



Documentos de la Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones encargada de elaborar un plan revisado de adjudicación para el servicio móvil aeronáutico (R) (2.a sesión) (CAER-66)

(Ginebra, 1966)

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

- Este PDF comprende los Documentos DT N° 1 a 53.
- La serie completa de documentos de la Conferencia comprende los Documentos N° 1 a 239, DT N° 1 a 53.

This electronic version (PDF) was scanned by the International Telecommunication Union (ITU) Library & Archives Service from an original paper document in the ITU Library & Archives collections.

La présente version électronique (PDF) a été numérisée par le Service de la bibliothèque et des archives de l'Union internationale des télécommunications (UIT) à partir d'un document papier original des collections de ce service.

Esta versión electrónica (PDF) ha sido escaneada por el Servicio de Biblioteca y Archivos de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) a partir de un documento impreso original de las colecciones del Servicio de Biblioteca y Archivos de la UIT.

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

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

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

Ginebra, 1966

COMISIÓN 7

NOTA PARA LA COMISIÓN DE REDACCIÓN

1. Organización de los trabajos de la Comisión de Redacción

La Comisión de Redacción propone la siguiente organización:

1.1 Con objeto de poder iniciar rápidamente sus trabajos, la Comisión de Redacción considera necesario pedir a los Presidentes de las otras Comisiones que le transmitan los textos en cuanto hayan sido aprobados en comisión.

1.2 Cada documento se entregará a la Secretaría de la Comisión de Redacción en la forma en que ha sido aprobado, en tres ejemplares, en español, francés e inglés, con el visto bueno del Presidente de la Comisión correspondiente.

1.3 Los textos presentados en primera lectura al Pleno de la Conferencia se establecerán de acuerdo con la presentación y la numeración del actual Reglamento de Radiocomunicaciones (Ginebra, 1959).

En el Anexo 1 se indica la forma en que habrán de precisarse en los textos sometidos a la Comisión de Redacción las referencias y las indicaciones relativas a los diferentes números. Estas indicaciones figurarán en el margen izquierdo del texto, según el código siguiente:

Símbolo	Español	Francés	Inglés
MOD	Modificación	Modification	Modification
SUP	Supresión	Suppression	Suppression
ADD	Adición	Addition	Addition

Nota: Cuando la modificación se refiera a la redacción de un número, pero no a su fondo, se utilizará el símbolo

(MOD)

1.4 Los textos se entregarán, para su registro, a la Secretaría de la Comisión de Redacción, Sala 2.



2. Presentación al Pleno de la Conferencia de los documentos releídos por la Comisión de Redacción

La Comisión de Redacción propone que los documentos se sometan en dos lecturas sucesivas al Pleno de la Conferencia. En la primera lectura, los documentos serán azules; en la segunda, rosa.

El Presidente de la Comisión 7,
P. BOUCHIER

Ginebra, 1966

17 de marzo de 1966

Original: inglés

COMISIÓN 5

NECESIDADES DE FRECUENCIAS DE LA GAMA DE ONDAS DECAMÉTRICAS
PARA LAS
COMUNICACIONES DEL SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO (R)

De conformidad con la decisión adoptada el 16 de marzo de 1966 por la Comisión 5, se han estudiado las necesidades previsibles de frecuencias de la gama de ondas decamétricas del servicio móvil aeronáutico (R), tomando como base el Informe presentado a la Conferencia por la I.F.R.B. acerca de los Análisis estadísticos de los vuelos internacionales y de los vuelos regionales y nacionales, puestos al día en el Documento N.º II/20-S. Los resultados de este estudio figuran en los Cuadros 1 y 2 anexos.

Cuadro 1

En este cuadro se hace un resumen de las necesidades de frecuencias de la gama de ondas decamétricas para las operaciones en las zonas de paso de rutas aéreas mundiales principales. De conformidad con lo acordado por la Comisión 5 el 16 de marzo de 1966, la fórmula utilizada para calcular el número máximo previsible (N) de aeronaves que necesitarán comunicar en una hora cualquiera es la siguiente:

$$N = \frac{KL}{7 \times 24 \times V}$$

siendo

$$K = 2,4$$

$$L = \text{Total de millas de vuelo en el interior de la ZA}$$

$$V = 400 \text{ nudos.}$$

El valor de N así obtenido permite calcular las posibles necesidades de familias de frecuencias, en la inteligencia de que, en las zonas de pase de rutas aéreas mundiales principales, una familia de frecuencias de ondas decamétricas da servicio como máximo a 12 aeronaves por hora.

El cuadro muestra las diferentes zonas del Análisis, identificándose aproximadamente la ZRMP o la zona correspondiente, el número máximo (N) previsible de aeronaves que necesitarán establecer comunicación en una hora cualquiera, el número de vuelos sobre cada ZA y el número de familias de frecuencias de ondas decamétricas necesario. Para el cálculo de N o de



las familias de frecuencias necesarias no se tiene en cuenta el caso de las aeronaves que cruzan toda una zona de análisis sin detenerse en ella. Como el Cuadro 1 se ha preparado a base de los datos facilitados a la I.F.R.B. en cumplimiento de la Resolución N.º 11 de la Primera Reunión de la C.A.E.R. Aeronáutica, no se incluyen en él las necesidades de frecuencias para las emisiones VOLMET.

Cuadro 2

En el Cuadro 2 se exponen las necesidades de frecuencias de ondas decamétricas para las operaciones en las zonas de rutas aéreas nacionales y regionales. Para el cálculo del número máximo previsible de aeronaves que pueden requerir simultáneamente servicio en ondas decamétricas en una ZRRN dada, se ha utilizado la siguiente fórmula:

$$N = \frac{T_a}{3000}$$

siendo

T_a = Total anual de horas en que una aeronave con equipo de ondas decamétricas, necesitó establecer comunicaciones en ondas decamétricas.

El valor de N así obtenido permite calcular el número de familias de frecuencias de ondas decamétricas requeridas para la explotación de las zonas de rutas aéreas regionales y nacionales, suponiendo que una familia de frecuencias puede utilizarse para dar servicio como máximo a 10 aeronaves por hora.

Este cuadro muestra las diferentes ZRRN, el número máximo previsible (N) de aeronaves que necesitarán comunicar en una hora cualquiera en cada ZRRN (véase el Cuadro N.º 2 - Resumen por ZRRN - Sección VI del Informe de la I.F.R.B.), el número de familias de frecuencias de ondas decamétricas requeridas, y una estimación aproximada del número de familias de frecuencias adjudicadas en el Apéndice 26 al Reglamento de Radiocomunicaciones a las operaciones en las ZRRN.

Al preparar este cuadro, ha habido que ajustar el valor de N para tener en cuenta los casos en que la zona notificada no es una ZRRM o una subzona.

A N E X O 1

CUADRO 1

ZONA			N	Familias de frecuencias necesarias (M/12)	Número de veces que se cruza la zona
Zona de análisis	ZRMP	Otras observaciones de identificación de la zona			
A	NAT	RUTAS ÁRTICAS	-		(20)
B		U.R.S.S.	Menor de 1		-
C	NAT & NP	(RUTAS ÁRTICAS (CONTINENTE (NORTEAMERICANO	37	3	(34)
D	EU		140	12	(5)
E	NSA 1		23	2	(13)
F	NSA 2		31	3	(5)
G	ME		23	2	(14)
H	FE 2		24	2	-
I	FE 1		25	2	(14)
J	CWP		61	5	(4)
K	NP	RUTAS MARITIMAS	11	1	(51)
L	SP		7	1	(6)
M	CEP		6	1	(13)
N		CAR - PLAN O.A.C.I.	78	7	(1)
O	NAT	RUTAS CENTRALES	141	12	(95)
P	NAT	RUTAS MERIDIONALES	-	-	(42)
Q	SA		17	1	(4)
R	NSAM 1		9	1	(1)
S	NSAM 2		9	1	(6)
T		ZONA ANTÁRTICA E.	-	-	-
U		ZONA ANTÁRTICA W.	-	-	-
TOTAL				56	(328)

A N E X O 2

CUADRO 2

ZRRN	$N = \frac{Ta}{3000}$	Familias de frecuencias necesarias (N/10)	Estimación aproximada del número de familias de frecuencias adjudicadas en el Apéndice 26 al Reglamento de Radio-comunicaciones a las operaciones en las ZRRN
1	140	14	10
2	1756	176	7
3	657	66	12
4	16	1	4
5	38	4	5
6	365	36	16
7	31	3	13
8	0	-	1
9	120	12	14
10	400	40	9
11	51	5	11
12	242	24	12
13	397	40	17
TOTAL		420	131

COMISIÓN 4

DOCUMENTO DE DEBATE

"POTENCIA"

El texto que figura a continuación se presenta como base de debate para ayudar a la Comisión en el estudio del texto relativo a la potencia, que sustituirá al Punto C, Sección II, Parte I, del Apéndice 26 (Página 15).

Este documento está basado en la parte pertinente de las proposiciones de Canadá, páginas 6, 7 y 8 del Documento N.º II/4, y en las enmiendas presentadas en la cuarta sesión de la Comisión, celebrada el jueves 17 de marzo, que parecieron merecer la aceptación de los miembros.

Potencia

A menos que se indique lo contrario en la Parte II de este Apéndice, las máximas potencias de cresta suministradas a la línea de alimentación de la antena serán las señaladas en el cuadro que figura a continuación; la potencia de cresta radiada correspondiente será igual a los dos tercios de estos valores.

Clase de emisión	Estaciones	Potencia de cresta máxima
A1 <u>F1</u>	<u>Aerónáuticas</u> De aeronave	<u>1.5 kW</u> <u>75 W</u>
A3 <u>A3H</u> (Modulación = 100%)	<u>Aerónáuticas</u> De aeronave	<u>6 kW</u> <u>300 W</u>
<u>Otras clases de emisión</u>	<u>Aerónáuticas</u> De aeronave	<u>6 kW</u> <u>75 W</u>



Se supone que la potencia máxima de cresta fijada para las estaciones aeronáuticas que utilicen clases de emisión A1, F1, A3 y A3H producirá la potencia radiada media de 1 kW (sin modulación) tomada como base para las curvas de alcances de interferencia.

Las estaciones aeronáuticas que dan servicio a las ZRMP pueden rebasar los límites de potencia precedentemente indicados cuando sea necesario para asegurar comunicaciones satisfactorias con las estaciones de aeronave. En cada uno de estos casos, la administración de que dependa la estación aeronáutica tomará las disposiciones necesarias para:

- a) Que se coordine su utilización con las administraciones interesadas cuando exista alguna posibilidad de interferencia;
- b) Que no se cause interferencia perjudicial a las estaciones que utilizan frecuencias de conformidad con las disposiciones aplicables del plan de adjudicación;
- c) Que en otras ZRMP o ZRRN que tengan adjudicada(s) la(s) misma(s) frecuencias(s) se mantengan las relaciones de protección especificadas dentro de los límites de esas zonas.
- d) Que las características de directividad de la antena utilizada sean tales que se reduzca al mínimo la radiación en las direcciones innecesarias, especialmente en la de otras ZRMP o ZRRN que tengan adjudicadas las mismas frecuencias;
- e) Que se notifiquen a la I.F.R.B. todos los detalles de la(s) asignación(es) incluidas las características de la antena transmisora.

COMISIÓN 4

DOCUMENTO DE DEBATE

"POTENCIA"

El texto que figura a continuación se presenta como base de debate para ayudar a la Comisión en el estudio del texto relativo a la potencia, que sustituirá al Punto C, Sección II, Parte I, del Apéndice 26 (Página 15).

Este documento está basado en la parte pertinente de las proposiciones de Canadá, páginas 6, 7 y 8 del Documento N.º II/4, y en las enmiendas presentadas en la cuarta sesión de la Comisión, celebrada el jueves 17 de marzo, que parecieron merecer la aceptación de los miembros.

Potencia

A menos que se indique lo contrario en la Parte II de este Apéndice, los valores de la potencia de cresta máxima suministrada a la línea de alimentación de la antena serán los indicados en el cuadro que figura a continuación; la potencia radiada aparente correspondiente será igual a los dos tercios de estos valores.

Clase de emisión	Estaciones	Potencia de cresta máxima
A1 <u>F1</u>	<u>Aeronáuticas</u> De aeronave	<u>1,5 kW</u> <u>75 W</u>
A3 <u>A3H</u> (Modulación = 100%)	<u>Aeronáuticas</u> De aeronave	<u>6 kW</u> <u>300 W</u>
<u>Otras clases de emisión</u>	<u>Aeronáuticas</u> De aeronave	<u>1,5 kW</u>) Multiplicado por <u>75 W</u>) un factor de conversión (Nota 1)

Nota 1: En lo que respecta al factor de conversión que debe aplicarse con clases de emisión distintas de A1, F1, A3 y A3H, véanse las disposiciones pertinentes resultantes de la Recomendación 326 del C.C.I.R., Ginebra, 1963.

La potencia de cresta máxima fijada para las estaciones aeronáuticas producirá la potencia radiada aparente de 1 kW (sin modulación) utilizada como base para las curvas de alcances de interferencia. Las estaciones aeronáuticas que dan servicio a las ZRMP pueden rebasar los límites de potencia precedentemente indicados cuando sea necesario para asegurar comunicaciones satisfactorias con las estaciones de aeronave. En cada uno de estos casos, la administración de que dependa la estación aeronáutica tomará las disposiciones necesarias para:

- a) Que se coordine su utilización con las administraciones interesadas cuando exista alguna posibilidad de interferencia;
- b) Que no se cause interferencia perjudicial a las estaciones que utilizan frecuencias de conformidad con las disposiciones aplicables del plan de adjudicación;
- c) Que en las ZRMP o ZRRN que tengan adjudicada(s) la(s) misma(s) frecuencia(s) se mantengan las relaciones de protección especificadas dentro de los límites de esas zonas.
- d) Que las características de directividad de la antena utilizada sean tales que se reduzca al mínimo la radiación en las direcciones innecesarias, especialmente en la de otras ZRMP o ZRRN que tengan adjudicadas las mismas frecuencias;
- e) Que se notifiquen a la I.F.R.B. todos los detalles de la(s) asignación(es) incluidas las características de la antena transmisora.

CONFERENCIA AERONÁUTICA

Ginebra, 1966

Documento N.º DT II/4-S
17 de marzo de 1966
Original: inglés

COMISIÓN 4

PROYECTO

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

Curvas de alcances de interferencia (Apéndice 26, página 9 y siguientes)

Después de estudiar las proposiciones de las administraciones formuladas a la Conferencia y el Informe de la Primera Reunión, la Comisión ha llegado a un acuerdo unánime sobre los textos que figuran en anexo al presente documento.

No obstante, con respecto al punto 18.1 que lleva por título "Modo de empleo", la Comisión considera que este texto sólo podrá ultimarse después de proseguir el estudio de una proposición de incluir los mapas de las zonas VOLMET (Documento N.º II/10, página 21).

El Presidente,

J.T. PENWARDEN

Anexo: 1



A N E X O

B. Curvas de alcances de interferencia

14. Definición de las curvas

14.1 En los transparentes que se adjuntan al final de este Apéndice, las curvas indican, para los distintos órdenes de frecuencias, la distancia mínima aceptable para separar dos estaciones terrestres aeronáuticas que transmitan simultáneamente en la misma frecuencia con una potencia radiada aparente de 1 kW (emisión no modulada) a fin de asegurar, en el límite del alcance útil de la emisión deseada de una de las estaciones terrestres, una relación señal útil/señal interferente de 15 db a bordo de una aeronave. Por regla general se supone que este límite corresponde a la frontera de la zona considerada y que el alcance del servicio no se incluye en la curva.

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

15. Escala y sistema de proyección adoptados para los mapas

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

16. Cambio de escala o de sistema de proyección

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

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

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

17. Condiciones para la compartición entre áreas

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

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

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

18. Modo de empleo

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

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

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

18.4 Para todo transmisor situado en un punto cualquiera exterior a la curva, la relación de protección definida en el punto 14.1 será superior a 15 db.

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

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

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

19. Elementos para el trazado de las curvas*)

*) Nota del Presidente:

Los cuadros, las proyecciones gnómicas y las curvas adicionales de alcances de interferencia para las zonas polares que figuran en las páginas 25 a 43 inclusive y 75 a 97, también inclusive, del Documento N.º II/21 se publican por separado sin modificaciones.

Dado el volumen y la naturaleza de este material, se propone seguir este procedimiento para realizar economías y ahorrar tiempo y esfuerzo, y reducir al mínimo el riesgo de que se produzcan errores al repetirlos, rectificarlos o reproducirlos.

CONFERENCIA AERONÁUTICA

Ginebra 1966

Documento N.º DT/II-5-S

18 de marzo de 1966

Original: inglés

COMISIÓN 4

PROYECTO

SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN 4

(Cuestiones técnicas y de Explotación)

Utilización de las frecuencias 3023.5 kc/s y 5680 kc/s

(Páginas 38 y 41 del Apéndice 26)

Después de estudiar las proposiciones presentadas por las Administraciones a la Conferencia y el Informe de la 1.^a Reunión, la Comisión 4 aprueba por unanimidad los textos que figuran en el Anexo.

El Presidente,

J.T. PENWARDEN

Anexos: 1



ANEXO

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
3023,5	Mundial	<p>Autorizada para utilización mundial para las categorías (R) y (OR) en la forma siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none">1) A bordo de las aeronaves para:<ol style="list-style-type: none">a) Comunicaciones con el control de aproximación y de aeródromo;b) Comunicaciones con una estación aeronáutica cuando las otras frecuencias de la estación sean desconocidas o no estén disponibles.2) En las estaciones aeronáuticas para control de aeródromo y aproximación en las condiciones siguientes:<ol style="list-style-type: none">a) Con potencia limitada a un valor no mayor de 20 W en el circuito de antena;b) En cada caso deberá prestarse especial atención al tipo de antena que se use a fin de evitar interferencias perjudiciales;c) La potencia de las estaciones aeronáuticas que usen esta frecuencia en las condiciones arriba mencionadas puede aumentarse en la medida necesaria para satisfacer ciertas necesidades de explotación, previa coordinación entre las administraciones directamente interesadas y aquellas en cuyos servicios puedan influir desfavorablemente.

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
3023,5 (cont.)	Mundial (cont.)	<p>3) Para la intercomunicación entre estaciones móviles ocupadas en operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento, incluida la comunicación entre tales estaciones y las estaciones terrestres que participan en las operaciones.</p> <p>4) La aplicación específica de esta frecuencia para los propósitos arriba mencionados puede ser decidida en conferencias aeronáuticas regionales.</p> <p>5) Este canal puede ser utilizado para emisiones de clase A1 o A3 de acuerdo con arreglos especiales. En todo caso, no será subdividido.</p>

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
5680	Mundial	<p data-bbox="718 477 1445 544">Autorizada para utilización mundial para las categorías (R) y (OR) en la forma siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="718 577 1445 891">1) A bordo de las aeronaves para:<ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="801 651 1445 719">a) Comunicaciones con el control de aproximación y de aeródromo;<li data-bbox="801 752 1445 891">b) Comunicación con una estación aeronáutica cuando las otras frecuencias de la estación sean desconocidas o no estén disponibles.<li data-bbox="718 925 1445 1709">2) En las estaciones aeronáuticas para control de aeródromo y aproximación en las condiciones siguientes:<ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="801 1059 1445 1160">a) Con potencia limitada a un valor no mayor de 20 W en el circuito de antena;<li data-bbox="801 1193 1445 1328">b) En cada caso debe prestarse especial atención al tipo de antena que se use a fin de evitar interferencias perjudiciales;<li data-bbox="801 1361 1445 1709">c) La potencia de las estaciones aeronáuticas que usen esta frecuencia en las condiciones arriba mencionadas puede aumentarse en la medida necesaria para satisfacer ciertas necesidades de explotación, previa coordinación entre las administraciones directamente interesadas y aquéllas en cuyos servicios puedan influir desfavorablemente.

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
5680 (cont.)	Mundial (cont.)	<p>3) Para la intercomunicación entre estaciones móviles ocupadas en operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento, incluida la comunicación entre tales estaciones y las estaciones terrestres que participen en las operaciones.</p> <p>4) La aplicación específica de esta frecuencia para los propósitos arriba mencionados puede ser decidida en conferencias aeronáuticas regionales.</p> <p>5) Este canal puede ser usado para emisiones de clase A1 o A3 de acuerdo con arreglos especiales. En todo caso, no será subdividido.</p>

Ginebra, 1966

COMISIÓN 4

PROYECTO

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

Utilización de las frecuencias 2973 kc/s y 3495,5 kc/s
(Páginas 37 y 39 del Apéndice 26)

Después de estudiar las proposiciones presentadas por las administraciones a la Conferencia y el Informe de la 1.^a Reunión, la Comisión 4 acuerda por unanimidad suprimir en la Columna 3 (Observaciones) todas las condiciones especiales aplicables a estas dos frecuencias, que quedan así libres para su adjudicación sin restricciones.

El Presidente consultó a este respecto al observador de la O.A.C.I., quien confirmó que en los planes regionales de la O.A.C.I. no había encontrado cláusula alguna sobre la utilización de estas frecuencias que impidiera la supresión de tales disposiciones.

La Comisión 4 señala, en consecuencia, este acuerdo a la atención de las Comisiones 6 (Plan) y 7 (Redacción).

El Presidente

J. T. PENWARDEN



CONFERENCIA AERONÁUTICA

Ginebra 1966

Documento N.º DT/II-7-S
18 de marzo de 1966
Original: inglés

COMISIÓN 5

MEMORANDUM DEL REPRESENTANTE DE LA O.A.C.I. SOBRE FRECUENCIAS
PARA EMISIONES METEOROLÓGICAS DESTINADAS A LAS AERONAVES EN
VUELO (VOLMET) EN EL SUDESTE DE ASIA

En julio de 1965, el representante de la O.A.C.I. en el Pacífico y el Lejano Oriente envió a los países interesados una proposición relativa a la sustitución de las frecuencias actualmente empleadas en el plan de emisiones VOLMET en el Sudeste de Asia por otra familia de frecuencias.

Los resultados de esta consulta y las medidas sugeridas se exponen en la carta del representante de la O.A.C.I. a los países interesados de la que se incluye copia a título de información, en relación con el debate celebrado por la Comisión 5 a propósito de las disposiciones relativas a las emisiones VOLMET.

Anexo: 1



A N E X O

RIO/5.1 0114

24 de enero de 1966

Asunto: COM/MET - HF RTF SEA

Emisiones VOLMET

Medidas necesarias: las indicadas en el punto 7

Muy señor mío:

Tengo el honor de referirme a mi carta de 21 de julio de 1965, en la que proponía sustituir las actuales frecuencias SEA VOLMET (2924, 6529,5 y 10 048 kc/s) por una nueva familia de frecuencias (3411,5, 5634 y 11 337,5 kc/s).

2. Se han recibido respuestas de todos los Estados contratantes situados en la ZRRN-6, y tengo la satisfacción de comunicarle que, salvo Japón, que aún no ha aprobado el uso de la frecuencia 11 337,5 kc/s, todos los demás países han informado que en las subzonas de su jurisdicción no se utilizan las frecuencias propuestas y que no tienen inconveniente en que se empleen para las emisiones SEA VOLMET.

3. Antes de tomar otras medidas y con el fin de averiguar hasta qué punto están exentas de interferencia las frecuencias sustitutivas, he pedido a algunas estaciones del Sudeste de Asia que procedan a la comprobación técnica de estas tres frecuencias y que me comuniquen los resultados. Los informes de comprobación técnica recibidos hasta ahora indican que, en la mayor parte de la región SEA, las frecuencias sustitutivas proporcionarán mejor servicio que las utilizadas actualmente. Como uno de los informes cita una fuente de interferencia en 3411,5 kc/s, he comunicado esta cuestión a los países interesados y espero que la fuente de interferencias habrá desaparecido cuando queden ultimadas las medidas destinadas a utilizar las mencionadas frecuencias.

4. De lo que antecede se desprende que se puede proponer oficialmente la modificación del Plan Regional SEA. Sin embargo, considerando que la 2.^a Reunión de la Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones Aeronáuticas, que comenzará en marzo de 1966, tratará esta cuestión teniendo en cuenta la Rec. 5/3 de COSP II (véase el punto 5.10 del Doc.8329, COSP II) sugiero aplazar toda medida hasta que se conozcan los resultados de la C.A.E.R.

5. Las medidas adoptadas hasta ahora en esta cuestión deberían facilitar los debates de la C.A.E.R. y simplificar la selección de una familia de frecuencias en ondas decamétricas adecuada para emisiones SEA VOLMET. Con objeto de que la C.A.E.R. pueda llegar a una solución rápidamente, sugiero que los Estados contratantes de la O.A.C.I. en la ZRRN-6 instruyan a sus delegados en la Conferencia para que propongan la adjudicación para las emisiones SEA VOLMET de la familia de frecuencias que comprende 3411,5, 5634 y 11 337,5 kc/s.

6. A este respecto me permito señalar a su atención un aspecto de la familia de frecuencias propuesta. Es posible que la C.A.E.R. opine que la frecuencia de 5634 kc/s es algo baja, y que sería preferible una frecuencia de la banda de 6,6 Mc/s. De ser así, sugiero que se considere la frecuencia 6582 kc/s (actualmente adjudicada a toda la ZRRN-6). En la proposición que hice en mi carta de 21 de julio de 1965 no incluí esta frecuencia porque se está utilizando en la actualidad, a título puramente provisional, en la red telefónica interina del servicio de tránsito aéreo en ondas decamétricas que comprende estaciones de Hongkong, Manila, Saigón y Taipei. Se espera que antes de que se tomen las medidas conducentes al uso de las mencionadas frecuencias, dicha red interina estará fuera de servicio. Por este motivo parece convenir la elección de la frecuencia de 6582 kc/s, en lugar de la de 5634 kc/s.

7. En resumen, sugiero que su Gobierno instruya a su delegado en la 2.^a reunión de la C.A.E.R. Aeronáutica para que:

- a) Proponga las frecuencias de 3411,5, 5634 y 11 337,5 kc/s para las emisiones SEA VOLMET, y
- b) De manifestarse la necesidad de una frecuencia en la banda de 6,6 Mc/s, se proponga la de 6582 kc/s en lugar de 5634 kc/s.

8. Le ruego se sirva comunicarme cualquier comentario que desee hacer acerca de lo que precede.

Aprovecha esta oportunidad para reiterarle el testimonio de su alta consideración,

(firmado) P.C. ARMOUR
Representante regional

CONFERENCIA AERONÁUTICA

Ginebra, 1966

Documento N.º DT II/8-S

21 de marzo de 1966

Original: francés

COMISIÓN 5

LISTA DE PAÍSES SITUADOS EN LAS SUB-ZONAS ZRRN*

* Los símbolos indicando los nombres de los países figuran en las páginas 85 a 88 inclusive, del Informe de la Primera Reunión.



Sous-ZLARN Sub-RDARA Sub-ZRRN	Pays (Symboles) Countries (Symbols) Países (Símbolos)
1B	BEL D G HOL IRL ISL LUX
1C	AUT BLR(W) D-D LNK FNL HNG NOR POL S TCH UKR(W)
1D	ALB ARS(N) BUL CVA CYP EGY(N) GRC I IRQ(W) ISR JOR LBN LBY(N) MLT ONJ ROU SMR SYR TUN(N) TUR YUG
1E	ALG(N) AND AZR E F GIB I(Sardaigne) MCO MDR MRC(N) POR SUI TUN
2A	BLR FNL URS
2B	URS
2C	BLR UKR URS
3A	URS
3B	URS
3C	MNG URS
4A	ALG AOE CNR LBY MLI(N) MRC MTN NGR TCD TUN
4B	CAF CME COG CPV CTI DAH GAB GHA GMB GNE GNP GUI HVO LBR MLI(S) MTN(S) NGR(S) NIG SEN SRL STP TCD(S) TGO

Sous-ZLARN Sub-RDARA Sub-ZRRN	Pays (Symboles) Countries (Symbols) Países (Símbolos)
5A	ADN ARS EGY IRQ ISR JOR KWT LBN ONJ SYR YEM
5B	AFG IND(W) IRN PAK(W) TUR(E)
5C	ADN(E) ARS(E) GLP IND(W) MLD
5D	EGY(S-E) ETH SDN SMF SOM
6A	BRM IND(N) NPL PAK(W)
6B	CHN HKG IWA J KOR KRE MAC MCS RYU
6C	CAR GIL GUM HWL INS MLA MRA MRL TMP WAK
6D	BRM BRU CBG INS LAO MLA PHL SNG THA VTN
6E	CLN IND(S) MLD
6F	BRM BRU CBG CHN HKG INS J(E) KOR KRE LAO MAC MLA PHL RYU SNG THA VTN
7A	ASC MRN SHN TRC
7B	AGL BDI CGO RRW
7C	KEN SEY TGK UGA ZAN
7D	COM MAU MDG MOZ REU
7E	AFS BAS BCH MWI RHS

Sous-ZLARN Sub-RDARA Sub-ZRRN	Pays (Symboles) Countries (Symbols) Países (Símbolos)												
8A	ICO	KER	ROD										
9A	AUS	INS											
9B	AUS	FJI	GIL	NCL	NGU	NHB	PAP	PHX	SLM	SMA	SMO	TKL	
9C	CHR	CKH	CKN	JAR	OCE	PLM	PTC						
9D	AUS	NZL											
9E	AUS												
10A	ALS	CAN											
10B	CAN	USA(N)											
10C	CAN	USA(N)											
10D	CAN	GRL	USA(N)										
10E	CAN	GRL	USA(N)	SPM									

Sous-ZLARN Sub-RDARA Sub-ZRRN	Pays (Symboles) Countries (Symbols) Países (Símbolos)
11B	CAN(S) MEX(N) USA
11C	CAN(S) MEX(N) USA
11D	BAH CAN(S) CUB(Habana) USA
11E	CAN(S) USA
11F	CAN(S) USA
11G	BAH CUB(Habana) USA
11H	MEX(N) USA
12A	HWA JON MDW
12C	CUB(W) GTM HNB HND(W) MEX SLV(W) SWN USA(S)
12D	ATN BAH CLM(N) CUB DOM GDL HNB HTI IOB JMC MEX(E) MRT PNR(Panama) PNZ PTR SWN TRD USA(South Florida) VEN(N) VIR
12E	CTR GTM HNB HND MEX(E) NCG PNR PNZ SLV SWN
12F	B(N-W) CLM EQA PNR(Panama) PNZ VEN(W)
12G	ATN B CLM(E) GUB IOB TRD VEN
12H	B(N) CLM(E) GUB GUF SUR VEN(S)
12J	ATN BAH BER CLM(N) CTR CUB DOM GDL GTM HNB HND HTI IOB JMC MEX MRT NCG PNR PNZ PTR SLV SWN TRD USA(S) VEN(N) VIR

Sous-ZLARN Sub-RDARA Sub-ZRRW	Pays (Symboles) Countries (Symbols) Países (Símbolos)
13C	B(W) BOL(W) CHL(N) PRU
13D	ARG(N) B(W) BOL CHL(N-E) PRG(N) PRU(S)
13E	BOL(S-W) CHL(N) PRU(S)
13F	CHL
13G	ARG(N) B(S) BOL(S) FLK PRG(W) URG(W)
13H	ARG FLK URG(S-W)
13I	ARG(N-E) B(S-W) BOL(S-E) PRG URG
13J	B BOL(E) CLM(S) PRG(E) PRU(N-E)
13K	B(E)
13L	ARG(N-E) B(S) PRG(E) URG(N-E)

Ginebra, 1966

COMISIÓN 5LÍMITES DE LAS ZMRP

INFORME DE LA COMISIÓN 5B

1. El texto que figura a continuación se ha preparado de conformidad con la decisión que la Comisión 5 tomó en su 5.^a sesión sobre el establecimiento de los límites de las ZMRP. Adjunto al presente documento figura un mapa que representa los límites propuestos de las ZMRP. En la Comisión 5 se distribuirá otro mapa con las zonas de análisis (ZA) a la misma escala.
2. Los límites que se definen a continuación son los de las zonas a las cuales se han adjudicado frecuencias en el Plan de Adjudicación de Frecuencias de la Conferencia.

Tales zonas se representan gráficamente en mapas que acompañan al Documento N.º DT/II-9 modificado. En caso de que existan diferencias entre los límites de las áreas trazadas en los mapas y la descripción que figura en el texto que sigue, esta última deberá considerarse como correcta.

La inscripción de un país o de un territorio en las descripciones o mapas de este Plan o el trazado de fronteras de los mapas no implican que la U.I.T. tome posición en cuanto al estatuto político de esos países o territorios ni el reconocimiento por su parte de esas fronteras.

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

3. Límites de las zonas de paso de rutas aéreas mundiales principales (ZRMP)

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - CARIBE

(ZRMP - CAR)

Desde el punto 20° N 120° W pasando por los puntos 35° N 120° W, 35° N 85° W, 43° N 74° W, 40° N 60° W, 00° 48° W, 00° 80° W, hasta el punto 20° N 120° W.

Nota: Una sola de las familias de frecuencias adjudicadas a esta zona puede utilizarse para la prolongación hasta el centro de la ruta aérea entre la Ciudad de México y Tahiti.



Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - PACÍFICO
ESTE CENTRAL

(ZRMP - CEP)

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

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - PACÍFICO
OESTE CENTRAL

(ZRMP - CWP)

Texto del Apéndice 26 sin modificación.

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - EUROPA

(ZRMP - EU)

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

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - EXTREMO
ORIENTE

(ZRMP - FE)

De 24° N 88° E, a 35° N 132° E, 37° N 143° E, a 35° N 143° E,
a 10° N 126° E, a 07° S 105° E, y hasta 24° N 88° E.

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - MEDIO
ORIENTE

(ZRMP - ME)

De 50° N 80° E a 31° N 80° E, a 29° N 85° E, a 08° N 75° E, a
22° N 56° E, a 16° N 42° E, a 30° N 30° E, a 51° N 30° E, a 57° N 37° E,
y hasta 50° N 80° E.

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - ATLÁNTICO
NORTE-1

(ZRMP - NA-1)

De 49° N 74° W a 49° N 100° W al Polo Norte, a 60° N 20° E, a
68° N 20° W, y hasta 49° N 74° W.

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

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - ATLÁNTICO
NORTE-2

(ZRMP - NA-2)

De 39° N 78° W a 49° N 74° W, a 68° N 20° W, a 60° N 20° E, a
44° N 02° E, a 35° N 26° W, y hasta 39° N 78° W.

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - ATLÁNTICO
NORTE-3

(ZRMP - NA-3)

De 39° N 78° W a 35° N 26° W, a 44° N 02° E, a 32° N 08° W, a
16° N 26° W, a 05° N 55° W, a 18° N 66° W, y hasta 39° N 78° W.

