaciones en las diversas bandas :

BANDA (Mc/s)	RELACIONES DE PROTECCIÓN (db)	CONDICIONES DE PROPAGACIÓN
3	30	30° de la línea día/noche
4	25	» » » » » »
5	20	» » » » » »
6	20	» » » » » »
9	20	» » » » » »
11	20	» » » » » »
13	20	Punto en que el sol se halla en el cenit
15	20	» » » » » » » » » »
18	20	» » » » » » » » » »

(mínima actividad solar en verano)

- a) Se advirtió que, si una asignación se repite solamente a distancia que permita su uso simultáneo durante la noche, la frecuencia en cuestión no podía ser asignada el número suficiente de veces para satisfacer una parte razonable de solicitudes. Por consiguiente, como se indica en la tabla anterior, sólo se han tenido en cuenta, en todas las bandas OR, las condiciones de propagación diurna. No obstante, se hizo una distinción entre las características de propagación de las frecuencias superiores o inferiores a 13 Mc/s, destinadas al servicio móvil aeronáutico OR, por reconocerse que durante la mayor parte del ciclo de actividad solar, las frecuencias superiores a 13 Mc/s son útiles solamente para comunicaciones a largo alcance durante unas pocas horas antes y después del mediodía.
- b) Aunque, como se indica anteriormente, las frecuencias se distribuyeron a base del empleo diurno, se consideró posible utilizarlas por la noche admitiendo la posibilidad de que un cierto número de estaciones dejen de funcionar durante la noche y que las distancias entre las estaciones que queden en servicio sean suficientes como para que la relación de protección obtenida, si bien considerablemente inferior al diurno, les permita trabajar con cierto grado de satisfacción.
- 3) En los cuadros siguientes figura el porcentaje de solicitudes, en cada banda, que se considera posible satisfacer, aplicando las normas técnicas mencionadas y suponiendo que todas las estaciones estén distribuidas uniformemente sobre la superficie terrestre.

CUADRO ESTADÍSTICO
(ESTABLECIDO DE MANERA GENERAL Y APROXIMADA) DE LAS POSIBILIDADES DE
ASIGNACIÓN DE FRECUENCIAS, EN FUNCIÓN DEL NÚMERO DE CANALES EXISTENTES EN
CADA BANDA Y DEL NÚMERO DE SUS REPETICIONES POSIBLES EN LAS MASAS TERRESTRES
DE LAS DIFERENTES REGIONES

REGIÓN 1

BANDAS	EUROPA					AFRICA				
	Número de canales	Número de repeticiones	No. medio de frec. a asignar	Número de solicitudes	% posible de asignación	Número de canales	Número de repeticiones	No. medio de frec. a asignar	No. de solicitudes	% posible de asignación
3025—3155	25*	8	200	385	52%	25*	25	625	90	700%
4700—4750	7	5	35	220	16%	7	22	154	71	217%
5680—5730	6	3	18	162	11%	6	11	66	43	153%
6625—6765	12	3	36	167	21,5%	12	9	108	86	125%
8965—9040	9	2	18	91	20%	9	4	36	52	70%

* En la región 1, la banda de 3900-3950 kc/s está también distribuída al servicio móvil aeronáutico OR.

REGIÓN 2

BANDAS	AMERICA DEL NORTE					AMERICA CENTRAL Y DEL SUR				
	Número de canales	Número de repeticiones	No. medio de frec. a asignar	No. de solicitudes	% posible de asignación	Número de canales	Número de repeticiones	No. medio de frec. a asignar	No. de solicitudes	% posible de asignación
3025—3155	18	15	270	126	214%	18	17	306	190	161%
4700—4750	7	9	63	130	48%	7	13	91	111	82%
5680—5730	6	5	30	33	99%	6	8	48	81	59%
6625—6765	12	5	60	171	35%	12	6	72	93	77,5%
8965—9040	9	3	27	11	245%	9	3	27	92	30%

REGIÓN 3

BANDAS	CONTINENTE ASIÁTICO					AUSTRALASIA				
	Número de canales	Número de repeticiones	No. medio de frec. a asignar	Número de solicitudes	% posible de asignación	Número de canales	Número de repeticiones	No. medio de frec. a asignar	Número de solicitudes	% posible de asignación
3025—3155	18	15	270	183	147%	18	16	288	180	160%
4700—4750	7	13	91	141	64,5%	7	14	98	93	105%
5680—5730	6	7	42	45	93%	6	8	48	47	102%
6625—6765	12	5	60	132	45,5%	12	7	84	119	70%
8965—9040	9	3	27	49	55%	9	4	36	49	73%

MUNDIAL

BANDAS	Número de canales	Número de repeticiones	No. medio de frec. a asignar	Número de solicitudes	% posible de asignación
11175—11275	11	8	88	260	35,5%
13200—13260	6	6	36	226	16%
15010—15100	10	3	30	138	21,7%
17970—18030	6	3	18	215	8,4%

5. Reducción de normas.

- 1) La Conferencia convino en que debía distribuirse una misma frecuencia a varias solicitudes de una Administración, en aquellas aéreas en que se estimó necesario asegurar una mayor repetición de asignaciones, aún en el caso de que resultara una reducción de la relación de protección entre las emisiones de las estaciones correspondientes. Se adoptó este principio por considerarse que resultaría más práctico para una Administración controlar la interferencia así causada, que disminuir la relación de protección entre las estaciones de diferentes Administraciones.
- 2) Se acordó que podían reducirse las relaciones de protección mediante acuerdos entre los países interesados, en aquellas zonas en que se registra un número máximo de solicitudes, por ejemplo, Europa.

3) *Compartición de horario.*

Se han repetido ciertas asignaciones en donde indudablemente habrá interferencia entre las estaciones de diversas Administraciones. Sin embargo, esto se hizo en la creencia que el horario de trabajo de las estaciones así tratadas sería intermitente. En estos casos cada estación tiene el mismo derecho a utilizar la frecuencia y no se concede prioridad a ninguna estación o grupo de estaciones.

4) *Asignación secundaria.*

En algunos casos se decidió, además, asignar cierto número de frecuencias sobre una base «secundaria». En tales casos, la estación que tiene la asignación «primaria» estará protegida de cualquier otra estación que use la misma frecuencia bajo la forma de una asignación «secundaria», por las siguientes disposiciones:

- la potencia de la estación que utiliza una frecuencia secundaria debe ser inferior a la potencia de la estación que emplea la misma frecuencia sobre una base primaria,
- una distancia no inferior a la mitad de la distancia de repetición necesaria para una relación de protección de 20 decibeles debe separar las estaciones interesadas, y
- las frecuencias asignadas sobre una base secundaria, deben inscribirse en la columna «Notificaciones» del Registro de referencia internacional de frecuencias y su utilización se hará de acuerdo con las disposiciones previstas por el Reglamento de Radiocomunicaciones (1947).

Sección IV

PREPARACIÓN DEL PLAN DE DISTRIBUCIÓN DE FRECUENCIAS DE LAS BANDAS PARA EL SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO «OR»

1. Elementos del plan.

En definitiva, la Conferencia tuvo a su disposición:

- Una lista exacta de todas las solicitudes presentadas,
- una lista de los canales disponibles en las diversas bandas del servicio móvil aeronáutico OR, y
- los principios técnicos y otros necesarios para elaborar el plan de distribución de frecuencias.

2. Método de distribución.

- 1) A fin de obtener el mejor plan y de tener en cuenta las peculiaridades regionales, el estudio de la distribución de frecuencias a los países de cada región fué realizada por los representantes de los países situados en la región correspondiente. Para la distribución en las bandas de 6 Mc/s e inferiores, se consideró cada región independientemente, coordinándose en las zonas limítrofes. La distribución en las bandas de frecuencias más altas se hicieron con la cooperación de los representantes de todas las regiones.

- 2) Se satisficieron las solicitudes formuladas por los países que poseen territorios de ultramar para disponer, para esos territorios, de todas o algunas de las frecuencias de la metrópoli a condición de que se lograra la máxima economía en la asignación de frecuencias y de que se tuvieran en cuenta todas las posibilidades de repetición geográfica. No obstante, las solicitudes para los territorios de ultramar se examinaron exactamente en las mismas condiciones que las de los demás países de la misma área, sin conceder prioridad alguna a los países que requerían las mismas frecuencias en la metrópoli y en los territorios de ultramar.
- 3) Los problemas particulares de la zona europea de la Región 1, y de las zonas Sur y Central de la Región 2, se indican en los párrafos 4), 5) y 6) respectivamente.