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

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - PACÍFICO NORTE

(ZRMP - NP)

De 50° N 166° E, a 75° N 150° W, a 75° N 90° W, a 55° N 110° W,
a 46° N 122° W, a 50° N 170° W, a 33° N 138° E, a 52° N 132° E, y hasta
50° N 166° E.

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - ÁFRICA NORTE
SUR-1

(ZRMP - NSA-1)

De 05° N 03° W, a 37° N 03° W, a 37° N 14° E, a 00° 28' E, a
11° S 28' E, a 20° S 35° E, a 31° S 35° E, a 31° S 17° E, y hasta
05° N 03° W.

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - ÁFRICA NORTE
SUR-2

(ZRMP - NSA-2)

De 00° 24' E, a 37° N 07' E, a 37° N 36° E, a 30° N 35° E, a
10° N 52° E, a 22° S 60° E, a 30° S 34° E, a 30° S 24° E, y hasta
00° 24' E.

Nota: Una sola de las familias de frecuencias adjudicadas a esta zona puede
utilizarse para la prolongación por la Isla Cocos hasta Australia Occidental.

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - ATLÁNTICO SUR

(ZRMP - SA)

De 40° N 03° W, a 05° N 03° W, a 20° S 20° W, a 22° 30' S 42° W,
a 15° S 50° W, a 00° 38° W, a 40° N 15° W, y hasta 40° N 03° W.

Nota: Una sola de las familias de frecuencias adjudicadas a esta zona puede utilizarse para la prolongación hasta Buenos Aires.

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - AMÉRICA SUR-1

(ZRMP - SAM-1)

De 36° S 73° W, a 00° 93° W, a 15° N 106° W, a 15° N 75° W,
a 05° N 75° W, a 20° S 50° W, a 36° S 52° W, y hasta 36° S 73° W.

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - AMÉRICA SUR-2

(ZRMP - SAM-2)

De 34° S 74° W, a 24° S 60° W, a 02° N 79° W, a 15° N 83° W,
a 15° N 60° W, a 10° N 60° W, a 05° S 30° W, a 36° S 52° W, y hasta
34° S 74° W.

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - ASIA SUDESTE

(ZRMP - SEA)

De 29° N 85° E, a 15° N 105° E, a 00° 135° E, a 00° 168° E,
a 35° S 150° E, a 35° S 116° E, a 08° N 75° E, y hasta 29° N 85° E.

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - PACÍFICO SUR

(ZRMP - SP)

De 22° N 158° W, a 22° N 156° W, a 00° 120° W, a 40° S 120° W,
a 50° S 170° W, a 50° S 145° E, a 38° S 145° E, a 00° 167° E, a 00° 175° W,
y hasta 22° N 158° W.

Ginebra, 1966

22 de marzo de 1966

Original: inglés

COMISIÓN 5

LÍMITES DE LAS ZMRP

INFORME DE LA COMISIÓN 5B

1. El texto que figura a continuación se ha preparado de conformidad con la decisión que la Comisión 5 tomó en su 5.^a sesión sobre el establecimiento de los límites de las ZMRP. Adjunto al presente documento figura un mapa que representa los límites propuestos de las ZMRP. En la Comisión 5 se distribuirá otro mapa con las zonas de análisis (ZA) a la misma escala.

2. Los límites que se definen a continuación son los de las zonas a las cuales se han adjudicado frecuencias en el Plan de Adjudicación de Frecuencias de la Conferencia.

Tales zonas se representan gráficamente en mapas que acompañan a este apéndice. En caso de que existan diferencias entre los límites de las áreas trazadas en los mapas y la descripción que figura en el texto que sigue, esta última deberá considerarse como correcta.

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

3. Límites de las zonas de paso de rutas aéreas mundiales principales (ZMRP)

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - CARIBE

(ZMRP - CAR)

Desde el punto 20° N 120° W pasando por los puntos 35° N 120° W, 35° N 85° W, 43° N 74° W, 40° N 60° W, 00° 48° W, 00° 80° W, hasta el punto 20° N 120° W.

Nota: Una sola de las familias de frecuencias adjudicadas a esta zona puede utilizarse para la prolongación hasta el centro de la ruta aérea entre la Ciudad de México y Tahiti.

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - PACÍFICO ESTE CENTRAL

(ZMRP - CEP)

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

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - PACÍFICO
ORIENTE CENTRAL

(ZMRP - CWP)

Texto del Apéndice 26 sin modificación.

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - EUROPA

(ZMRP - EU)

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

Zonas de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - MEDIO
ORIENTE

(ZMRP - ME)

De 50° N 80° E a 29° N 80° E, a 27° N 85° E, a 16° N 78° E, a 22° N 56° E, a 16° N 42° E, a 30° N 30° E, a 51° N 30° E, a 57° N 37° E, y hasta 50° N 80° E.

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - ATLÁNTICO
NORTE-1

(ZMRP - NA-1)

De 49° N 74° W a 49° N 100° W al Polo Norte, a 60° N 20° E, a 68° N 20° W, y hasta 49° N 74° W.

Nota: Una sola de las familias de frecuencias adjudicadas a la ZMRP-NA puede utilizarse en esa zona. Esta familia se indica en el Plan por NA (1).

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - ATLÁNTICO
NORTE-2

(ZMRP - NA-2)

De 39° N 78° W a 49° N 74° W, a 68° N 20° W, a 60° N 20° E, a 44° N 02° E, a 35° N 26° W, y hasta 39° N 78° W.

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - ATLÁNTICO
NORTE-3

(ZMRP - NA-3)

De 39° N 78° W a 35° N 26° W, a 44° N 02° E, a 32° N 08° W, a 16° N 26° W, a 05° N 55° W, a 18° N 66° W, y hasta 39° N 78° W.

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

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - PACÍFICO NORTE

(ZRMP - NP)

De 50° N 166° E, a 75° N 150° W, a 75° N 90° W, a 55° N 110° W, a 46° N 122° W, a 50° N 170° W, a 33° N 138° E, a 52° N 132° E, y hasta 50° N 166° E.

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - ÁFRICA NORTE SUR-1

(ZRMP - NSA-1)

De 05° N 03° W, a 37° N 03° W, a 37° N 14° E, a 00° 28° E, a 11° S 28° E, a 20° S 35° E, a 31° S 35° E, a 31° S 17° E, y hasta 05° N 03° W.

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - ÁFRICA NORTE SUR-2

(ZRMP - NSA-2)

De 00° 24° E, a 37° N 07° E, a 37° N 36° E, a 30° N 35° E, a 10° N 52° E, a 22° S 60° E, a 30° S 34° E, a 30° S 24° E, y hasta 00° 24° E.

Nota: Una sola de las familias de frecuencias adjudicadas a esta zona puede utilizarse para la prolongación por la Isla Cocos hasta Australia Occidental.

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - ATLÁNTICO SUR

(ZRMP - SA)

De 40° N 03° W, a 05° N 03° W, a 20° S 20° W, a 22° 30' S 42° W, a 15° S 50° W, a 00° 38° W, a 40° N 15° W, y hasta 40° N 03° W.

Nota: Una sola de las familias de frecuencias adjudicadas a esta zona puede utilizarse para la prolongación hasta Buenos Aires.

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - AMÉRICA SUR-1

(ZRMP - SAM-1)

De 36° S 73° W, a 00° 93° W, a 15° N 106° W, a 15° N 75° W,
a 05° N 75° W, a 20° S 50° W, a 36° S 52° W, y hasta 36° S 73° W.

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - AMERICA SUR-2

(ZRMP - SAM-2)

De 34° S 74° W, a 24° S 60° W, a 02° N 79° W, a 15° N 83° W,
a 15° N 60° W, a 10° N 60° W, a 05° S 30° W, a 36° S 52° W, y hasta
34° S 74° W.

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - ASIA SUDESTE-1

(ZRMP - SEA-1)

De 29° N 86° E, a 15° N 105° E, a 00° 135° E, a 00° 168° E,
a 35° S 150° E, a 35° S 116° E, a 08° N 75° E, y hasta 29° N 86° E.

Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - ASIA SUDESTE-2

(ZRMP - SEA 2)

De 24° N 88° E, a 37° N 143° E, a 35° N 143° E, a 10° N 126° E,
a 07° S 105° E, y hasta 24° N 88° E.

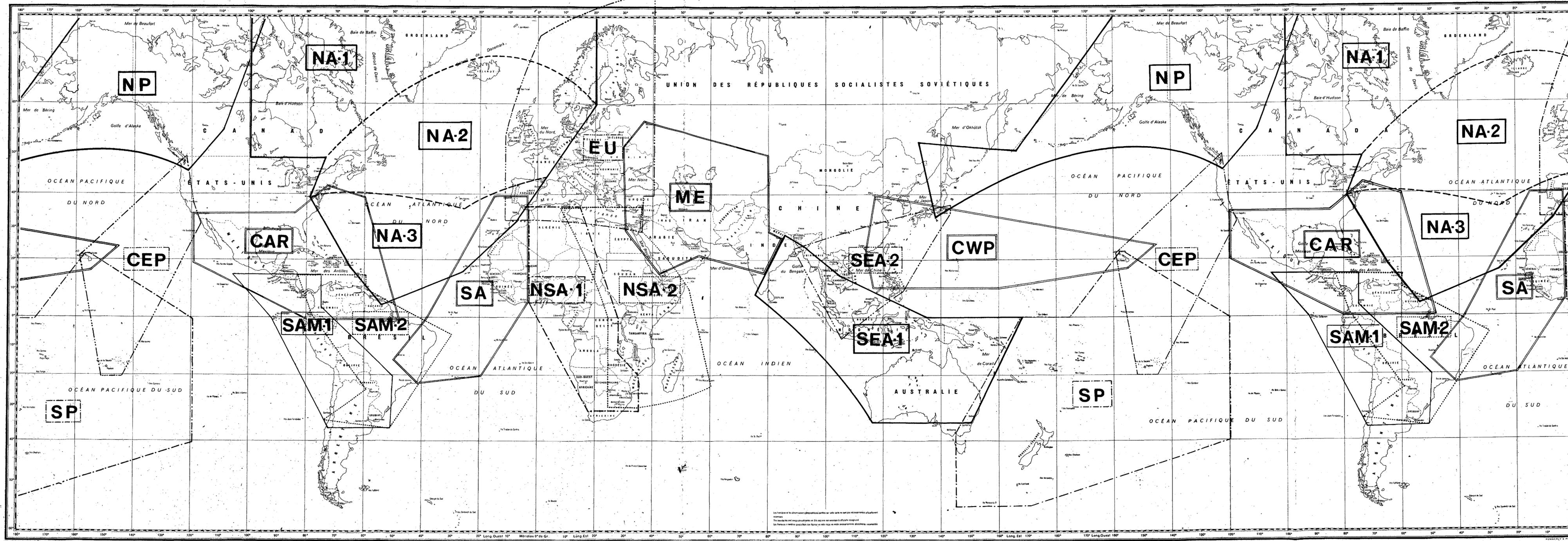
Zona de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales - PACÍFICO SUR

(ZRMP - SP)

De 22° N 158° W, a 22° N 156° W, a 00° 120° W, a 40° S 120° W,
a 50° S 170° W, a 50° S 145° E, a 38° S 145° E, a 00° 167° E, a 00° 175° W,
y hasta 22° N 158° W.

Nota: La familia de frecuencias adjudicada a esta zona puede utilizarse
para la prolongación hasta el punto medio de la ruta aérea entre
Tahití y México City.

Anexo: 1



Les frontières de ces divers secteurs géographiques peuvent varier légèrement en raison des modifications d'occupation
 Les frontières et occupations actuelles de ces pays ne sont pas nécessairement officiellement reconnues
 Les frontières à nombre variable sont indiquées en traits pointillés et les frontières à nombre fixe en traits pleins

COMISIÓN 4

PROYECTO

CUARTO INFORME DE LA COMISIÓN 4

(Cuestiones técnicas y de explotación)

Clases de emisión y potencia

(página 15 del Apéndice 26)

Después de estudiar las proposiciones presentadas por las administraciones a la Conferencia y el Informe de la Primera Reunión, la Comisión 4 aprueba por unanimidad los textos que figuran en el Anexo al presente documento.

La Comisión 4 recuerda que el texto del punto 2.3 c) sólo tendrá carácter definitivo cuando se haya tomado una decisión sobre la proposición relativa al uso de zonas VOLMET (Documento N.º II/10, página 23).

El Presidente,

J.T. PENWARDEN

Anexo: 1



A N E X O

MOD C. Clases de emisión y potencia

ADD 1. Clases de emisión

Se permite la utilización en el servicio móvil aeronáutico (R) de emisiones tales como las siguientes, a condición de que:

- cumplan con las disposiciones pertinentes del Capítulo I, puntos 4.5 y 6;
- no causen interferencia perjudicial a los demás usuarios de las frecuencias.

ADD 1.1 Telefonía - Modulación de amplitud

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

ADD 1.2 Telegrafía (incluyendo los sistemas automáticos de transmisión de datos)

ADD 1.2.1 Modulación de amplitud

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

ADD 1.2.2 Modulación de frecuencia

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

ADD 1.3 Facsimil

- modulación de la portadora principal, ya directamente, ya por medio de una subportadora modulada en frecuencia (A4)

MOD 2. Potencia

MOD 2.1 A menos que se indique lo contrario en la Parte II de este Apéndice, las potencias de cresta máximas suministradas a la línea de alimentación de la antena serán las señaladas en el cuadro que figura a continuación; se supone que la potencia radiada aparente de cresta, correspondiente es igual a los dos tercios de estos valores.

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

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

ADD 2.3 Las estaciones aeronáuticas que dan servicio a las ZRMP pueden rebasar los límites de potencia precedentemente indicados cuando sea necesario para asegurar comunicaciones satisfactorias con las estaciones de aeronave. En cada uno de estos casos, la administración de que dependa la estación aeronáutica tomará las disposiciones necesarias para:

- a) que se coordine su utilización con las administraciones interesadas cuando exista alguna posibilidad de interferencia perjudicial;
- b) que no se cause interferencia perjudicial a las estaciones que utilizan frecuencias de conformidad con las disposiciones aplicables del plan de adjudicación;
- c) que en otras ZRMP o ZRRN que tengan adjudicada(s) la(s) misma(s) frecuencia(s) se mantengan las relaciones de protección especificadas dentro de los límites de esas zonas;
- d) que las características de directividad de la antena utilizada sean tales que se reduzca al mínimo la radiación en las direcciones innecesarias, especialmente en la de otras ZRMP o ZRRN que tengan adjudicada(s) la(s) misma(s) frecuencia(s);
- e) que, de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones, se notifiquen a la I.F.R.B. todos los detalles de la(s) asignación(es), incluidas las características de la antena transmisora.

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

CONFERENCIA AERONÁUTICA

Ginebra, 1966

Documento N.º DT II/11-S

22 de marzo de 1966

Original: inglés

COMISIÓN 4

PRIMER INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO 4A

A LA COMISIÓN 4

EVALUACIÓN TEÓRICA DE LAS FAMILIAS DE FRECUENCIAS

DE LA BANDA DE ONDAS DECAMÉTRICAS PARA EL

SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO (R)

Se adjunta al presente documento el Informe del Grupo de trabajo 4A, relativo al tema indicado, que se somete a la consideración de la Comisión 4.

Participaron en las labores de dicho Grupo de trabajo los delegados de Australia, República Sudafricana, Francia, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y los Estados Unidos de América. Asesoró al Grupo de trabajo el Sr. J.A. Gracie, miembro de la I.F.R.B.

El Grupo de trabajo adoptó por unanimidad el Informe.

El Presidente

George W. HAYDON



Apéndice: 1

APÉNDICE

EVALUACIÓN TEÓRICA DE LAS FAMILIAS DE FRECUENCIAS DE LA
BANDA DE ONDAS DECAMÉTRICAS PARA EL SERVICIO
MÓVIL AERONÁUTICO (R)

1. La Comisión 4 recomienda a la atención de los presidentes de las Comisiones 5 y 6, para su información y orientación en el análisis estadístico y en el establecimiento de planes de frecuencias, el Informe NBS N.º 9141, que lleva el título "Theoretical Evaluation of Band 7 Frequency Complements for the Aeronautical Mobile (R) Service".
2. Este informe, distribuido recientemente (en inglés solamente) a los jefes de la delegación de la presente Conferencia, contiene criterios numéricos que permiten evaluar teóricamente las ventajas relativas de las diferentes familias de frecuencias en lo que respecta a la medida en que esas frecuencias satisfacen las necesidades de las zonas de paso de rutas aéreas y de las líneas aéreas que pasan por esas zonas.
3. El Informe se refiere principalmente a la solución de los problemas relativos a las ZRMP, y los ejemplos de datos correspondían a una distancia comprendida entre un mínimo de 500 km a lo largo de las zonas de paso de rutas aéreas mundiales principales y un máximo del 60% de la distancia de vuelo entre los terminales de cada segmento.
4. En el curso de los debates de la Comisión 4 se puso de manifiesto que existía cierta correlación entre las familias de frecuencias teóricamente más apropiadas y las utilizadas actualmente en el reducido número de las ZRMP y de las líneas aéreas estudiadas.
5. El Informe 9141 parece ser particularmente útil para demostrar:
 - a) La confiabilidad relativa de 3, 4 ó 5 familias de frecuencias para la explotación de un circuito;
 - b) La gran flexibilidad que se deja a quienes se encarguen de establecer los planes de frecuencias para modificar cualquier frecuencia de una familia, a fin de evitar problemas de interferencia sin que esa modificación comprometa la confiabilidad de todo el circuito.
6. La Comisión 4 recomienda que el Informe 9141 se considere como instrumento de trabajo, destinado a completar la experiencia práctica en la que se basa el plan actual, más bien que como una base sobre la cual deba elaborarse el nuevo plan, y que sea aplicado de la manera siguiente:
 - 6.1 En las Zonas de paso de Rutas Aéreas Mundiales Principales:
 - 6.1.1 Los datos contenidos en el Informe se utilizarán para hacer una comparación numérica:
 - a) De la confiabilidad de las comunicaciones en función de la selección de las frecuencias de cada familia;

b) De la confiabilidad de las comunicaciones en función del número de frecuencias de cada familia.

6.1.2 Siempre que sea necesario, quienes establezcan los planes deberán aprovechar las grandes posibilidades de elección que se indican en el Informe, en lo que concierne a la selección de las familias de frecuencias. Convendrá elegir el mínimo de frecuencias que permita asegurar el índice de calidad requerido.

6.1.3 Ese índice podría determinarse en función de la confiabilidad teórica de las familias de frecuencias cuya utilización se considera satisfactoria en las ZRMP establecidas. El valor mínimo así obtenido podría tomarse como índice de calidad provisional para utilizarlo como punto de partida y que podría alcanzarse o rebasarse al establecerse el plan de frecuencias. En las primeras etapas de planificación, el índice elegido podría ser de 28 a 30.

6.1.4 Para las ZRMP existentes, los datos del Informe deben aplicarse directamente a menos que algunos circuitos de la zona difieran sensiblemente de los que se han tomado como ejemplos en el Informe.

6.1.5 Si se modifica una ZRMP existente, se determinará un valor aproximado del índice de calidad para las ZRMP revisada, tomando nota de si las estaciones en tierra tomadas en consideración para la evaluación de la ZRMP existente se han agregado a la ZRMP existente, o se han sustraído de ella. Si se trata de una adición, el índice de calidad para la familia de frecuencias prevista puede aumentarse o disminuirse según el índice de calidad asociado a la nueva estación. Si se trata de una supresión, el efecto será inverso.

6.1.6 Si se constituye una nueva ZRMP, se determinará un valor aproximado del índice de calidad para esa ZRMP tomando nota de los índices de calidad de los circuitos de longitud análoga situados en las mismas latitudes y adaptando esos índices a las condiciones de la nueva ZRMP. La zona polar ártica y la zona del Caribe se estudian en Apéndices al Informe.

6.2 En las Zonas de Rutas Aéreas Regionales y Nacionales (ZRRN):

6.2.1 La información contenida en el Informe puede aplicarse directamente a la solución de los problemas de selección de las familias de frecuencias de las ZRRN, si se ajustan simultáneamente a los tres siguientes criterios:

- a) Que la ZRRN corresponda geográficamente con un segmento de una zona de paso de rutas aéreas mundiales principales sobre la cual se hayan presentado datos en el Informe;
- b) Que las necesidades de comunicaciones en ondas decamétricas por la ionosfera de las ZRRN sean despreciables para distancias menores de 500 km;

- c) Que la distancia máxima a la que se necesita en las ZRRN comunicaciones en ondas decamétricas se aproxime a la distancia indicada en la columna 3 del Anexo al presente documento, a lo largo del segmento de ruta ZRMP correspondiente.

6.2.2 De diferir las necesidades de las ZRRN de las antes especificadas (por ejemplo, si la distancia a la que se necesitan comunicaciones es sensiblemente más corta que las supuestas para el segmento de ruta correspondiente), en los Apéndices al Informe podrá encontrarse más información sobre la aplicación de los datos a la solución de los problemas de las ZRRN. La Comisión 4 prosigue el estudio de esta cuestión.

7. Por último, la Comisión 4 reconoce que una estimación teórica de las familias de frecuencias no debería ser el elemento esencial de la planificación en los casos en que se disponga ya de gran experiencia, sobre todo cuando las necesidades de la explotación difieren notablemente de las hipótesis en que se funda el Informe.

Anexo

Cuadro de las distancias máximas de
 comunicaciones consideradas en NBS 9141

ZRMP	Segmento de ruta	Distancia máxima - km
CEP	SFO - HNL	3000
CWP	TYO - HNL	4000
	HNL - AWK	3000
	AWK - MNL	3000
EU	LIS - OSL	2000
FE-1	SYD - DRW	2000
	DRW - SIN	3000
	SIN - BKK	1000
	BKK - CCU	1000
FE-2	DRW - MNL	2000
	MNL - HKG	1000
	HKG - BKK	1500
ME	ROM - ANK	1500
	ANK - THR	1500
	THR - KHI	1500
	KHI - CCU	1500
NA	NYC - YQX	1500
	YQX - SNN	3000
NP	SEA - CDB	2000
	CDB - TYO	3000
NSA-1	JNB - LEO	2000
	LEO - ACC	1500
	ACC - DKR	1500
	DKR - ALG	2000
NSA-2	JNB - NBO	2000
	NBO - KRT	1500
	KRT - CAI	1000
	CAI - ROM	1500
NSAM-1	SCL - LIM	1500
	LIM - BLB	1500
	BLB - MEX	1500
NSAM-2	BUE - CCS	4000
SA	MVD - RIO	1500
	RIO - DKR	3000
	DKR - PAR	3000
SP	AKL - PPG	2000
	PPG - HNL	3000

CONFERENCIA AERONÁUTICA

Ginebra, 1966

Documento N.º DT/II-12-S

24 de marzo de 1966

Original: inglés

COMISIÓN 5

INFORME DE LA SUBCOMISIÓN 5E

La Subcomisión se reunió el 21 de marzo de 1966, a las 3 de la tarde. Estuvieron representadas las siguientes administraciones:

Australia (Federación de)	(Sr. A.C. BOAL)
Singapur	(Sr. S.K. WAN)
China	(Sr. H.W. TIEN)
India (República de)	(Sr. S.C. BOSE)
Japón	(Sres. T. FURUYA y A. CHIBA)
Nueva Zelandia	(Sr. G.L. BUDD)
Territorios franceses de Ultramar	(Sr. M. CHEF)

Teniendo en cuenta la Resolución N.º 4 de la 1.^a Reunión de la C.A.E.R. Aeronáutica, los Documentos N.ºs II/11, II/18 y II/37, y las proposiciones presentadas durante la sesión de la Subcomisión por los delegados de Japón, Nueva Zelandia y Territorios franceses de Ultramar, la Subcomisión 5E presenta las siguientes proposiciones:

Sub-zona 6A

Sin modificación.

Sub-zona 6B

Sin modificación.

Sub-zona 6C

Modifíquese como sigue:

"Desde 20°N 130°E pasando por 04°N 130°E, hasta 04°N 118°E; sigue por la frontera entre Borneo del Norte e Indonesia hasta 03°N 109°E y continúa.



pasando por 03°N 106°E, 10°S 106°E, 10°S 141°E, 00° 141°E, 00° 160°E, 03° 30'N 160°E, 03° 30'N 170°W, 10°N 170°W, 20°N 176°W, hasta 20°N 130°E."

Sub-zona 6D

Sin modificación.

Sub-zona 6E

Sin modificación.

Sub-zona 6F

Sin modificación.

Sub-zona 8A

Sin modificación.

Sub-zona 9A

Modifíquese como sigue:

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

Sub-zona 9B

Modifíquese como sigue:

"00° 141°E, 10°S 141°E, 10°S 131°E, 24°S 131°E, 24°S 139°E, 27°S 139°E, 27°S 170°W, 03° 30'N 170°W, 03° 30'N 160°E, 00° 160°E, 00° 141°E."

Sub-zona 9C

Modifíquese como sigue:

"A partir del Polo Sur siguiendo el meridiano 170°W, hasta 03° 30'N 170°W, y luego, pasando por 03° 30'N 120°W, hasta el Polo Sur por el meridiano 120°W."

Sub-zona 9D

Modifíquese como sigue:

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

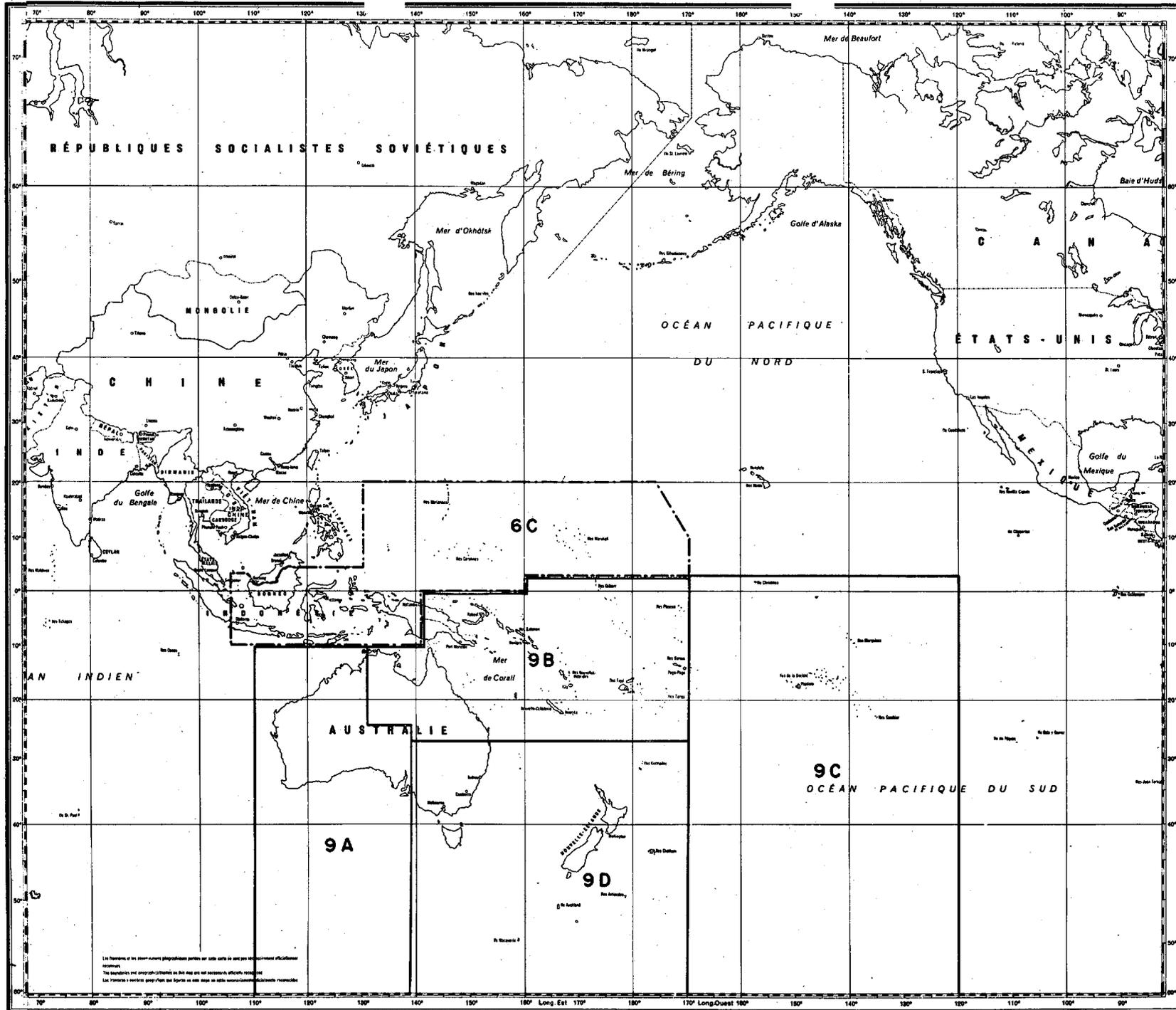
Sub-zona 9E

Suprímase.

En el Anexo figura un mapa con las modificaciones propuestas.

El Relator,
A. BOAL

Anexo: 1



Les noms des lieux géographiques sur cette carte ne sont pas nécessairement officiels.
 The boundaries and geographical names on this map are not necessarily official.
 Les frontières et noms géographiques sur cette carte ne sont pas nécessairement officiels.

CONFERENCIA AERONÁUTICA

Ginebra, 1966

Documento N.º DT/II-13-S
23 de marzo de 1966
Original: francés

COMISIÓN 5

PROPOSICIONES DE ADJUDICACIÓN DE FRECUENCIAS EN LAS ZRMP

De conformidad con las decisiones adoptadas en la 4.^a sesión de la Comisión 5 (Documento N.º 74, punto 2.8), tengo el honor de someter las adjuntas proposiciones relativas a las necesidades de frecuencias de las ZRMP.

En anexo a este documento figuran también las declaraciones que se han servido dirigirme el representante de la O.A.C.I. y el Observador de la A.I.T.A.

El Presidente,
M. CHEF

Anexos: 3



ANNEXE 1 - ANNEX 1 - ANEXO 1ZLAMP - MWARA - ZRMP

ZONE - AREA - ZONA			N	Nombre de familles de fréquences nécessaires (N/12) Required number of frequency families (N/12) Número de familias de frecuencias necesarias	Elements de réduction Reduction elements Elementos de reducción	Allotissement Appendice 26 Allotment in Appendix 26 Adjudicación Apéndice 26		Conditions d'utilisation Plan régional O.A.C.I. Operational conditions I.C.A.O. Regional Plan Condiciones de utilización Plan regional O.A.C.I.	Proposition (Nombre de familles) Proposal (Number of families) Proposición (Número de familias)	Remarques Remarks Observaciones
d'Analyse of analysis de análisis	ZLAMP MWARA ZRMP	Observations relatives à l'identification de la zone Remarks on area identification Observaciones de identificación de la zona				Nombre de familles de fréquences Number of families Número de familias	Nombre de fréquences Number of frequencies Número de frecuencias			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
A	NAT	Lignes Arctiques Arctic Lines Rutas árticas	-	0 3 survols par jour 3 flights a day 3 vuelos por día			néant nil ninguna	2868 5626,5 8913,5 13 324,5	1 famille NAT étendue 1 extended NAT family familia extendida	(famille D) (family D) (familia D)
B		URS	1	0			néant nil ninguna		néant nil ninguna	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
C	NAT & NP	Lignes Arctiques et Amérique du Nord Arctic and North American Lines Rutas árticas y América del Norte	37	3			néant nil ninguna	2868 5626,5 8913,5 13 324,5 Résolute case Resolute box Cuadro Resolute 36 Churchill case Churchill box Cuadro Churchill 144 Winnipeg case Winnipeg box Cuadro Winnipeg 218	1 famille NAT étendue 1 extended NAT family familia ampliada	(famille D) (family D) (familia D)
D	EU	Europe Europa	140	12	N = 24 VHF = 50% VOLMET	2	13	Réseau A 2910 Network A 4689,5 Red A 6582 8871 11 299,5 Réseau B 3467,5 Network B 5551,5 Red B 6567 8930,5 11 299,5	A	N Londres/ Istanbul London/ Istanbul Londres/ Estambul S Londres/ Istanbul (ZLARN 1) London/ Istanbul (RDARA 1) Londres/ Estambul (ZRRN)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
								A1 3453,5 4668,5 5649 8837 13 314,5		(ZLARN 1) (ZLARN 1) (ZLARN 1) (ZLARN 1) (ZLARN 1)
E	NSA1		23	2	combinaison SA VHF 10%	1	5	3411,5 5521,5 8820 13 304,5	1	Réseau 2 et 4
F	NSA2		31	3	N = 15	1	5	2966 5506,5 8956 13 334,5	2	Réseau 3 et 5
G	ME		23	2	N = 12	2	8	3404,5 5604 8845,5 13 334,5 3446,5 6627 10 021 13 334,5	2	Réseau MID/1 (W) Réseau MID/2 (E)
H	FE2		24	2		1	5	2987 5671,5 8930,5 13 324,5 17 966,5	2	Réseau SEA 1 (W)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
								2868 5611,5 8837 (ZLARN 6F) 13284,5 17966,5		Réseau SEA 2 (E)
I	FEL		25	2	K = 1,5	1	6	2987 5671,5 8871 13324,5 17966,5	1	Réseau SEA 3 (S)
J	CWP		61	5	VHF 15% VOLMET	1	5	2966 5506,5 5536,5 (ZLARN 6C) 8862,5 13354,5 17906,5	2	Réseau 1 Réseau 2
K	NP	Lignes Maritimes	11	1		1	5	2987 5521,5 8939 13274,5 17906,5 Point Barrow case 63	1	
L	SP		7	1		1	5	2945 5641,5 8845,5 13344,5 17946,5	1	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
M	CEP		6	1		2	17	3467,5 5551,5 5604 8879,5 8930,5 13304,5 17926,5	1	2 stations
N	CAR	Plan O.A.C.I.	78	7	N = 20 VHF = 5%	0	0	ZLAMP/ZLARN 2966 NSAM 2 6537 12 D 8837 12 D 13344,5 NSAM 2 17936,5 12 2966 NSAM 2 5566,5 NSAM 2 8871 NSAM 2 13344,5 NSAM 2 2966 NSAM 2 5499 12 D 8837 12 D 13344,5 NSAM 2 2952 12 J 5619 12 J 10021 12 J 13294,5 12 17916,5 NSAM1-2	3 (13 fré- quences)	Réseau C (centre) Réseau E (Est) Réseau S (Sud) Réseau W (Ouest)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
0	NAT	Lignes centrales	141	12	N = 24 K = 2	4	17	2931 5611,5 8947,5	4	Réseau A (Sud)
P	-	Lignes Australes	-	-	(Doc 55 IRL) VHF = 5% VOLMET			13324,5 2987 5671,5 8888 13284,5 2945 5641,5 8862,5 13354,5 2868 5626,5 8913,5 13324,5 17966,5	(voir également zone analyse C)	Réseau B (centre) Réseau C (centre) Réseau D (Nord) avec lignes arctiques
Q	SA		17	1	N = 15	2	10	3432,5 6612 8879,5 13274,5 17946,5	1	Réseau AFI 1 (Ouest) Réseau SAT
R	NSAMI		9	1		1	6	2889 4696,5 6664,5 8820 13314,5 17916,5	1	Réseaux SAM NW et SW

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
S	NSAM2		9	1			12	2910 5581,5 8845,5 13344,5 17916,5	1*	Réseaux SAM NE-C et SE
T		Antarctique E	0						0	* compte tenu création ZLAMP CAR
U		Antarctique W	0						0	
									<u>Total 26</u>	

A N E X O 2

DECLARACIÓN DEL REPRESENTANTE DE LA O.A.C.I.

Después de estudiar el documento preparado por el Presidente de la Comisión 5, los representantes de la O.A.C.I. han llegado a las siguientes conclusiones:

Es evidente que, en muchos casos, las estadísticas sobre las familias de frecuencias necesarias arrojan cifras superiores a la utilización actual de frecuencias y/o a las necesidades previstas para las operaciones aéreas internacionales. Esto se aprecia claramente si se compara la información suministrada sobre el "número de familias de frecuencias requeridas" con los datos relativos a la utilización de frecuencias según los planes regionales de la O.A.C.I. En general, en las reuniones regionales de la O.A.C.I. no ha sido extremadamente difícil encontrar las frecuencias requeridas para satisfacer la necesidad de explotación en lo que respecta a las comunicaciones aire/tierra. En consecuencia, es asimismo evidente que, en lo que concierne a varias ZRMP, se pueden reducir en cierto grado las familias de frecuencias requeridas según las estadísticas.

Es difícil determinar exactamente el factor de reducción que puede aplicarse en algunos casos, ya que varía mucho en diferentes zonas. En el presente documento se indican algunos de los factores de reducción que podrían aplicarse. Están basados en lo que por ahora parecen ser hipótesis razonables, teniendo en cuenta el tiempo de que se dispone para un análisis detallado.

En lo que respecta al número de familias de frecuencias propuesto en la penúltima columna del cuadro que figura en el Documento N.º parece ser suficiente para cubrir las necesidades de la aviación civil internacional en materia de comunicaciones aire/tierra, habida cuenta de los datos de explotación que actualmente se conocen que, en algunos casos, comprenden también las necesidades previsibles durante los próximos cinco años.

A N E X O 3

DECLARACIÓN DEL OBSERVADOR DE LA A.I.T.A.

Los observadores de la A.I.T.A., después de estudiar el documento preparado por el Presidente de la Comisión 5 y los comentarios sobre el mismo de los representantes de la O.A.C.I., desean formular las siguientes observaciones:

1. La A.I.T.A. está de acuerdo con las observaciones de los representantes de la O.A.C.I. acerca de la utilización de frecuencias de acuerdo con los planes regionales de la O.A.C.I. En algunas reuniones regionales de la O.A.C.I. se manifestaba, de vez en cuando, la necesidad de añadir otras frecuencias a las familias de las ZRMP de la zona considerada, sin que se presentase dificultad alguna en encontrar tales frecuencias adicionales, en algunos casos dentro de los principios técnicos del actual Plan de adjudicación. Debe hacerse observar, sin embargo, que varias reuniones regionales de la O.A.C.I., en los últimos cinco años, han estimado deseable reducir las asignaciones de frecuencias de las ZRMP a varias estaciones, particularmente en lo que respecta a las frecuencias más altas, para aumentar la eficacia de las comunicaciones de las estaciones a las que hay que reservar más de una familia de frecuencias, simplificaciones justificadas por la carga reducida de los canales aludidos. Debe señalarse, a éste propósito, que parte de las proposiciones de reajuste de los límites de las ZRMP tienden a esa simplificación de las asignaciones de frecuencias reales.
2. En lo que concierne al número de vuelos que pueden atenderse en una familia de frecuencias, la A.I.T.A. cree que en esta etapa del desarrollo mundial del servicio móvil aeronáutico internacional no es posible seguir un principio realista aplicándolo a todas las zonas, ya que las condiciones de operación relativas a la utilización de frecuencias de ondas decimétricas son muy distintas de una a otra región. Los puntos siguientes, sin embargo, podrían explicar algunas de las discrepancias entre las necesidades presentadas en el DT/II-2 y la utilización real de frecuencias en las ZRMP.
 - 2.1 En una zona de rutas aéreas como la del Atlántico Norte, la ocupación de canales por aeronave y hora ha acusado una reducción considerable en los últimos cinco años, por los siguientes factores:
 - a) Al adquirirse una mayor experiencia en la explotación de los modernos tipos de aeronaves, se ha comprobado que las aeronaves en vuelo no precisan de tanto apoyo directo, lo que ha permitido reducir considerablemente el número y la duración de los mensajes transmitidos a las aeronaves por los centros de control de operaciones de las líneas aéreas;

- b) En virtud de acuerdos regionales concertados por la O.A.C.I., ha podido reducirse considerablemente la duración media de los mensajes de posición regulares;
- c) El perfeccionamiento del servicio VOLMET ha contribuido a reducir considerablemente la necesidad de los métodos de "pregunta-respuesta" y "compañía-iniciada" utilizados para obtener informaciones meteorológicas en vuelo.

2.2 La introducción de las transmisiones por ondas métricas ha sido de suma importancia en alguna de las rutas aéreas mundiales principales, como lo demuestra el hecho de que, en una reciente reunión de la A.I.T.A., se calculó que, en varias rutas aéreas internacionales servidas por aviones de reacción, y que se extendían desde el Oriente Medio hasta el Asia Sudoriental (por ejemplo, Beirut-Singapur), por lo menos el 85 por ciento de las comunicaciones aire-tierra establecidas en ruta se realizaban por ondas métricas. El porcentaje real varía según los segmentos de ruta y, en parte también, según los operadores de a bordo, y depende de la extensión de la cobertura por ondas métricas, de la naturaleza de la cobertura de ondas métricas en relación con las funciones específicas de comunicaciones de los canales, y con los procedimientos del operador de a bordo. Aparte de la reducción de la carga de las familias más bajas lograda gracias a la cobertura por ondas métricas, se ha obtenido también una reducción considerable de la carga de tráfico relativa en las familias de orden superior; con el notable mejoramiento de los servicios fijos de telecomunicaciones a disposición de las líneas aéreas, se ha reducido considerablemente, en esas zonas, la necesidad de las comunicaciones ordinarias a larga distancia del servicio móvil aeronáutico. La liberación de las frecuencias más altas ha permitido a los operadores de las distintas estaciones de tierra comunicar de manera más eficiente con un mayor número de aeronaves en las frecuencias de orden medio, que son las empleadas hoy día para casi todas las comunicaciones ordinarias.

Claro está que las precedentes observaciones no significan que, en un futuro previsible, dejarán de necesitarse las comunicaciones por ondas decamétricas en las citadas zonas. De hecho, la disponibilidad de las comunicaciones por ondas decamétricas incluso en las rutas más largas es hoy tan importante para las operaciones aéreas como en cualquier otro momento, pese a haberse reducido su carga relativa.

- 3. En conclusión, la A.I.T.A. estima que el método propuesto por el Presidente de la Comisión 5, en el Documento DT/II-13. con miras a la racionalización de las necesidades para la adjudicación de frecuencias a las rutas aéreas mundiales principales, constituye, en principio, un enfoque realista.

A N E X O

ARTÍCULO 2

Límites de las Zonas y Sub-zonas de rutas
aéreas regionales y nacionales
(ZRRN)

Zona de rutas aéreas regionales y nacionales - 1
(ZRRN - 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 de la R.A.U. hasta Alejandría y de allí hasta El Cairo, y hacia el Este, por el paralelo de El 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 siguiendo por el meridiano hasta el Polo Norte.

Sub-zona 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-zona 1B.

Sub-zona 1C.

Sub-zona 1D.

A partir del punto de unión de las fronteras de la U.R.S.S., 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 norteafricana, por la que se prolonga a través de Túnez, Trípoli, Bengasi hasta la frontera entre Libia y la R.A.U. Siguiendo 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 entre Rumania y la U.R.S.S., hasta el punto de unión de las fronteras de la U.R.S.S., Hungría y Rumania.

Sub-zona 1E.

Zona de rutas aéreas regionales y nacionales - 2

(ZRRN - 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 iraní 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-zona 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-zona 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-zona 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, Checoeslovaquia, Hungría y Rumania, hasta la costa del Mar Negro en el meridiano 30°E. Sigue por este meridiano hasta la costa turca del Mar Negro, continuando a lo largo de esta costa hasta la 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.

Zona de rutas aéreas regionales y nacionales - 3

(ZRRN - 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-zona 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-zona 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-zona 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.

Zona de rutas aéreas regionales y nacionales - 4

(ZRRN - 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 de la República Democrática del Congo, con exclusión del territorio de Kabinda, hasta la frontera entre la República del Congo (Brazzaville), la República Centroafricana y Sudán. Continúa después hacia el Norte a lo largo de la frontera occidental del Sudán y de la frontera occidental de la R.A.U. hasta el Mediterráneo, prolongándose por las costas mediterránea y atlántica de África 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-zona 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 y por la frontera occidental de la R.A.U. hasta el Mediterráneo. Sigue por las costas mediterránea y atlántica de África del Norte hasta 30°N 10°W y luego por el paralelo 30°N hasta 30°N 39°W para cerrar el área.

Sub-zona 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 de la República del Congo (Brazzaville)

y de la República Centroafricana, hasta el punto de intersección de la República Democrática del Congo, del Sudán y de la República Centroafricana.

Por la frontera occidental del Sudán 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.

Zona de rutas aéreas regionales y nacionales - 5

(ZRRN - 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 la República Árabe Siria hasta la costa mediterránea, continuando hasta la frontera de Libia y la R.A.U. en la costa del Norte de África, con exclusión de Chipre, dirigiéndose entonces al Sur por la frontera occidental de la R.A.U. y por la del Sudán 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 África en el punto 02°S 41°E y por 02°S 73°E, 37°N 73°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°N 40°E.

Sub-zona 5A.

A partir de 37°N 40°E y a lo largo de la frontera entre Turquía y la República Árabe Siria hasta la costa del Mediterráneo y desde allí por la frontera entre Libia y la R.A.U. en la costa norte-africana, excluido Chipre, continuando hacia el Sur, por la frontera occidental de la R.A.U., y después hacia el Este siguiendo la frontera de la R.A.U. y del Sudán hasta 24°N 37°E y por 12°N 44°E, 12°N 49°E, 30°N 49°E, y desde este punto por las fronteras entre Irán e Iraq y entre Iraq y Turquía hasta 37°N 40°E.

Sub-zona 5B.

A partir de 41°N 40°E pasando por 37°N 40°E y luego hacia el Este por la frontera turca con la República Árabe Siria y el Iraq y a lo largo de la frontera entre el Iraq y el Irán hasta 30°N 49°E, y de allí, por el centro del Golfo Pérsico hasta 26°N 52°E y 24°N 60°E, Bombay y 37°N 73°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°N 40°E.

Sub-zona 5C

A partir de 26°N 52°E pasando por 13°N 52°E, 13°N 54°E, 02°S 54°E, 02°S 73°E, Bombay, y de allí por 24°N 60°E, siguiendo después por el centro del Golfo Pérsico hasta 26°N 52°E.

Sub-zona 5D

Desde el punto de intersección de las fronteras de la R.A.U., Libia y el Sudán hacia el Sur a lo largo de la frontera Oeste del Sudán 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 África en el punto 02°S 54°E y luego por 02°S 54°E, 13°N 54°E, 13°N 52°E, 12°N 44°E subiendo hacia el Noroeste a lo largo de la línea media del Mar Rojo hasta 24°N 37°E, siguiendo después la frontera Sur de la R.A.U. hasta cerrar el área.

Zona de rutas aéreas regionales y nacionales - 6

(ZRRN - 6)

(Véase el Grupo de trabajo 5E - Región 3 U.I.T.)

Zona de rutas aéreas regionales y nacionales - 7

(ZRRN - 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 de la República Democrática del Congo, incluso el territorio de Kabinda, y por las fronteras entre Uganda y el Sudán y entre Kenya a los siguientes países: Sudán, Etiopía y Somalia, pasando a continuación por los puntos 02°S 42°E, 02°S 60°E hasta el Polo Sur, siguiendo por el meridiano 60°E.

Sub-zona 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-zona 7B

Desde 05°S 10°E, hasta 05°S 12°E; desde allí a lo largo de la frontera septentrional de la República Democrática del Congo, incluyendo el Territorio de Kabinda, hasta el punto de intersección de Uganda, la República Democrática del Congo y el Sudán. Continúa hacia el Sur por las fronteras oriental y meridional de la República Democrática del Congo incluyendo el Reino de Burundi y República Ruandesa y Angola hasta la costa del Atlántico Sur, y luego por 17°S 10°E hasta 05°S 10°E.

Sub-zona 7C

Desde el punto de intersección de Uganda, la República Democrática del Congo y el Sudán por la frontera occidental de Uganda y Tanzania y a lo largo de la frontera meridional de Tanzania hasta la costa, y luego por 11°S 41°E, 11°S 60°E, 02°S 60°E, 02°S 41°E hasta la costa oriental de África; luego hacia el Norte por la frontera oriental y Norte de Kenia y Uganda hasta encontrarse con el punto de intersección de las fronteras de la República Democrática del Congo, Sudán y Uganda.

Sub-zona 7D

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

Sub-zona 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 Zambia y Tanzania y por la frontera entre la República Democrática del Congo y Zambia, la República Democrática del Congo y Rodesia y entre Angola y Rodesia, y Angola y la República Sudafricana hasta la costa hasta llegar a 17°S 10°E.

Ginebra, 1966

23 de marzo de 1966

Original: español

COMISIÓN 5

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO 5D

Cumpliendo el mandato de la Comisión 5, este Grupo de trabajo se reunió para revisar los límites geográficos de las zonas regionales y nacionales ZRRN involucradas en la Región 2 de la U.I.T. contándose con las Delegaciones de:

Argentina
Brasil
Colombia
Cuba
Ecuador
EE.UU.
Jamaica
México
Surinam
Venezuela y
un observador de la O.A.C.I.

Un representante de la I.F.R.B. participó en los trabajos.

Los cambios hechos en 12A, 12B y 9C fueron acordados en coordinación con el Grupo 5E.

A continuación se encontrarán las Recomendaciones presentadas por cada una de las delegaciones:

Zona 10: Estados Unidos no encuentra razón para efectuar modificaciones en dicha zona. De acuerdo con lo manifestado por la Delegación de Canadá en el seno de la Comisión 5, se mantienen los límites actuales de las zonas 10A, 10B, 10C, 10D y 10E.

Zona 11: Los Estados Unidos proponen la consolidación de las Sub-zonas 11B, 11C, 11D, 11E, 11F, 11G, 11H y 11I en una sola Sub-zona 11B con la siguiente definición y coordenadas geográficas para la zona 11B 50°N 127°W, 33°N 127°W, 33°N 119°W, 25°N 98°W, 25°N 35°W, 40°N 50°W, 40°N 65°W, 46°N 67°W, a lo largo de la frontera entre Estados Unidos y Canadá para cerrar el área en los 50°N y 127°W.

Las modificaciones se muestran en el mapa adjunto.



Zona 12: Los Estados Unidos proponen la expansión de la Sub-zona 12A hacia el sur para coincidir con los límites de la región de información de vuelo establecida por la O.A.C.I. para quedar en los 3°30'N y 170°W a lo largo del contorno de las regiones 2 y 3 de la U.I.T. hasta los 29°N y 180°W y de ahí hasta los puntos 29°N y 153°W, 3°30'N y 153°W para cerrar el área en los 3°30'N y 170°W.

Sub-zona 12B: No hubo objeción respecto a la pequeña enmienda de los límites S.O. de la Sub-zona 12B para que se halle conforme al cambio propuesto por Territorios franceses de Ultramar respecto a la Sub-zona 9C. Las coordenadas reajustadas para la 12B serían las siguientes:

Sub-zona 12B: COORDENADAS:

03°30'N 153°W a 33°N 153°W hasta los puntos 33°N 120°W, 17°N 115°W, 14°N 93°W, 02°N 86°W, 02°N 93°W, 05°N 93°W, 05°N 120°W, 03°30'N 120°W hasta cerrar la zona en 03°30'N 153°W.

Sub-zona 12C: No hay cambios.

Sub-zona 12D: No hay cambios.

Sub-zona 12E: A solicitud de la Delegación de Ecuador se prolongan los límites de la Sub-zona 12E hacia el Sureste para incluir al Ecuador dentro de esta Sub-zona, como sigue:

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 y de aquí a 01°N 75°W por la frontera oriental y sur del Ecuador hasta llegar a 04°S 81°W y de ahí a 02°N 81°W y 02°N 86°W, 14°N 93°W hasta cerrar la Sub-zona en 15°N 95°W.

Sub-zona 12F: No hay cambios.

Sub-zona 12G: No hay cambios.

Sub-zona 12H: La Sub-zona 12H queda modificada de acuerdo con los siguientes límites: 10°S 70°W, 05°N 70°W, 05°N 61°10'W, 08°45'N 60°W, 08°N 58°W, 08°N 49°W, 02°N 47°W, 10°S 47°W y hasta el punto 10°S y 70°W.

El cambio en la Sub-zona 12H hace que existan dos pequeños triángulos que quedan fuera de las zonas señaladas y que podrían incorporarse indistintamente en la Sub-zona 12I o 12K.

Sub-zona 12J: Se suprime la Sub-zona 12J bajo la base de que los vuelos que actualmente son atendidos en esta zona pasarán a ser atendidos en la ZRMP CAR ya aprobada. La Delegación de Jamaica pregunta si las mismas frecuencias de la Sub-zona 12J serían incluidas en la ZRMP CAR a lo cual el Relator del Grupo contesta que aunque el mandato de este Grupo de trabajo

no es la asignación de frecuencias, debe suponerse que al desaparecer la Sub-zona 12J, las frecuencias de dicha zona pasarán a formar parte de la familia de frecuencias de la Región CAR, y que esto deberá ser tomado en cuenta por la Comisión 6.

La Delegación de Estados Unidos pregunta si los límites de esta Sub-zona 12J quedarían todos incluidos en la ZRMP CAR de nueva creación a lo cual se le contesta afirmativamente para la supresión de la Sub-zona 12J.

La Delegación de Jamaica manifiesta no tener inconveniente en la eliminación de la Sub-zona 12J.

Sub-zona 13C: No hay cambios.

Sub-zona 13D: No hay cambios.

Sub-zona 13E: No hay cambios.

Sub-zona 13F: No hay cambios.

Sub-zona 13G: Queda modificada como sigue: Desde 57°S 90°W, 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 de ahí al punto común de la frontera Argentina con Paraguay y Brasil, siguiendo por la frontera con el Brasil y Paraguay y por 36°S 56°W hasta 57°S 56°W, 57°S 25°W, Polo Sur hasta cerrar la Sub-zona en 57°S 90°W. En el mapa adjunto se muestran estos cambios.

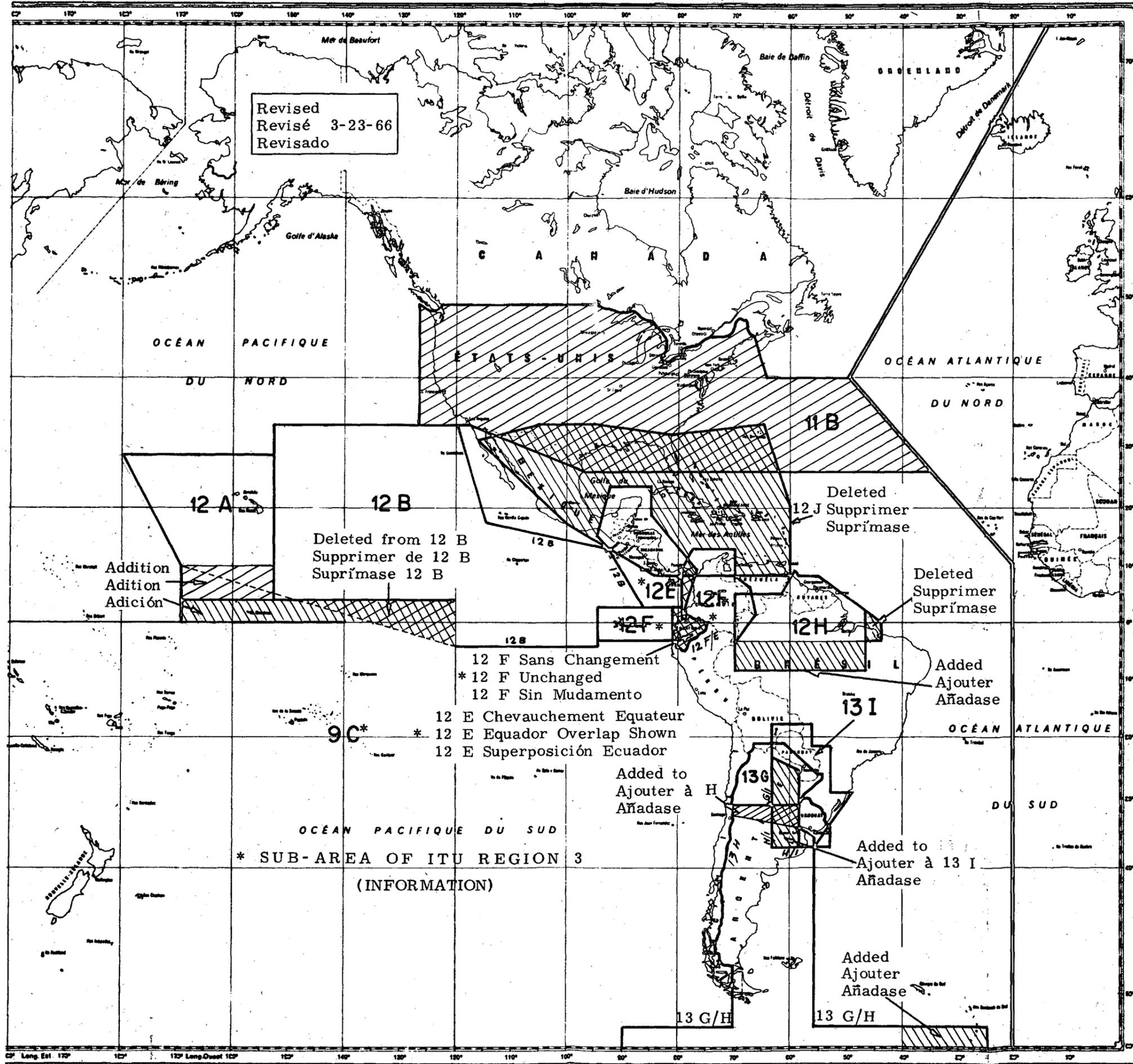
Sub-zona 13H: Queda modificada como sigue: Desde 57°S 90°W, por 57°S 70°W, 52°S 70°W, a lo largo de la frontera entre Argentina y Chile hasta la intersección con el paralelo 31°S y por éste hasta la frontera entre Argentina y Uruguay, siguiendo al sur de la misma y por 35°S 56°W, 57°S 56°W, 57°S 25°W, Polo Sur, hasta cerrar la Sub-zona en 57°S 90°W.

Sub-zona 13I: La Sub-zona queda modificada como sigue: Desde 18°S 63°W, por 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 63°W hasta cerrar la Sub-zona en 18°S 63°W. Estos cambios se muestran en el mapa adjunto.

L. SIGLER

Relator

del Grupo de trabajo 5D



Revised
Revisé 3-23-66
Revisado

12 A

12 B

11 B

Deleted
12 J Supprimer
Suprímase

Addition
Adition
Adición

Deleted from 12 B
Supprimer de 12 B
Suprímase 12 B

Deleted
Supprimer
Suprímase

12 E

12 F

12 H

Added
Ajouter
Añadase

12 F Sans Changement
* 12 F Unchanged
12 F Sin Mudamento

12 E Chevauchement Equateur
* 12 E Equador Overlap Shown
12 E Superposición Ecuador

13 I

Added to
Ajouter à
Añadase

* SUB-AREA OF ITU REGION 3
(INFORMATION)

Added to
Ajouter à
Añadase

Added
Ajouter
Añadase

13 G/H

13 G/H

COMISIÓN 4

PROYECTO

QUINTO INFORME DE LA COMISIÓN 4 (TÉCNICA)

SEPARACIÓN ENTRE CANALES Y FRECUENCIAS ADJUDICABLES

(Apéndice 26, páginas 6 y 7)

1. Después de estudiar las proposiciones presentadas por las administraciones a la Conferencia y el Informe de la Primera Reunión, la Comisión 4 ha adoptado por 28 votos a favor, 5 en contra y 5 abstenciones, las separaciones de frecuencias y la disposición de canales que figuran en anexo (Véase el Documento N.º II/85).
2. En lo que concierne a las frecuencias que han de adjudicarse en la Región 2 en la banda 5450 - 5480 kc/s, el delegado de Estados Unidos reservó el derecho de su Delegación de volver, en su caso, sobre este asunto, en una sesión ulterior.

El Presidente,
J.T. PENWARDEN

Anexo: 1



Ap.26
p.6

A N E X O

MOD Sección II. Principios técnicos y operativos aplicados en la elaboración del Plan de adjudicación de frecuencias del Servicio Móvil Aeronáutico (R).

MOD Factores que intervienen en el Plan

NOC 1. Separación entre canales

(MOD) Son adecuadas para el empleo de medios de comunicación de gran rendimiento las siguientes separaciones entre frecuencias:

NOC	Banda (kc/s)	Separación (kc/s)	Banda (kc/s)	Separación (kc/s)
	2850 - 3025	7	8815 - 8965	7
	3400 - 3500	7	10005 - 10100	8
	4650 - 4700	7	11275 - 11400	8
MOD	5450 - 5480(Región 2)	7	13260 - 13360	8
	5480 - 5680	7	17900 - 17970	8
	6525 - 6685	7		

- NOC a) Se supone que para las emisiones de clase A3 las frecuencias de modulación estarán limitadas a 3000 ciclos y que la radiación fuera de banda de otras emisiones autorizadas no será superior a la de las emisiones A3.
- (MOD) b) El uso de los canales resultantes del cuadro precedente para distintas clases de emisión será objeto de acuerdos especiales entre las administraciones interesadas, a fin de evitar la interferencia que pudiera resultar del empleo simultáneo del mismo canal para diversas clases de emisión, sin otorgarse por principio prioridad a ninguna de ellas.
- NOC c) Se reconoce que pueden obtenerse dos o más canales de cada uno de los que se prevén en este plan de separación de canales.
- NOC d) Con el fin de satisfacer necesidades especiales, podrán agruparse, igualmente, canales adyacentes. Ello habrá de ser objeto de acuerdos especiales entre las administraciones interesadas.
- (MOD) e) Los acuerdos mencionados en los apartados b), c) y d) deberán establecerse de conformidad con lo dispuesto en los artículos del Convenio Internacional de Telecomunicaciones y del Reglamento de Radiocomunicaciones "Acuerdos especiales".

(MOD) 2 Frecuencias adjudicables

(MOD) En el cuadro siguiente se da una lista de las frecuencias adjudicables en las bandas exclusivas del servicio móvil aeronáutico (R), de acuerdo con la separación entre canales prevista en el párrafo precedente.

	2850 - 3025	4650 - 4700	6525 - 6685	10005 - 10100	17900 - 17970
(MOD)	2854	4654	6533	10009	17909
	2861	4661	6540	10017	17917
	2868	4668 7 cana-	6547	10025	17925
	2875	4675 les	6554	10033	17933 8 cana-
	2882	4682 7 kc/s	6561	10041 11 cana-	17941 les
	2889	4689 separa-	6567	10049 les	17949 8 kc/s
	2896	4696 ción	6575	10057 8 kc/s	17957 separa-
	2903	5450 - 5480	6582	10065 separa-	17965 ción
	2910	Región 2	6589	10073 ción	
	2917	5456	6596 22 cana-	10081	
	2924 24 cana-	5463 4 canales	6603 les	10089	
	2931 les	5470 7 kc/s	6610 7 kc/s	11275 - 11400	
	2938 7 kc/s	5477 separación	6617 separa-		
	2945 separa-	5480 - 5680	6624 ción	11279	
	2952 ción	5484	6631	11287	
	2959	5491	6638	11295	
	2966	5498	6645	11303	
	2973	5505	6652	11311	
	2980	5512	6659	11319	
	2987	5519 28 cana-	6666	11327 15 cana-	
	2994	5526 les	6673	11335 les	
	3001	5533 7 kc/s	6680	11343 8 kc/s	
	3008	5540 separa-		11351 separa-	
	3015	5547 ción	8815 - 8965	11359 ción	
	3023.5(R) y(OR)	5554	8821	11367	
	3400 - 3500	5561	8828	11375	
	3404	5568	8835	11383	
	3411	5575	8842	11391	
	3418	5582	8849	13260 - 13360	
	3425	5589	8856	13264	
	3432 14 cana-	5596	8863	13272	
	3439 les	5603	8870	13280	
	3446 7 kc/s	5610	8877 21 cana-	13288	
	3453 separa-	5617	8884 les	13296	
	3460 ción	5624	8891 7 kc/s	13304 12 cana-	
	3467	5631	8898 separa-	13312 les	
	3474	5638	8905 ción	13320 8 kc/s	
	3481	5645	8912	13328 separa-	
	3488	5652	8919	13336 ción	
	3495	5659	8926	13344	
		5666	8933	13352	
		5673	8940		
		5680(R) y(OR)	8947		
			8954		
			8961		

Ginebra, 1966

COMISIÓN 7

PROPOSICIONES DE LA COMISIÓN 7 (REDACCIÓN)
RELATIVAS A LA PRESENTACIÓN DE LAS ACTAS FINALES DE LA CONFERENCIA

La Comisión 7, habiendo comprobado la existencia de proposiciones relativas a la presentación del Apéndice 26 (Documento N.° II/2; Estados Unidos; Documento N.° II/4; Canadá; Documento II/10; Reino Unido; Documento N.° II/18; India; Documento N.° II/25; México; y Documento N.° II/35; Argentina), así como la existencia de la Recomendación N.° 4 de la Primera Reunión de la Conferencia, sin pretender prejuzgar las decisiones que el Pleno de la Conferencia pueda adoptar pero con miras a facilitar los debates, presenta seguidamente algunas sugerencias de orden general sobre la presentación de las Actas finales.

Una decisión rápida sobre el particular en sesión plenaria facilitaría considerablemente la labor de la Comisión 7, pues así podría desde el comienzo poner en el lugar adecuado los textos que le remitan las diferentes Comisiones.

Las Actas finales podrían presentarse en la forma siguiente:

- Actas finales propiamente dichas (véanse, por ejemplo, las páginas 1 y 2 de la C.A.E.R. Espacial, Ginebra, 1963);

Firmas;

Anexo I : Modificaciones eventuales a las disposiciones del R.R., Ginebra, 1959 ;

Anexo II : Apéndice 26 - Servicio OR (véase el documento adjunto);

Anexo III : Apéndice 26A - Servicio R (véase el documento adjunto);

- Protocolo adicional eventual;

Firmas;

- Resoluciones y Recomendaciones eventuales.

El Presidente



APENDICE 26

SERVICIO OR*

		Páginas
NOC	Parte I	5
NOC	Disposiciones generales	5
NOC	Sección I - Definiciones	5
NOC	1 Plan de adjudicación de frecuencias	5
NOC	2 Significación de la terminología	5
SUP	3 ...	5
SUP	4 ...	5
SUP	5 ...	5
SUP	6 ...	5
SUP	7 ...	5
(MOD)**	Sección II - Principios técnicos y de explotación	6 a 15
SUP	Parte II	16 a 44
NOC	Parte III	45 a 46
NOC	Parte IV	47 a 76

* Los textos mantenidos son los del Apéndice 26 al R.R., Ginebra, 1959, sin modificación alguna.

** (MOD): Sin tocar el fondo, esta sección es la sección del Apéndice 26 de la que se han retirado las disposiciones relativas al servicio (R).

APENDICE 26A

SERVICIO (R)*

	Páginas
Parte I	5 a 15
Parte II	16 a 44
Mapas y transparentes	

* Los textos mencionados son los del Apéndice 26 al R.R., Ginebra, 1959, enmendados por la C.A.E.R. Aeronáutica de Ginebra, 1966.

Ginebra, 1966

28 de marzo de 1966

Original: francés

COMISIÓN 5

(COMISIÓN DE ESTADÍSTICA DE EXPLOTACIÓN)

Presidente: Sr. Maurice CHEF (Territorios franceses de Ultramar)

I. Tengo el honor de someter adjunto como primeros elementos de discusión, las proposiciones que he formulado sobre la forma de presentar las necesidades de frecuencias para las ZRRN.

II. A título de introducción, me permito señalar a su atención las disposiciones reglamentarias siguientes:

a) N.º 281 del Convenio (Ginebra, 1959)

"Los Miembros y Miembros asociados reconocen la conveniencia de limitar el número de las frecuencias y el espacio del espectro utilizado al mínimo indispensable para asegurar de manera satisfactoria el funcionamiento de los servicios necesarios."

b) N.º 694 del Reglamento de Radiocomunicaciones (Ginebra, 1959)

"Todas las estaciones estarán obligadas a limitar su potencia radiada al mínimo necesario para asegurar un servicio satisfactorio."