4) *Zona europea de la Región 1.*

- a) En la zona europea de la Región 1, se realizó la distribución de frecuencias en las bandas de :

3025 - 3155 kc/s
 4700 - 4750 »
 5680 - 5730 »

haciendo una distribución previa de todas las frecuencias de cada banda (con excepción de una o dos frecuencias llamadas « de reserva ») en cada una de las dos partes del área limitada por la frontera occidental de Polonia, Checoslovaquia, Rumania y Yugoslavia. En esta distribución previa se tuvieron en cuenta las posibilidades de repetición de asignaciones.

Antes de adoptar la distribución definitiva de estas frecuencias, se comprobó si la distribución hecha a los países limitados por la línea divisoria definida precedentemente era aceptable desde el punto de vista de la interferencia. La aplicación de las frecuencias de reserva dejó toda libertad para proceder a una nueva distribución de las frecuencias inaceptables.

- b) No se pudo aplicar este procedimiento para las bandas de 6685 a 6765 kc/s y de 8965 a 9040 kc/s, debido a que los alcances de interferencia se vuelven excesivos y cubren prácticamente toda Europa. El plan de distribución de frecuencias se estableció pues, considerando la totalidad de las solicitudes expresadas por los diversos países de la Región 1, y tratando de utilizar de la mejor manera posible el número reducido de canales disponibles en cada una de las bandas, para la mejor satisfacción de las necesidades de los diferentes países, al mismo tiempo que se reducían al mínimo las posibilidades de interferencia.

5) *Zona Sur de la Región 2 (América del Sur).*

- a) Los siguientes países y territorios suramericanos presentaron las solicitudes con los datos necesarios :

Argentina	Colombia	Guayana inglesa
Bolivia	Chile	Surinam
Brasil	Guayana francesa	Uruguay

- b) En vista de que algunos países no incluidos en la lista anterior podían tener necesidades para el servicio móvil aeronáutico OR, la Conferencia decidió dejar a su disposición, en las bandas de 3, 4 y 5 Mc/s, los canales que a continuación se detallan :

3067 kc/s	4703,5 kc/s	5688,5 kc/s
3081 »	4710,5 »	5695,5 »
3095 »	4731,5 »	
3116 »	4745,5 »	
3130 »		
3137 »		

Tales países son :

- Ecuador y Perú, que han presentado los formularios 2 para el servicio móvil aeronáutico, pero que no han aclarado si estaban incluidas las necesidades para el servicio OR.
 - Paraguay y Venezuela, que no han presentado los formularios 2.
- c) Se decidió dejar la frecuencia de 3151 kc/s para ser empleada en Sur América por las aeronaves de turismo, en sus comunicaciones aire-tierra.

6) *Zona Central de la Región 2 (América Central y Caribe).*

- a) Los siguientes países y territorios de esta área presentaron solicitudes con los datos necesarios :

Cuba
 Curaçao
 Departamentos franceses de ultramar (Guadalúpe y Martinica)
 Estados Unidos de América ; para sus estaciones operadas por acuerdo en Bermudas, Indias Occidentales británicas, zona del canal de Panamá y Guantánamo (Cuba)
 Honduras (República de)
 México
 Nicaragua
 Territorios de los Estados Unidos de América (Puerto Rico)

- b) En vista de que algunos de los países no incluidos en la lista anterior podían tener necesidades para el servicio móvil aeronáutico OR, la Conferencia decidió dejar a su disposición los siguientes canales en la banda de 3 Mc/s :

3032 kc/s 3046 kc/s 3053 kc/s 3074 kc/s 3130 kc/s 3151 kc/s

Tales países son :

- Guatemala, cuyas solicitudes fueron presentadas después del 10 de junio de 1948 [véase Sección I, párrafo 3 (3) C].
- Costa Rica y El Salvador, que presentaron los formularios 2 para el servicio aeronáutico pero no especificaron si en dichos formularios estaban incluidas las necesidades para el servicio OR [véase Sección I, párrafo 3 (3) D].
- Haití, Panamá y República Dominicana, que no enviaron los formularios 2.

3. Plan de distribución de frecuencias.

El plan de distribución de frecuencias de las bandas OR fué elaborado a base de todos los datos mencionados. Este plan aparece en la Sección VI.

4. Canales comunes a los servicios R y OR.

Se autoriza el empleo mundial de los canales comunes a los servicios R y OR, centrados en 3023,5 y 5680 kc/s en la forma definida en el párrafo 3, Sección II de la Parte I.

Sección V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1. Nueva Lista Internacional de Frecuencias.

La Conferencia no ha podido terminar en todos sus detalles, las tareas materiales necesarias para que las frecuencias del servicio móvil aeronáutico OR se incluyan en la nueva Lista Internacional de Frecuencias. Se han tomado todas las medidas necesarias para la compilación detallada de una lista definitiva de frecuencias conforme al plan de distribución que figura en la Sección VI para transmisión a la J.P.F. después de la clausura de la Conferencia.

2. Futura distribución al Servicio Móvil Aeronáutico OR.

1) A pesar de no haberse considerado las solicitudes de algunos países (véase Sección I) se pudo satisfacer solamente un número reducido de las solicitudes presentadas para el servicio móvil aeronáutico OR en las bandas distribuídas a este servicio.

Se considera, además, que la Conferencia Internacional de Radiocomunicaciones (1947) hizo la distribución de bandas del servicio móvil aeronáutico OR a base de informaciones inadecuadas y que, por lo tanto, no tuvo en cuenta todas las necesidades de este servicio.

Se hace notar, por otra parte, que el objeto primordial de las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico OR es el de garantizar la seguridad del vuelo.

2) En consecuencia,

Se acordó recomendar que la próxima Conferencia Internacional Administrativa de Radiocomunicaciones estudie cuidadosamente este plan así como los demás elementos necesarios de modo que pueda decidir las modificaciones que se han de efectuar al artículo 5 del Reglamento de Radiocomunicaciones.

3. Limitación de potencia.

La Conferencia recomienda que las administraciones estudien la posibilidad de una reducción de la potencia irradiada de las estaciones aeronáuticas, durante la noche, con miras a un acuerdo sobre esta cuestión en la próxima Conferencia Internacional Administrativa de Radiocomunicaciones (véase el artículo 11 y el párrafo 2 del artículo 13 del Convenio Internacional de Telecomunicaciones, 1947).

Sección VI

PLAN DE DISTRIBUCIÓN DE FRECUENCIAS DE LAS BANDAS PARA EL
SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO « OR »

1. Abreviaturas empleadas.

Las abreviaturas siguientes fueron empleadas en el plan :

a) *Lista alfabética de abreviaturas de los diversos países*

(por orden alfabético en francés)

AEF	Africa Ecuatorial Francesa	G	Gran Bretaña
AfrS	Africa del Sur (Unión del)	Gibr	Gibraltar
Alas	Alaska	Grön	Groenlandia
Alba	Albania	Grön/USA	Groenlandia (Estaciones de los Estados Unidos de América)
Algé	Algeria	Guad	Guadalupe y Dependencias
Ango	Angola	GuBr/USA	Guayana Británica (Estaciones de los Estados Unidos de América)
AOF	Africa Occidental Francesa	GuFr	Guayana Francesa
AraS	Arabia Saudita	GuiP	Guayana Portuguesa
AraS/G	Arabia Saudita (Estaciones inglesas)	Hawa	Hawai (Islas)
Arge	Argentina	Holl	Países Bajos
Aust	Australia	Hond	Honduras
Autr/F	Austria (Estaciones Francesas)	I	Italia
Azor	Azores	Inde	India
B	Brasil	IndN	Indonesia
Berm/USA	Bermudas (Estaciones de los Estados Unidos de América)	Indo	Indochina
Boli	Bolivia	IndP	Indias Portuguesas
Bulg	Bulgaria	IOBr/USA	Indias Occidentales Británicas (Estaciones de los Estados Unidos de América)
Came	Camerún (Territorio bajo tutela de Francia)	Iran	Irán
Cana	Canadá	Iraq	Irak
CapV	Cabo Verde (Islas de)	Iraq/G	Irak (Estaciones inglesas)
Ceyl	Ceylán	Isla	Islandia
Chil	Chile	J/USA	Japón (Estaciones de los Estados Unidos de América)
Chin	China	JCaro/USA	Carolinas (Estaciones de los Estados Unidos de América)
Chin/USA	China (Estaciones de los Estados Unidos de América)	JMari/USA	Marianas (Estaciones de los Estados Unidos de América)
Chyp	Chipre	JMars/USA	Marshall (Estaciones de los Estados Unidos de América)
Colo	Colombia	John	Johnston (Isla)
Cuba	Cuba	Keny	Kenya (Africa Oriental Británica)
Cuba/USA	Cuba (Estaciones de los Estados Unidos de América)	Kong	Hongkong
Cura	Curaçao	Liba	Libano
D/F	Alemania (Estaciones francesas)	Labr/USA	Labrador (Estaciones de los Estados Unidos de América)
D/G	Alemania (Estaciones inglesas)	Liby/G	Libia (Estaciones inglesas)
D/USA	Alemania (Estaciones de los Estados Unidos de América)	Maca	Macao
Dnk	Dinamarca	Mada	Madagascar y Dependencias
Egyp	Egipto	Mala	Malaya
Egyp/G	Sudán anglo-egipcio, (3ª Región de Egipto)(Estaciones inglesas)	Malt	Malta
Egyp-	Zona del Canal de Suez (Estaciones inglesas)	MarF	Marruecos (Excluida la zona española)
Suez/G			
F	Francia		
Fidji/NZel	Fidji (Islas) (Estaciones de Nueva Zelandia)		
Finl	Finlandia		