El Presidente:

Maurice CHEF

Anexos: 2



A N E X O 1

PROPOSICIONES

- N.° 1 Para los vuelos regionales y nacionales, una familia de frecuencias está integrada, en principio, por tres frecuencias, cuyo orden de magnitud se escalona entre 2;8 y 9 Mc/s.
- N.° 2 Las adjudicaciones de estas familias deben efectuarse por sub-ZRRN.
- N.° 3 Por el contrario, las adjudicaciones de frecuencias de orden de magnitud igual o superior a 10 Mc/s se efectuarán por ZRRN.
- N.° 4 Debería poder reducirse la potencia de un gran número de transmisores de las estaciones aeronáuticas que aseguran las comunicaciones con las aeronaves que efectúan vuelos regionales o nacionales. Esta disposición facilitaría indudablemente las condiciones de repetición.
- Nota 1: Las notificaciones de frecuencias (lista U.I.T.) de numerosos países ponen, en efecto, de manifiesto la utilización corriente de transmisores de 50, 100, 200 ó 300 W.
- Nota 2: En el plan actual, las repeticiones de frecuencias se calculan a partir de curvas que dan las distancias mínimas aceptables entre dos estaciones aeronáuticas cuya potencia radiada (emisión no modulada) fuera 1 kW.
- Ejemplo:
- Actualmente, entre dos ZRRN, para una protección de 15 db, dos estaciones que se supone transmiten con una potencia de 1 kW en la frecuencia 6 Mc/s debe mediar una distancia de 2500 km.
- Si las mismas estaciones transmitieran con una potencia de 250 W (reducción 6 db), la distancia entre ellas podría, al parecer, reducirse notablemente (aproximadamente entre 800 y 1000 km).
- N.° 5 Examinar y adoptar la forma de presentación de las necesidades en la columna 9 del Cuadro que constituye el Anexo 2.
-

A N N E X E 2 - A N N E X 2 - A N E X O 2

PROJET DE PRESENTATION DES BESOINS EN FREQUENCES POUR LES ZLARN
DRAFT TABLE OF FREQUENCY REQUIREMENTS OF RDARAs
PROYECTO DE PRESENTACIÓN DE NECESIDADES DE FRECUENCIAS PARA LAS ZRRN

ZLARN	Symbole des Pays et heures de vol Country symbol and hours of flight Símbolo de país y horas de vuelo	Nombre de fréquences App. 26 Number of frequencies App. 26 Número de frecuencias Ap. 26	Recommandations O.A.C.I. I.C.A.O. Recommendations Recomendaciones O.A.C.I.	Total des nombres d'heures de vol Total No. of flight hours Total del número de horas de vuelo	$\frac{Ta}{3000}$ = N $\frac{Ta}{3000}$ = N $\frac{Ta}{3000}$ = N	Nombre de familles N = 10(DT/2) No. of families N = 10(DT/2) Número de familias N = 10(DT/2)	Application modalités Doc. 62 Application provisions Doc. 62 Aplicación modalidades Doc. 62	Proposition Proposal Proposición	Remarques Remarks Observaciones
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1		27						1 Freq. 10 1 Freq. 11 1 Freq. 13	(1)
1B	BEL (2709) D (M) G (10952) HOL (0) IRL (0) ISL (4474) LUX (0)	8		18 135	6	1	0	0	(2)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ID	ALB - N/ARS * BUL (6100) CVA - CYP (85) + N/EGY * + GRC (41206)+ I (1525) W/IRQ * ISR (0) JOR (0) LBN (M) + N/LBY * MLT - ONJ - ROU (23993) SMR - SYR (730) N/TUN * TUR (65986) + YUG (9300)	9	+ S/Réseau N°3 S/Network S/Rev : 2896 6634,5 10084	148.925	50	5	3	1	(4)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1E	N/ALG * AND - AZR (M) E (O) F(103680) GIB - I (Sardaigne) * MCO - MDR - N/MRC * POR (2382) SUI (M) TUN (3964) add (S) (3891)	9		113917	38	4	2	1	(4)
2		35						6 10 11 12 17	
2A	FNL (130) BLR } URS } (875000)	8		875130	292	29	7	7	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2B	URS (1.623.000)	10		1.623.000	541	54	10	10	(5)
2C	BLR UKR URS } 2.822.000	9		2.822.000	941	94	14	14	(5)
3		33						4 Freq. 10 3 Freq. 11 1 Freq. 13 1 Freq. 17	
3A	URS (570.000)	13		570.000	190	19	6	6	(5)
3B	URS (620.000)	20		620.000	206	20	6	6	(5)
3C	MNG - URS (800.000)	18		800.000	267	27	7	7	(5)
4		7					0	1 Freq. 11 1 Freq. 17	(1)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
4A	ALG (8275) AOE - CNR - LBY (0) N/MLI (13873) MRC (19) MIN (3284) NGR (647) TCD (0) TUN * Add = BEL (6781)	5		32879	11	1	1	1	

FIR 6642

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
5		7						1 Freq. 11 1 Freq. 17	(6)
5A	ADN (14216) ARS (34315) EGY (M) IRQ * ISR (M) JOR * KWT (4370) LBN * ONJ * SYR (3380) YEM -	5	FIR 5656,5 FIR 4682,5	56281	19	2	1	1	(7)
5B	AFG - IND * IRN (41000) PAK (30000) TUR (2592)	6		73592	25	3	2	2	
5C	ADN (7169) ARS * GLP - IND * MLD -	5		7169	2	0,2			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
5D	EGY (M)* ETH (7530) SDN - SMF (100) SOM -	6	FIR 5656,5 FIR 4682,5-5656,5 FIR 5656,5 FIR 5656,5-6552	7630	2	0,2			
6		8						2 Freq. 10	(1)
6A	BRM (15723) IND (259406) NPL - PAK (25000)	21		300129	100	10	4	5	(8)
6B	CHN * HKG (M) IWA - J (34768) KOR (3155) KRE - MAC - MCS - RYU -	14		37923	13	1	1	1	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
6C	GIL - CAR - GUM - HWL - INS (174575) MLA * MRA - MRL - TMP - WAK -	16		174575	58	6	3	4	
6D	BRM * - BRU - CEG * INS * LAO - MLA (645) PHL (436400) SNG - THA (13188) VTN (55575)	18		505808	169	17	6	6	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
6E	CLN (153) IND * MLD - INP -	16		153	0,05	0	0		
6F	BRM * - BRU * CBG (1294) CHN (535) HKG (M) INS * J * KOR * KRE (11769) LAO * MAC * MLA * PHL * RYU * SNG * THA * VTN (31928)	12		45526	15	1	1	1	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
7		15							(1)
7A	ASC - MRN - SHN - TRC -	3							
7B	AGL (250) + BDI - CGO (2784) + RRW - Add (S) 2800	12	+ FIR 3474,5- 6552 8913,5	5834	2	0,2			
7C	KEN (M) SEY - TGK - UGA - ZAN -	4	FIR 6552				1	1	
7D	COM (2000) MAU - MDG (9860) MOZ (21817) REU (500)	16	FIR 3439,5-5649-8871 FIR 6552-6582-8879,5 FIR 2854-5649-8871	34177	11	1			5

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
7E	AFS (28376) BAS (2539) BCH (1250) MWI (0) RHS (13782) SWZ (1376) ZMB (5528)	21	FIR 6552-6582-8879,5 FIR 6552-8879,5 FIR 3425,5-6552-6597 FIR 3432,5-6552-6582-8879,5 FIR 3425,5-6552-6597-8879,5	52851	18	2	1	1	
8		0					0		
8A	ICO - KER - ROD -	7					0		(9)
9		17						2 Freq 11	
9A	AUS (81741) INS *	12 + 16 (ex 9E)		81741	27	3	2	2	(5)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
9B	AUS (91893) FJI (8589) + GIL * NCL (9000) + NGU - NHB - + PAP - PHX - SLM - SMA - SMO (M) TKL - TON - WAL (Avec NCL) +	18	+ FIR 3460,5 6634,5 8913,5 11394,5	109482	36	4	3		3
9C	CHR - CKH - CKN - JAR - OCE (12000) PLM - PTC -	3		12000	4	0,4			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
9D	AUS (124007) NZL (36167)	41		160174	53	5	3	3	
10		0						6 Freq 10 1 Freq 13	
10A	ALS (220540) CAN *	10		220540	74	7	4	4	(5)
10B	CAN (274857) USA *	11		274857	92	9	4	4	(5)
10C	CAN (221425) USA *	15		221425	74	7	4	4	(5)
10D	CAN (403781) GRL * USA *	16		403781	135	13	5	5	(5)
10E	CAN (88450) GRL (6177) USA * SPM (100)	12		94727	32	3	2	2	(5)
11		0							
11A		0							

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11B	BER - MEX * USA (155718)	14 +11(ex11C) +13(ex11D) +10(ex11E) +13(ex11F) +12(ex11G) +11(ex11H)		155718	52	5	3	3	(10)
12		0							
12A	HWA - JON - MDW -	4					6	6	(5)
12C	CUB (974) GTM (M) HNB - HND - MEX (532678) SLV - SWN - USA *	20		533652	178	18			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
12E	CTR (12794) EQA * GTM (M) HNB * HND * MEX * NCG - PNR - PNZ - SLV - SWN -	9		12794	4	0,4			
12F	B * CLM (135283) EQA (M) PNR * PNZ * VEN *	15		135283	45	7	4	4	(5)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
12G	§ ATN (0) B * CLM * GUB * IOB * TRD - VEN (13502)	12		13502	4	0,4			
12H	B * CLM * GUB (3867) GUF (1000) SUR (0) VEN *	9		4867	1,5	0,2			
13		0							
13B		0							
13C	B * BOL * CHL * PRU (M) *	11		0					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
13D	ARG * B * BOL (28037) CHL * PRG (49275) PRU *	10		77312	26	3	2	6	(5)
13E	BOL * CHL (58590) PRU -	15		58590	20	2	3		
13F	CHL (77990)	12		77990	26	3	2		
13G	ARG (190800) B * BOL * FLK PRG * URG (M)	16		190800	64	6	4	4	
13H	ARG (121500) FLK * URG (5459)	16		126959	42	4			

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

PAGE LAISSEE EN BLANC INTENTIONNELLEMENT

NOTAS EXPLICATIVAS

Columna 2

a) Los símbolos empleados para indicar el nombre de los países son los mismos que se adoptaron en la Primera Reunión (véase el Informe de la Primera Reunión, Anexo IV al capítulo IV, páginas 85 a 88, ambas inclusive).

Su significado es puramente geográfico.

Se han agregado los nuevos símbolos siguientes:

MWI	MALAUÍ
ONJ	Estaciones del grupo de observadores de la O.N.U. en Jordania
SWZ	SUAZILANDIA
ZMB	REPÚBLICA DE ZAMBIA

b) Frente al símbolo del país se indica:

- 1) Un número entre paréntesis
- Corresponde al de horas, mencionado por el país.
- 2) O la letra (M)
- Indica que el país ha enviado estadísticas de vuelos mundiales (ZRMP) y no ha facilitado indicación alguna sobre los vuelos regionales,
- 3) O la cifra (0)
- Indica que el país ha confirmado que no tenía información que facilitar sobre los vuelos regionales o nacionales,
- 4) O el signo (-)
- Indica que el país no ha respondido a los cuestionarios de la I.F.R.B. y no ha dado curso a lo dispuesto en la Resolución N.º 9 de la Primera Reunión,
- 5) O el signo (*)
- Indica que el territorio de un país se extiende a varias sub/ZRRN (por recorte o superposición).

- En ese caso, si no se da ninguna precisión, la totalidad de las horas de vuelo notificadas por el país sólo aparece en una de las sub/ZRRN en la que está comprendida una parte del país, en principio la más extensa.

Columna 3

El número mencionado corresponde al de las frecuencias adjudicadas en las diferentes ZRRN y sub-ZRRN.

Cuando existe una frecuencia común a varias ZRRN o a varias sub-ZRRN, se ha contado tantas veces como aparece.

Columna 4

Las recomendaciones O.A.C.I. mencionadas se han extraído de documentos de esta Organización:

ZRRN 1 = Informe de la 5.^a Reunión regional EUM
(Ginebra, febrero de 1966)

ZRRN 4, 5 y 7: Plan regional AFI
Doc. 7474/9, páginas COM. 3.2.5 a 3.2.19 inclusive

ZRRN 9 = Plan regional PAC
Doc. 7700/9, páginas 3.2.5 a 3.2.11 inclusive

Columna 9

Una cifra o un número sólo indica un número de familias.

Una cifra seguida de "frec" y luego de 10, 13, 17, indica una frecuencia de un orden determinado.

Columna 10: Observaciones

- (1) Se utilizan 3 frecuencias ZRRN para transmisiones VOLMET.
- (2) Vuelos regionales que pueden ser atendidos con las frecuencias ZRMP EU (Red A).
- (3) Una parte de los vuelos regionales puede ser atendida con las frecuencias ZRMP EU (Red A o Red A1).
- (4) Una parte de los vuelos regionales puede ser atendida con las frecuencias ZRMP EU (Red B).
- (5) Incremento posible para estaciones de potencia reducida.
- (6) Frecuencias comunes 4 y 5.
- (7) 2 frecuencias de la ZRRN 1 se utilizan para emisiones VOLMET.

- (8) Posible aplicación del N.º 207 del Reglamento de Radiocomunicaciones.
- (9) Una familia conveniente, habida cuenta de la posición geográfica.
- (10) Para transferir en parte a ZRMP CAR y VOLMET SAM.
- (11) Habida cuenta de la segunda familia ZRMP SA.

Ginebra, 1966

COMISIÓN 4

PROYECTO

SEXTO INFORME DE LA COMISIÓN 4

(CUESTIONES TÉCNICAS Y DE EXPLOTACIÓN)

Principios técnicos y operativos - Acuerdos especiales

(Apéndice 26, página 6, puntos 1 c) y 3)

Adaptación del procedimiento de adjudicación

(Apéndice 26, página 9, puntos 5-8)

1. Después de estudiar las propuestas presentadas por las administraciones a la Conferencia y el Informe de la Primera Reunión, la Comisión 4 ha aprobado por unanimidad el texto que figura en el Anexo al presente documento.
2. Con respecto al punto 1 c) de la Sección II.A del Apéndice 26 (véase también el Documento N.º II/91, página 3 -Quinto Informe de la Comisión 4, Cuestiones técnicas y de explotación), la Comisión 4, llama la atención de la Comisión 7, sobre la aparente incompatibilidad entre el término "acuerdos" a que se refiere el punto en cuestión y la expresión "(Acuerdos especiales)" que es el título de los artículos a los que se hace referencia.

El Presidente:
J.T. PENWARDEN

Anexo: 1



Apéndice 26
Página 6

A N E X O

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

- 3.1 Se autoriza el empleo mundial en la forma indicada en la Parte II de este Apéndice, de los canales comunes a los servicios (R) y (OR) cuyas frecuencias centrales son 3023,5 y 5680 kc/s. (Véase la Proposición N.° 2).

NOC

No obstante las disposiciones del Plan de adjudicación de frecuencias establecido en la Parte II, las estaciones aeronáuticas podrán también utilizar la frecuencia 5680 kc/s para comunicar con las estaciones de aeronave cuando las otras frecuencias de las estaciones aeronáuticas no estén disponibles o se desconozcan. Sin embargo, esta utilización se limitará a aquellas zonas y condiciones en las que no pueda causarse interferencia perjudicial a otras comunicaciones aeronáuticas autorizadas.

- ADD 3.2 A reserva de que se proceda a la apropiada coordinación, las estaciones que utilicen el canal común a los servicios (R) y (OR) cuya frecuencia central es 3023,5 kc/s, podrán utilizar como frecuencia portadora 3023 kc/s.

- ADD 3.3 Las estaciones que utilicen las frecuencias 3023,5 y 5680 kc/s para fines de búsqueda y salvamento y trabajen en banda lateral única, deberán transmitir una portadora de nivel suficiente para su recepción por un receptor de doble banda lateral, y estar en condiciones de recibir emisiones de doble banda lateral.

- (MOD) 4. La Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) coordina en una gran parte del mundo las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R) en relación con el funcionamiento de los servicios aéreos. Debiera consultarse a dicha Organización en los casos pertinentes, especialmente en lo que se refiere al empleo de las frecuencias del Plan en la explotación.
- antiguo 9.7
II/2 pag.14)
modificado.

Apéndice 26
Página 9

NOC Adaptación del procedimiento de adjudicación

- (MOD)
(antiguo II/2
pág. 19
punto 13.1)
5. Se reconoce que no se han agotado todas las posibilidades de compartición en los planes de adjudicación de este Apéndice. Por consiguiente, y para atender determinadas necesidades de explotación que de otro modo no podrían encontrar satisfacción en este Plan, las administraciones pueden asignar frecuencias de las bandas de ondas decamétricas del servicio móvil aeronáutico (R) en zonas distintas de las indicadas en este Plan. Sin embargo, la utilización de las frecuencias así asignadas no debe reducir la protección de que disfrutaban esas mismas frecuencias en las zonas a las que hayan sido adjudicadas en el plan a un nivel inferior al determinado por el procedimiento indicado en la Parte I, Sección II B, de este Apéndice, para el servicio (R).
- NOC
(antiguo II/10
pág. 14
punto 5)
6. Cuando sea preciso para atender las necesidades de los servicios aéreos internacionales, las administraciones podrán introducir reajustes en el procedimiento de adjudicación de las frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R), en cuyo caso las asignaciones deberán ser objeto de acuerdo previo entre las administraciones interesadas.
- (MOD)
(antiguo II/10
pág. 14
punto 6)
7. Siempre que sea apropiado y conveniente para la utilización eficaz de las frecuencias consideradas, se recurrirá a la coordinación aludida en el punto 4.
- SUP
8. Además servicio móvil aeronáutico.

CONFERENCIA AERONÁUTICA

Ginebra, 1966

Documento N.º DT/II-20-S

28 de marzo de 1966

Original: francés

COMISIÓN 5

Segundo Informe de la Subcomisión 5C a la Comisión 5

REVISIÓN DE LA PARTE II, ARTÍCULO 2 DEL APÉNDICE 26 AL
REGLAMENTO DE RADIOCOMUNICACIONES, PÁGS. 19 A 25

(REGIÓN 1 DE LA U.I.T.)

Se acompaña el complemento al primer Informe de la Subcomisión 5C
(Documento N.º DT/II-14-S) sobre esta cuestión.

Este nuevo Informe se presenta a examen de la Comisión 5.

El Presidente de la Subcomisión 5C

M. ABDEL WAHAB

Anexo: 1



A N E X O

ZONA DE RUTAS AÉREAS REGIONALES Y NACIONALES - 1

(ZRRN - 1)

MOD Sub-zona 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 la República Federal de Alemania, prolongándose por la frontera entre Suiza y la República Federal de Alemania, y a lo largo de la frontera entre Austria y la República Federal de Alemania. Sigue después la frontera entre Checoslovaquia y la República Federal de Alemania y a continuación el límite entre la República Federal de Alemania y Alemania Oriental hasta el Mar Báltico, y luego hacia el Oeste por la costa de la República Federal de Alemania, hasta la frontera entre la República Federal de Alemania y Dinamarca, continuando por esta frontera hasta el Mar del Norte, y de aquí por el paralelo 55°N hasta el punto 55°N 04°E y finalmente hasta el Polo Norte por el meridiano 04°E.

MOD Sub-zona 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 la República Federal de Alemania hasta el Mar Báltico. Sigue luego por la costa báltica de la República Federal de Alemania hasta el límite entre la República Federal de Alemania y Alemania Oriental y por dicho límite tocando las fronteras occidentales de Checoslovaquia y Austria y de Suiza y de Austria, para continuar hacia el Este por las fronteras meridionales de Austria y de Hungría, siguiendo luego, a lo largo de la frontera entre Hungría y Rumania, y de ahí por la frontera entre la U.R.S.S. y los siguientes países: Hungría, Checoslovaquia y Polonia, hasta la costa del Mar Báltico. Bordea luego la costa 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.

MOD Sub-zona 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 francoitaliana, Italia y Suiza, luego por las fronteras de Suiza y Austria, Suiza y la República Federal de Alemania, Francia y República Federal de Alemania, Francia y Luxemburgo, y Francia y Bélgica hasta la costa del Canal de la Mancha, y después hacia el Oeste por las aguas jurisdiccionales entre las Islas del Canal y la costa francesa para terminar en el punto 50°N 13°W.

REVISIÓN DEL PRIMER INFORME

La descripción de los límites de la sub-zona 7E es la siguiente:

MOD Sub-zona 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 Zambia y Tanzania, y por la frontera entre la República Democrática del Congo y Zambia, y entre Angola y Zambia, y Angola y el Territorio de África del Sudoeste hasta la costa hasta llegar a 17°S 10°E.

CONFERENCIA AERONAUTICA

Ginebra, 1966

Documento N.º DT/II-21-S
28 de marzo de 1966
Original: inglés

COMISIÓN 4

PROYECTO

DE TEXTO QUE PUEDE SERVIR DE BASE DE DISCUSIÓN A LA
COMISIÓN 4 (TÉCNICA)

"DEFINICIONES"

Después de estudiar las proposiciones presentadas por las administraciones a la Conferencia, la Comisión 4 ha llegado a la conclusión unánime de que los textos que figuran en Anexo al presente documento pueden ser de utilidad, como material de orientación, para su uso por las Comisiones 5 y 6.

Se ha hecho notar que según el Documento N.º II/22, la cuestión de las "Definiciones" ha sido asignada a la Comisión 6. No obstante, y en vista de las decisiones adoptadas sobre otras materias, la Comisión 4 estima que sus recomendaciones en relación con este punto pueden facilitar sus trabajos a las Comisiones 5 y 6.

El Presidente,
J.T. PENWARDEN

Anexo: 1



A N E X O

PARTE I

NOC Disposiciones Generales

NOC Sección I - Definiciones

NOC 1. Plan de adjudicación de frecuencias

MOD Plan en el que se especifican las frecuencias que han de utilizarse en determinadas zonas, pero no las estaciones a las cuales se asignan las frecuencias.

NOC 2. Los términos utilizados en este Apéndice para los distintos procedimientos de distribución de las frecuencias se emplean con sujeción al siguiente Cuadro:

Distribución de frecuencias entre	En francés	En inglés	En español
Servicios	Attribution (attribuer)	Allocation (to allocate)	Atribución (Atribuir)
Zonas	Allotissement (allotir)	Allotment (to allot)	Adjudicación (adjudicar)
Estaciones	Assignment (Assigner)	Assignment (to assign)	Asignación (asignar)

NOC 3. Una ruta 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.

NOC 4. Una zona de paso de rutas aéreas mundiales principales (ZRMF) es una zona que incluye cierto número de rutas mundiales principales, cuyo tráfico sigue generalmente un mismo recorrido y que geográficamente se hallan lo bastante próximas como para poder ser servidas, lógicamente, por medio de las mismas familias de frecuencias.

NOC 5. 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 dadas en el punto 4.

Apéndice 26

Página 5

- NOC 6. Una zona de rutas aéreas regionales y nacionales (ZRRN) es una zona que incluye cierto número de rutas aéreas comprendidas en la definición dada en el punto que antecede.
- NOC 7. Familia de frecuencias del servicio móvil aeronáutico: Un grupo de frecuencias de distintas bandas del servicio móvil aeronáutico, elegidas de forma que permitan la comunicación, en cualquier momento y a cualquier distancia, entre aeronaves en vuelo y las estaciones aeronáuticas correspondientes.
- ADD 7A. Una zona Volmet de adjudicación. A reserva de las conclusiones (ex 7,p.11 de la Comisión 5 sobre las necesidades para estas zonas, parece necesario Doc.II/10) adoptar nuevos términos.
- ADD 7B. Una zona Volmet de recepción. A reserva de las conclusiones de la (ex 8,p.11 Comisión 5 sobre las necesidades para estas zonas, parece necesario adoptar Doc.II/10) nuevos términos.



Documents of the Extraordinary Administrative Radio Conference for the preparation of a revised allotment plan for the aeronautical mobile (R) service (2nd session) (Geneva, 1966)

Document DT No. 22

Not available

Pas disponible

No disponible

CONFERENCIA AERONÁUTICA

Ginebra, 1966

Documento N.º DT/II-23-S
29 de marzo de 1966
Original: inglés

COMISIÓN 4

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

ELECCIÓN DE FAMILIAS DE FRECUENCIAS PARA LAS ZRRN

Anexo al presente documento figura un proyecto de Informe sobre esta cuestión, que se somete a examen de la Comisión 4.

Además del NBS 9141 y de sus apéndices, la Subcomisión 4-A estudió también la información proporcionada por la I.F.R.B. acerca de la elección de familias de frecuencias dentro de las ZRRN. Aun cuando se dispone de algunas informaciones técnicas para elegir las familias de frecuencias en función de la ubicación geográfica y de la distancia requerida para las comunicaciones, parece más apropiado utilizar esta información sobre una base especial en consulta con la I.F.R.B.

En las tareas de la Subcomisión participaron los delegados de Australia, República Sudafricana, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Estados Unidos de América. El Sr. J.A. Gracie, miembro de la I.F.R.B. fue de gran ayuda a la Subcomisión.

El Informe fue aprobado por unanimidad por la Subcomisión.

El Presidente
George W. HAYDON

Anexo: 1



A N E X O

PROYECTO DE ADDENDUM
AL DOCUMENTO N.° II/93

ELECCIÓN DE FAMILIAS DE FRECUENCIAS PARA LAS ZRRN

1. El Documento N.° II/93 sugiere un procedimiento para aprovechar el NBS 9141 en la elección de familias de frecuencias para las ZRRN y los ZRRN cuando las necesidades de las ZRRN se aproximen a las del segmento de Zona de paso de rutas aéreas mundiales principales considerado en el NBS 9141.
2. Se ha sugerido además, que se consulten los apéndices al NBS 9141 si el segmento de ZRRN difiere apreciablemente de cualquier segmento de ruta considerado en el Informe.
3. La Comisión después de examinar detalladamente el problema y teniendo en cuenta la información complementaria facilitada por la I.F.R.B., ha llegado a la conclusión de que por ahora no puede disponerse de un método de elección de frecuencias directamente aplicable en las ZRRN mencionadas en el punto 2 precedente.
4. La Comisión recomienda, en consecuencia, que los problemas concretos relativos a la elección técnica de familias de frecuencias sean tratados por la Comisión 6 o por sus Subcomisiones sobre una base especial, en consulta con la I.F.R.B.

Ginebra, 1966

5 de abril de 1966

Original: inglés

COMISIÓN 4

TEXTO BASE DE DISCUSIÓN

"Banda lateral única"

1. Los textos siguientes tienen por objeto asistir a la Comisión en la continuación de su estudio sobre las nuevas disposiciones relativas al uso de la banda lateral única como una de las clases de emisión permitidas en el servicio móvil aeronáutico (R).
2. El Anexo A refleja la medida en que en la Comisión existe hasta ahora acuerdo sobre las proposiciones sometidas en los Documentos N.ºs II/2 y II/4, e incluye las sugerencias formuladas por la Subcomisión 4 C, adoptadas por la Comisión 4 el 5 de abril de 1966.
3. El Anexo B contiene las restantes proposiciones de las administraciones sobre esta cuestión de carácter general, reproducidas aquí para facilitar su consulta. En la página 4 se da el texto relativo a la Tolerancia de frecuencia, adoptado por la Comisión el 5 de abril de 1966.

El Presidente,
J.T. PENWARDEN

Anexos: 2



A N E X O A

Ap. 26
pág. 15

- ADD 3. Disposiciones técnicas relativas al uso de emisiones de banda lateral única:
- ADD 3.1 Definición de los diferentes tipos de portadoras.
- ADD 3.1.1 Portadora completa (A3H). Portadora transmitida en un nivel comprendido entre 0 y 6 db, inclusive, por debajo de la potencia de cresta.
- ADD 3.1.2 Portadora reducida (A3A). Portadora reducida a un nivel comprendido entre 6 db y 26 db por debajo de la potencia de cresta.
- ADD 3.1.3 Portadora suprimida (A3J). Portadora suprimida hasta un nivel inferior en más de 26 db a la potencia de cresta.
- ADD 3.2 Modos de explotación.
- ADD 3.2.1 Todo transmisor equipado sólo para banda lateral única que funcione dentro de los límites en los que estén comprendidas estaciones de doble banda lateral debe poder funcionar como mínimo según los dos modos siguientes:
- ADD 3.2.2 Portadora suprimida (A3J).
- ADD 3.2.3 Portadora completa (A3H).
- ADD 3.3 Tolerancias de nivel de las emisiones de BLU fuera de la anchura de banda necesaria.
- ADD 3.3.1 En el caso de transmisiones de banda lateral única (A3A, A3H, A3J), la potencia media de cualquier emisión, suministrada a la línea de transmisión de la antena de las estaciones aeronáuticas o de aeronave, en una frecuencia discreta, será inferior a la potencia media del transmisor (Pm), de conformidad con el siguiente cuadro:

ADD

3.3.2

CUADRO

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

A N E X O B

4. Tolerancia de frecuencia

4.1 La tolerancia de frecuencia, definida en el N.° 88 del Reglamento de Radiocomunicaciones, será la siguiente:

4.2 Estaciones aeronáuticas: 10 c/s

4.3 Estaciones de aeronaves: 20 c/s

CAN
II/4
pág.8

Las radiaciones no esenciales definidas en el número 92 del Reglamento de Radiocomunicaciones, deberán atenuarse al menos 40 db por debajo de las radiaciones esenciales.

EE.UU.
II/2
pág.12

Disponibilidad de canales

Los transmisores de las estaciones aeronáuticas y de aeronave deben permitir como mínimo la explotación en frecuencias a intervalos de 1 kc/s en las bandas exclusivas del servicio móvil aeronáutico (R) entre 2850 y 17 970 kc/s, con una posibilidad máxima de explotación a intervalos de 0,1.

Motivos:

Prever criterios mínimos de diseño y de funcionamiento para los casos en que se empleen cristales sintéticos.

CAN
II/4
pág.8

El equipo radiotelefónico de banda lateral única empleado en las bandas del servicio móvil aeronáutico (R) entre 2850 y 17 970 kc/s, debe ofrecer la posibilidad de funcionar al menos en frecuencias múltiplos externos de 0,5 kc/s. El equipo que sólo pueda utilizarse en múltiplos enteros de 1 kc/s podrá seguir funcionando siempre que su empleo en los canales de 7 kc/s esté limitado a la mitad superior de los canales designados en el Plan de adjudicación.

J
II/105 La frecuencia portadora en los sistemas de banda lateral única debe ser un múltiplo entero de 1 kc/s.

Frecuencia que debe utilizarse

EE.UU. Documento N.º II/126 en su totalidad.

EE.UU. 1. Se considerará que las asignaciones a las estaciones que utilizan II/2 emisiones de banda lateral única funcionan de conformidad con el Cuadro, pág.13 siempre que la anchura de banda necesaria no rebase los límites superiores de la anchura de banda prevista en el Cuadro para las emisiones de doble banda lateral.

2. Las estaciones que empleen emisiones de banda lateral única en un solo canal (A3A, A3H o A3J) trabajarán:

2.1 en la mitad superior de los canales designados en el Cuadro por las frecuencias centrales;

2.2 con la frecuencia portadora en el valor indicado en el Cuadro; su frecuencia asignada deberá ser entonces 1400 c/s superior a la indicada en el Cuadro, o

2.3 en caso de limitaciones debidas al equipo, en un valor inferior en 0,5 kc/s al indicado en el Cuadro si la frecuencia adjudicada termina en 0,5 kc/s; su frecuencia asignada deberá ser en tal caso 900 c/s más elevada que la indicada en el Cuadro.

CAN Se considerará que las estaciones que utilizan emisiones de banda II/4 lateral única funcionan de conformidad con el plan de adjudicación si la pág.9 anchura de banda necesaria no rebasa la mitad superior o inferior del canal previsto para las emisiones de doble banda lateral.

A reserva de lo dispuesto en el punto las estaciones que efectúen emisiones de banda lateral única podrán funcionar en la mitad superior o inferior de los canales de doble banda lateral designados por la frecuencia central en el Plan de adjudicación:

a) cuando utilicen la mitad superior del canal, las estaciones harán las emisiones en la banda lateral superior, con la portadora en la frecuencia del canal indicada en el Plan de adjudicación;

b) cuando utilicen la mitad inferior del canal, las estaciones utilizarán la banda lateral superior, siendo la frecuencia portadora inferior a la frecuencia del canal indicada en el Plan de adjudicación en el valor siguiente:

Banda	Frecuencia portadora (de referencia) con respecto a la frecuencia central del canal
2, 3, 4, 5, 6 y 8 Mc/s	- 3500 c/s
10, 11, 13 y 16 Mc/s	- 4000 c/s

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

Motivos:

De conformidad con las decisiones adoptadas en la Primera Reunión modificadas de modo que se ajusten al nuevo cuadro de separación de frecuencias.

J
II/105

Toda estación que utilice emisiones de banda lateral única en la parte superior del canal empleará las emisiones de banda lateral superior con su frecuencia portadora en el valor de la frecuencia del canal.

Toda estación que utilice emisiones de banda lateral única en la parte inferior del canal empleará la emisión de banda lateral superior con su frecuencia portadora en el valor siguiente por debajo de la frecuencia del canal.

Banda	Frecuencia portadora con relación a la frecuencia del canal
2, 3, 4, 5, 6 y 8 Mc/s	3000 c/s
10, 11, 13 y 17 Mc/s	4000 c/s

Ginebra, 1966

2 de abril de 1966

Original: inglés

COMISIÓN 4

TEXTO BASE DE DISCUSIÓN

"Banda lateral única"

1. Los textos siguientes tienen por objeto asistir a la Comisión en la continuación de su estudio sobre las nuevas disposiciones relativas al uso de la banda lateral única como una de las clases de emisión permitidas en el servicio móvil aeronáutico (R).
2. El Anexo A refleja la medida en que en la Comisión existe hasta ahora acuerdo sobre las proposiciones sometidas en los Documentos N.ºs II/2 y II/4. Se incluyen en él las sugerencias formuladas por la Subcomisión 4 C, que se someten a consideración de la Comisión 4 en el Documento N.º DT/II-27.
3. El Anexo B contiene las restantes proposiciones de las administraciones sobre esta cuestión de carácter general, reproducidas aquí para facilitar su consulta.

El Presidente,
J.T. PENWARDEN

Anexos: 2

A N E X O A

Ap. 26
pág. 15

- ADD 3. Disposiciones técnicas relativas al uso de emisiones de banda lateral única:
- ADD 3.1 Definición de los diferentes tipos de portadoras.
- ADD 3.1.1 Portadora completa (A3H). Portadora transmitida en un nivel comprendido entre 0 y 6 db, inclusive, por debajo de la potencia de cresta.
- DD 3.1.2 Portadora reducida (A3A). Portadora reducida a un nivel comprendido entre 6 db y 26 db por debajo de la potencia de cresta.
- ADD (ex II/2 págs. 11 y 12) 3.1.3 Portadora suprimida (A3J). Portadora suprimida hasta un nivel inferior en más de 26 db a la potencia de cresta.
- ADD 3.2 Modos de explotación.
- ADD 3.2.1 Todo transmisor de banda lateral única que funcione dentro de los límites en los que estén comprendidas estaciones de doble banda lateral debe poder funcionar como mínimo según los dos modos siguientes:
- ADD 3.2.2 Portadora suprimida (A3J).
- ADD 3.2.3 Portadora completa (A3H).
- ADD (ex-DT/II-27) 3.3 Tolerancias de nivel de las emisiones de BLU fuera de la anchura de banda necesaria.
- ADD (ex-DT/II-27) 3.3.1 En el caso de transmisiones de banda lateral única (A3A, A3H, A3J), la potencia media (Pm) suministrada a la línea de transmisión de la antena de las estaciones aeronáuticas o de aeronave será inferior a la potencia media del transmisor, de conformidad con el siguiente cuadro.

ADD
(ex-DT/II-27)

3.3.2

CUADRO

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

A N E X O B

EE.UU.
II/2
pág.12

9.3.5 Tolerancia de frecuencia

9.3.5.1 La frecuencia portadora deberá mantenerse dentro del siguiente número de ciclos por segundo con relación a la frecuencia portadora especificada:

9.3.5.2 Estaciones aeronáuticas: 10 c/s

9.3.5.3 Estaciones de aeronave: 20 c/s

Motivos:

Respetar la tolerancia de frecuencia factible. Está en consonancia con el Informe 181 de la X Asamblea Plenaria del C.C.I.R.

CAN
II/4
pág.8

Las radiaciones no esenciales definidas en el número 92 del Reglamento de Radiocomunicaciones, deberán atenuarse al menos 40 db por debajo de las radiaciones esenciales.

UU.
II/2
pág.12

Disponibilidad de canales

Los transmisores de las estaciones aeronáuticas y de aeronave deben permitir como mínimo la explotación en frecuencias a intervalos de 1 kc/s en las bandas exclusivas del servicio móvil aeronáutico (R) entre 2850 y 17 970 kc/s, con una posibilidad máxima de explotación a intervalos de 0,1.

Motivos:

Prever criterios mínimos de diseño y de funcionamiento para los casos en que se empleen cristales sintéticos.

CAN
II/4
pág.8

El equipo radiotelefónico de banda lateral única empleado en las bandas del servicio móvil aeronáutico (R) entre 2850 y 17 970 kc/s, debe ofrecer la posibilidad de funcionar al menos en frecuencias múltiplos externos de 0,5 kc/s. El equipo que sólo pueda utilizarse en múltiplos enteros de 1 kc/s podrá seguir funcionando siempre que su empleo en los canales de 7 kc/s esté limitado a la mitad superior de los canales designados en el Plan de adjudicación.

J
II/105 La frecuencia portadora en los sistemas de banda lateral única debe ser un múltiplo entero de 1 kc/s.

Frecuencia que debe utilizarse

EE.UU. Documento N.º II/126 en su totalidad.

EE.UU. 1. Se considerará que las asignaciones a las estaciones que utilizan
II/2 emisiones de banda lateral única funcionan de conformidad con el Cuadro,
pág.13 siempre que la anchura de banda necesaria no rebase los límites superiores
de la anchura de banda prevista en el Cuadro para las emisiones de doble
banda lateral.

2. Las estaciones que empleen emisiones de banda lateral única en un
solo canal (A3A, A3H o A3J) trabajarán:

2.1 en la mitad superior de los canales designados en el Cuadro
por las frecuencias centrales;

2.2 con la frecuencia portadora en el valor indicado en el Cuadro;
su frecuencia asignada deberá ser entonces 1400 c/s superior a la
indicada en el Cuadro, o

2.3 en caso de limitaciones debidas al equipo, en un valor inferior
en 0,5 kc/s al indicado en el Cuadro si la frecuencia adjudicada
termina en 0,5 kc/s; su frecuencia asignada deberá ser en tal caso
900 c/s más elevada que la indicada en el Cuadro.

CAN Se considerará que las estaciones que utilizan emisiones de banda
II/4 lateral única funcionan de conformidad con el plan de adjudicación si la
pág.9 anchura de banda necesaria no rebasa la mitad superior o inferior del canal
previsto para las emisiones de doble banda lateral.

A reserva de lo dispuesto en el punto las estaciones que efectúen
emisiones de banda lateral única podrán funcionar en la mitad superior o
inferior de los canales de doble banda lateral designados por la frecuencia
central en el Plan de adjudicación:

- a) cuando utilicen la mitad superior del canal, las estaciones harán las emisiones en la banda lateral superior, con la portadora en la frecuencia del canal indicada en el Plan de adjudicación;
- b) cuando utilicen la mitad inferior del canal, las estaciones utilizarán la banda lateral superior, siendo la frecuencia portadora inferior a la frecuencia del canal indicada en el Plan de adjudicación en el valor siguiente:

Banda	Frecuencia portadora (de referencia) con respecto a la frecuencia central del canal
2, 3, 4, 5, 6 y 8 Mc/s	- 3500 c/s
10, 11, 13 y 16 Mc/s	- 4000 c/s

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

Motivos:

De conformidad con las decisiones adoptadas en la Primera Reunión modificadas de modo que se ajusten al nuevo cuadro de separación de frecuencias.

J
II/105

Toda estación que utilice emisiones de banda lateral única en la parte superior del canal empleará las emisiones de banda lateral superior con su frecuencia portadora en el valor de la frecuencia del canal.

Toda estación que utilice emisiones de banda lateral única en la parte inferior del canal empleará la emisión de banda lateral superior con su frecuencia portadora en el valor siguiente por debajo de la frecuencia del canal.

Banda	Frecuencia portadora con relación a la frecuencia del canal
2, 3, 4, 5, 6 y 8 Mc/s	3000 c/s
10, 11, 13 y 17 Mc/s	4000 c/s

COMISIÓN 4

TEXTO BASE DE DISCUSIÓN

"Banda lateral única"

Los textos siguientes tienen por objeto asistir a la Comisión en la continuación de su estudio sobre las nuevas disposiciones relativas al uso de la banda lateral única como una de las clases de emisión permitidas en el servicio móvil aeronáutico (R).

En este documento se refleja la medida en que en la Comisión existe hasta ahora acuerdo sobre las proposiciones sometidas en los Documentos N.ºs II/2 y II/4.

Ap. 26

p. 15

- ADD 3. Disposiciones técnicas relativas al uso de emisiones de banda lateral única:
- ADD 3.1 Tolerancias de nivel de las emisiones de BLU fuera de la anchura de banda necesaria.
- ADD 3.1.1 En el caso de transmisiones de banda lateral única (A3A, A3H o A3J), la potencia media de emisión de las estaciones aeronáuticas y de aeronave se atenuará por debajo de la potencia media de salida del transmisor en la forma siguiente:
- ADD 3.1.2 En cualquier frecuencia que diste de la frecuencia asignada más del 50 por ciento y hasta el 150 por ciento inclusive de la anchura de banda ocupada: 25 decibelios como mínimo.
- ADD 3.1.3 En cualquier frecuencia que diste de la frecuencia asignada más del 150 por ciento y hasta el 250 por ciento inclusive de la anchura de banda ocupada: 35 decibelios como mínimo.
- ADD 3.1.4 En cualquier frecuencia que diste de la frecuencia asignada más del 250 por ciento de la anchura de banda ocupada: a) estaciones de aeronave: 40 decibelios; b) estaciones aeronáuticas: $43 + 10 \log_{10}$ (potencia media de salida en vatios) decibelios.

Ap.26
p. 15

ADD

3.2 Modos de explotación

ADD

3.2.1 Todo transmisor de banda lateral única que funcione dentro de los límites en los que estén comprendidas estaciones de doble banda lateral debe poder funcionar como mínimo según los dos modos siguientes:

ADD

3.2.2 Portadora suprimida (A3J).

ADD

3.2.3 Portadora completa (A3H)

ADD

3.3 Definición de los diferentes tipos de portadoras.

ADD

3.3.1 Portadora completa (A3H). Portadora transmitida en un nivel comprendido entre 0 y 6 db inclusive por debajo de la potencia de cresta.

ADD

3.3.2 Portadora reducida (A3A). Portadora transmitida en un nivel comprendido entre más de 6 db y 26 db o menos de la potencia de cresta.

ADD

3.3.3 Portadora suprimida (A3J). Portadora transmitida en un nivel inferior en más de 26 db a la potencia de cresta.

ADD
(ex II/2
págs. 11
y 12)

COMISIÓN 4

PRIMER INFORME DE LA SUBCOMISIÓN 4B A LA COMISIÓN 4

(CUESTIONES TÉCNICAS Y DE EXPLOTACIÓN)

1. La Subcomisión 4B, encargada de presentar a la Comisión 4 un proyecto de Resolución sobre la introducción y posibilidades de aplicación de las técnicas de banda lateral única en las bandas de ondas decamétricas atribuidas al Servicio Móvil Aeronáutico (R) no ha conseguido llegar a una decisión unánime.
2. En la Subcomisión han participado los delegados de Argentina*), Australia, Brasil, Canadá, Colombia*), Cuba, México, Reino Unido, Estados Unidos de América y Venezuela, el Sr. J.A. Gracie, miembro de la I.F.R.B., y los observadores de la A.I.T.A. y de la O.A.C.I.
3. La Subcomisión ha celebrado cuatro sesiones en las que se ha elaborado el texto que figura en Anexo. Hay que señalar que, en lo que respecta a la parte expositiva, exceptuadas algunas enmiendas relativamente poco importantes, el texto adjunto es básicamente el mismo que se distribuyó a los delegados en la primera sesión como texto de transacción. Por otra parte, los puntos 1 y 4 de la parte dispositiva fueron adoptados sin gran dificultad.
4. La parte más controvertida, que es al mismo tiempo la única porción del Anexo sobre la que no pudo llegarse a un acuerdo figura en los puntos 2 y 3 de la Resolución. Algunas delegaciones estimaron que esta Conferencia debía fijar una fecha a partir de la cual todos los nuevos equipos debían ser de BLU y poder explotarse en forma compatible con equipos de DBL. Otras delegaciones indicaron que no podían aceptar las fechas propuestas y pusieron en duda la conveniencia de fijar fecha en esta Conferencia. En su opinión, tal fecha sólo puede fijarse después de que la O.A.C.I. haya establecido las necesarias especificaciones técnicas y de que se hayan ensayado y admitido equipos que concuerden con tales especificaciones. Además, en la última sesión de la Subcomisión 4B una delegación propuso que la aplicación de los puntos 2 y 3 de la Resolución se haga en forma diferente para las ZRMP y las ZRRN. Compete a la Comisión principal decidir sobre esta cuestión y sobre el problema de las fechas.

*) Asistieron únicamente a una sesión



5. Los proponentes del proyecto de Resolución anexo argumentan que fomentaría el empleo gradual de la BLU, con carácter autorizado, y permitiría proseguir la instalación y empleo de equipos de DBL y no especificar fecha alguna a partir de la cual deba suspenderse el empleo de la DBL.

El Presidente de la Subcomisión 4B
S.M. MYERS

Anexo: 1

A N E X O

PROYECTO DE RESOLUCIÓN N.º ...
RELATIVO A LA INTRODUCCIÓN DE LAS TÉCNICAS DE BANDA
LATERAL ÚNICA EN LAS BANDAS DE ONDAS DECAMÉTRICAS
ATRIBUIDAS AL SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO (R)

La Segunda Reunión de la Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones (Aeronáutica), Ginebra, 1966,

Considerando

- a) Que debe evitarse la congestión en las bandas de ondas decamétricas atribuidas al servicio móvil aeronáutico (R);
- b) Que la gran mayoría de las estaciones del servicio móvil aeronáutico (R) que funcionan en ondas decamétricas sólo pueden trabajar en radiotelefonía con doble banda lateral;
- c) Que debido a la preponderancia de los equipos de doble banda lateral, el plan de adjudicación adoptado por la Conferencia se basa en el supuesto de que las estaciones existentes sólo pueden funcionar en radiotelefonía con doble banda lateral, y
- d) Que los recientes adelantos tecnológicos permiten evitar la congestión en las bandas de ondas decamétricas atribuidas al servicio móvil aeronáutico (R) mediante la utilización de técnicas de ondas métricas y de retransmisión por satélites;

Reconociendo

- a) Que, a pesar de los recientes adelantos tecnológicos que permiten acomodar al servicio móvil aeronáutico (R) en bandas distintas de las de ondas decamétricas, en muchas zonas del mundo la necesidad de comunicaciones en ondas decamétricas seguirá manifestándose en un futuro previsible, y que en algunas zonas esta necesidad podría ir en aumento;
- b) Que, en muchos servicios radioeléctricos, la radiotelefonía de banda lateral única ha demostrado aventajar a la radiotelefonía de doble banda lateral, desde el punto de vista de economía de espectro radioeléctrico, así como de confiabilidad de las comunicaciones, especialmente en condiciones atmosféricas y de propagación desfavorables;

- c) Que, por motivos económicos, técnicos y de explotación, actualmente no se puede fijar una fecha concreta para sustituir el empleo de la radiotelefonía de doble banda lateral por la de banda lateral única;
- d) Que debieran diseñarse equipos adecuados de banda lateral única, cuya explotación fuera compatible con la de sistemas de doble banda lateral, lo cual permitiría la introducción gradual de la BLU;
- e) Que sólo se conseguirá una notable economía del espectro cuando la relación entre usuarios de la banda lateral única y usuarios de la doble banda lateral sea suficientemente importante para permitir la división de canales; y
- f) Que conviene introducir equipos de banda lateral única a fin de mejorar la calidad de las comunicaciones,

Resuelve

1. Que las administraciones sustituyan progresivamente en sus servicios radiotelefónicos de ondas decamétricas la explotación de sistemas de doble banda lateral por la de sistemas de banda lateral única;
2. Que las administraciones se aseguren de que todos los nuevos modelos o tipos de equipo radiotelefónico de ondas decamétricas destinados a ser utilizados, de ser posible, después del 1.º de enero de 1970 y, en cualquier caso, antes del 1.º de enero de 1972 en el servicio móvil aeronáutico (R), pueden funcionar en banda lateral única con portadora suprimida y son, además, compatibles con sistemas de doble banda lateral;
3. Que, no obstante lo estipulado en el punto precedente, las administraciones pueden seguir instalando y explotando, después de la fecha indicada, los modelos y tipos de equipo que hayan sido instalados y explotados con anterioridad a esa fecha, y
4. Que se invite a la Organización de Aviación Civil Internacional a que, de conformidad con las decisiones adoptadas por esta Conferencia, se ocupe urgentemente de preparar especificaciones técnicas para los equipos de banda lateral única, para su aplicación a la explotación internacional, y comunique al C.C.I.R. cualquier problema técnico o de explotación para cuya solución desee la asistencia de este Comité.

COMISIÓN 6

DOCUMENTO BASE DE DISCUSIÓN

PRIMERAS PROPOSICIONES DE ADJUDICACIÓN DE FRECUENCIAS

1. Se acompañan al presente documento las primeras proposiciones de adjudicación de frecuencias para su examen por la Comisión 6, de conformidad con las nuevas zonas descritas en los Documentos N.ºs 95, 116 y 121.
2. La estructura del Plan revisado está constituida por las necesidades de las ZRMP presentadas en el Documento N.º II/128, reteniéndose lo más posible las frecuencias adjudicadas en el Plan actual y aplicándose la nueva disposición de canales presentada en el Documento N.º II/91.
3. Se han añadido, en cuanto ha sido posible, las necesidades VOLMET y ZRRN presentadas en el Documento N.º 128.
4. En general, las familias de frecuencias se basan en una frecuencia de 3 Mc/s, en una de 5 ó 6 Mc/s y en una de 8 Mc/s, constituyendo una familia con relación a las ZRRN.
5. El número limitado disponible de frecuencias de 8 Mc/s ha obligado a elegir en su lugar la frecuencia de 7 Mc/s o la de 10/11 Mc/s, y en cierto número de casos a la compartición de la frecuencia de 8 Mc/s entre sub-ZRRN adyacentes.
6. Se ha excluido del proyecto de Plan, en espera de su discusión en Comisión, la necesidad de una familia de frecuencia que utilicen las emisiones A1 en las ZRMP-EU.
7. Queda entendido que el proyecto de Plan presentado no se impone en modo alguno a los delegados, sino que debe servir de punto de partida para la elaboración de un Plan satisfactorio.

El Presidente,
E.B. POWELL

Anexos: 2



ANNEXE A - ANNEX A - ANEXO AFAMILLES DE FREQUENCESFAMILIES OF FREQUENCIESFAMILIAS DE FRECUENCIAS

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
CAR	2966 2966 2966 2959			5568 5484 5617	6540	8840 8868 8840	10017		13344 13296	17933
CEP		3467		5603		8931			13304	17925
CWP	2966 2882		4675	5505	6568	8861		11327	13352	17909 17941
EU	2910	3467	4689	5554	6582 6568	8868 8931		11303 11303		
FE	2868 2987			5610 5624		8840 8868			13288 13328	17965 17965
ME		3404 3446		5603	6624	8847	10017		13336 13336	17925 17925
NA1	2868			5624		8910			13328	17965
NA2	2931 2987 2945 2868			5610 5673 5638 5624		8945 8889 8861 8910			13328 13288 13352 13328	17965
NA3	2931			5610		8945			13328	

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
NP	2987			5519		8938			13272	17909
NSA1		3411		5519		8819			13304	17949
NSA2	2966			5505		8959			13336	17925
SA	2875	3432			6610 6680	8882	10049		13272 13272	17949 17949
SAM1			4696		6666	8819			13312	17917
SAM2	2910			5582		8847			13344	17917
SEA	2987			5673		8931			13328	17965
SP	2945			5638		8847			13344	17949

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
AFI-MET	2854	3488			6575 6617		10073	11279		
AT-MET	3001			5561		8826			13264	
EU-MET	2980 2889			5575 5533		8903		11295		
ME-MET	3001 3015			5561	6596	8826		11347		
SEA-MET		3488			6575		10073			
PAC-MET	2980			5575		8903		11391		

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
1							10065	11359	13312	
1B										
1C	2917				6533	8959				
1D	2896				6631		10081			
1E	2861		4668		6547					
2							10009 10033 10041 10057 10073 10089	11287 11311 11351 11367 11375 11391	13344	17957
2A	2973 2875 2966 2896 2917	3404 3495	4661 4696	5512 5568	6561 6575 6610	8840 8854 8917				
2B	2854 2868 2938 2980 2924 2994 2875	3460 3488 3425	4654	5484 5498 5645 5638 5540	6645 6673 6638 6568	8854 8917				

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
2C	2945 2987 2952 2959 2903 3015 2882 3008 2938	3418 3474 3439 3411 3425		5491 5631 5596 5666 5589 5617 5582 5652		6617 6659 6652 6666 6680 6603	8840 8854			
3							10025 10065 10081 10049	11319 11327 11343	13264	17917
3A	2861 2875 2910	3481 3432 3446	4675	5659	6547 6582 6589 6554	8854 8917				
3B	2854 2903 2938 2952 2959 2973		4689	5484 5526 5673	6533 6610	8854 8896 8910 8945				

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
3C	2896 2917 2994 3008 3015	3425 3453	4668 4696 4661	5568 5533	6624 6631	8854 8896 8910 8945				
4								11383		17933
4A	2854				6638	8896				
4B	2924				6589 6638	8924				
5								11383		17933
5A		3453		5526	6540	8959				
5B-5C	2903		4682	5659	6554	8910 8896				
5D										
6							10049	11336		
6A	2931 2945 2959			5512 5568 5582		8889 8938 8924				
6B	2889			5547		8952				
6C	2882 2924 2910	3439		5659	6554 6603 6617	8819 8840 8854 8945				

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
6D		3425 3453 3481 3495	4668 4689	5526 5596 5617		6589 6617 6659	8819 8826 8875 8882 8959 8903			
6E	2861 2903			5652	6533	8833 8861				
6F	2945				6540		10009			
7										
7A-7B- 7C-7D	2868			5498		8861		11319	13264	
7E	2917	3425		5491	6596		10041			
8A										
9								11359 11375		
9A	2959 3008		4654	5589		8938 8952				
9B-9C	2861 2973	3460		5498 5547	6533	8910 8917 8896				
9D	2875 2903 2917		4661 4682 4696			8833 8889 8924				
9E										
10							10041 10057	11311 11336 11359 11375	13280	

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
10A	2931	3460 3411 3425	4682 4668	5547	6568	8959 8917 8924		11351		
10B	2917 2973	3404 3418		5461 5526 5491	6596	8896 8952 8875 8882				
10C	2861 2952	3474	4689	5498 5512	6638 6533 6582 6624 6673	8959				
10D	3008	3418 3439 3467 3488	4661	5540 5652 5645 5666	6610 6554 6659 6666 6680					
10E	2882 2924			5454	6631	8833 8854				
11										
11B	2903 2938 2994		4682	5631	6617	8854 8917 8959				
12										
12A-12C	2875	3453 3411 3460	4661 4675	5454 5533 5652 5666	6547 6603 6554 6652	8924	10025 10049 10073			
12D	2861			5461		8833				

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
12E-12F	2882 2973	3446 3467		5477 5589 5631		8875 8938		10033 10065		
12G										
12H										
13										
13C										
13D-13E	2994 2924 2917 3015	3495 3439	4654	5454 5469 5666		6617 6624	8910 8917 8945 8952 8896		10041	
13F										
13G-13H	2868 2952 3008	3425	4668	5491 5547		6554	8861 8903 8931 8938			
13I-13J	2987 2854	3411 3474		5540 5652		6582 6638 6652	8833 8882	10081		
13K	2896 2945	3460	4661	5505 5596			8854 8959	10089		
13L	2882 2931 2973	3418		5461 5659		6533 6561	8889 8924	10009 10057		

A N N E X E B - A N N E X B - A N E X O B

Fréquence
Frequency
Frecuencia
kHz kc/s

Zones d'emploi autorisé
Authorized area of use
Zonas de uso autorizado
MWARA = ZLAMP ZRMP
RDARA = ZLARN ZRRN

Remarques
Remarks
Observaciones

1	2	3
2854	AFI-MET RDARA: 2B, 3B, 4A, 13I, 13J	
2861	RDARA: 1E, 3A, 6E, 9B, 9C, 10C, 12D	
2868	MWARA: FE, NA1, NA2 RDARA: 2B, 7, 13G, 13H	
2875	MWARA: SA RDARA: 2A, 2B, 9D, 12A, 12C	
2882	MWARA: CWP RDARA: 2C, 6C, 10E, 12E, 12F, 13L	
2889	EU-MET RDARA: 6B	
2896	RDARA: 1D, 2A, 3C, 13K	
2903	RDARA: 2C, 3B, 5B, 6E, 9D, 11B	
2910	MWARA: EU, SAM2 RDARA: 3A, 6C	

1	2	3
2917	RDARA: 1C, 2A, 3C, 7E, 9D, 10B, 13D, 13E	
2924	RDARA: 2A, 4B, 6C, 10E, 13D, 13E	
2931	MWARA: NA2, NA3 RDARA: 6A, 10A, 13L	
2938	RDARA: 2B, 2C, 3B, 11B	
2945	MWARA: NA2, SP RDARA: 2C, 6A, 6F, 13K	
2952	RDARA: 2C, 3B, 10C, 13G, 13H	
2959	MWARA: CAR RDARA: 2C, 3B, 6A, 9A	
2966	MWARA: CAR, CWP, NSA2 RDARA: 2A	
2973	RDARA: 2A, 3B, 9B, 9C, 10B, 12E, 12F, 13L	
2980	EU-MET, PAC-MET RDARA: 2B	
2987	MWARA: FE, NA2, NP, SEA RDARA: 2C, 13I, 13J	

1	2	3
2994	RDARA: 2A, 3C, 11B, 13D, 13E	
3001	AT-MET, ME-MET	
3008	RDARA: 2C, 3C, 9A, 10D, 13G, 13H	
3015	ME-MET RDARA: 2C, 3C, 13D, 13E	
3023,5	World-wide	
3404	MWARA: ME RDARA: 2A, 10B	
3411	MWARA: NSAI RDARA: 2C, 10A, 12A, 12C, 13I, 13J	
3418	RDARA: 2C, 10D, 13L	
3425	RDARA: 2B, 2C, 3C, 6D, 7E, 10A, 13G, 13H	
3432	MWARA: SA RDARA: 3A	
3439	RDARA: 2C, 6C, 10D, 13D, 13E	

1	2	3
3446	MWARA: ME RDARA: 3A, 12E, 12F	
3453	RDARA: 3C, 5A, 6D, 12A, 12C	
3460	RDARA: 2A, 9B, 9C, 10A, 12A, 12C, 13K	
3467	MWARA: CEP, EU RDARA: 12E, 12F	
3474	RDARA: 2C, 10C, 13I, 13J	
3481	RDARA: 3A, 6D	
3488	AFI-MET, SEA-MET RDARA: 2A, 10D	
3495	RDARA: 2A, 6D, 13D, 13E	
4654	RDARA: 2B, 9A, 13B, 13E	
4661	RDARA: 2A, 3C, 9D, 10D, 12A, 12C, 13K	
4668	RDARA: 1E, 3C, 6D, 10A	

1	2	3
4675	MWARA: CWP RDARA: 3A, 12A, 12C	
4682	RDARA: 5B, 5C, 9D, 10A, 11B	
4689	MWARA: EU RDARA: 3B, 6D, 10C	
4696	MWARA: SAM1 RDARA: 2A, 3C, 9D	
5454	RDARA: 10E, 12A, 12C, 13D, 13E	ITU Region 2
5461	RDARA: 10B, 12A, 12C, 13L	ITU Region 2
5469	RDARA: 13D, 13E	ITU Region 2
5477	RDARA: 12E, 12F	ITU Region 2
5484	MWARA: CAR RDARA: 2B, 3B	
5491	RDARA: 2C, 7E, 10B, 13G, 13H	
5498	RDARA: 2B, 7, 9B, 9C, 10C	

1	2	3
5505	MWARA: CWP, NSA2 RDARA: 13K	
5512	RDARA: 2A, 6A, 10C	
5519	MWARA: NP, NSA1	
5526	RDARA: 3B, 5A, 6D, 10B	
5533	EU-MET RDARA: 3C, 12A, 12C	
5540	RDARA: 2B, 10D, 13I, 13J	
5547	RDARA: 6B, 9B, 9C, 10A, 13G, 13H	
5554	MWARA: EU	
5561	AT-MET, ME-MET	
5568	MWARA: CAR RDARA: 2A, 3C, 6A	
5575	EU-MET, PAC-MET	
5582	MWARA: SAM2 RDARA: 2C, 6A	

1	2	3
5589	RDARA: 2C, 9A, 12E, 12F	
5596	RDARA: 2C, 6D, 13K	
5603	MWARA: CEP, ME	
5610	MWARA: FE, NA2, NA3	
5617	MWARA: CAR RDARA: 2C, 6D	
5624	MWARA: FE, NA1, NA2	
5631	RDARA: 2C, 11B, 12E, 12F	
5638	MWARA: NA2, SP RDARA: 2B	
5645	RDARA: 2B, 10D	
5652	RDARA: 2C, 6E, 10D, 12A, 12C, 13I, 13J	
5659	RDARA: 3A, 5B, 6C, 13L	
5666	RDARA: 2C, 10D, 12A, 12C, 13D, 13E	

1	2	3
5673	MWARA: NA2, SEA RDARA: 3B	
5680	World-wide	
6533	RDARA: 1C, 3B, 6E, 9B, 9C, 10C, 12E, 12F, 13L	
6540	MWARA: CAR RDARA: 5A, 6F	
6547	RDARA: 1E, 3A, 12A, 12C	
6554	RDARA: 3A, 5B, 5C, 6C, 10D, 12A, 12C, 13G, 13H	
6561	RDARA: 2A, 13L	
6568	MWARA: CWP RDARA: 2B, 10A,	
6575	AFI-MET, SEA-MET RDARA: 2A	
6582	MWARA: EU RDARA: 3A, 10C, 13I, 13J	

1	2	3
6589	RDARA: 3A, 4B, 6D	
6596	ME-MET RDARA: 7E, 10B	
6603	RDARA: 2C, 6C, 12A, 12C	
6610	MWARA: SA RDARA: 2A, 10D	
6617	AFI-MET RDARA: 2C, 6C, 11B, 13D, 13E	
6624	MWARA: ME RDARA: 3C, 10C, 13D, 13E	
6631	RDARA: 1D, 3C, 10E	
6638	RDARA: 2B, 4A, 4B, 10C, 13I, 13J	
6645	PAC-MET RDARA: 2B	
6652	RDARA: 2C, 12A, 12C, 13I, 13J	
6659	RDARA: 2C, 6D, 10D	

1	2	3
6666	MWARA: SAM1 RDARA: 2C, 10D	
6673	RDARA: 2B, 10C	
6680	MWARA: SA RDARA: 2C, 10D	
8819	MWARA: NSA1, SAM1 RDARA: 6C, 6D	
8826	AT-MET, ME-MET RDARA: 6D	
8833	RDARA: 6E, 9D, 10E, 12A, 12C, 13I, 13J	
8840	MWARA: CAR, FE RDARA: 6C	
8847	MWARA: ME, SAM2, SP	
8854	RDARA: 6C, 10E, 11B, 13K	
8861	MWARA: CWP, NA2 RDARA: 6E, 13G, 13H	

1	2	3
8868	MWARA: CAR, EU, FE	
8875	RDARA: 6D, 10B, 12E, 12F	
8882	MWARA: SA RDARA: 6D, 10B, 13I, 13J	
8889	MWARA: NA2 RDARA: 6A, 9D, 13L	
8896	RDARA: 3B, 3C, 4A, 5B, 5C, 9B, 9C, 10B, 13D, 13E	
8903	EU-MET, PAC-MET RDARA: 6D, 13G, 13H	
8910	MWARA: NA1, NA2 RDARA: 5B, 9B, 9C, 13D, 13E	
8917	RDARA: 9B, 9C, 10A, 11B, 13D, 13E	
8924	RDARA: 4B, 6A, 9D, 10A, 12A, 12C, 13L	
8931	MWARA: CEP, EU, SEA RDARA: 13G, 13H	
8938	MWARA: NP RDARA: 6A, 9A, 12E, 12F, 13G, 13H	

1	2	3
8945	MWARA: NA2, NA3 RDARA: 6C, 10C, 13D, 13E	
8952	RDARA: 6B, 9A, 10B, 13D, 13E	
8959	MWARA: NSA2 RDARA: 1C, 5A, 6D, 10A, 11B, 13K	
10009	RDARA: 2, 6F, 13L	
10017	MWARA: CAR, ME	
10025	RDARA: 3, 12A, 12C	
10033	RDARA: 2, 12E, 12F	
10041	RDARA: 2, 7E, 10, 13D, 13E	
10049	MWARA: SA RDARA: 3, 6A, 12A, 12C	
10057	RDARA: 2, 10, 13L	
10065	RDARA: 1, 3, 12E, 12F	

1	2	3
10073	AFI-MET, SEA-MET RDARA: 2, 12A, 12C	
10081	RDARA: 1D, 3, 13I, 13J	
10089	RDARA: 2, 13K	
11279	AFI-MET	
11287	RDARA: 2	
11295	EU-MET	
11303	MWARA: EU	
11311	RDARA: 2, 10	
11319	RDARA: 3, 7	
11327	MWARA: CWP RDARA: 3	
11336	RDARA: 6A, 10	

1	2	3
11343	ME-MET RDARA: 3	
11351	RDARA: 2, 10A	
11359	RDARA: 1, 9, 10	
11367	RDARA: 2	
11375	RDARA: 2, 9, 10	
11383	RDARA: 4, 5	
11391	PAC-MET RDARA: 2	
13264	AT-MET RDARA: 3, 7	
13272	MWARA: NP, SA	
13280	RDARA: 10	
13288	MWARA: FE, NA2	

1	2	3
13296	MWARA: CAR	
13304	MWARA: CEP, NSA1	
13312	MWARA: SAM1 RDARA: 1	
13320		
13328	MWARA: FE, NA1, NA2, NA3, SEA	
13336	MWARA: ME, NSA2	
13344	MWARA: SAM2, SP RDARA: 2	
13352	MWARA: CWP, NA2	
17909	MWARA: CWP, NP	
17917	MWARA: SAM1, SAM2 RDARA: 3	
17925	MWARA: CEP, ME, NSA2	

1	2	3
17933	MWARA: CAR RDARA: 4, 5	
17941	MWARA: CWP	
17949	MWARA: NSAI, SA, SP	
17957	RDARA: 2	
17965	MWARA: FE, NA1, NA2, SEA	

CONFERENCIA AERONÁUTICA

Ginebra, 1966

Documento n.º DT/II-27-S

2 de abril de 1966

Original: inglés

COMISIÓN 4

PRIMER INFORME DE LA SUBCOMISIÓN 4C A LA COMISIÓN 4

(CUESTIONES TÉCNICAS Y DE EXPLOTACIÓN)

1. La Subcomisión 4C, que tiene por mandato aclarar el significado del párrafo 3.1 del Documento N.º DT/II-24, ha aprobado por unanimidad el texto que figura en Anexo al presente documento, en sustitución de los incisos 3.1.1 a 3.1.4, ambos inclusive, del párrafo 3.1.
2. Participaron en los trabajos de la Subcomisión los delegados de Canadá, Italia, Portugal, Reino Unido y Estados Unidos de América, y el observador de la A.I.T.A.

El Presidente,
H.G. ARTHUR

Anexo: 1



A N E X O

Sustitúyanse los incisos 3.1.1 a 3.1.4 del Documento N.° DT/II-24 por los siguientes:

3.1.1 En el caso de transmisiones de banda lateral única (A3A, A3H, A3J), la potencia media (P_m) suministrada a la línea de transmisión de la antena de las estaciones aeronáuticas o de aeronave será inferior a la potencia media del transmisor, de conformidad con el siguiente cuadro:

3.1.2

CUADRO

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

A N E X O

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN ...