MarF/USA	Marruecos (Excluida la zona española) (Estaciones de los Estados Unidos de América)	RSSU	República Socialista Soviética de Ucrania
Mart	Martinica	S	Suecia
Mexi	México	SomB	Somalia Británica
Midw	Midway (Islas)	SomF	Costa francesa de los Somalis
Moza	Mozambique (Africa Oriental Portuguesa)	STPr	S. Tomé y Príncipe
NCal	Nueva Caledonia y Dependencias	Suis	Suiza
NHeb	Nuevas Hébridas (Condominio franco-inglés)	Suri	Surinam
Nica	Nicaragua	Syri	Siria
Nor	Noruega	Tche	Checoslovaquia
NZel	Nueva Zelandia	TerN/USA	Terranova (Estaciones de los Estados Unidos de América)
Ocea	Establecimientos franceses de la Océania	TimP	Timor Portugués
Pak	Pakistán	Togo	Togo (Terr. bajo tutela Francia)
PanZ	Panamá	Tuni	Túnez
Papu	Papua (Territorio de)	URSS	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
Phil	Filipinas (República de las)	URSS-AM	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.— Asia Central
Phil/USA	Filipinas (República de las) (Estaciones de los Estados Unidos de América)	URSS-C	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas — Cáucaso
Polo	Polonia	URSS-E	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas — Europa
Port	Portugal	URSS-SEO	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas — Siberia y Lejano Oriente
Reun	Reunión	Urug	Uruguay
RhoS	Rhodesia del Sur	USA	Estados Unidos de América
Rico	Puerto Rico	Wake	Wake (Isla)
Roum	Rumania	Youg	Yugoeslavia
RSSB	República Socialista Soviética de Bielorussia		

b) *Otras abreviaturas*

N = Norte S = Sur E = Este W = Oeste

Ejemplo : «N-46° N» significa «Norte de 46° Norte».
«55° W-64° W y N-7° S» significa «Entre 55° Oeste y 64° Oeste y Norte de 7° Sur».

W = vatios kW = kilovatios

Ejemplo : «Cuba (500 W)» significa «Cuba potencia limitada a 500 vatios en la antena».

2. Plan des fréquences OR — OR Frequency Plan — Plan de frecuencias OR.

REGION 1

BANDE. — BAND — BANDA 3025-3155 kc/s

3032	3039	3046	3053	3060	3067
AEF Algé AOF Egyp F Iraq Mada MarF Nor Polo SomF (350 W) Tuni URSS-E URSS-SEO (1 kW)	AEF Algé AOF AraS Egyp F Mada MarF Nor RSSB SomF Tuni URSS-AM (500 W) URSS-C Youg	AEF Algé AOF Came F Isla Mada Port SomF Tehe URSS-E URSS-SEO (1 kW)	AEF Alba AOF Azor Came Dnk F Mada Port RSSU Togo URSS-SEO (1 kW)	AEF AOF Azor D/USA Mada Port Syri URSS-AM URSS-E URSS-SEO (1 kW)	D/USA Port Roum S Syri URSS-AM (1 kW) URSS-E
3074	3081	3088	3095	3102	3109
Ango Azor Bulg CapV Egyp-Suez/G F G Gibr GuiP Moza Port S STPr Tuni URSS-AM (1 kW) URSS-E	AraS/G Azor Chyp D/G Egyp/G Egyp-Suez/G Finl G Iraq/G Keny Liby/G Malt Port Roum SomB URSS-E URSS-SEO (1 kW)	AfrS D/G Egyp G Port RSSU URSS-AM (1 kW) URSS-E	AraS/G (2,5 kW) Chyp Egyp/G Egyp-Suez/G F G Gibr Iraq/G Keny Liby/G Malt Polo RhoS SomB Suis URSS-AM (1 kW) URSS-C URSS-SEO (1 kW)	AfrS Egyp G Gibr Malt RSSB *URSS-C	AfrS Egyp G I MarF/USA S *URSS-E
3116	3123	3130	3137	3144	3151
AfrS Algé Egyp-Suez/G G Tche Tuni URSS-AM (1 kW) URSS-C *URSS-E URSS-SEO (1 kW)	Egyp G (N) Holl I MarF/USA RSSU URSS-E URSS-SEO (N-46° N & W-170° E)	Egyp G (N) Holl URSS-E URSS-SEO (1 kW)	Bulg Egyp Holl URSS-AM (1 kW) URSS-C URSS-E URSS-SEO (1 kW)	AEF Algé AOF Came D/USA Egyp Mada MarF RSSU Tuni URSS-C URSS-E URSS-SEO (1 kW) Youg	AEF Algé AOF Bulg Came D/F Egyp Mada MarF Tuni URSS-E URSS-SEO (1 kW)

* Cette fréquence sera aussi utilisée dans la zone d'occupation de l'U.R.S.S. en Allemagne. — This frequency will also be used in the U.S.S.R. occupation zone of Germany. — Esta frecuencia será usada también en la zona ocupada en Alemania por la U.R.S.S.

3032	3039	3046	3053	3060	3067
Alas Arge B (42° W-51° W & N-9° S) Colo Grön/USA Hawa Labr/USA TerN/USA USA ■ Grön	Alas Arge (S-43° S) B Berm/USA Grön/USA Guad Hawa Labr/USA Mart Nica TerN/USA USA ■ Grön	Arge Cana Colo (S-5° N) Hawa Mexi	Alas Arge B (55° W-64° W & N-7° S) Cana (E-98° W) Cuba Hawa USA (W-98° W)	B Cana Chil (N-41° S) (300 W) Chil (S-41° S) Guad Hawa Mart Mexi	Alas Arge (S-34° S) B (12°-21° S & 46°-53° W) Berm/USA Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA Hawa IOBr/USA Labr/USA PanZ Rico TerN/USA USA
3074	3081	3088	3095	3102	3109
Alas Arge B (E-42° & N-10° S) Berm/USA Colo (N-4° N) Grön/USA Labr/USA TerN/USA USA	Arge (S-43° S) B (10° S-18° S & E-43° W) Cana Cuba GuFr Hawa	Alas B ¹⁾ Berm/USA Chil (N-31° S) (300 W) Chil (S-31° S) Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA Hawa Labr/USA PanZ Rico TerN/USA USA	Arge (S-28° S) B (42° W-57° W & N-9° S) Cana Hawa Mexi	Alas B Berm/USA Chil (N-36° S) (300 W) Chil (S-36° S) Grön/USA Guad Hond Labr/USA Mart TerN/USA USA	Alas B (40°-50° W & 9°-17° S) B (S-17° S) (350 W) Berm/USA Chil Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA Hawa IOBr/USA Labr/USA PanZ/USA Rico TerN/USA USA
3116	3123	3130	3137	3144	3151
B (E-46° W & 18°-24° S) (S-24° S, 350 W) Cana Chil Mexi	Alas Arge (S-35° S) B (E-43° W & 10°-18° S) Berm/USA Boli Grön/USA GuBr/USA Hawa Labr/USA TerN/USA USA	Cana Chil (S-41° S) (N-41° S, 300 W) Cuba Cura Hawa Suri Urug	Alas B (E-46° W & 18°-24° S) (S-24° S, 350 W) Berm/USA Chil Grön/USA Hawa Labr/USA TerN/USA USA	Alas Arge B (E-42° W & N-10° S) Berm/USA Grön/USA GuBr/USA Hawa IOBr/USA Labr/USA PanZ/USA Rico/USA TerN/USA USA	Arge } ²⁾ B } Boli } Cana Chil } ²⁾ Colo } Mexi Urug } ²⁾

■ Sur une base secondaire. — On a secondary basis. — Sobre una base secundaria.

¹⁾ Usage nocturne limité entre 7° et 16° sud et à l'ouest de 56° ouest. — With night use limited to 7° to 16° S and W of 56° W. — Uso nocturno limitado entre 7° S y 16° S y al W de 56° W.