RELATIVO A UN ESTUDIO SOBRE LA UTILIZACIÓN

EN EL SERVICIO MOVIL AERONAUTICO (R)

DE TÉCNICAS DE COMUNICACIÓN ESPACIAL

La Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones (Aeronáutica), Ginebra, 1966,

Considerando:

ex II/120
pág. 1

- a) Los continuos esfuerzos del servicio móvil aeronáutico (R) para mejorar sus comunicaciones aire-tierra-aire, de modo que estén en consonancia con el creciente número, volumen y velocidad de las aeronaves;
- b) Los esfuerzos de la Unión para reducir la congestión en las bandas de frecuencias comprendidas entre 4 y 27,5 Mc/s, y
- c) La necesidad de la utilización racional del espectro de ondas decamétricas;

Comprobando

- a) Que la aplicación satisfactoria en la aviación civil internacional de técnicas de comunicación espacial ofrece la posibilidad de mejorar considerablemente las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R) y de reducir al mismo tiempo la congestión en las bandas de frecuencias comprendidas entre 4 y 27,5 Mc/s;
- b) Que las pruebas realizadas han demostrado que es posible establecer comunicaciones entre estaciones de aeronaves y aeronáuticas vía un satélite estacionario;
- c) Que las técnicas de comunicación espacial progresan rápidamente;
- d) Que las técnicas de comunicación por satélites ofrecen tales posibilidades que en un futuro próximo podrían servir para atender muchas de las necesidades en materia de comunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R) en todas las zonas de paso de rutas aéreas mundiales principales, salvo en las rutas polares;

- ex II/2 e) Que antes de que las administraciones estén dispuestas a desarrollar un programa para la utilización de técnicas de comunicaciones espaciales será preciso que se haga un estudio detallado de estas técnicas y se les indiquen las medidas que deben adoptar;
- pág. 55
- ex II/2 f) Que la capacidad de las administraciones para llevar a cabo un programa de este tipo está íntimamente ligada a factores de orden económico;
- pág. 55
- ex II/120 g) Que la Organización de Aviación Civil Internacional es el organismo internacional principalmente interesado en el establecimiento de las normas y prácticas recomendadas por las que se rigen los sistemas y técnicas de comunicación utilizados por la aviación civil internacional, y que esta Organización ha incluido la cuestión de las técnicas de comunicación espacial en el Orden del día de su Reunión de División Comunicaciones/Operaciones, que ha de celebrarse en octubre de 1966,
- pág. 2

Recomienda

- ex II/120 1. Que las administraciones consideren la posibilidad de atender las necesidades de comunicación del servicio móvil aeronáutico (R) en las zonas de paso de rutas aéreas mundiales principales mediante el uso de técnicas de comunicación espacial, teniendo en cuenta los factores económicos y de explotación implicados, y
- pág. 2
2. Que las administraciones prosigan el estudio de estas cuestiones basándose para su consideración en los factores expuestos en el Anexo a la presente Recomendación.

Anexo

al proyecto de Recomendación N.º...

(Nota: La siguiente enumeración de factores no ha de considerarse completa ni tiene por objeto excluir la consideración de cualquier otro aspecto de la utilización de técnicas de comunicación espacial por el servicio móvil aeronáutico (R)

ex II/2
págs.
61-63

1. Los parámetros técnicos de los sistemas transmisor y receptor del satélite y de la aeronave, incluidos:

- a) Potencia (onda portadora) requerida para la recepción en el satélite (de las emisiones de la aeronave);
- b) Potencia (onda portadora) requerida para la recepción en la aeronave (de las emisiones del satélite);
- c) Potencia radiada aparente del satélite (por canal);
- d) Potencia radiada aparente de la aeronave (por canal);
- e) Tipo de emisión que debiera emplearse;
- f) Anchura de banda de cada canal;
- g) Disposición de canales;
- h) Condiciones de polarización;
- i) Necesidad de una antena omnidireccional en la aeronave; reflexiones mar/tierra;
- j) Separación requerida entre frecuencias de transmisión y de recepción en el satélite;
- k) Condiciones del satélite que permitan a las aeronaves utilizar independientemente los diversos canales (acceso múltiple/aleatorio);
- l) Otras consideraciones.

2. Número y ubicación de los satélites, incluido:
 - a) En lo que concierne al servicio que debe prestarse, tabulación de las rutas aéreas y número de vuelos por cada una de ellas;
 - b) Grupo de rutas aéreas a las que puede dar servicio un satélite común;
 - c) Número de satélites necesarios para dar servicio a cada grupo de rutas aéreas;
 - d) Ubicación de cada uno de los satélites;
 - e) Número de canales requeridos en cada satélite;
 - f) Otras consideraciones.
3. Normas técnicas de funcionamiento de las estaciones aeronáuticas (R), incluido:
 - a) Características adecuadas de las antenas transmisoras y receptoras: ganancia, anchura de haz, ubicación, etc.;
 - b) Potencia mínima radiada aparente;
 - c) Creación y utilización de instalaciones terminales de precio módico en las estaciones aeronáuticas (R);
 - d) Otras consideraciones.
4. Método de explotación y ubicación de estaciones aeronáuticas (R), incluyendo:
 - a) Método de explotación: Cuando se disponga en el satélite de frecuencias múltiples, necesidad o no de mantener la práctica actual de la separación de ruta mediante el empleo de frecuencias diferentes/separadas, esto es:
 - i) Si todas las frecuencias (R) del satélite deben estar a la disposición de todas las estaciones aeronáuticas (R), o
 - ii) Si la carga debe distribuirse entre las frecuencias disponibles, cada una de las cuales corresponde a una determinada zona geográfica, o
 - iii) Si deben adoptarse otras medidas.
 - b) En caso necesario, enumeración (por frecuencias) de cada una de las estaciones aeronáuticas (R) que debieran emplear cada frecuencia del satélite;
 - c) Otras consideraciones.

5. Disposiciones para cursar entre terminales terrenos las comunicaciones aeronáuticas entre puntos fijos:
 - a) Parámetros técnicos del equipo instalado en tierra;
 - b) Parámetros técnicos del equipo del satélite;
 - c) Necesidad de concebir el satélite de modo que los terminales terrenos puedan acceder independientemente a canales de retransmisión del satélite (acceso múltiple/aleatorio);
 - d) Bandas de frecuencias que deben utilizarse;
 - e) Separación requerida en el satélite entre frecuencias de transmisión y frecuencias de recepción;
 - f) Desarrollo y utilización de instalaciones terminales terrenas de precio módico;
 - g) Entidad o entidades que debieran facilitar, poseer o explotar los satélites y las instalaciones terminales terrenas, y medida en que deben cursarse por ellos las comunicaciones aeronáuticas entre puntos fijos.
 - h) Otras consideraciones.
6. Coste previsible de un sistema tipo de satélites (satélite(s)), aeronave y terminal(es) terreno(s).
7. Problemas de explotación, incluido el estudio de:
 - a) Uno o más prototipos operacionales;
 - b) Un periodo de tiempo determinado, y
 - c) El proceso evolutivo que entraña la puesta en práctica del sistema de satélites.

CONFERENCIA AERONAUTICA

Ginebra, 1966

Documento N.º DT/II-29-S
5 de abril de 1966
Original: inglés

COMISIÓN 2

PROYECTO DE INFORME DE LA COMISIÓN DE
VERIFICACIÓN DE CREDENCIALES

En anexo al presente documento se acompaña un proyecto de informe de la Comisión de Verificación de Credenciales, que se somete a la Comisión para que lo examine en la reunión que se celebrará el martes, 12 de abril de 1966. En él se indican los resultados de los trabajos de la Subcomisión. Como quedan pendientes, sin embargo, algunas cuestiones que son de la competencia de la Comisión, se prevé la introducción en este proyecto de las modificaciones necesarias antes de su aprobación y adopción por ella. El título y los encabezamientos pertinentes se añadirán una vez adoptado el informe y antes de que se presente en sesión plenaria.

Anexo: 1



A N E X OINFORME DE LA COMISIÓN 2
(VERIFICACIÓN DE CREDENCIALES)1. Procedimiento seguido por la Comisión

La Comisión 2 celebró su primera sesión el 23 de marzo de 1966 y designó en ella al delegado de Estados Unidos (Sr. L. Loevinger) para desempeñar las funciones de relator. La Comisión acordó por unanimidad encargar el examen y verificación detallada de las credenciales a una Subcomisión integrada por el Presidente, el relator y los delegados siguientes:

Sr. Pierre C.M. BOUCHIER (Bélgica)
Sr. T. FURUYA (Japón)
Sr. José J. HERNÁNDEZ (México)
Sr. A. PETTI (Italia)

La Subcomisión se reunió el 28 de marzo y el 4 de abril de 1966 y examinó todas las credenciales depositadas por las delegaciones en la Secretaría. La Subcomisión, además, se puso en relación con las delegaciones que no las habían presentado o cuyas credenciales ofrecían alguna duda, e hizo averiguaciones sobre las credenciales de ciertas delegaciones. La Subcomisión informó a la Comisión sobre los resultados de sus trabajos en la sesión celebrada por el pleno de la Comisión el 12 de abril. La Comisión examinó el informe de la Subcomisión y la información adicional que presentaron el Presidente y la Secretaría. Basándose en ese informe y en esa información y después de examinar detenidamente todas las credenciales recibidas hasta la fecha de este informe, la Comisión llegó a las siguientes conclusiones.

2. Delegaciones acreditadas

2.1 Se han recibido, registrado y encontrado en debida forma, autorizando a las delegaciones a participar y votar en la Conferencia y para firmar las Actas finales, las credenciales de las siguientes delegaciones:

Argelia (República Argelina Democrática y Popular)	Jamaica
Arabia Saudita (Reino de)	Japón
Australia (Federación de)	Kuwait (Estado de)
Bélgica	Luxemburgo
Brasil	Malasia
Bulgaria (República Popular de)	Noruega
Canadá	Nueva Zelandia
China	Países Bajos (Reino de los)
Colombia (República de)	Polonia (República Popular de)
Cuba	Portugal
Dinamarca	Provincias portuguesas de Ultramar
Conjunto de Territorios representados por la Oficina francesa de Correos y Telecomunicaciones de Ultramar	República Federal de Alemania
España	Rumania (República Socialista de)
Estados Unidos de América	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
Etiopía	Singapur
Francia	Sudafricana (República) y Territorio de África del Sudoeste
Ghana	Suiza (Confederación)
India (República de)	Checoeslovaca (República Socialista)
Indonesia (República de)	Territorios de Ultramar (Reino Unido)
Irlanda	Tailandia
Italia	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
	Venezuela (República de)

2.2 Se ha recibido, presentado y encontrado en debida forma la credencial de la Delegación de la Administración siguiente, por la que se le autoriza a participar y votar en la Conferencia, pero no a firmar las Actas finales:

Territorios de Estados Unidos de América

3. Delegaciones acreditadas provisionalmente

Se han recibido y presentado las credenciales provisionales de las delegaciones de las siguientes administraciones que, en virtud del capítulo 5 del Reglamento General anexo al Convenio Internacional de Telecomunicaciones (Ginebra, 1959), quedan acreditadas provisionalmente:

Ecuador,
Húngara (República Popular)
México
Pakistán

4. Delegaciones con credenciales litigiosas

La Comisión no puede resolver sobre ciertas cuestiones o puntos dudosos de las credenciales recibidas de algunas administraciones, y no le es posible, por lo tanto, informar si reúnen los requisitos necesarios. Se trata de las credenciales de las siguientes administraciones:

Argentina (República)
Túnez

5. Delegaciones sin credenciales

Han asistido a la Conferencia, pero no se han recibido todavía las credenciales correspondientes, las delegaciones de las siguientes administraciones:

Camerún (República Federal del)
Congo (República del) (Brazzaville)
Mónaco
Yugoeslavia (República Federativa Socialista de)

6. Nueva verificación de credenciales

Se recomienda que cualquier punto pendiente o que se suscite después de la presentación de este informe en relación con la verificación de credenciales se someta al Presidente de la Comisión de Verificación de Credenciales, que queda autorizado y tendrá facultad para resolver tales cuestiones con la asistencia de los miembros de la Comisión de Verificación de Credenciales, o de la Subcomisión de esta Comisión, que pueda convocar, cuando así lo exija la resolución de tales cuestiones. El Presidente de la Comisión de Verificación de Credenciales someterá sus decisiones a la aprobación del Pleno de la Conferencia.

7. Recomendación al Secretario General

Se recomienda que el Pleno de la Conferencia encargue al Secretario General de la U.I.T. que, en lo sucesivo, cada vez que se invite a una administración a asistir a una conferencia de la U.I.T., se señalen a su atención las disposiciones del Convenio de la U.I.T. relativas a las credenciales para las conferencias y se le remita copia del texto íntegro de las mismas.

El Relator
Lee LOEVINGER

El Presidente
S.C. BOSE

CONFERENCIA AERONÁUTICA

Ginebra, 1966

Documento N.º DT/II-30-S

6 de abril de 1966

Original: español

COMISIÓN 5D

LÍMITES DE LA ZONA 13 Y SUS SUB-ZONAS

El Grupo 5D se reunió nuevamente para modificar los límites de las Sub-zonas 13, habiendo participado en los trabajos las Delegaciones de Argentina y Brasil. Estuvieron presentes un representante de la I.F.R.B. y un observador de la O.A.C.I.

El resultado de los trabajos figura en el anexo al presente documento.

El Presidente del Grupo,

L. SIGLER

Anexo: 1



A N E X O

LÍMITES DE LA ZONA 13 Y SUS SUBZONAS

Zona de rutas aéreas regionales y nacionales (ZRRN 13)

Sub-zona 13A

Desde 05°S - 120°W por 05°S - 93°W, 04°S - 82°W, 19°S - 81°W, 57°S - 81°W, 57°S - 90°W hasta el Polo Sur, para cerrar la Sub-zona en 05°S - 120°W.

Sub-zona 13B

Ninguna modificación.

Sub-zona 13C

Desde 15°50'S - 47°50'W por 20°30'S - 55°W, 22°35'S - 54°30'W, a lo largo de la frontera del Brasil con Paraguay, Bolivia, Perú, Colombia, Venezuela, Guayana Británica, Surinam y Guayana Francesa, 05°N - 50°W, 05°N - 48°30'W hasta cerrar en la Sub-zona 15°50'S - 47°50'W.

Sub-zona 13D

Desde 19°S - 81°W por 04°S - 82°W, 03°S - 80°W, a lo largo de la frontera septentrional entre Perú y Ecuador, y por 00° - 75°W a lo largo de la frontera septentrional entre Perú, Colombia y Brasil hasta 11°S - 69°30'W. De este punto a lo largo de la frontera entre Bolivia y Brasil, y por 20°10'S - 58°W, siguiendo lo largo de la frontera entre Paraguay y Brasil hasta 25°50'S - 54°30'W, y de ahí siguiendo la frontera entre Paraguay y Argentina hasta 22°30'S - 62°30'W. De este punto, siguiendo la frontera entre Bolivia y Argentina, y por 23°S - 67°W a lo largo de la frontera entre Bolivia y Chile, por 17°30'S - 69°30'W, siguiendo la frontera entre Perú y Chile hasta cerrar la Sub-zona en 19°S - 81°W.

Sub-zona 13E

Desde 32°S - 81°W por 19°S - 81°W, siguiendo por la frontera entre Chile, Perú, Bolivia y Argentina, hasta el cruce con 32°S, para cerrar la Sub-zona en 32°S - 81°W.

Sub-zona 13F

Desde 57°S - 81°W por 32°S - 81°W hasta el cruce de 32°S con la frontera entre Chile y Argentina, y por 52°S - 67°W, 57°S - 67°W, 57°S - 40°W, Polo Sur hasta cerrar la Sub-zona en 57°S - 81°W.

Sub-zona 13G

Desde 36°S - 55°W hasta el cruce de 32°S con la frontera Argentina y Chile hasta el Norte, siguiendo por la frontera Argentina con Bolivia, Paraguay, Brasil y Uruguay, hasta cerrar la Sub-zona en 36°S - 55°W.

Sub-zona 13H

Desde 57°S - 90°W por 57°S - 70°W, 52°S - 70°W, a lo largo de la frontera entre Chile y Argentina hasta el cruce con el 32°S y por 36°S - 55°W, 57°S - 55°W, 57°S - 25°W, Polo Sur para cerrar la Sub-zona en 57°S - 90°W.

Sub-zona 13I

Desde 40°S - 50°W por 36°S - 55°W, frontera entre Uruguay, Argentina y Brasil, y por 35°S - 45°W hasta cerrar la Sub-zona en 40°S - 50°W.

Sub-zona 13J

Desde 15°50'S - 47°50'W por 20°S - 44°W, 22°55'S - 43°10'W, 29°S - 40°W, 35°S - 45°W y de ahí a lo largo de la frontera del Brasil con Uruguay, Argentina y Paraguay hasta el punto 22°35'S - 55°40'W, 20°30'S - 54°30'W, hasta cerrar con la Sub-zona en 15°50'S - 47°50'W.

Sub-zona 13K

Desde 15°50'S - 47°50'W por 20°S - 44°W, 22°55'S - 43°10'W, 29°S - 40°W, 20°S - 32°W, 00° - 32°W, 05°N - 48°30'W hasta cerrar con la Sub-zona en 15°50'S - 47°50'W.

Sub-zona 13L

Desde 00° - 32°W por 00° - 20°W, Polo Sur, 57°S - 55°W, 36°S - 55°W, 40°S - 50°W, 20°S - 32°W, hasta cerrar la Sub-zona en 00° - 32°W.

A N E X O

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

RELATIVA A LA UTILIZACIÓN DE LAS FRECUENCIAS

3023,5 kc/s Y 5680 kc/s COMUNES A LOS SERVICIOS

MÓVILES AERONÁUTICOS "R" Y "OR"

La Conferencia Aeronáutica,

Habiendo comprobado

Que parecen existir algunas anomalías en las condiciones prescritas en el Apéndice 26 del Reglamento de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1959, para la utilización de las frecuencias 3023,5 kc/s y 5680 kc/s, contenidas en la Columna 3, cláusulas 2a) y 2b), del Plan de adjudicación de frecuencias, y que se han adoptado medidas tendientes a subsanar esas anomalías;

Considerando

1. Que se facilitarían las operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento en el lugar del siniestro si la utilización de las frecuencias 3023,5 kc/s y 5680 kc/s, empleadas en tales operaciones, se hiciese extensiva a las comunicaciones entre las estaciones móviles y las estaciones terrestres que participen en las operaciones;
2. Que la aplicación de esas mismas disposiciones relativas al empleo de las frecuencias 3023,5 kc/s y 5680 kc/s a las operaciones de los servicios móviles aeronáuticos "R" y "OR" serviría los intereses generales del servicio móvil aeronáutico,

Resuelve

invitar a las administraciones a que apliquen al servicio móvil aeronáutico "OR" las disposiciones que rigen el empleo de las frecuencias 3023,5 kc/s y 5680 kc/s especificadas en las páginas y del Apéndice 26A.

CONFERENCIA AERONAUTICA

Ginebra, 1966

Documento N.º DT/II-32-S

7 de abril de 1966

Original: inglés

COMISIÓN 6

REPÚBLICA ARGENTINA Y BRASIL

Como se pidió en la tercera sesión de la Comisión 6 el 7 de abril de 1966, se somete a examen de la Comisión la adjunta nueva disposición de frecuencias en la Zona 13 (véase el Documento N.º DT/II-26, pág. 10). Esta nueva disposición se basa en las sub-zonas rectificadas del Documento N.º DT/II-30.

Anexo: 1



ANNEXE - ANNEX - ANEXO

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
130	2882 2931			5461	6533	8889	10009			
13D	2994 2924	3495 3418		5454 5469	6617 6561	8931 8910 8917	10041			
13E	2917		4654			8945				
13F	3015	3439		5666	6624	8952 8896				
13G	2868 2952 3008		4668	5491	6554	8861 8903	10057			
13H	2861 2889	3425		5547 5477 5498		8938		11287 11319	13264 13264	17957 17957
13I	2973			5659		8924				
13J	2987 2854	3411 3474		5540 5652	6582 6638 6652	8833 8882	10081			
13K	2896 2945	3460	4661	5502 5596		8854 8959	10089			

A N E X O

Ap. 26
pág.15

- ADD 3. Disposiciones técnicas relativas al uso de emisiones de banda lateral única:
- ADD 3.1 Definición de los diferentes tipos de portadoras.
- 3.1.1 Portadora completa (A3H). Portadora transmitida en un nivel comprendido entre 0 y -6 db, en relación a la potencia de cresta de modulación.
- 3.1.2 Portadora reducida (A3A). Portadora reducida a un nivel inferior a -6 db pero hasta -26 db en relación a la potencia de cresta de modulación.
- 3.1.3 Portadora suprimida (A3J). Portadora en que el nivel es inferior a -26 db en relación a la potencia de cresta de modulación.
- ADD 3.2 Modos de explotación.
- 3.2.1 Todo transmisor equipado sólo para banda lateral única que funcione dentro de los límites en los que estén comprendidas estaciones de doble banda lateral debe poder funcionar como mínimo según los dos modos siguientes:
- 3.2.2 Portadora suprimida (A3J).
- 3.2.3 Portadora completa (A3H).
- ADD 3.3 Tolerancias de nivel de las emisiones de BLU fuera de la anchura de banda necesaria.
- 3.3.1 En el caso de una emisión de banda lateral única (A3A, A3H y A3J), la potencia media suministrada a la línea de transmisión de la antena de una estación aeronáutica o de una estación de aeronave, en una frecuencia particular cualquiera, será inferior a la potencia media (Pm) del transmisor en la cantidad indicada en el siguiente cuadro:

3.3.2

CUADRO

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

ADD

3.4 Tolerancia de frecuencia

3.4.1 La tolerancia de frecuencia, definida en el N.° 88 del Reglamento de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1959, para operaciones A3J, será la siguiente:

3.4.2 Estaciones aeronáuticas: 10 c/s

3.4.3 Estaciones de aeronaves: 20 c/s

ADD

3.5 Utilización de canales

3.5.1 Se considerará que las estaciones que utilizan emisiones de banda lateral única funcionan de conformidad con el Plan de adjudicación si la anchura de banda necesaria no rebasa la mitad superior o inferior del canal previsto para las emisiones de doble banda lateral.

3.5.2 A reserva de lo dispuesto en el punto 1 b) del Documento N.° 91, página 3, las estaciones que efectúen emisiones de banda lateral única podrán funcionar en la mitad superior o en la mitad inferior de los canales de doble banda lateral designados por la frecuencia central en el Plan de adjudicación:

- a) Cuando utilicen la mitad superior del canal, las estaciones harán las emisiones en la banda lateral superior, con la portadora en la frecuencia del canal indicada en el Plan de adjudicación;
- b) Los equipos capaces de funcionar únicamente en múltiplos enteros de 1 kc/s se limitarán a las mitades superiores de los canales enumerados en el Plan de adjudicación, cuando trabajen en canales de 7 kc/s de anchura;
- c) Cuando utilicen la mitad inferior del canal, las estaciones utilizarán la banda lateral superior, siendo la frecuencia portadora inferior a la frecuencia del canal indicada en el Plan de adjudicación en el valor siguiente:

Banda	Frecuencia portadora (de referencia) con respecto a la frecuencia central del canal
2, 3, 4, 5, 6 y 8 Mc/s	- 3500 c/s
10, 11, 13 y 16 Mc/s	- 4000 c/s

ADD 4. Frecuencias asignadas

- 4.1 La frecuencia asignada para las emisiones radiotelefónicas de banda lateral única será 1500 c/s superior a la frecuencia (de referencia) de la portadora.
- 4.2 Las estaciones que empleen emisiones de doble banda lateral (A3) funcionarán en las frecuencias asignadas en los valores indicados en el Cuadro.

Ginebra, 1966

12 de abril de 1966

Original: español

COMISIÓN 4

CUBA

INTRODUCCIÓN DE LAS TÉCNICAS DE BANDA LATERAL
ÚNICA EN LAS BANDAS DE ONDAS DECAMÉTRICAS
ATRIBUIDAS AL SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO (R)

Las opiniones expresadas por distintos delegados en el pleno de esta Comisión 4 sobre la introducción de la banda lateral única, han indicado que existen ciertos temores sobre la forma en que esta introducción pudiera llevarse a cabo.

Entre estas opiniones podemos mencionar las siguientes:

1. Que la implantación en un corto plazo de la técnica de banda lateral única pudiera ser prematura debido a la importancia y vigencia del uso de nuevas técnicas como las de ondas métricas y, en el futuro, la retransmisión por satélites;
2. Que no se ha comprobado ninguna necesidad de aumentar los canales disponibles, en ondas decamétricas, para el servicio móvil aeronáutico (R);
3. Que deben elaborarse normas técnicas que sirvan de base a los fabricantes de equipos de banda lateral única que permitan su uso de manera compatible con la doble banda lateral;
4. Que deben evaluarse las ventajas de la banda lateral única antes de iniciar su introducción gradual en el servicio móvil aeronáutico (R);
5. Que deben considerarse las implicaciones técnicas, económicas y operacionales que tal introducción significaría;
6. Que en muchas regiones, el servicio móvil aeronáutico (R) seguirá brindándose, durante mucho tiempo, con equipos similares a los utilizados actualmente;
7. Que es conveniente dar ciertas pautas a los fabricantes para que se pueda contar con equipos capaces de trabajar en banda lateral única con portadora suprimida y en doble banda lateral, en especial en las rutas internacionales; y
8. Que la fabricación de estos nuevos equipos no debe significar que se abandonen los sistemas actuales de comunicación, ni que desaparezcan del mercado, ni tales equipos, ni sus accesorios y piezas de repuesto.



No obstante, ha sido reconocido, que es necesario contar con características y especificaciones técnicas que permitan el diseño y fabricación de dichos equipos, su evaluación y su posible instalación en una fecha dada.

Es con estos puntos de vista en mente, que esta delegación propone a esta Comisión de Cuestiones Técnicas y de Explotación, el siguiente proyecto de resolución.

Anexo: 1

A N E X O

PROYECTO DE RESOLUCIÓN N.º ..

RELATIVO A LA INTRODUCCIÓN DE LAS TÉCNICAS DE
BANDA LATERAL ÚNICA EN LAS BANDAS DE ONDAS
DECAMÉTRICAS ATRIBUIDAS AL SERVICIO MÓVIL
AERONÁUTICO (R)

La Segunda Reunión de la Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones, encargada de "elaborar un Plan Revisado de Adjudicación para el servicio móvil aeronáutico (R), Ginebra 1966,"

Considerando

- a) Que conviene evitar la congestión en las bandas de ondas decamétricas atribuidas al servicio móvil aeronáutico (R);
- b) Que la gran mayoría de las estaciones del servicio móvil aeronáutico (R) que funcionan en ondas decamétricas trabajan, casi exclusivamente, en radiotelefonía de doble banda lateral;
- c) Que, debido a que predomina la utilización de los equipos de doble banda lateral, el plan de adjudicación adoptado por la Conferencia se basa en la utilización futura de la doble banda lateral; y
- d) Que los recientes adelantos tecnológicos permiten confiar en que una de las formas de evitar la congestión en las bandas de ondas decamétricas atribuidas al servicio móvil aeronáutico (R) será mediante la utilización más amplia de las nuevas técnicas de ondas métricas, así como mediante técnicas de retransmisión por satélites;

Reconociendo

- a) Que, a pesar de los recientes adelantos tecnológicos que permiten acomodar al servicio móvil aeronáutico (R) en bandas distintas de las de ondas decamétricas, en muchas zonas del mundo la necesidad de comunicaciones en ondas decamétricas seguirá manifestándose en un futuro previsible, y que en algunas zonas esta necesidad podría ir en aumento;
- b) Que, en muchos servicios radioeléctricos, la radiotelefonía de banda lateral única ha demostrado aventajar a la radiotelefonía de doble banda lateral, desde el punto de vista de economía de espectro radioeléctrico, así como de confiabilidad de las comunicaciones, especialmente en condiciones atmosféricas y de propagación desfavorables;
- c) Que, por motivos económicos, técnicos y de explotación, actualmente no se puede fijar una fecha concreta para sustituir el empleo de la radiotelefonía de doble banda lateral por la de banda lateral única;

- d) Que los equipos de banda lateral única, adecuadamente concebidos, deben funcionar compatiblemente con los sistemas de doble banda lateral, lo cual permitiría la introducción de la banda lateral única con carácter gradual;
- e) Que sólo se conseguirá una notable economía del espectro cuando la relación entre usuarios de la banda lateral única y de la doble banda lateral sea lo suficientemente importante para permitir la división de canales; y
- f) Que es conveniente contar con equipos compatibles de banda lateral única y de doble banda lateral que permitan la introducción gradual y progresiva del sistema de banda lateral única,

Resuelve

1. Que las administraciones se esfuercen, teniendo en cuenta las implicaciones de carácter económico, técnico y operacional, en proceder, lo antes posible, a utilizar equipos compatibles de banda lateral única y de doble banda lateral, que permitan la introducción progresiva de las técnicas de banda lateral única;
2. Que, no obstante lo estipulado en el párrafo anterior, las administraciones podrán seguir instalando y explotando equipos de características similares a los que utilizan en la actualidad;
3. Que se invite a la Organización de Aviación Civil Internacional a que, con carácter de urgencia y dentro de las decisiones adoptadas por esta Conferencia, establezca las características técnicas relativas a las normas de los sistemas de banda lateral única, para su aplicación a la explotación internacional, y a que comunique al C.C.I.R. cualquier problema técnico o de explotación en que desearía su asistencia; y
4. Que las administraciones se aseguren de que todos los nuevos modelos o tipos de equipos radiotelefónicos diseñados, a partir del 1.º de enero de 1972, para el servicio móvil aeronáutico (R) en rutas internacionales, sean capaces de funcionar de manera compatible en banda lateral única con portadora suprimida y en doble banda lateral.

El Jefe de la Delegación de Cuba,
J. VALLADARES TIMONEDA

A N N E X E - A N N E X - A N E X O

P R O J E C T - D R A F T - P R O Y E C T O

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
Zones Areas Zonas	KHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
13									13 264	17 957
13 C	2854 2987			5540 5652	6652	8833		11 295		
13D	2868 2924	3495 3411		5454 5469	6617 6638	8931 8910 8917	10 041			
13E	2917		4654			8945				
13F	3015	3439		5666	6624	8952 8896				
13G	2994 2952 3008 2980		4668	5491	6554 6645	8861 8903 8...	10 081			
13H	2861 2889	3425		5547 5477 5498		8938 8840 ¹⁾		11 287 11 319	13 320	
13I	2966			5659		8924				
13J	2882 2931 2973	3418		5461	6582 6533 6561	8... 8889	10 009 10 057			
13K	2896 2945	3460	4661	5505 5596	6631	8854 8859	10 089			

1) Utilisation au Sud de 40° Sud
To be used South of 40° South
Para ser usado al Sur de 40° Sur

CONFERENCIA AERONÁUTICA

Ginebra, 1966

Documento N.º DT/II-35-S

14 de abril de 1966

Original: inglés

COMISIÓN 6 Y SUBCOMISIONES

6C, 6D, 6E

MODIFICACIONES PROPUESTAS AL PROYECTO DE PLAN REVISADO

DE ADJUDICACIÓN DE FRECUENCIAS

(Documentos N.º^{OS} DT/II-26 y DT/II-32)

1. Se señalan los siguientes documentos que contienen proposiciones:

Documento N.º	II/135	URSS	Documento N.º	II/154	BUL		
"	"	II/142	CUB	"	"	II/161	VEN
"	"	II/143	ARG, B	"	"	II/162	D; G; NOR
"	"	II/153	ETH	"	"	II/170	INS; J; THA.

Documento N.º II/172 ROU

2. Además el Presidente ha recibido de las delegaciones que se indican a continuación las proposiciones reproducidas en los Anexos siguientes:

Anexo A	AFS	G	HNG; POL; TCH
B	ALG	H	MLA; SNG
C	ARG	I	MEX
D	AUS; NZL; UK ultramar	J	PAK
E	B	K	URS
F	CAN	L	VEN

El Presidente de la Comisión 6

E.B. POWELL

Anexos: 12 (A - L)



A N E X O A

AFS

ZRRN 7 Y SUB-ZONA 7E

Sería de desear (a) que se adjudicara una frecuencia de 9 Mc/s (se sugiere 8875 kc/s) a la sub-zona 7E, y (b) que la frecuencia 10 041 kc/s, actualmente adjudicada a la sub-zona 7E (véase el Documento DT/II-26) se transfiriera a la ZRRN 7.

Motivos:

- a) El estudio de las distancias que deben cubrirse en la sub-zona 7E y el examen de los apéndices a NBS 9141 indican que 10 Mc/s es ligeramente excesivo para la mayoría de los periodos, con la posible salvedad del periodo de elevada actividad solar correspondiente al mes de diciembre. 9 Mc/s cuadran perfectamente con la MUF y casi exactamente con la FOT.
- b) Para satisfacer las elevadas condiciones correspondientes a diciembre en la ZRRN 7.

A N E X O B

ALG

Asunto:

Adjudicación de una frecuencia de la banda de 10 Mc/s a la sub-zona 4A.

Motivos:

Es necesario adjudicar una frecuencia de la banda de 10 Mc/s, dadas las dificultades con que se tropieza para establecer comunicaciones seguras con las aeronaves que cruzan las zonas saharianas.

A N E X O C

ARG

Pedido de agregados o modificaciones a las subzonas 13G y 13H (adicionales al Documento N.º DT/II-30).

1. Agregar una familia de frecuencias en 13G de acuerdo al Documento N.º II/143 aprobado por la Comisión 5 en su reunión del 13 de abril, esta familia debería ser de: 3, 6,5 y 9 Mc/s.

2. Completar una familia de frecuencias del 13H (Sur de Argentina y sector Antártico) con dos frecuencias del orden de 9 y 13 Mc/s, exclusivas para esta subzona, de modo que una familia quede constituida por: 3, 5,4 9, 11 y 13 Mc/s.

Las dos restantes deberán mantenerse en 3,4; 5,5; 9; y 3; 5,5 y 11 Mc/s.

Motivo:

La longitud del FIR del sur excede los 3.000 km (60%) y se atienden los vuelos en la zona del Sur Continental y Sector Antártico dado que no se ha creado ninguna ZRMP para dicho sector.

La frecuencia de 13 Mc/s asignada así al 13H puede ser compartida por el 13F (Chile) que presenta igual longitud, pero debe ser independiente de la asignada a la zona 13.

Bandas Mc/s	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13	17
13 G	2,8	-	4,6	-	-	8,8	-	-	13,2	17,9
	2,9	-	-	5,5	-	8,9	-	-	"	"
	3,0	-	-	-	6,5	-	10	-	"	"
	3,0	-	-	-	6,6	8,9	-	-	"	"
13 H	-	3,4	-	5,5	-	8,9	-	-	"	"
	2,8	-	-	5,5	-	-	-	11,2	"	"
	2,8	-	-	5,5	-	8,8	-	11,3	13,3	"

A N E X O DAUSNZLUK/Ultramar

Declaración de Nueva Zelanda, Australia y Territorios de Ultramar (Reino Unido) sobre las modificaciones requeridas en la adjudicación de frecuencias propuesta en el Documento N.º DT/II-26 y sobre la adjudicación de frecuencias adicionales que se estima necesarias para mantener los medios actuales de radiocomunicación de los servicios regionales, y nacionales en la ZRRN-9

Zóna	Frecuencia adjudicada en el Doc.N.º DT/II-26 (kc/s)	Frecuencia preferida (kc/s)	Observaciones
9	11359 11375 - -	11311 11375 11391 17...	- Sin modificación La adjudicación de 11391 kc/s queda subordinada a que se transfiera PAC-MET a otra frecuencia, posiblemente 11287 kc/s. Para vuelos transoceánicos a larga distancia en periodos de intensa actividad solar.
9A	2959 3008 - 4654 5589 - 8938 8952 -	3404 3418 3432 6680 6610 6638 8938 8924 8833	Sin modificación
9B	2861 2973 3460 - - - 5498	2861 2973 3460 3008 3411 3488 5498	Sin modificación Sin modificación Sin modificación Compartida con 9D Sin modificación, compartida con 9D

Zona	Frecuencia adjudicada en el Doc.N.º DT/II-26 (kc/s)	Frecuencia preferida (kc/s)	Observaciones
9B (Cont.)	5547	5526	Compartida con 9D
	6533	6533	Sin modificación
	-	6582	
	-	6666	
	-	5666	
	-	6631	
	8896	8896	Sin modificación
	8910	8910	Sin modificación
	8917	8917	Sin modificación
	-	8959	
	-	8889	
9D	2875	2959	
	2903	3008	Compartida con 9B
	2917	2917	Sin modificación
	-	3467	
	-	3481	Para uso al este de 160°E
	4661	4661	Sin modificación
	4682	5526	Compartida con 9B
	4696	6561	
	-	5498	Compartida con 9B
	8833	8931	
	8889	8952	
	8924	8882	
	-	8861	

A N E X O E

B

Asunto: Necesidades de frecuencias de las sub-zonas 13C, 13J y 13K

Referencia: Documentos N.ºs DT/II-26 y DT/II-32

Con relación a los documentos de referencia, me permito enviarle a usted adjunto un Cuadro de frecuencias que expresa lo que consideramos aceptable en lo que respecta al territorio brasileño y a las características de explotación.

Como usted podrá ver, se han hecho las siguientes modificaciones:

Sub-zona 13C (antigua 13J) = B1

La frecuencia 8882 kc/s tiene que sustituirse por 6652 kc/s a causa de la falta de protección frente a la adjudicación a la ZRMP-SA. Se indica la frecuencia 295 kc/s teniendo en cuenta la extensión geográfica de la sub-zona y con objeto de completar la familia de frecuencias.

Sub-zona 13J (antigua 13L) = B3

Según se presenta.

Sub-zona 13K (antigua 13K) = B2

En esta sub-zona se incluye la frecuencia 6631 kc/s porque no había ninguna en esta banda y hasta ahora en el uso de tales frecuencias en la sub-zona se han registrado muy buenas condiciones de propagación que han permitido su explotación satisfactoria. Se puede repetir esta frecuencia porque estaba adjudicada a las sub-zonas 1D, 3C y 10E, lo que proporciona suficiente protección en lo que respecta al Apéndice 26.

Sub-zona 13I

Esta sub-zona se presenta principalmente a título de sugestión, porque se ha creado con las modificaciones indicadas en el DT/II-30 y las frecuencias se están utilizando ya en Uruguay.

BANDAS	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
ZONAS	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s	kc/s
13									13 264	17 957
13C	2854 2987			5540 5652	6652	8833		11 295		
13J	2882 2931 2973	3418		5659 5461	6533 6561	8924 8889	10 009 10 057			
13K	2896 2945	3460	4661	5505 5596	6631	8854 8959	10 089			
13I (URG)		3474			6582		10 081			

A N E X O F

CAN

Con referencia a las necesidades de frecuencias indicadas en los Documentos N.° II-128 y DT/II-26, se necesitan las siguientes frecuencias adicionales en las subzonas 10B, 10C, 10D y 10E:

10B - 2875, 2896, 3432, 4675, 4696 y 5469 kc/s (5617 únicamente durante el día);

10D - 3446, 3481, 5477, 5554 y 5603 kc/s;

10E - 2980, 3460, 3495, 4696 y 5519 kc/s.

De conformidad con los principios expuestos en el Documento N.° II-128, se considera que estas frecuencias podrían adjudicarse a las mencionadas subzonas sin restringir su uso en otras ZRRN. Las restantes necesidades nacionales y regionales de Canadá podrán satisfacerse adaptando el procedimiento de adjudicación, es decir, mediante la compartición adicional con estaciones de reducida potencia en la ZRRN.

A N E X O G

HNG
POL
TCH

La Delegación de la R.P. de Polonia ha propuesto la adjudicación de dos familias de frecuencias a la sub-zona 1C (véase el Documento N.º 128, página 11).

Después de realizado un estudio más profundo de la cuestión y tras un intercambio de impresiones con delegaciones de otros países de la misma sub-zona, la Delegación de la R.P. de Polonia, teniendo en cuenta la penuria de frecuencias y la necesidad de que todas las delegaciones colaboren en la solución de estos difíciles problemas, renuncia a su petición inicial a condición de que la familia de frecuencias que se propone en el Documento DT II/26 para la sub-zona 1C se complete de modo que sea satisfactoria cualesquiera que sean las condiciones de propagación de las ondas decamétricas.

Para ello, proponemos completar la familia de frecuencias en cuestión con una frecuencia suplementaria del orden de 4,7 Mc/s (o bien de 5,6 Mc/s).

Las Delegaciones de la R.P. Húngara y de la R.S. Checoslovaca se adhieren a esta proposición.

A N E X O H

MLA
SNG

1. En el punto 4 se reproducen las proposiciones iniciales de adjudicación de frecuencia a las ZRMP - FE y SEA contenidas en el Documento N.° DT/II-26-S.
2. Se observará que hay ciertas frecuencias cuyos canales adyacentes han sido adjudicados a ZRRN de las mismas zonas o de zonas vecinas, por lo que no puede descartarse la posibilidad de interferencias en canales adyacentes.
3. Se propone que la Subcomisión de la Comisión 6, encargada de estudiar más a fondo las necesidades de las ZRRN, tenga también en cuenta este factor y reajuste las frecuencias ZRRN, siempre que ello sea posible, como se indica en la columna "Observaciones" a fin de reducir al mínimo o de eliminar totalmente la posibilidad de interferencias en canales adyacentes.

4.	<u>Frecuencias ZRMP</u> <u>adjudicadas a FE</u> kc/s	<u>Observaciones</u> (Interferencia posible por)
	2868	2861 de 6 E
	5610	5617 de 6 D
	8840	8840 de 6 C y 8833 de 9D; y 6 E
	13288	-
	17965	-
	2987	-
	5624	5617 de 6 D
	8868	8875 de 6 D y 8861 de 6 E
	13328	-
	17965	-
	<u>Frecuencias ZRMP</u> <u>adjudicadas a SEA</u> kc/s	
	2987	-
	5673	-
	8931	8924 de 6 A y 9 D; 8938 de 6 A y 9 A
	13328	-
	17965	-

A N E X O I

MEX

De acuerdo con el Documento N.° II/128 (página 14), a la ZRRN 12 debe adjudicarse una frecuencia de 11 Mc/s y esto no está incluido en el Documento N.° DT/II-26.

A N E X O J

PAK

1. Para remediar las dificultades debidas a la ausencia de una frecuencia común a las ZRMP ME y SEA, y teniendo en cuenta que Pakistán Occidental está situado en la ZRMP ME y Pakistán Oriental en las ZRMP SEA y FE, se propone, como indicara el Grupo de trabajo de la Subcomisión 6A encargado de verificar las frecuencias de las ZRMP ME, SEA, FE y CEP:

Que se adjudiquen exclusivamente a la subzona 6A al menos dos frecuencias, una en la banda de 10 Mc/s y la otra en la banda de 13 Mc/s.

Motivos:

Garantizar la continuidad de las comunicaciones para los vuelos entre Pakistán Oriental y Pakistán Occidental, y la coordinación entre las estaciones aeronáuticas directamente interesadas en los vuelos.

2. Podría adjudicarse una frecuencia adicional de la banda de 3 Mc/s a las subzonas 5B y 5C.

Motivos:

La frecuencia 2903 kc/s es común a tres subzonas adyacentes, a saber, 5B, 5C y 6E.

A N E X O K

URS

Zona y Sub-zona	Número de familias de frecuencias según el Doc.II/128	Número de frecuencias en una familia	Número total de frecuencias	3,0	3,5	4,7	5,6	6,6	9,0	10,0	11,3	13,3	18,0
2			14							6	6	1	1
2A	4 3	4 3	16) 9) 25	5	4	2	4	5	5				
2B	4 6	4 3	16) 18) 34	7	5	4	7	6	5				
2C	14	3	42	9	8	4	9	7	5				
3			9							4	3	1	1
3A	2 4	4 3	8) 12) 20	3	3		2	6	4				
3B	1 2 3	5 4 3	5) 8) 9) 22	6	2	2	4	3	5				
3C	1 2 4	5 4 3	5) 8) 12) 25	5	4	4	4	3	5				

A N E X O L

VEN

Referencia: Documento N.° II/161 presentado por VENEZUELA con fecha 12 de abril de 1966.

Tengo el agrado de referirme al documento indicado, con el propósito de llamar la atención del honorable Presidente sobre las siguientes cuestiones de gran importancia para mi país:

1. En el Documento N.° II/128, en la página 15, primera línea, figuran agrupadas las Subzonas 12E, 12F, 12G y 12H respectivamente, con la recomendación de que se le asignen cuatro (4) familias de frecuencias.
2. En el Documento N.° DT/II-26 presentado por el Presidente de la Comisión 6 y apoyado por Venezuela, aparecen las frecuencias que se proponen para ser utilizadas en las cuatro mencionadas Subzonas.
3. Venezuela considera que sería sumamente arriesgado confiar el servicio móvil aeronáutico (R) nacional en unas frecuencias que según el Documento N.° DT/II-26 estarían compartidas entre cuatro Subzonas.
4. En la actualidad, la Subzona 12G dispone de frecuencias exclusivas, sin compartición, motivo por el cual nuestras necesidades de control de la navegación aérea se ejerce libre de problemas de interferencia, o sea según se explica en el siguiente cuadro:

2980 kc/s	de uso común por la noche para los sectores ESTE y OESTE del país;
4682,5 "	de uso en ambos sectores de acuerdo con la propagación;
5491,5 "	de uso hacia el sector OESTE del país;
5544 "	de uso hacia el sector ESTE del país;
6642 "	de uso común para ambos sectores;
6657 "	de uso común para ambos sectores.

Ginebra, 1966

12 de abril de 1966

Original: inglés

COMISIÓN 4

Referencia: DT/II-34, página 4

Resuelve

1. Que las administraciones, teniendo en cuenta las implicaciones de carácter económico, técnico y de explotación, procedan lo antes posible a la conversión progresiva de la explotación de doble banda lateral en banda lateral única en sus servicios radiotelefónicos de ondas decamétricas, utilizando, cuando sea necesario, equipos de banda lateral única compatibles con sistemas de doble banda lateral;
2. Que, no obstante lo estipulado en el párrafo anterior, las administraciones podrán seguir instalando y explotando equipos de características similares a los que se utilizan en la actualidad;
3. Que se invite a la Organización de Aviación Civil Internacional a que, con carácter de urgencia y en el marco de las decisiones adoptadas por esta Conferencia, establezca las características técnicas relativas a las normas de los sistemas de banda lateral única, para su aplicación en las operaciones internacionales del servicio móvil aeronáutico (R), y a que comunique al C.C.I.R. cualquier problema técnico o de explotación en que desearía su asistencia.

El Presidente,
J.T. PENWARDEN



Ginebra, 1966

13 de abril de 1966

Original: francés

COMISIÓN 3

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO DE LA COMISIÓN 3

1. El Grupo de trabajo de la Comisión 3 (Control del presupuesto), constituido en la primera sesión de esta Comisión (Documento N.º II/90), se ha reunido el 29 de marzo y el 5 de abril de 1966 para examinar el presupuesto y las cuentas de la Conferencia.

2. El Grupo de trabajo estaba constituido por los delegados:

Sr. R. MONNAT (Suiza)

Sr. A. VIEIRA (Portugal)

La Secretaría estuvo representada por el Sr. R. Prélaz, Jefe de los servicios administrativos de la Conferencia. A la sesión del 29 de marzo asistieron el Sr. U. Mohr (República Federal de Alemania), Presidente de la Comisión 3, y los Sres. R. Petit y J.A. Gracie, miembros de la I.F.R.B. En su sesión del 5 de abril, el Grupo de trabajo pudo contar, además de con el concurso de los participantes citados, con la información que facilitaron los Sres. C. Stead, Consejero de la Secretaría General, y J. Kunz, Secretario de la Conferencia.

3. El Grupo de trabajo comparó el estado de los gastos en 31 de marzo de 1966 con las previsiones de gastos hasta la clausura de la Conferencia.

Los gastos se examinaron artículo por artículo y punto por punto, teniendo en cuenta las informaciones y explicaciones facilitadas por el representante de la Secretaría.

4. La totalidad de los gastos hechos, de las obligaciones contraídas y de los gastos previstos para la Conferencia se estimó en 31 de marzo de 1966 en 947.200 francos suizos. El Grupo de trabajo comprobó que este total era inferior en 82.800 francos suizos al presupuesto de 1.030.000 francos suizos.

4.1 Las economías se refieren principalmente al Artículo I: Gastos de personal en razón de una disminución de los gastos de viaje (partida 7602), y de que seguramente no se utilizarán los márgenes previstos.

4.2 En el Artículo II, gastos de locales y material, ha habido que tener en cuenta un gasto suplementario de unos 3.000 francos suizos para la partida 7605, correspondientes en gran parte a los gastos de alquiler de una máquina de fotocopia y de una máquina offset, pero es posible prever en la misma



partida una economía de 10.000 francos suizos debida a que la calculadora electrónica no será utilizada. En la partida 7606, puede preverse una economía de papel de unos 11.000 francos suizos.

4.3 En el Artículo III: trabajos preparatorios, el Grupo de trabajo ha observado que los gastos de misión imputados en la partida 7610 del presupuesto de la Conferencia se referían a los contactos preparatorios para el establecimiento de las estadísticas recopiladas por la I.F.R.B., que han permitido acelerar muy sensiblemente los trabajos de la segunda reunión de la Conferencia.

4.4 El Grupo de trabajo estima, además, que las economías excederán seguramente de 82.800 francos suizos en el caso de que la Conferencia termine sus trabajos antes de la fecha prevista.

5. El Grupo de trabajo examinó también la distribución del personal ocupado por la Conferencia, y ha comprobado que, vistas las dificultades de reclutamiento actuales y la necesidad de firmar los contratos con antelación, no habría sido posible esperar a que se conociese el volumen de trabajo para tomar en consecuencia las disposiciones pertinentes. En el Anexo II al presente informe figura una lista del personal de que se trata.

6. En vista de lo expuesto, el Grupo de trabajo invita a la Comisión 3 a que apruebe el contenido del Anexo I al presente informe, que indica para la segunda reunión de la Conferencia Aeronáutica un total de gastos de 947.200 francos suizos.

7. El Grupo de trabajo ha examinado la cuestión de la publicación impresa ulterior de los documentos finales, y ha considerado oportuno invitar a la Comisión 3 a que proponga al Pleno de la Conferencia que tome a cargo de la segunda reunión de la Conferencia Aeronáutica un tercio de los gastos de composición de la impresión de las Actas finales. Esta participación, prevista en el Reglamento financiero de la U.I.T., permitirá ponerlas a la venta a un precio abordable, y no impedirá realizar apreciables economías con relación al presupuesto de la Conferencia.

R. MONNAT (Suiza)

A. VIEIRA (Portugal)

ANEXO I

ESTADO DE LOS GASTOS DE LA CONFERENCIA AERONÁUTICA EN 31 DE MARZO DE 1966

Artículo y partida	PRESUPUESTO, comprendidos créd. adicio- nales ¹⁾	Transferencia de créditos		Total de créditos disponibles	Gastos efectivos	Obligaciones contraídas	Gastos estimados	TOTAL DE gastos previstos
		Entre partidas	Entre artículos					
<u>Artículo I. Personal</u>								
<u>Part.7.601-Servicios administrativos</u>								
- Sueldos					22.066,30	39.549,70	2.363.-	63.979.-
- Gastos de viaje					634,45	91,35	-	725,80
- Horas extraordinarias					-	2.800.-	13.200.-	16.000.-
- Varios					-	-	5.295,20	5.295,20
	95.900.-			95.900.-	22.700,75	42.441,05	20.858,20	86.000.-
<u>Part.7.602-Servicios lingüísticos</u>								
- Sueldos					163.715,45	284.029,55	47.250.-	494.995.-
- Gastos de viaje					6.734,55	4.716,55	4.000.-	15.451,10
- Horas extraordinarias					95,40	3.230.-	15.000.-	18.325,40
- Varios					-	-	15.228,50	15.228,50
	607.800.-		- 6.000	601.800	170.545,40	291.976,10	81.478,50	544.000.-
<u>Part.7.603-Servicio de reproducción</u>								
- Sueldos					22.753,95	30.628,05	9.348.-	62.730.-
- Gastos de viaje					-	-	-	-
- Horas extraordinarias					-	2.360.-	10.000.-	12.360.-
- Varios					-	-	4.910.-	4.910.-
	93.800.-			93.800.-	22.753,95	32.988,05	24.258.-	80.000.-
<u>Part.7.604-Seguros</u>								
- Seguro accidentes					-	3.500.-	-	3.500.-
- Seguro enfermedad/Caja pensiones					200,20	-	1.299,80	1.500.-
	6.300.-			6.300.-	200,20	3.500.-	1.299,80	5.000.-
Total del Artículo I	803.800.-	--	- 6.000.-	797.800.-	216.200,30	370.905,20	127.894,50	715.000.-

1) Presupuesto aprobado por el Consejo de Administración en su 20.^a reunión, 1965, comprendidos los créditos adicionales.

Artículo y partida	PRESUPUESTO, comprendidos cred. adicionales ¹⁾	Transferencia de créditos		Total de créditos disponibles	Gastos efectivos	Obligaciones contraídas	Gastos estimados	TOTAL DE gastos previstos
		Entre partidas	Entre artículos					
<u>Artículo II. Locales y material</u>								
<u>Part. 7.605-Locales, mobiliario, máquinas</u>								
- Alquiler Maison des Congrès					-	68.200.-	6.200.-	74.400.-
- Gastos de instalaciones					-	1.700.-	-	1.700.-
- Alquiler, mobiliario y máquinas					1.600.-	8.900.-	-	10.500.-
- Conservación y reparación máquinas					-	-	500.-	500.-
- Calculadora electrónica					-	-	10.000.-	10.000.-
- Varios					-	-	900.-	900.-
	74.000.-	+18.000.-	+6.000.-	98.000.-	1.600.-	78.800.-	17.600.-	98.000.-
<u>Part. 7.606-Producción de documentos</u>								
- Papel					15.145,70	-	20.000.-	35.145,70
- Clisés						-		
- Tinta					1.315,75	-	10.000.-	11.315,75
- Taller offset						-		
- Gastos de impresión, mapas, varios					-	-	11.538,55	11.538,55
	72.000.-	-14.000.-		58.000.-	16.461,45	-	41.538,55	58.000.-
<u>Part. 7.607-Suministros y gastos generales de oficina</u>								
- Suministros de oficina					5.194,15	-	5.000.-	10.194,15
- Mudanza					-	1.500.-	1.500.-	3.000.-
- Transportes locales					534,90	-	3.500.-	4.034,90
- Franqueo					-	-	5.000.-	5.000.-
- Teléfono y telegramas					189,25	-	2.000.-	2.189,25
- Guía, insignias, etc.					180.-	-	-	180.-
- Varios					183,50	-	218,20	401,70
	29.000.-	-4.000.-		25.000.-	6.281,80	1.500.-	18.718,20	25.000.-
<u>Part. 7.608-Interpretación simultánea y otras instalaciones</u>								
- Alquiler equipo					-	-	-	-
- Cintas magnéticas, etc.					-	-	1.000.-	1.000.-
	1.000.-			1.000.-	-	-	1.000.-	1.000.-

A N E X O II

CONFERENCIA AERONÁUTICA

<u>7.601 - Servicios administrativos</u>	<u>Número de funcionarios</u>	<u>Grado</u>
Oficina del Presidente:		
- Secretaria	1	G4
Secretaría de la Conferencia:		
- Secretaria	1	G4
Servicio de delegados	1	G2
Servicios administrativos:		
- Personal	1	G2
- Finanzas	1	G4
- Economato	1	G5
Servicios generales:		
- Secretaria	-	-
- Registro de documentos	1	G5
- Distribución de documentos	8	3/G1 - 4/G2 - 1/G3
- Ujieres	8	G1
- Chófer	1	G1
- Telefonistas	2	G3
<u>7.602 - Servicios lingüísticos</u>		
Intérpretes	24	23/I - I/II
- Auxiliares	2	1/G2 - 1/G3
- Operadores EIS	3	G2
Traductores	11	1/P2 - 8/P3 - 1/P4 - 1/P5
- Taquimecanógrafos	11	6/G2 - 5/G3
- Registro	1	G2
Pool taquimecanográfico	35	12/G2 - 20/G3 - 3/G4
Delineante	1	G2
Correctores de pruebas	-	-
<u>7.603 - Servicios de reproducción</u>		
Operadores roneografía	8	G2
Alzadores roneografía	15	G1

COMISIÓN 4

PROYECTO

RESOLUCIÓN N.º ... RELATIVA A LA UTILIZACIÓN DE FRECUENCIAS
DE LAS BANDAS DE ONDAS DECA MÉTRICAS ATRIBUIDAS EXCLUSIVAMENTE
AL SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO (R)

La Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones (Aeronáutica), Ginebra, 1964/66;

considerando

- a) Que las observaciones de comprobación técnica de las emisiones sobre el empleo de frecuencias de las bandas atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R) entre 2850 y 17 970 kc/s muestran que ciertas frecuencias de estas bandas son utilizadas por estaciones de servicios distintos del servicio móvil aeronáutico (R), causando así interferencias perjudiciales a las comunicaciones de este servicio en algunas rutas aéreas internacionales, y que se han observado en estas bandas numerosas emisiones cuya procedencia no ha podido identificarse con certeza;
- b) Que el servicio móvil aeronáutico (R) es un servicio de seguridad al que se han atribuido especialmente bandas exclusivas de frecuencia, a fin de garantizar la seguridad y la regularidad de los vuelos en las rutas aéreas civiles nacionales o internacionales, según se indica en el N.º 429 del Reglamento de Radiocomunicaciones, Ginebra 1959;
- c) Que para garantizar la seguridad de la vida humana y de los bienes en el aire, y para poder desarrollar servicios aeronáuticos de transporte en forma regular y eficiente, es indispensable mantener libres de interferencia perjudicial los canales de comunicación del servicio móvil aeronáuticos;

resuelve

Que las Administraciones, reconociendo que el servicio móvil aeronáutico (R) es un servicio de seguridad, se abstengan de asignar a estaciones de servicios distintos del servicio móvil aeronáutico (R) frecuencias de las bandas atribuidas exclusivamente a este servicio móvil aeronáutico (R), salvo en las condiciones expresamente prescritas en el N.º 115 o en el N.º 415 del Reglamento de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1959;



encarga.

a la I.F.R.B. que continúe organizando comprobaciones técnicas de las emisiones en las bandas atribuidas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R), a fin de eliminar de ellas las emisiones de estaciones fuera de banda que causan o pueden ocasionar interferencias perjudiciales al servicio móvil aeronáutico (R), y que trate de obtener la colaboración de las administraciones para identificar la procedencia de dichas emisiones por medios tales como equipos automáticos de registro, radiogoniómetros y mediciones de intensidad de campo, y para conseguir la supresión de dichas emisiones.

Ginebra, 1966

14 de abril de 1966

Original: inglés

COMISIÓN 6

PRIMER INFORME DE LA SUBCOMISIÓN 6A (ZRMP)
A LA COMISIÓN 6 (PLAN)

1. Después de examinar todas las proposiciones que le han sido sometidas, la Subcomisión 6A aprobó el proyecto de Plan revisado anexo.

Formaron parte de la Subcomisión los delegados de unas veinte administraciones y los observadores de la O.A.C.I. y de la A.I.T.A. El Sr. Maqbool, de la I.F.R.B. asesoró a la Subcomisión.

2. Al proceder a la adjudicación de las frecuencias previstas en este Plan no se ha tenido en cuenta su efecto sobre las proposiciones relativas a frecuencias VOLMET y ZRRN contenidas en el Documento DT/II-26. La Subcomisión opina que cualquier incompatibilidad entre la adjudicación de frecuencias a las ZRMP y las adjudicaciones VOLMET y/o ZRRN, deben ser consideradas por las Subcomisiones encargadas de preparar el resto del Plan de adjudicación de frecuencias. El Plan ZRMP que figura en Anexo se ha preparado, en consecuencia, partiendo del supuesto de que las demás Subcomisiones protegerán las adjudicaciones ZRMP en la medida necesaria.

3. En lo que respecta a la adjudicación de una tercera familia de frecuencias para la clase de emisión A1 a la ZRMP EU, la Subcomisión 6A estima que esta cuestión debe confiarse a una de las Subcomisiones que se ocupan de la parte ZRRN del Plan. Se ha llegado a la conclusión de que una familia de tres frecuencias de las bandas 3,5 Mc/s, 5,6 Mc/s y 9 Mc/s es satisfactoria; los Delegados de Rumania, Polonia, Hungría y Checoslovaquia han sugerido que se tomen en consideración para sus fines las siguientes frecuencias: 3481 kc/s, 5645 kc/s y 8917 kc/s.

El Presidente
D. CHILD

Anexo: 1



A N N E X E - A N N E X - A N E X O

FAMILLES DE FREQUENCES

FAMILIES OF FREQUENCIES

FAMILIAS DE FRECUENCIAS

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
CAR	2966 2966 2966 2952			5568 5484	6540 6561	8840 8959 8840	10017		13264 13320	17917
CEP		3467		5603 5554		8931 8875			13304	17925
CWP	2896		4675	5505	6631	8861		11303	13296	17909
EU	2910	3467	4689	5554	6582 6568	8875 8931		11303 11303		17909
FE	2868 2987			5645 5624		8840 8875			13288 13312	17965 17965
ME		3404 3446		5603	6624	8847	10009		13336 13336	17925 17925
NA1	2868			5624		8910			13328	17965
NA2	2931 2987 2945 2868			5610 5673 5638 5624		8945 8889 8861 8910			13328 13288 13352 13328	17965
NA3	2931			5610		8945			13328	

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
NP	2910			5589		8938			13272	17909
NSA1		3411		5519		8826			13304	17949
NSA2	2966	3481		5505	6540 6533	8959	10025		13336 13280	17925
SA	2875	3432			6610 6680	8882	10049		13272 13272	17949 17949
SAM1	2889		4696		6666	8826			13312	17917
SAM2	2910			5582		8847		11327	13320	17917
SEA	2987			5673		8882 8840			13288	17965
SP	2945			5638		8847			13344	17949

Ginebra, 1966

18 de abril de 1966

Original: inglés

SUBCOMISIÓN 6B

PROYECTO

SEGUNDO INFORME DE LA SUBCOMISIÓN 6B (VOLMET)

A LA COMISIÓN 6 (PLAN)

1. De conformidad con el mandato recibido de la Comisión 6, la Subcomisión 6B ha considerado todas las proposiciones que se le han presentado en relación con las adjudicaciones VOLMET.
2. La Subcomisión ha llegado a un acuerdo unánime sobre el adjunto proyecto de Plan, a reserva de la confirmación por la Subcomisión 6 COORD de las tres adjudicaciones de frecuencia en 13 Mc/s. El presente Informe se publica para que lo considere la Comisión 6 y para adelantar información a las Subcomisiones de los ZRMP (6C, 6D y 6E).
3. Participaron en los trabajos de la Subcomisión 15 delegaciones. Efectuó un examen de determinados problemas particulares un Grupo de trabajo ad hoc constituido por los Delegados de Brasil, Canadá, Irlanda, Japón, Reino Unido y Estados Unidos y los observadores de la O.A.C.I. y la I.A.T.A. El Sr. Gracie, miembro de la I.F.R.B., ha prestado muy valiosa asistencia tanto a la Subcomisión 6B como a su Grupo ad hoc.

El Presidente de la
Subcomisión 6B,
B. L. GOULT



Anexo: 1

A N N E X

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	
AFI-MET		3488 3495			6575 6617		10073	11279		17909	2)
AT-MET	3001			5617		8868			13264 ⁴⁾		
EU-MET	2889 2980			5533 5575		8833		11391	13312 ⁴⁾		1)
ME-MET	3001 3015			5561	6596	8819		11343			
SEA-MET		3432			6680		10017				
PAC-MET	2980			5519	6610	8903		11279	13344 ⁴⁾		3)

- 1) 2889 kHz utilisation au Nord 50°N
2889 kc/s to be used North of 50°N
2889 kc/s para ser empleada al Norte de 50°N
- 2) 3495 kHz, 6617 kHz, 10073 kHz et 17909 kHz utilisation au Sud de l'Equateur
3495 kc/s, 6617 kc/s, 10073 kc/s and 17909 kc/s to be used South of the Equator
3495 kc/s, 6617 kc/s, 10073 kc/s y 17909 kc/s para ser empleada al Sur del Ecuador
- 3) 6610 kHz et 11279 kHz, allotie pour extension vers le Nord-Ouest de la Zone PAC-MET
6610 kc/s and 11279 kc/s, allotted for North West extension of PAC-MET area
6610 kc/s y 11279 kc/s, adjudicada para la extensión al Noroeste de la zona PAC-MET
- 4) Voir paragraphe 2 du présent rapport
See paragraph 2 of the present Report
Véase el párrafo 2 del presente Informe

CONFERENCIA AERONÁUTICA

Ginebra, 1966

Documento N.º DT/II-42-S

15 de abril de 1966

Original: inglés

GRUPO DE TRABAJO 6D

ORDEN DEL DÍA

DE LA PRIMERA SESIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO 6D

(ZRRN ADJUDICACIÓN EN LAS BANDAS 4,7 Mc/s, 5,6 Mc/s Y 6,6 Mc/s)

Lunes, 18 de abril de 1966, a las 11 de la mañana, Sala B

Mandato

Examinar las proposiciones de revisión del Plan de adjudicación de frecuencias para el servicio móvil aeronáutico (R), Apéndice 26 al Reglamento de Radiocomunicaciones, y preparar un proyecto de Plan revisado para las zonas y bandas de frecuencias consideradas de acuerdo con las decisiones sobre canales de la Comisión 4 (Documentos N.ºs II/91, II/93 y Addendum) y sobre las necesidades de frecuencias de la Comisión 5 (Documento N.º II/128 y Addendum), que modifican el DT/26 enmendado para los Informes de las Subcomisiones 6A (ZRMP) (DT/39) y 6B (VOLMET) (DT/40) y DT/32, según el caso, y tomando en consideración el DT/35.

1. Organización de los trabajos de la Subcomisión.
2. Otros asuntos.

El Presidente,

J.T. PENWARDEN



Ginebra, 1966

GRUPO DE TRABAJO 6E

ORDEN DEL DÍA

DE LA PRIMERA SESIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO 6E

(ZRRN ADJUDICACIÓN EN LAS BANDAS 9 Mc/s, 10 Mc/s,
11,3 Mc/s, 13,3 Mc/s Y 18 Mc/s)

Lunes, 18 de abril de 1966, a las 3 de la tarde, Sala B

Mandato

Examinar las proposiciones de revisión del Plan de adjudicación de frecuencias para el servicio móvil aeronáutico (R), Apéndice 26 al Reglamento de Radiocomunicaciones, y preparar un proyecto de Plan revisado para las zonas y bandas de frecuencias consideradas de acuerdo con las decisiones sobre canales de la Comisión 4 (Documentos N.ºs II/91, II/93 y Addendum) y sobre las necesidades de frecuencias de la Comisión 5 (Documento N.º II/128 y Addendum), que modifican el DT/26 enmendado por los Informes de las Subcomisiones 6A (ZRRM) (DT/39) y 6B (VOLMET) (DT/40) y DT/32, según el caso, y tomando en consideración el DT/35.

1. Organización de los trabajos de la Subcomisión.
2. Otros asuntos.

El Presidente
H.G. ARTHUR



CONFERENCIA AERONÁUTICA

Ginebra, 1966

Documento N.º DT/44-S
16 de abril de 1966
Original: inglés

SUBCOMISIÓN 6B

PRIMER INFORME DE LA SUBCOMISIÓN 6B (VOLMET)

A LA COMISIÓN 6 (PLAN)

De conformidad con el mandato que le fue confiado por la Comisión 6, la Subcomisión 6B ha estudiado todas las proposiciones que se le han presentado en relación con adjudicaciones VOLMET.

El Plan anexo, aprobado provisionalmente para las bandas de frecuencias en él indicadas, se comunica a la Comisión 6 y a las Subcomisiones que se ocupan de las ZRRN para su información, en espera de que se publique el proyecto completo de Plan VOLMET, que seguramente estará disponible en la tarde del lunes, 18 de abril, o en la mañana del martes.

El Presidente
de la Subcomisión especial 6B,
B.L. GOULT

Anexo: 1



A N N E X

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	Remarques Remarks Observaciones
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	
AFI-MET		3488 3495			6575 6617	**)
AT-MET	3001			5617		
EU-MET	2889 29800			5533 5575		*)
ME-MET	3001 3015			5561		
SEA-MET		3432			6680	
PAC-MET	2980			5610	6610	***)

*) 2889 kHz utilisation au Nord 50°N
2889 kc/s to be used North of 50°N
2889 kc/s para ser empleada al Norte de 50°N

***) 3495 et 6617 kHz utilisation ou Sud de l'Equateur
3495 and 6617 kc/s to be used South of the Equator
3495 y 6617 kc/s para ser empleada al Sur del Ecuador

***) 6610 kHz allotie pour extension vers le Nord-Ouest de la Zone PAC-MET
6610 kc/s allotted for North West extension of PAC-MET area
6610 kc/s adjudicada para la extensión al Noroeste de la zona PAC-MET

COMISIÓN 6

DOCUMENTO BASE DE DISCUSIÓN

PROYECTO DE TÍTULOS REVISADOS
 PARA EL PLAN DE ADJUDICACIÓN DE FRECUENCIAS

Ap.26
p.30 y 36
 NOC

SECCIÓN II

ADJUDICACIÓN DE FRECUENCIAS DEL SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO (R)

Artículo 1

MOD

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

NOC

Notas: a) *) indica una restricción (en el empleo de la frecuencia considerada). Para la naturaleza exacta de las restricciones referirse a la columna 3 de las tablas del artículo 2 que sigue a continuación (por orden numérico de frecuencias).

NOC

b) La lista siguiente no incluye las frecuencias 3023,5 kc/s y 5680 kc/s comunes (sobre una base mundial) a los servicios (R) y (OR).

NOC

Bandas Mc/s	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
Zonas	kc/s									



Artículo 2

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

MOD Notas generales:

1) Clase de las estaciones: FA.

Clases de emisión, véase.....

A menos de indicaciones en contrario en el Plan, los valores de potencia para las estaciones aeronáuticas y de aeronave, son los que figuran en.....