²⁾ Stations d'aéronefs seulement. — Aircraft only. — Sólo aeronaves.

REGION 3

BANDE — BAND — BANDA 3025-3156 kc/s

3032	3039	3046	3053	3060	3067
Aust (500 W) Chin Region 5 (3 kW) Inde (350 W) Indo (350 W) JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw NCal (1 kW) NHeb (1 kW) NZel (1 kW) Ocea (1 kW) Phil-Porto Princessa (300 W) Wake	Aust S (500 W) Chin Region 8 (3 kW) Inde (350 W) IndN (500 W) Indo (250 W) NCal (250 W) NHeb (250 W) NZel (1 kW) Ocea (250 W) Phil-Aparri (200 W)	Aust S (500 W) Chin Region 5 (500 W) Fiji/NZel (1 kW) IndN (500 W) Indo (250 W) Iran (250 W) NCal (250 W) NHeb (250 W) NZel (1 kW) Ocea (250 W) Pak (250 W) Phil-Mindoro (200 W) US Pacific except.: Philip- pines & Japon (1 kW)	Aust (500 W) Chin Region 6 (3 kW) Fiji/NZel (1 kW) Inde (350 W) IndN (500 W) Iran (250 W) JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw NZel (1 kW) Phil-Zamboanga (300 W) Saigon (250 W) Wake	Aust (500 W) Hanoi (500 W) IndN (500 W) John Midw Phil-Baler (200 W)	Aust (500 W) IndN (500 W) Indo (350 W) Iran (350 W) J/USA (1 kW) JCaro/USA JMari/USA JMars/USA (1 kW) John Manila/USA (1 kW) Midw Ryukyu/USA (1 kW) Wake
3074	3081	3088	3095	3102	3109
Aust (5 kW) Ceyl (2,5 kW) Chin Region 7 (3 kW) JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Kong (2,5 kW) Mala (2,5 kW) Manila/USA Midw Pak E (500 W) Karachi (500 W) Wake	Aust (5 kW) Ceyl (2,5 kW) Chin Region 2 (3 kW) Fiji/NZel (1 kW) Kong (2,5 kW) Mala (2,5 kW) NZel (1 kW) Phil-Labo (200 W)	Aust (1 kW) J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Phil/USA Wake	Aust (5 kW) Ceyl (2,5 kW) Chin Region 2 (3 kW) Fiji/NZel (1 kW) Kong (2,5 kW) Mala (2,5 kW) NZel (1 kW) Pak E (250 W) Phil-Cebu (200 W)	Aust (500 W) Ceyl (2,5 kW) Chin Region 7 (3 kW) J/USA (1 kW) JCaro/USA (1 kW) JMari/USA (1 kW) JMars/USA (1 kW) John (1 kW) Kong (2,5 kW) Mala (2,5 kW) Midw (1 kW) Pak (250 W) Phil/USA (1 kW) Wake (1 kW)	Aust S (500 W) Chin Region 3 (3 kW) Chin/USA (1 kW) IndN (1 kW) J/USA (1 kW) JCaro/USA (1 kW) JMari/USA (1 kW) JMars/USA (1 kW) John (1 kW) Midw (1 kW) Pak W (250 W) Phil/USA (1 kW) Wake (1 kW)
3116	3123	3130	3137	3144	3151
Aust (500 W) Ceyl (2,5 kW) Kong (2,5 kW) Mala (2,5 kW) Phil-Cagayan (400 W) Misamis (400 W)	Aust S (500 W) Chin Region 1 (3 kW) Chin/USA (1 kW) Fiji/NZel (1 kW) IndN (500 W) J/USA (1 kW) JCaro/USA (1 kW) JMari/USA (1 kW) JMars/USA (1 kW) John (1 kW) Midw (1 kW) NZel (1 kW) Pak (350 W) Phil/USA (1 kW) Wake (1 kW)	Aust S (500 W) Chin Region 4 (3 kW) IndN (500 W) NCal (1 kW) NHeb (1 kW) NZel (1 kW) Ocea (1 kW) Pak-Karachi (1,5 kW) Phil-Cebu (300 W)	Aust S (5 kW) Chin Region 6 (3 kW) IndP (100 W) JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Phil-Cebu (400 W) Phil/USA (1 kW) TimP (100 W) Wake	Aust (500 W) Chin/USA (1 kW) J/USA (1 kW) JCaro/USA (1 kW) JMari/USA (1 kW) JMars/USA (1 kW) John (1 kW) Midw (1 kW) Phil/USA (1 kW) Wake (1 kW)	Aust (500 W) Chin Region 4 (3 kW) IndN (500 W) Phil-Cagayan (400 W) Misamis (400 W)

REGION 1

BANDE — BAND — BANDA 5680-5730 kc/s

5688	5695,5	5703	5710,5	5718	5725,5
Alba Ango Azor CapV D/G Egyp G GuiP Moza Port RSSB STPr URSS-AM (500W) URSS-C (500 W) URSS-E (500 W) URSS-SEO (500 W)	AEF (S-5° N) (750 W) AfrS AOF (W-0°) (750 W) AraS/G (W-55° E) (500 W) Came-Douala (750 W) Chyp Egyp/G Egyp-Suez/G G Gibr Iraq Keny Liby/G Mada (N-20° S) (750 W) Malt SomB Tche URSS-E URSS-SEO (1kW)	AEF AOF Azor Came Egyp Holl Mada Port RSSB SomF Togo URSS-E URSS-SEO (1kW) Youg ■ Algé-Oran (300W) MarF (300 W)	AEF AfrS Algé AOF Came F Iraq Mada MarF Nor Polo Reun SomF Syri Togo Tuni URSS-AM (50 W)	AEF AfrS Algé AOF Autr/F Bulg Came D/F Egyp F Mada MarF Reun SomF Togo Tuni URSS-AM URSS-C URSS-E URSS-SEO (50 W)	AEF (S-12° N) (750 W) AfrS AOF (750 W) Came (750 W) Egyp I Isla Mada (N-20° S) (750 W) RSSU S URSS-C (1 kW) *URSS-E ■ Algé (300 W) MarF (300 W) Port (400 W)

■ Sur une base secondaire. — On a secondary basis. — Sobre una base secundaria.

* Cette fréquence sera aussi utilisée dans la zone d'occupation de l'U.R.S.S. en Allemagne. — This frequency will also be used in the U.S.S.R. occupation zone of Germany. — Esta frecuencia será usada también en la zona ocupada en Alemania por la U.R.S.S.

REGION 2

BANDE — BAND — BANDA 5680-5730 kc/s

5688	5695,5	5703	5710,5	5718	5725,5
Arge (S-36° S) Cana Cura (500 W) Mexi Suri (500 W)	Alas (1 kW) Arge (S-41° S) Berm/USA Boli Grön/USA Labr/USA TerN/USA USA	Arge Cana Colo Mexi	Alas B (E-55° W) Chil Colo Grön/USA Guad (300 W) Labr/USA Mart (300 W) TerN/USA USA	B Cana Cuba (400 W) Chil (N-41° S) (300 W) Chil (S-41° S)	Alas B except. N-8° S & W-47° W(350W) Berm/USA Chil Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA IOBr/USA Labr/USA PanZ Rico TerN/USA Urug (100 W) USA

REGION 3

BANDE — BAND — BANDA 5680-5730 kc/s

5688	5695,5	5703	5710,5	5718	5725,5
Aust (500 W) Chin Regions (4, 5 & 6) (1 kW) Inde (S-30° N) (350 W) IndN (Java & Sumatra) (1 kW) JMari/USA (1 kW) NCal (500 W) NHeb (500 W) Ocea (500 W) Phil S (400 W) Wake (1 kW)	Aust (5 kW) Cevl (2,5 kW) Fiji/NZel (1 kW) Kong (2,5 kW) Mala (2,5 kW) NZel (1 kW) Pak (500 W)	Aust S (500 W) Fiji/NZel (1 kW) Inde (350 W) IndN (500 W) Iran (500 W) Maca (100 W) NZel (1 kW) Phil (Cebu) (400 W) Phil N (400 W)	Aust S (500 W) Chin (3 kW) IndP (100 W) Mala (2,5 kW) Phil S (400 W) TimP (100 W)	Aust (5 kW) Chin/USA (1 kW) Fiji/NZel (1 kW) Indo (500 W) J/USA (1 kW) JCaro/USA (1 kW) JMari/USA (1 kW) JMars/USA (1 kW) John (1 kW) Midw (1 kW) NZel (1 kW) Pak-Karachi Phil/USA (1 kW) Wake (1 kW)	Aust (1 kW) Chin/USA (1 kW) Inde (350 W) Indo (500 W) J/USA (1 kW) JCaro/USA (1 kW) JMari/USA (1 kW) JMars/USA (1 kW) John (1 kW) Midw (1 kW) NCal (500 W) NHeb (500 W) Ocea (500 W) Phil/USA (1 kW) Wake (1 kW)

REGION 1

BANDE — BAND — BANDA 6685-6765 kc/s

6685 (A1)	6687,5 (A1)	6693	6700,5	6708	6715,5
Ango AraS/G (S-20° N) CapV GuiP Moza Nor Port STPr Suis *URSS-AM URSS-C URSS-SEO	Alba AfrS Azor Egyp Finl G Youg	AraS/G Bulg Chyp Egyp/G Egyp-Suez/G G Gibr Iraq/G Keny Liby/G Malt SomB URSS-SEO	AraS/G (2,5 kW) Chyp D/G Egyp/G Egyp-Suez/G G Gibr Iraq/G Keny Liby/G Malt SomB URSS-SEO (1 kW)	AfrS Chyp Egyp/G Egyp-Suez/G G Iraq/G Keny Liby/G Malt SomB URSS-E URSS-SEO (1kW) Youg	AEF Algé AOF Autr/F Came D/F F Mada MarF Reun SomF Togo Tuni URSS
6723	6730,5	6738	6745,5	6753	6760,5
AfrS Egyp (1 kW) Holl MarF/USA URSS-C (1 kW) URSS-E ■ I (100 W)	Ango Azor CapV Dnk (300 W) D/USA GuiP Isla Moza Port Roum STPr Syri (300 W) URSS-AM (500 W)	Egyp (1 kW) G MarF Tche URSS-C (1 kW)	AEF Algé AOF Came Egyp F Finl Mada MarF Polo Reun SomF Togo Tuni URSS-E URSS-SEO	AEF Algé AOF Came Egyp (500 W) F Mada MarF Reun SomF Togo Tuni URSS-E	AEF Algé AOF AraS/G (S-20° N) Came F Isla Mada MarF RSSB RSSU Togo Tuni URSS-AM (1 kW) URSS-C

■ Sur une base secondaire. — On a secondary basis. — Sobre una base secundaria.

* Cette fréquence sera aussi utilisée dans la zone d'occupation de l'U.R.S.S. en Allemagne. — This frequency will also be used in the U.S.S.R. occupation zone of Germany. — Esta frecuencia será usada también en la zona ocupada en Alemania por la U.R.S.S.

REGION 2

BANDE — BAND — BANDA 6685-6765 kc/s

6685 (A1)	6687,5 (A1)	6693	6700,5	6708	6715,5
B Cana Mexi	Alas B Nica (300 W) USA	Arge Cana Guad GuFr Mart Mexi	Arge Berm/USA Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA Hawa IOBr/USA Labr/USA PanZ Rico TerN/USA USA ■ Grön	B Cana Cuba	B Cana Mexi
6723	6730,5	6738	6745,5	6753	6760,5
Alas Arge Berm/USA Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA IOBr/USA Labr/USA PanZ Rico TerN/USA USA	Alas Arge Berm/USA Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA IOBr/USA Labr/USA PanZ Rico TerN/USA USA	Alas Berm/USA Chil Colo (100 W) Hawa Hond Urug (100 W) USA	Boli Cana Chil (S-33° S) (100 W) Cuba Guad (100 W) GuFr (100 W) Mart (100 W)	B Cana Chil (S-41° S) (300 W) Mexi	Alas Arge Berm/USA Cura Hawa USA

■ Sur une base secondaire. — On a secondary basis. — Sobre una base secundaria.

REGIÓN 3

BANDE — BAND — BANDA 6685-6765 kc/s

6685 (A1)	6687,5 (A1)	6693	6700,5	6708	6715,5
Aust (500 W) Ceyl Indo (500 W) Kong Mala	Aust S (500 W) Chin/USA (3 kW) Fiji/NZel (1 kW) Inde (350 W) J/USA (3 kW) JCaro/USA (3kW) JMari/USA (3kW) JMars/USA (3 kW) John (3 kW) Midw (3 kW) NCal (500 W) NHeb (500 W) Ocea (500 W) Phil/USA (3 kW) Wake (3 kW)	Aust (5 kW) Ceyl Fiji/NZel (1 kW) Inde (N-25° N & E-75° E) Kong Mala NZel (1 kW)	Aust (5 kW) Ceyl (2,5 kW) Kong (2,5 kW) Mala (2,5 kW) Pak (400 W) Phil S (400 W)	Aust S (500 W) Ceyl (250 W) Fiji/NZel (1 kW) IndN (1 kW) Maca (100 W) NZel (1 kW) Pak (1 kW)	Aust (500 W) except. Darwin Chin Regions 4, 5 & 6 (1 kW) Fiji/NZel (1 kW) IndN-Java IndP (100 W) NZel (1 kW) Phil S (400 W) TimP (100 W)
6723	6730,5	6738	6745,5	6753	6760,5
Aust except. Pt. Moresby (1 kW) Chin/USA (3 kW) Fiji/NZel (1 kW) Inde (500 W) J/USA (3 kW) JCaro/USA (3kW) JMari/USA (3kW) JMars/USA (3 kW) John (3 kW) Mala (2,5 kW) Midw (3 kW) NZel (1 kW) Phil/USA (3 kW) Wake (3 kW)	Aust (5 kW) except. Pt. Moresby Chin/USA (3 kW) Inde (S-30° N) J/USA (3 kW) JCaro/USA (3kW) JMari/USA (3kW) JMars/USA (3 kW) John (3 kW) Mala (2,5 kW) Midw (3 kW) Papu Pt. Moresby (500 W) Phil/USA (3 kW) Wake (3 kW)	Aust (1 kW) Ceyl (2,5 kW) Chin (3 kW) Mala (2,5 kW) NCal (1 kW) NHeb (1 kW) Ocea (1 kW) Pak-Karachi (400 W)	Aust (5 kW) except. Darwin Fiji/NZel (1 kW) Inde (500 W) Indo (500 W) Iran (500 W) NZel (1 kW) Phil (400 W)	Aust (500 W) except. Brisbane & Pt. Moresby Chin/USA (1 kW) Inde (500 W) except. Sadhiya Indo (1 kW) Java (500 W) J/USA (1 kW) JCaro/USA (1kW) JMari/USA (1kW) JMars/USA (1 kW) John (1 kW)- Midw (1 kW) NCal (1 kW) NHeb (1 kW) NZel (500 W) Ocea (1 kW) Phil-Cebu (400 W) Wake (1 kW)	Aust (500 W) except. Darwin Chin Regions 4, 5 & 6 (1 kW) IndP (100 W) J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Mala (1 kW) Midw TimP (100 W) Wake

REGION 1

BANDE — BAND — BANDA 8965-9040 kc/s

8967	8975,5	8984	8992,5	9001
AfrS AraS/G Chyp D/G Egyp/G Egyp-Suez/G G Gibr Iraq/G Keny Liby/G Malt SomB	AfrS Azor MarF/USA (1 kW) URSS	AEF Algé AOF Came F Liba Mada MarF Reun SomF Togo Tuni URSS-AM	Ango Azor CapV GuiP Moza Polo (500 W) Port STPr URSS-E URSS-SEO (50 W)	AEF Came Egyp Holl Mada Nor Reun RSSB ■ Algé-Oran (100 W) AOF (300 W) MarF (300 W) Tuni (100 W)
	9009,5	9018	9026,5	9035
	AEF (500 W) Bulg Came (500 W) G Mada (500 W) Reun (500 W) URSS-SEO Youg ■ AOF	AEF Algé AOF Came F Mada MarF Reun RSSU SomF Togo Tuni	AEF-Brazzaville (400 W) AOF-Dakar (400 W) D/USA Egyp Mada (400 W) Reun (400 W) Tche URSS-AM URSS-C ■ MarF-Rabat (300 W)	Dnk I MarF/USA Polo

■ Sur une base secondaire. — On a secondary basis. — Sobre una base secundaria.

REGION 2

BANDE — BAND — BANDA 8965-9040 kc/s

8967	8975,5	8984	8992,5	9001
B Cana Hawa Mexi	Arge Cura Suri USA (1 kW)	Alas Arge Berm/USA Grön Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA Hawa IOBr/USA PanZ Rico USA	Cana Chil Guad GuFr Mart Mexi	Alas B Cuba (300 W) USA
9009,5	9018	9026,5	9035	
B Cana Mexi	Alas Boli Chil (S-41° S) (300 W) Cuba Hawa	Alas Arge Berm/USA Grön/USA (750 W) Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA IOBr/USA Labr/USA (1 kW) PanZ Rico TerN/USA (1 kW) USA ■ Grön	Alas Chil Colo (300 W) Labr/USA TerN/USA Urug (100 W) USA	

■ Sur une base secondaire. — On a secondary basis. — Sobre una base secundaria.

REGION 3

BANDE — BAND — BANDA 8965-9040 kc/s

8967	8975,5	8984	8992,5	9001
Aust Ceyl Fiji/NZel Kong Mala Midw NZel	Aust Ceyl Indo	Aust (500 W) Indo JMars/USA Wake	Fiji/NZel Inde Phil NZel	Chin/USA Inde J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Phil Wake
9009,5	9018	9026,5	9035	
Fiji/NZel IndN Iran NZel	Aust-Darwin (500 W) Chin John (1 kW) Mala NCal NHeb Ocea Pak W	Aust (500 W) Chin/USA IndP J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John John Kong Mala Midw Phil/USA Wake	ChinN Chin/USA J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Pak Phil/USA TimP Wake	

REGION 1

BANDE — BAND — BANDA 11 175-11 275 kc/s

11 180,5	11 190	11 199,5	11 209	11 218,5	11 228
Ango Azor CapV Egyp GuiP Moza Nor Polo Port (250 W) STPr	AEF Algé AOF Came Mada MarF Reun SomF URSS	AraS/G Chyp D/G Egyp/G Egyp-Suez/G G Gibr Iraq/G Keny Liby/G Malt SomB	AEF Algé AOF Came F Mada MarF Reun SomF Togo Tuni URSS-SEO	AEF Algé AOF Autr/F Came D/F F Mada MarF Reun SomF Togo Tuni	D/USA MarF/USA ☒ Egyp (300 W)
11 237,5	11 247	11 256,5	11 266	11 273 (A1)	
AfrS URSS ☒ Algé (500 W) AOF (500 W) MarF (500 W) Tuni (500 W)	Chyp (500 W) Dnk G Gibr Liby/G Malt Suez/G URSS-AM URSS-SEO	Holl RSSU URSS-AM URSS-C URSS-E URSS-SEO	Azor D/USA MarF/USA Port URSS-E (500 W)	Bulg Roum URSS-AM URSS-C URSS-E ☒ AEF (500 W) Algé (500 W) AOF (500 W) Mada (500 W) MarF (500 W) Reun (500 W)	

☒ Sur une base secondaire. — On a secondary basis. — Sobre una base secundaria.



REGION 1

BANDE — BAND — BANDA 13 200-13 260 kc/s

13 205,5	13 215,5	13 225,5	13 235,5	13 245,5	13 255,5
AraS/G Chyp D/G Egyp/G Egyp-Suez/G G Gibr Iraq/G Keny Liby/G Malt SomB	D/USA Egyp MarF/USA ■ AEF- Brazzaville & Bangui (1 kW) AOF-Dakar (1 kW) Came-Douala (1 kW) Mada (1 kW) Reun (1 kW)	AEF Algé AOF Came Mada MarF Reun SomF Togo Tuni URSS	(300 W) AEF Algé AOF Autr/F Came D/F F Mada MarF Reun SomF Togo Tuni URSS-AM (100 W)	AEF-Bangui (750 W) AEF-Brazzaville (750 W) AOF-Dakar (750 W) Came-Douala (750 W) Mada (750 W) Polo Reun (750 W) URSS	Ango Azor CapV GuiP Holl Moza Nor Port Roum STPr

■ Sur une base secondaire. — On a secondary basis. — Sobre una base secundaria.

REGION 2

BANDE — BAND — BANDA 13 200-13 260 kc/s

13 205,5	13 215,5	13 225,5	13 235,5	13 245,5	13 255,5
Alas Arge Cura (300 W) Hawa (1 kW) Mexi	Alas Arge (300 W) Berm/USA Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA Hawa IOBr/USA Labr/USA PanZ Rico TerN/USA USA	B Cana (350 W) Cuba (350 W)	Alas Arge (300 W) Berm/USA (300 W) Grön/USA (300 W) Guad Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA GuFr IOBr/USA Labr/USA (400 W) Mart PanZ Rico TerN/USA (400 W) USA	B Berm/USA (1 kW) Labr/USA (1 kW) TerN/USA (1 kW) USA	Arge Cana Hawa Mexi

REGION 3

BANDE — BAND — BANDA 13 200-13 260 kc/s

13 205,5	13 215,5	13 225,5	13 235,5	13 245,5	13 255,5
Aust Ceyl John (1 kW) Kong Mala Midw (1 kW)	Chin/USA J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Pak Wake	Aust (500 W) Indo (100 W)	Chin/USA Indo J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw NCal NHeb Ocea Phil/USA Wake	Chin/USA J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Phil Wake	Inde IndN Midw John

REGION 1

BANDE — BAND — BANDA 15 010-15 100 kc/s

15 016	15 026	15 036	15 046	15 056
D/USA MarF/USA	Ango Azor CapV GuiP Moza STPr URSS	AEF AOF Came Mada Reun URSS ■ Algé (200 W) MarF (200 W)	G	AirS MarF/USA Nor
15 066	15 076	15 086	15 092,5 (A1)	15 096,5 (A1)
AEF Algé AOF Came F Mada MarF Reun SomF Togo Tuni URSS-AM (50 W) URSS-SEO	AEF Algé AOF Autr/F Came D/F F Mada MarF Reun SomF Togo Tuni	Dnk Polo (500 W) URSS	G URSS-SEO	Holl

■ Sur une base secondaire. — On a secondary basis. — Sobre una base secundaria.

15 016	15 026	15 036	15 046	15 056
Alas Arge (S-30° S) (300 W) Berm/USA Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA Hawa IOBr/USA Labr/USA PanZ Rico TerN/USA USA	Chil Mexi (N-19° N) (400 W)	B Grön/USA Labr/USA Mexi (N-19° N) (300 W) TerN/USA	Alas (1 kW) Arge Cuba (300 W)	Alas Arge (300 W) Berm/USA USA
15 066	15 076	15 086	15 092,5 (A1)	15 096,5 (A1)
Berm/USA Chil (300 W) Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA IOBr/USA PanZ Rico USA	Alas Arge (300 W) USA	B (S-5° S & E-55° W) (300 W) Hawa (1 kW) Mexi	B Mexi (N-19° N) (300 W)	Alas Arge (300 W) Cura USA

REGION 3

BANDE — BAND — BANDA 15 010-15 100 kc/s

15 016	15 026	15 036	15 046	15 056
Chin/USA J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Phil/USA Wake	IndP Maca TimP	—	Aust Pak	Chin/USA Inde J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Phil/USA Wake
15 066	15 076	15 086	15 092,5 (A1)	15 096,5 (A1)
Aust Indo ¹⁾ (50 W)	Chin/USA Inde J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw NCal NHeb Ocea Phil/USA Wake	Aust (50 W)	Phil (300 W)	IndN

¹⁾ Stations d'aéronefs seulement. — Aircraft only. — Sólo aeronaves.

REGION 1

BANDE — BAND — BANDA 17 970-18 030 kc/s

17 975 (A1)	17 983,5	17 993,5	18 003,5	18 013,5	18 023,5
Ango Azor CapV D/USA GuiP I MarF/USA Moza STPr URSS (50 W)	AraS/G Chyp D/G Egyp/G Egyp-Suez/G G Gibr Iraq/G Keny Liby/G Malt SomB	AEF Algé AOF Autr/F Came D/F F Holl Mada MarF Reun SomF Togo Tuni	Polo URSS	AEF Algé AOF Came D/USA F Mada MarF MarF/USA Reun SomF Togo Tuni	URSS

REGION 2

BANDE — BAND — BANDA 17 970-18 030 kc/s

17 975 (A1)	17 983,5	17 993,5	18 003,5	18 013,5	18 023,5
Alas Arge (300 W) Berm/USA Grön/USA Hawa (1 kW) Labr/USA TerN/USA USA	Alas B	Alas Arge Guad GuFr Mart	Arge Mexi	Alas Berm/USA Chil (300 W) Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA Hawa IOBr/USA Labr/USA PanZ Rico TerN/USA USA	B Berm/USA (1 kW) Grön/USA (1 kW) Labr/USA (1 kW) TerN/USA (1 kW) USA (1 kW)

REGION 3

BANDE — BAND — BANDA 17 970-18 030 kc/s

17 975 (A1)	17 983,5	17 993,5	18 003,5	18 013,5	18 023,5
IndP Maca TimP	Aust Ceyl Kong Mala Pak	Chin/USA Indo J/USA JCaro/USA JMari/USA John Midw NCal NHeb Ocea Phil/USA Wake	Aust (400 W)	Chin/USA J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Phil/USA Wake	IndN

REGION 1

BANDE — BAND — BANDA 3900-3950 kc/s

3904	3911	3918	3925	3932
AEF AfrS Algé AOF Came D/G Egyp Isla Mada MarF Tuni URSS-AM URSS-E URSS-SEO (1 kW) Youg	AEF AOF Egyp F G Mada MarF RSSB (500 W) URSS-E URSS-SEO Youg	AfrS Alba Algé Egyp F G MarF RSSU (500 W) URSS-AM URSS-E URSS-SEO	Azor D/G Egyp F G Malt Port URSS-E URSS-SEO	AEF AfrS Algé AOF Autr/F Came G Mada MarF SomF Tuni *URSS-E URSS-SEO ■ Roum (W-25° E) • (100 W)
		3939	3946	
		G Polo *URSS-C URSS-SEO	AfrS Algé F MarF Nor Polo URSS-E URSS-SEO	

■ Sur une base secondaire. — On a secondary basis. — Sobre una base secundaria.

* Cette fréquence sera aussi utilisée dans la zone d'occupation de l'U.R.S.S. en Allemagne. — This frequency will also be used in the U.S.S.R. occupation zone of Germany. — Esta frecuencia será usada también en la zona ocupada en Alemania por la U.R.S.S.

REGION 1

BANDE — BAND — BANDA 3155-3200, 3200-3230 & 3800-3900 kc/s

A	B	C	D	E	F	G
G Malt	G Malt	Holl	Ango CapV F GuiP Moza Nor Port STPr	AEF Algé AOF Came F Holl Mada MarF Reun SomF Togo Tuni	AEF Algé AOF D/F F Mada MarF SomF Tuni	AEF Algé AOF D/USA F Mada MarF SomF Tuni

REGION 2

BANDE — BAND — BANDA 2505-2850, 3155-3200 & 3200-3230 kc/s

<p>Pour des accords régionaux. For regional agreements. Por acuerdos regionales.</p>
--

REGION 3

BANDE — BAND — BANDA 3155-3200, 3200-3230 & 3900-3930 kc/s

3155-3200				
A	B	C	D	E
Aust (5 kW) Indo (1 kW) NCal (1 kW) NHeb (1 kW) Ocea (1 kW) Phil N (300 W)	Aust (500 W) Ceyl (2,5 kW) Kong (2,5 kW) Mala (2,5 kW) Phil S (300 W)	Aust S (500 W) IndP (100 W) Maca (100 W) Phil S (300 W) TimP (100 W)	Aust (500 W) Indo (1 kW) NCal (1 kW) NHeb (1 kW) Ocea (1 kW) Phil N (300 W)	Aust (500 W) Ceyl (2,5 kW) Kong (2,5 kW) Mala (2,5 kW) Phil S (300 W)

3200-3230		3900-3950		
A	A	B	C	
Aust (500 W) Phil N (300 W)	Aust Phil S (300 W)	Aust Phil S (300 W)	Aust Phil N (300 W)	

REGION 1

BANDE — BAND — BANDA 4750-4850 kc/s

A	B	C	D	E
Egyp-Suez/G G Malt Roum-Bucarest (500 W)	G I MarF	Algé Egyp-Suez/G G Youg	Egyp F MarF	Algé F MarF S Tuni

REGION 2

BANDE — BAND — BANDA 4438-4650 kc/s

A	B	C	D	E
Arge (S-45° S) B Cana Mexi	Alas Arge Berm/USA Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA Hawa IOBr/USA PanZ Rico TerN/USA USA	Alas Arge B (N-10° S & E-50° W) Colo USA	B except. S Rio Grande Cana Chil Cuba (E-Santa Clara) (500 W) Mexi	B Cana Chil (S-35° S) Mexi

F	G
Alas Arge Berm/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA Hawa IOBr/USA PanZ Rico TerN/USA USA	Alas Arge B (N-15° S) Guad Hawa Mart Nica USA

REGION 1

BANDE — BAND — BANDA 5430-5480 kc/s

A	B	C
Azor Egyp Holl Port Youg ■ Algé (100 W) F (S & W) (100W) MarF (100W) Tuni (100 W)	AEF Algé AOF Came F Mada MarF Reun Roum (100 W) SomF Togo Tuni	G I (S-40° N) (100 W) Suis

■ Sur une base secondaire. — On a secondary basis. — Sobre una base secundaria.

REGION 3

BANDE — BAND — BANDA 5430-5480 kc/s

A	B	C
Aust Ceyl Fiji/NZel Kong Mala NZel Pak Phil S	Inde (500 W) IndN (500 W) Indo (500 W) Maca (100 W) NCal (500 W) NHeb (500 W) Ocea (500 W) Phil (200 W) TimP (100 W)	Aust (500 W) Chin (1 kW) IndP (100 W) J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Phil/USA Wake

REGION 1

BANDE — BAND — BANDA 23 200-23 350 kc/s

A	B	C	D	E
AEF Algé AOF F Mada MarF SomF Tuni	Holl	D/USA MarF/USA	Algé F	D/USA MarF/USA

REGION 2

BANDE — BAND — BANDA 23 200-23 350 kc/s

A	B	C	D	E	F
Arge	Alas Cura Hawa Suri	Alas Berm/USA Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA Hawa IOBr/USA Labr/USA PanZ Rico TerN/USA USA	Alas Hawa	Alas Berm/USA Grön/USA Guantanamo (Cuba)/USA GuBr/USA Hawa IOBr/USA Labr/USA PanZ Rico TerN/USA USA	Hawa

REGION 3

BANDE — BAND — BANDA 23 200-23 350 kc/s

A	B	C	D	E	F
Indo	IndN John Midw	Chin/USA J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Phil/USA Wake	Chin/USA J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Phil/USA Wake	Chin/USA J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Phil/USA Wake	Chin/USA J/USA JCaro/USA JMari/USA JMars/USA John Midw Phil/USA Wake

PARTE IV

DECLARACIONES

Canadá

I

La Administración del Canadá

CONSIDERANDO :

- a) que el Plan de distribución de frecuencias para el Servicio móvil aeronáutico R, preparado por la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas responde a las necesidades mínimas esenciales de las Areas de Rutas Aéreas Mundiales Principales ;
- b) Que el plan no concede a los servicios nacionales del Canadá, en las sub-áreas 10B, 10C, 10D y 10E, el número de frecuencias que necesita ;
- c) Que las distribuciones de canales adyacentes en dichas sub-áreas limitan la utilización de ciertas frecuencias ;
- d) Que, en cambio, existen algunas posibilidades adicionales de compartición, de acuerdo con las normas de compartición y con los principios técnicos adoptados por la Conferencia ;
- e) Que también existen posibilidades de compartición, bien utilizando potencias más bajas o bien áreas de menor extensión que las previstas en el Plan, posibilidades que, sin embargo, permitirán la obtención de los coeficientes de protección adoptados por la Conferencia ;
- f) Que en el período de negociación entre las administraciones interesadas, para la aplicación del plan, acaso aparezcan nuevas posibilidades de compartición, y
- g) Que algunas de las posibilidades mencionadas anteriormente no dependen de la Administración del Canadá.

SE RESERVA EL DERECHO

de adoptar las medidas que considere necesarias, en el caso de que la Administración de Telecomunicaciones del Canadá estime que en las Conferencias encargadas de la aplicación del Plan no se dá plena satisfacción a las necesidades de frecuencias del Servicio Móvil Aeronáutico R del Canadá, para utilizar aquellas frecuencias adicionales que estime indispensables para asegurar, de manera razonable y satisfactoria, la seguridad humana en el aire.

II

El plan de distribución de frecuencias en las bandas del Servicio Móvil Aeronáutico OR comprende ciertas frecuencias para Terranova (estaciones de los Estados Unidos de América),

y para El Labrador (estaciones de los Estados Unidos de América). El Gobierno del Canadá se reserva todos sus derechos en lo que respecta a la utilización de estas frecuencias en la provincia de Terranova, dentro de la cual se halla comprendido El Labrador.

Egipto

El Gobierno Real de Egipto desea llamar la atención acerca de las solicitudes de frecuencias presentadas por el Reino Unido a la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas para estaciones situadas en Egipto en la Zona del canal de Suez, y manifiesta su intención de expresar reservas formales a este respecto en el seno de la Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones que debe aprobar la nueva Lista de frecuencias, en lo que se refiere a sus derechos soberanos de reglamentar las telecomunicaciones en Egipto.

Estados Unidos de América

La Delegación de los Estados Unidos de América acepta el Plan de distribución de frecuencias en las bandas del Servicio Móvil Aeronáutico R preparado por esta Conferencia. Esta Delegación ha estudiado detenidamente la declaración de la Delegación del Canadá y estima que suministra una idea previa del volumen de trabajo que habrá que efectuar durante el período de aplicación del plan, especialmente en lo que concierne a la asignación de frecuencias a las estaciones. La Delegación de los Estados Unidos tiene la firme convicción de que durante dicho período se introducirán mejoras sustanciales en lo que se refiere a nuevas posibilidades de compartición. Se trata, sin embargo, de una labor que convendría llevar a cabo después de clausurada la Conferencia, cuya misión termina con la adopción de un plan básico de distribución razonablemente satisfactorio.

La Delegación de los Estados Unidos de América acepta también el Plan de asignación de frecuencias de las bandas del Servicio Móvil Aeronáutico OR, aunque con dos condiciones: Que quede bien sentado, por una parte, que todavía se entablarán negociaciones entre los gobiernos de la Región 2 sobre problemas relacionados únicamente con la Región 2, y, por otra parte, que el plan podrá ser revisado en todo momento, antes de su adopción definitiva por la Conferencia Administrativa Extraordinaria.

India

La Delegación de la India no se encuentra adecuadamente satisfecha con el plan que ha sido elaborado para el servicio R, pese a que está de acuerdo en que en las presentes circunstancias es preciso dar término a los trabajos de la Conferencia. La Delegación de la India tiene plenas esperanzas en que puedan introducirse mejoras a este plan en la Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones y suscribe el Acuerdo Final en la inteligencia de que con ello no limita en modo alguno la realización de tales mejoras.

Pakistán

La Delegación del Pakistán, aunque ha prestado su apoyo a los principios técnicos adoptados por la Conferencia como base para la elaboración del plan de asignación de frecuencias al Servicio Móvil Aeronáutico R, reconoce lo acertado de las consideraciones contenidas

en la declaración formulada en nombre de la Administración del Canadá. Por consiguiente, el Gobierno del Pakistán, en el caso de que, en el curso de las reuniones que se convoquen a fin de establecer definitivamente el plan, no se diese entera satisfacción a las necesidades en frecuencia de su Servicio Móvil Aeronáutico R, se reserva el derecho de utilizar todas las frecuencias suplementarias que la Administración del Pakistán estime necesarias para asegurar un servicio razonablemente satisfactorio, en interés de la seguridad de la vida humana en la navegación aérea.

Suiza

Al firmar el Acuerdo Final de la Conferencia Administrativa Internacional de Radio-Comunicaciones Aeronáuticas, la Delegación suiza declara que las 5 frecuencias solicitadas en las bandas de frecuencias OR representaban el mínimo indispensable para sus servicios. El plan de distribución OR sólo prevé para Suiza dos asignaciones y una asignación secundaria. Estas asignaciones son insuficientes para asegurar la explotación de los servicios OR, y por lo tanto la Delegación suiza reserva para su Administración el derecho de solicitar de la Conferencia Administrativa Extraordinaria las asignaciones suplementarias indispensables.

Republica Oriental del Uruguay

La República Oriental del Uruguay no puede considerarse ligada en cuanto a la distribución de frecuencias del plan OR por no haberse tenido en cuenta las necesidades mínimas de este servicio y por lo tanto se reserva el derecho de plantear nuevamente el asunto en la Conferencia Administrativa Extraordinaria, que será convocada próximamente para aprobar definitivamente la nueva Lista Internacional de Frecuencias.

Estados Unidos de Venezuela

La Delegación de los Estados Unidos de Venezuela considera que el Plan de Distribución de frecuencias para el Servicio Móvil Aeronáutico R, dentro del espectro disponible para dicho servicio, y en la forma técnica en la cual ha sido elaborado, tomando como base factores objetivos, es justo. Entiende asimismo que ha sido imposible hacer nada mejor; no obstante, comprende que existen posibilidades suplementarias de utilización de las frecuencias ya distribuidas, con objeto de evitar la interferencia perjudicial y procurar la mayor seguridad a las aeronaves en ruta de los servicios nacionales, como parecen entenderlo la mayor parte de las delegaciones aquí presentes.

En consecuencia, aspira a que en las negociaciones que deben realizarse entre las Administraciones incluídas en el área a la cual ella pertenece, se examinen cuidadosamente estas posibilidades con objeto de que el análisis técnico de éstas, lleve al uso más conveniente de las frecuencias y a una mayor satisfacción de sus necesidades nacionales.

En relación con el Plan de Distribución de Frecuencias para el Servicio Móvil Aeronáutico OR, la Administración venezolana considera que las frecuencias que en él se le han asignado no satisfacen sus necesidades y espera que los países interesados efectúen juntos los arreglos

necesarios para presentar a la próxima Conferencia Administrativa Extraordinaria, las proposiciones tendientes a las modificaciones que deben introducirse en el Plan de Distribución de Frecuencias para el Servicio Móvil Aeronáutico OR; con el objeto de alcanzar una mejor utilización del espectro disponible.

Al aceptar el presente « Plan y Acuerdo Final » los delegados a la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas lo hacen en el entendimiento de que solamente comprometen a sus respectivas Administraciones dentro de los límites de la competencia de la citada Conferencia.

En fé de lo cual los delegados a la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, Ginebra (1949), suscriben, en nombre de sus Administraciones respectivas, el presente Acuerdo Final y Plan, cuyo único ejemplar quedará depositado en los archivos de la Secretaría general de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, debiendo remitirse una copia legalizada del mismo a cada uno de los países Miembros de la Unión.

Hecho en Ginebra, el 14 de octubre de 1949.

Por la República Argentina :

EGIDIO H. LURASCHI
ARNALDO N. V. HANSEN
ALBERTO PINEDA

Por el Canadá :

CHARLES J. ACTON

Por la Federación de Australia :

D. J. ANDERSON
E. G. BETTS

Por Chile :

A. SCHWERTER

Por Austria :

Ing. H. PANGRATZ

Por la República de Colombia :

SANTIAGO QUIJANO C.

Por Bélgica :

V. SEYDEL

Por las Colonias Portuguesas :

A. SOUTO CRUZ

Por Brasil :

HELIO COSTA
EZEQUIEL MARTINS DA SILVA

**Por las Colonias, Protectorados, Territorios de Ultramar
y Territorios bajo tutela o mandato del Reino
Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte :**

G. D. DEUCHARS

**Por los Territorios de Ultramar de la República
Francesa y Territorios bajo mandato francés :**

J. LALUNG-BONNAIRE

Por el Congo Belga y Territorios del Ruanda-Urundi :

L. LAMBIN

Por Cuba :

E. TABIO

Por Dinamarca :

K. SVENNINGSSEN

B. NIELSEN

Por la República Dominicana :

TULIO FRANCO FRANCO

Por Egipto :

JOHN BOCTOR

COR. H. M. TEWFIK

Por los Estados Unidos de América :

ARTHUR L. LEBEL

EDWIN L. WHITE

EDMOND V. SHORES

Por Francia :

R. MOUCHEZ

G. SARRE

P. DE LA LANDE DE CALAN

Por la República de Honduras :

BASILIO DE TELEPNEF

Por India :

S. S. MOORTHY RAO

Por Indonesia :

A. DE HAAS

J. LEUNIS

Por Irlanda :

T. E. O'DALAIGH

Por Islandia :

G. BRIEM

EINAR PALSSON

Por Italia :

A. DE VINCENTI

Por Luxemburgo :

J. STURM

Por México :

L. BARAJAS G.

Por Nicaragua :

Dr. B. LIFSCHITZ, Consul

Por Noruega :

N. J. SÖBERG

ODD SANDVEI

Por Nueva Zelandia :

G. SEARLE
F. R. W. ANDREWS

Por el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte :

H. A. ROWLAND

Por el Pakistán :

S. A. KHAN

Por Suecia :

THOMAS OVERGAARD
GORAN KRUSE

Por el Paraguay :

E. ALFARO H.

Por la Confederación Suiza :

C. GILLIOZ
P. SENN

Por los Países Bajos, Curaçao y Surinam :

OTTO SELIS

Por los Territorios de los Estados Unidos de América :

ARTHUR L. LABEL
EDWIN L. WHITE
EDMOND V. SHORES

Por la República de Filipinas :

ARCENIO F. ALVENDIA

Por la Unión Sudafricana y Territorios del África Sudoccidental bajo mandato :

G. A. HARVEY

Por el Portugal :

A. SOUTO CRUZ

Por la República Oriental del Uruguay :

Coronel (R) HECTOR J. BLANCO

Por los Protectorados franceses de Marruecos y Túnez :

M. CHEF

Por los Estados Unidos de Venezuela :

JOSÉ A. LÓPEZ
A. FUENMAYOR