MOD 2) Una frecuencia adjudicada para utilización diurna puede ser empleada sobre base secundaria durante el periodo comprendido entre una hora después de la salida del sol hasta una hora antes de la puesta cuando el mismo canal se adjudica sobre base primaria a otras ZRMP, Zonas VOLMET, ZRRN y sub-ZRRN que tienen protección completa durante las veinticuatro horas. El empleo de las frecuencias sobre base secundaria está sujeto a que no existan interferencias con la adjudicación primaria.

NOC 3) Un "canal compartido" es un canal adjudicado a zonas adyacentes para empleo común sin tener en cuenta las condiciones de interferencia recíproca y su utilización está sujeta a acuerdo entre las administraciones concernientes.

PLAN DE FRECUENCIAS (R)

Frecuencia kc/s 1	Zonas de uso autorizado 2	Observaciones 3
-------------------------	------------------------------	--------------------

El Presidente,
E.B. POWELL

CONFERENCIA AERONÁUTICA

Ginebra, 1966

Documento N.º DT/II-46-S

18 de abril de 1966

Original: inglés

SUBCOMISIÓN 6B

ORDEN DEL DÍA

DE LA TERCERA SESIÓN DE LA SUBCOMISIÓN 6B (VOLMET)

Martes, 19 de abril de 1966, a las 3 de la tarde (Sala A)

1. Proyecto de segundo informe de la Subcomisión 6B a la Comisión 6 (Plan) -
Documento N.º DT/II-40.
2. Otros asuntos

El Presidente,
E.L. GOUIE



A N N E X

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18	
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	
AFI-MET		3488 3495			6575 6617		10073	11279		17909	2)
P-MET	3001			5617		8868			13264 ⁴⁾		
EU-MET	2889 2980			5533 5575		8833		11391	13312 ⁴⁾		1)
ME-MET	3001 3015			5561	6596	8819		11343			
SEA-MET		3432			6680		10017				
PAC-MET	2980			5519	6610	8903		11279	13344 ⁴⁾		3)

- 1) 2889 kHz utilisation au Nord 50° Nord
2889 kc/s to be used North of 50° North
2889 kc/s para ser empleada al Norte de 50° Norte
- 2) 3495 kHz, 6617 kHz, 10073 kHz et 17909 kHz utilisation au Sud de l'Equateur
3495 kc/s, 6617 kc/s, 10073 kc/s and 17909 kc/s to be used South of the Equator
3495 kc/s, 6617 kc/s, 10073 kc/s y 17909 kc/s para ser empleada al Sur del Ecuador
- 3) 6610 kHz et 11279 kHz, utilisation au Nord de 30° Nord et à l'Ouest de 160° Est
6610 kc/s and 11279 kc/s, to be used North of 30° North and West of 160° East
6610 kc/s y 11279 kc/s, utilización al Norte de 30° Norte y al Oeste de 160° Este
- 4) Voir paragraphe 2 du présent rapport
See paragraph 2 of the present Report
Véase el párrafo 2 del presente Informe

CONFERENCIA AERONAUTICA

Ginebra, 1966

Addendum al
Documento N.º DT/II-48-S
20 de abril de 1966
Original: francés

COMISION 6

PRIMER INFORME DE LA SUBCOMISION 6F

1. La Subcomisión 6F ha estudiado el Documento N.º DT/II-45 y recomienda por unanimidad a la Comisión la adopción de los textos que figuran en el Documento N.º DT/II-48.
2. En lo que concierne a la nota 2) del artículo 2, la Subcomisión, después de un detenido estudio del texto del actual Apéndice 26, ha llegado a la conclusión de que convendría suprimir las partes que figuran entre corchetes, lo que equivaldrá a dar, sin ambigüedad, una definición del término "utilización diurna" sin entrar en detalles que quizá eran necesarios en el actual Apéndice 26 para cubrir ciertos aspectos que interesan al servicio móvil aeronáutico (OR).
3. Los otros asuntos encomendados a la Subcomisión 6F serán objeto de informaciones ulteriores.

El Presidente,
M.A. VIEIRA



Ginebra, 1966

COMISIÓN 6

PRIMER INFORME DE LA SUBCOMISIÓN 6F

PROYECTO DE TÍTULOS REVISADOS
PARA EL PLAN DE ADJUDICACIÓN DE FRECUENCIAS

Ap.26
p.30 y 36
NOC

SECCIÓN II

ADJUDICACIÓN DE FRECUENCIAS DEL SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO (R)

Artículo 1

MOD

Plan de adjudicación de frecuencias

(por ZRMP, zonas VOLMET, ZRNN y subzonas)

MOD

Notas: a) *) indica una restricción. Para la naturaleza exacta de las restricciones en el empleo de la frecuencia considerada, referirse a la columna 3 de las tablas del artículo 2 que sigue a continuación (por orden numérico de frecuencias).

NOC

b) La lista siguiente no incluye las frecuencias 3023,5 kc/s y 5680 kc/s comunes (sobre una base mundial) a los servicios (R) y (OR).

NOC

Bandas Mc/s	3	3,5	4,7	5,6	6,6	9	10	11,3	13,3	18
Zonas	kc/s									



Artículo 2

NOC

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

MOD

Notas generales:

1) Clase de las estaciones: FA

Clases de emisión, véase [página B.3/1].

A menos de indicaciones en contrario en el Plan, los valores de potencia para las estaciones aeronáuticas y de aeronave, son los que figuran en [página B.3/2].

Horario: H24, a menos de indicaciones en contrario.

MOD

2) Una frecuencia adjudicada para utilización diurna puede ser empleada [sobre base secundaria] durante el periodo comprendido entre una hora después de la salida del sol hasta una hora antes de la puesta cuando el mismo canal se adjudica en el Plan a otras ZRMP, Zonas VOLMET, ZRRN y sub-ZRRN que tienen protección completa durante las veinticuatro horas. [El empleo de las frecuencias sobre base secundaria está sujeto a que no existan interferencias a la adjudicación del Plan].

MOD

3) Un "canal común" es un canal adjudicado a zonas adyacentes para empleo común sin tener en cuenta las condiciones de interferencia recíproca y su utilización está sujeta a acuerdo entre las administraciones concernientes.

PLAN DE FRECUENCIAS (R)

Frecuencia kc/s	Zonas de uso autorizado	Observaciones
1	2	3

El Presidente,
M.A. VIEIRA

Ginebra, 1966

COMISIÓN 6

SEGUNDO INFORME DE LA SUBCOMISIÓN 6F A LA
COMISIÓN 6 (PLAN)

1. En cumplimiento del mandato que le dió la Comisión 6, la Subcomisión 6F ha examinado todas las proposiciones presentadas relativas a la revisión de las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones relacionadas con el Plan de adjudicación de frecuencias para el servicio móvil aeronáutico (R) y a la preparación de las modificaciones o adiciones que se consideren esenciales (párrafo b) del mandato de la Comisión 6.
2. En el Documento N.º DT/II-48 se ha publicado un primer informe que trata del proyecto de revisión de los títulos del Plan de adjudicación de frecuencias para el servicio móvil aeronáutico (R).
3. El adjunto proyecto de segundo informe de la Comisión 6 ha sido aprobado por unanimidad por la Subcomisión y se somete a examen de la Comisión 6.
4. La Subcomisión ha considerado detenidamente las proposiciones que se formulan en el Documento N.º II/151 tendientes a una presentación tabular del plan de frecuencias que indique todas las adjudicaciones por zonas. Se ha reconocido que la finalidad de esta proposición quedaría cumplida con los paneles indicadores establecidos por la Comisión 6. La Subcomisión ha reconocido unánimemente la utilidad de estos cuadros como instrumento de trabajo de la Conferencia, pero ha llegado a la conclusión de que su inclusión en las Actas finales no sería apropiada. Se señala, en apoyo de esta conclusión, que un cuadro adicional de esta forma no sería completo sin las notas y observaciones de la columna 3 del Plan y que las referencias esenciales reducirían su utilidad.
5. Los delegados de India, Reino Unido y Estados Unidos participaron en los trabajos de la Subcomisión, a los que también prestó su valioso concurso el Sr. Petit, miembro de la I.F.R.B.

El Presidente de la Subcomisión 6F,
M.A. VIEIRA



A N E X O

PROYECTO

SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN 6 (PLAN)

MODIFICACIONES Y ADICIONES A LAS DISPOSICIONES DEL
REGLAMENTO DE RADIOCOMUNICACIONES RELACIONADAS CON
EL PLAN REVISADO DE ADJUDICACIÓN DE FRECUENCIAS
PARA EL SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO (R)

En cumplimiento del párrafo b) de su mandato (Documento N.° II/22, página 5) y después de examinar todas las proposiciones presentadas por las administraciones, la Comisión 6 ha aprobado los textos que figuran en el Apéndice al presente documento, para su examen en primera lectura por el Pleno de la Conferencia.

El Presidente,

Apéndice: 1

APÉNDICE

Revisión parcial del Reglamento de Radiocomunicaciones (RR)

- (MOD) RR 431 Veáse (MOD) 431, página B.6/26, adoptado en la cuarta sesión plenaria.
- NOC RR 552
- NOC RR 553
- MOD RR 554 a) Si la frecuencia notificada corresponde a una de las especificadas en la columna 1 del Plan de adjudicación de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R) que figura en la Parte II, Sección II, Artículo 2, del Apéndice 27; o bien si la asignación resulta de un cambio autorizado de la clase de emisión y si la anchura de banda ocupada por la nueva emisión se ajusta a la disposición de los canales prevista en el Apéndice 27.
(ex RR 554 y II/2, página 68)
- NOC RR 555
- MOD RR 556 c) Si la notificación se atiene a los principios técnicos del Plan expuestos en el Apéndice 27.
(ex II/2, página 69)
- MOD RR 557 d) Si la zona de utilización está dentro de los límites de las zonas de rutas aéreas indicadas en la columna 2 del Plan.
(ex II/2, página 69)
- (MOD) RR 558 Referencia únicamente.
- SUP RR 559
- NOC RR 560
- NOC RR 589
- MOD RR 590 2) Si la conclusión es favorable respecto de los números 554 a 557, se inscribirá en la columna 2a la fecha del
(fecha de la firma de las Actas finales).
(ex II/2, página 69)
- MOD RR 591 3) Si la conclusión es favorable respecto del número 558, se inscribirá en la columna 2b la fecha del
(fecha de la firma de las Actas finales).
(ex II/2, página 70)
- NOC RR 592
- NOC RR 593

Ap. 1
p. 337

MOD
(ex II/10
página 3)

3. Indíquese la frecuencia o frecuencias de referencia en los casos en que sea procedente; por ejemplo, la frecuencia de la portadora reducida de una emisión de banda lateral única o de bandas laterales independientes, o las frecuencias de las ondas portadoras de sonido y de imagen de una emisión de televisión. En el caso de estaciones de televisión de la Región 1, la notificación deberá incluir, como información complementaria, tanto la frecuencia de la onda portadora como la frecuencia asignada. En el caso de estaciones del servicio móvil aeronáutico (R) que utilicen emisiones autorizadas distintas de las de DBL, se notificará como información suplementaria la frecuencia de referencia juntamente con la frecuencia central apropiada del canal indicado en el Plan de frecuencias del Apéndice 27.

A N E X O

PROYECTO DE RESOLUCIÓN N.º ...
RELATIVA A LA TRAMITACIÓN DE LAS ASIGNACIONES DE FRECUENCIA A
ESTACIONES AERONÁUTICAS DEL SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO (R)
EN LAS BANDAS COMPRENDIDAS ENTRE 2850 Y 17 970 kc/s
ATRIBUIDAS EXCLUSIVAMENTE A ESTE SERVICIO

La Conferencia Administrativa Extraordinaria de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1966,

Considerando

- a) Que las Actas finales de esta Conferencia entrarán en vigor el
- b) Que el Plan de adjudicación contenido en la Sección ... del Apéndice 27 no entrará en vigor hasta el
- c) Que es posible que algunas administraciones deseen ponerlo en práctica antes de esa fecha, en los casos en que esto pueda hacerse sin ocasionar interferencia perjudicial a estaciones que funcionen de conformidad con el presente Plan y,
- d) Que, por consiguiente, será necesario establecer un procedimiento interino para facilitar la transición entre el Plan actual y el Plan revisado;

Resuelve

- 1. Que en el periodo que medie entre la fecha de entrada en vigor de las Actas finales y la de entrada en vigor del Plan revisado de adjudicación de frecuencias;
 - 1.1 Continúen aplicándose las disposiciones de los números 553 a 559 del Reglamento de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1959, al examen de las asignaciones de frecuencia a estaciones aeronáuticas del servicio móvil aeronáutico (R) en las bandas entre 2850 y 17 970 kc/s atribuidas exclusivamente a este servicio;
 - 1.2 Tales asignaciones se inscribirán en el Registro Internacional de Frecuencias de acuerdo con las conclusiones formuladas por la I.F.R.B.;
 - 1.3 La fecha que habrá de inscribirse en la columna 2a o 2b del Registro Internacional de Frecuencias será la siguiente:

- a) Si la conclusión es favorable respecto de los números 554 a 557, se inscribirá en la columna 2a la fecha de 3 de diciembre de 1951;
- b) Si la conclusión es favorable respecto del número 558, se inscribirá en la columna 2b la fecha del 3 de diciembre de 1951;
- c) En el caso de las demás asignaciones de este tipo (incluidas las que se atengan al Plan de adjudicación de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R), Ginebra, 1966, pero no al Plan de adjudicación de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R), Ginebra (1959), se inscribirá en la columna 2b la fecha de recepción de la notificación por la I.F.R.B.;

1.4 Para toda asignación que se ajuste al Plan de adjudicación de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R), Ginebra, 1966, se hará constar esta circunstancia mediante la inserción por la I.F.R.B. del símbolo apropiado en la columna de Observaciones del Registro Internacional de Frecuencias;

2. Que en la fecha de entrada en vigor del Plan revisado de adjudicación de frecuencias la I.F.R.B. examine si las asignaciones de frecuencias a estaciones aeronáuticas del servicio móvil aeronáutico (R) en las bandas atribuidas exclusivamente a este servicio entre 2850 y 17 970 kc/s inscritas en el Registro Internacional de Frecuencias son conformes al Plan de adjudicación de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R), Ginebra, 1966, de acuerdo con las partes pertinentes del procedimiento descrito en los números 553 a 559 del Reglamento de Radiocomunicaciones, Ginebra, 1959, modificado por la C.A.E.R., Ginebra, 1966, y las inscriba en el Registro Internacional de Frecuencias, con una fecha en la columna 2a o 2b, en la forma siguiente:

- 2.1 Si la conclusión relativa a la asignación es favorable respecto de los números 554 a 557, en la columna 2a se inscribirá (la fecha de la firma de las Actas finales de la C.A.E.R., Ginebra, 1966);
- 2.2 Si la conclusión relativa a la asignación es favorable respecto del número 558 en la columna 2b se inscribirá (la fecha de la firma de las Actas finales de la C.A.E.R., Ginebra, 1966);
- 2.3 Todas las demás asignaciones llevarán en la columna 2b (la fecha correspondiente al día siguiente al de la firma de las Actas finales de la C.A.E.R., Ginebra, 1966).

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

invita

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



Documents of the Extraordinary Administrative Radio Conference for the preparation of a revised allotment plan for the aeronautical mobile (R) service (2nd session) (Geneva, 1966)

Document DT No. 51

Not available

Pas disponible

No disponible

CONFERENCE AERONAUTIQUE

Geneve, 1966

Document N° DT/II-52-F/E/S (Rev.)
25 avril 1966

Annexe A au Document N° DT/II-52-F - Révisée

Revised Annex A to Document No. DT/II-52-E

Anexo A al Documento N.º DT/II-52-S - Revisado



Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
4								11375		17933
4A	2854				6638	8896	10081			
4B	2924				6589 6638	8924				
5								11295		17933
5A		3453		5526	6610	8896				
5B	2966		4682	5659	6547	8854 8896				
5C			4682	5659	6547	8896				
5D			4682	5659	6533 6547	8861				
6							10049	11311	13328 13352	
6A	2910 2931 2945	3411*		5512 5547* 5568 5582		8889 8924 8938	10065			
6B	2889 2952*	3418* 3460*		5491 5610* 5631*	6540 6575	8952				

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
10							10041 10057	11295 11319 11359 11383	13280	
10A	2861 2868 2875* 2924	3411 3446 3481	4668 4696*	5454 5547 5631	6568 6617	8868 8917 8924				
10B	2896 2917 2973 3015	3418 3432 3453	4654 4682	5461 5469 5491 5526 5659	6596 6645	8896 8952		11311*		
10C	2854 2889	3474	4689*	5498 5512 5575	6533 6582 6624 6638 6673	8826		11311*		
10D	2903 3008	3425 3432 3439 3488 3495	4661	5477 5540 5561 5596 5645 5652 5666	6554 6610 6659 6666 6680			11311*		
10E	2882 2924 2938	3460 3495	4682	5454 5505* 5631	6631	8861 8903		11311*		

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
12								11351		
12A										
12C	2875	3404 3453 3460	4661 4689	5454 5533 5652 5666	6547 6589 6603 6652	8861	10025 10073 10089			
12D	2861			5461	6575	8924				
12E	2959 3015	3425 3446		5575 5631	6533	8875 8938				
12F	2959 3015	3425 3446 3467		5491 5589 5631	6533 6673	8861* 8875 8938				
12G	2959 2980* 3015	3425 3446		5477 5512	6596					
12H	2959 3015	3425 3446		5589	6533					
13									13280	17957
13A										
13B										
13C	2854 2987	3474		5540 5652	6603 6652	8819		11295		
13D	2868 2924	3411 3495		5454 5469	6617 6638	8910 8917	10033 10065			

CONFERENCE AERONAUTIQUE

Document N° DT/II-52-F/E/S(Rev.)

25 avril 1966

Genève, 1966

ANNEXE B AU DOCUMENT N° DT/II-52-F - Révisée

incorporant les modifications décidées par le
Groupe de Travail 6 COORD jusqu'au 26 avril 1966 à 16 h.00

REVISED ANNEX B TO DOCUMENT No. DT/II-52-E

incorporating amendments agreed in
Working Group 6 COORD as of 1600 hours 25 April 1966

ANEXO B AL DOCUMENTO N.° DT/II-52-S - Revisado

con las enmiendas acordadas por la
Subcomisión 6 COORD a las 4 de la tarde del 25 de abril
de 1966



kHz	Zone d'emploi autorisé	Remarques
1	2	3
2854	ZLARN : 2B, 3B, 3C 4A, 10C, 13C	Dans 2B, utilisation au nord de 40° nord et à l'est de 60° est Voie commune à 2B, 3B et 3C
2861	ZLARN : 1E, 3A, 6E, 9B, 9C, 10A, 12D, 13H	Voie commune à 9B et 9C
2868	ZLAMP : FE, NA1, NA2 ZLARN : 2B, 7A, 7B, 7C, 7D, 10A, 13D	Dans 2B, utilisation diurne. Voie commune à NA1 et NA2. Voie commune à 7A, 7B, 7C et 7D.
2875	ZLAMP : SA ZLARN : 2A, 2B, 3A 10A, 12C	Dans SA, utilisation au sud de 30° nord. Voie commune à 2A, 2B et 3A. Dans 10A, utilisation diurne.
2882	ZLARN : 2A, 2C, 3C 10E, 13J	Voie commune à 2A, 2C et 3C.
2889	ZLAMP : SAM1 VOLMET : EU-MET ZLARN : 6B, 10C	Dans EU-MET, utilisation au nord de 50° nord.
2896	ZLAMP : CWP ZLARN : 1D, 10B, 13K	
2903	ZLARN : 2A, 2C, 3B 10D, 13J	Voie commune à 2A, 2C et 3B.
2910	ZLAMP : EU, NP, SAM2 ZLARN : 6A	Voie commune à 6A et à EU

1	2	3
2917	ZLARN : 2C, 3C, 7E, 9D, 10B, 13E	Voie commune à 2C et 3C
2924	ZLARN : 2B, 2C, 3A, 4B, 6C, 10A, 10E, 13D	Voie commune à 2B, 2C et 3A
2931	ZLAMP : NA2, NA3 ZLARN : 3B, 6A, 6E 13I	Voie commune à NA2 et NA3 Voie commune à 6A et 6E
2938	ZLARN : 2B, 2C, 3B, 9D, 10E, 13G	Voie commune à 2B, 2C et 3B.
2945	ZLAMP : NA2, SP ZLARN : 6A, 13K	
2952	ZLAMP : CAR ZLARN : 2B, 2C, 6B, 13F	Voie commune à 2B et 2C. Dans 6B, utilisation à l'est de 125° est
2959	ZLARN : 2C, 3B, 9B, 12E, 12F, 12G, 12H	Voie commune à 2C et 3B. Voie commune à 12E, 12F, 12G et 12H.
2966	ZLAMP : CAR, NSA2, ZLARN : 3B, 5B, 13H	Dans ZLAMP-CAR, utilisation étendue jusqu'au point milieu de la ligne aérienne reliant la ville de Mexico à Tahiti.
2973	ZLARN : 2A, 6F, 9C, 9D, 10B, 13J	Voie commune à 9C et 9D.

1	2	3
2980	VOLMET : EU-MET, PAC-MET ZLARN : 2B, 12G, 13G	Dans 2B, utilisation diurne. Dans 12G, puissance limitée à 500 W (puissance moyenne) la nuit. Dans 12G, protection de nuit : 12 db.
2987	ZLAMP : FE, NA2, SEA ZLARN : 2C, 13C	Dans 2C, utilisation diurne. Voie commune aux ZLAMP-FE et SEA
2994	ZLARN : 1C, 3C, 13G	
3001	VOLMET : AT-MET, NE-MET ZLARN : 6F	Dans 6F, utilisation à l'est de 120° est.
3008	ZLARN : 2A, 2C, 3C, 9B, 9D, 10D, 13G	Voie commune à 2A, 2C, et 3C. Voie commune à 9B et 9D.
3015	VOLMET : ME-MET ZLARN : 6C, 10B, 12E, 12F, 12G, 12H	Voie commune à 12E, 12F, 12G et 12H.
3023,5	Mondiale	

1	2	3
3404	ZLAMP : ME ZLARN : 3B, 9A, 12C	
3411	ZLAMP : NSAI ZLARN : 3A, 6A, 6D, 6E, 10A, 13D	Dans 3A, utilisation diurne Dans 6A, puissance de nuit réduite à 250 W (puissance moyenne) Dans 6E, utilisation à l'ouest de 82°30' est et puissance de nuit réduite à 250 W (puissance moyenne).
3418	ZLARN : 1D, 2C, 6E, 9A, 10B, 13J	Dans 1D, utilisation à l'est de 21° est Dans 6E, utilisation à l'est de 120° est
3425	ZLARN : 2A, 2B, 2C, 3C, 7E, 9B, 9C, 10D, 12E, 12F, 12G, 12H, 13H	Voie commune à 9B et 9C.
3432	ZLAMP : SA VOLMET : SEA-MET ZLARN : 3A, 10B, 10D	Dans ZLAMP SA, utilisation étendue à la ligne aérienne à destination de Buenos Aires. Dans 3A, puissance de nuit réduite à 250 W (puissance moyenne)
3439	ZLARN : 2A, 2B, 2C, 3A, 6C, 10D, 13F	
3446	ZLAMP : ME ZLARN : 9B, 9C, 10A, 12E, 12F, 12G, 12H	Voie commune à 9B et 9C.
3453	ZLARN : 1B, 1C, 3C, 5A, 9A, 10B, 12C	Voie commune à 1B et 1C, et utilisation dans la région de la Mer du Nord.
3460	ZLARN : 2A, 2B, 2C, 6B, 9B, 10E, 12C, 13K	Dans 6B, utilisation à l'est de 120° est. Voie commune à 9B et 9C.

1	2	3
3467	ZLAMP : EU, CEP ZLARN : 6E, 9D, 12F	Dans 9D, utilisation à l'ouest de 160° est.
3474	ZLARN : 2C, 3C, 6D, 10C, 13C	Dans 3C, utilisation diurne
3481	ZLAMP : NSA2 ZLARN : 3A, 6F, 9D, 10A, 13K	Dans ZLAMP NSA2, utilisation étendue à l'Australie occidentale et aux Iles Cocos. Dans 6F, utilisation au sud de 25° nord et puissance de nuit réduite à 250 W (puissance moyenne). Dans 9D, utilisation à l'est de 160° est. Voie commune à 6F et l'extension de NSA2
3488	VOLMET : AFI-MET ZLARN : 2B, 6D, 10D	Dans AFI-MET, utilisation à l'ouest de 10° est et au sud de 20° nord.
3495	VOLMET : AFI-MET ZLARN : 2A, 2C, 3E, 6D, 10D, 10E, 13D	Dans AFI-MET, utilisation au sud de l'équateur.
3499	Mondiale	Al seulement

1	2	3
4654	ZLARN : 1E, 2B, 2C, 3C, 10B, 13E	Dans 1E, utilisation diurne.
4661	ZLARN : 2A, 2B, 2C, 3A, 3B, 3C, 9D, 10D, 12A, 12C, 13K	Voie commune à 2A, 2B, 2C, 3A, 3B et 3C
4668	ZLARN : 1D, 2B, 6D 10A, 13G	Dans 2B, utilisation diurne.
4675	ZLAMP : CWP ZLARN : 2C, 3A, 9D, 13J	Dans 3A, utilisation diurne.
4682	ZLARN : 3C, 5B, 5C, 5D, 10B, 10E, 13J	Dans 3C, utilisation diurne.
4689	ZLAMP : EU ZLARN : 3B, 6D, 10C, 12A, 12C	Dans 3B et 10C, utilisation diurne.
4696	ZLAMP : SAMI ZLARN : 2A, 2B, 2C, 3C, 10A	Dans 10A, utilisation diurne.

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

1	2	3
5484	ZLAMP : CAR. ZLARN : 2B, 3B, 10B	
5491	ZLARN : 2C, 6B, 7E, 10B, 12F, 13G	
5498	ZLARN : 2B, 3C, 7, 9B 9C, 9D, 10C, 13H	Voie commune à 9B, 9C et 9D
5505	ZLAMP : CWP, NSA2. ZLARN : 10E, 13K	Dans 10E, utilisation à l'est de 60° ouest et puissance moyenne limitée à 250 W.
5512	ZLARN : 2A, 6A, 10C, 12G	
5519	ZLAMP : NSA1 VOLMET : PAC-MET	
5526	ZLARN : 3C, 5A, 6D, 9B, 9C, 9D, 10B, 13J	Voie commune à 9B, 9C et 9D
5533	VOLMET : EU-MET ZLARN : 3B, 12C	
5540	ZLARN : 2B, 3B, 10D, 13C	

1	2	3
5547	ZLARN : 2C, 6A, 6E, 10A, 13H	Voie commune à 6A et 6E
5554	ZLAMP : EU, CEP ZLARN : 3C	Dans 3C, utilisation diurne
5561	VOLMET : ME-MET ZLARN : 10D	
5568	ZLAMP : CAR ZLARN : 2A, 3C, 6A	Dans ZLAMP-CAR, utilisation étendue jusqu'au point milieu de la ligne aérienne reliant la ville de Mexico à Tahiti.
5575	VOLMET : EU-MET ZLARN : 3B, 10C, 12E	
5582	ZLAMP : SAM2 ZLARN : 2C, 6A	
5589	ZLAMP : NP ZLARN : 2C, 12F, 12H	Voie commune à 12F et 12H
5596	ZLARN : 2A, 2B, 2C 6D, 10D, 13K	Voie commune à 2A, 2B et 2C
5603	ZLAMP : CEP, ME	

1	2	3
5610	ZLAMP : NA2, NA3 ZLARN : 6B	Dans 6B, utilisation à l'est de 100° est
5617	VOLMET : AT-MET ZLARN : 2C, 6D	Dans 2C, utilisation diurne
5624	ZLAMP : FE, NA1, NA2	
5631	ZLARN : 2C, 3A, 6B, 10A, 10E, 12E, 12F	Dans 6B, utilisation à l'est de 100° est et au sud de 40° nord Voie commune à 12E et 12F
5638	ZLAMP : NA2, SP ZLARN : 2B	Dans 2B, utilisation diurne
5645	ZLAMP : FE ZLARN : 1B, 1C, 2B, 10D	Dans 2B, utilisation diurne Voie commune à 1B et 1C et utilisation dans la région de la Mer du Nord
5652	ZLARN : 2C, 6E, 10D, 120, 13C	
5659	ZLARN : 1C, 3A, 5B, 5C, 5D, 6C, 10B, 13I	Voie commune à 5B, 5C et 5D
5666	ZLARN : 2A, 2B, 2C, 9B, 9C, 10D, 12C, 13F	Voie commune à 2A, 2B et 2C Voie commune à 9B et 9C

1	2	3
5673	ZLAMP: NA2, SEA	
5680	MONDIALE	

1	2	3
6526	Mondiale	A1 et A3J seulement
6533	ZLARN : 1C, 2B, 3B, 5D 6E, 9B, 9C, 10C, 12E, 12F, 12H	Voie commune à 9B et 9C Voie commune à 12E, 12F et 12H
6540	ZLAMP : CAR, NSA2 ZLARN : 2A, 6B, 9B	
6547	ZLARN : 1E, 3A, 5B, 5C 5D, 12C, 13J	Voie commune à 5B, 5C et 5D
6554	ZLARN : 2C, 6C, 10D, 13G	
6561	ZLAMP : CAR, NSA2 ZLARN : 2A, 9D	Dans ZLAMP CAR, utilisation étendue jusqu'au point milieu de la ligne aérienne reliant la ville de Mexico à Tahiti. Dans ZLAMP NSA2, utilisation étendue à l'Australie occidentale et aux Iles Cocos.
6568	ZLAMP : EU ZLARN : 6F, 10A, 13J	
6575	VOLMET : AFI-MET ZLARN : 2A, 6B, 9B, 12D	
6582	ZLAMP : EU ZLARN : 6F, 10C, 13J	
6589	ZLARN : 2A, 2B, 3A, 3B 4B, 6D, 12C	Voie commune à 2A, 2B, 3A et 3B

1	2	3
6596	VOLMET: ME-MET ZLARN : 10B,12G	
6603	ZLARN : 2B,2C,3C,7E, 12C,13C	Voie commune à 2B,2C et 3C
6610	ZLAMP : SA VOLMET: PAC-MET ZLARN : 2A,5A,9A,10D	Dans PAC-MET, utilisation au nord de 50° nord et à l'ouest de 160° est
6617	VOLMET: AFI-MET ZLARN : 2C,3A,6C,6D, 10A,13D	Dans AFI-MET, utilisation au sud de l'équateur. Voie commune à 2C et 3A Voie commune à 6C et 6D
6624	ZLAMP : ME ZLARN : 3B,10C,13F	
6631	ZLAMP : CWP ZLARN : 1D,3A,10E, 13K	
6638	ZLARN : 2B,4A,4B,9A, 10C,13D	Voie commune à 4A et 4B
6645	ZLARN : 2B,2C,9B,10B, 13G	Voie commune à 2B et 2C
6652	ZLARN : 2C,3C,9A, 12C,13C	

1	2	3
6659	ZLARN : 2C,3B,6D, 10D,13K	
6666	ZLAMP : SAM1 ZLARN : 2C,3C,9B, 10D	
6673	ZLARN : 2B,3A,6F, 10C,12F	Dans 6F, utilisation à l'est de 120° est et au sud de 43° nord Voie commune à 2B et 3A
6680	ZLAMP : SA VOLMET : SEA-MET ZLARN : 3A,10D	Dans ZLAMP SA, utilisation étendue sur la ligne aérienne à destination de Buenos-Aires

1	2	3
8819	VOLMET : ME-MET ZLARN : 3B, 6C, 13C	Dans 3B, utilisation à l'est de 140° est.
8826	ZLAMP : NSAl, SAM1 ZLARN : 3B, 6D, 9D, 10C	Dans 3B, utilisation à l'est de 130° est.
8833	VOLMET : EU-MET ZLARN : 3B, 6C, 6D 12A, 13K	Dans 3B, utilisation au nord de 50° nord. Voie commune à 6C et 6D.
8840	ZLAMP : CAR, FE ZLARN : 2A, 2C, 3A, 7A, 7B, 7C, 7D, 9D, 13H	Dans ZLAMP CAR, utilisation étendue jusqu'au point milieu de la ligne aérienne reliant la ville de Mexico à Tahiti. Voie commune à 2A, 2C et 3A
8847	ZLAMP : ME, SAM2, SP ZLARN : 3B	Dans 3B, utilisation à l'est de 140° est.
8854	ZLAMP : CWP, NA2 ZLARN : 5B, 6F, 9D, 13G	
8861	ZLARN : 2A, 2B, 2C, 3A, 3B, 3C, 5D, 6C, 10E, 12C, 12F, 13K	Voie commune à 2A, 2B, 2C, 3A, 3B et 3C. Dans 6C, utilisation au sud de 10° nord. Dans 12F, utilisation au nord de 04° nord et puissance moyenne réduite à 300 W.
8868	ZLAMP : FE, SEA VOLMET : AT-MET ZLARN : 2A, 3A, 10A	Dans 3A, utilisation au nord de 60° nord. Voie commune à 2A et 3A
8875	ZLAMP : CEP, EU ZLARN : 3B, 7E, 12E, 12F	Dans 3B, utilisation à l'est de 120° est.

1	2	3
8882	ZLAMP : SA, SEA ZLARN : 3A, 3B	L'utilisation de la fréquence 8882 kHz est autorisée en Inde et au Pakistan au-delà des limites de la ZLAMP SEA. Dans 3A, utilisation au nord de 60° nord Voie commune à 3A et 3B. Dans ZLAMP SA, utilisation étendue sur la ligne aérienne à destination de Buenos Aires.
8889	ZLAMP : NA2 ZLARN : 3B, 6A, 6E 9B, 9D, 13J	Voie commune à 6A et 6E Voie commune à 9B et 9D
8896	ZLARN : 3B, 3C, 4A 5A, 5B, 5C, 9B, 9C, 10B 13F	Voie commune à 3B et 3C Voie commune à 4A, 5A, 5B et 5C Voie commune à 9B et 9C
8903	VOIMET : PAC-MET ZLARN : 2A, 2C, 6D 10E, 13G	Voie commune à 2A et 2C
8910	ZLAMP : NA1, NA2 ZLARN : 3B, 3C, 9B, 9C, 13D	Voie commune à 3B et 3C Voie commune à 9B et 9C
8917	ZLARN : 2A, 2B, 2C, 3A, 6E, 9B, 9C, 10A, 13D	Voie commune à 2A, 2B, 2C et 3A Dans 2C, utilisation à l'ouest de 40° est Voie commune à 9B et 9C
8924	ZLARN : 4B, 6A, 6D, 9C, 10A, 12D 13I	Voie commune à 6A et 6D
8931	ZLAMP : CEP, EU ZLARN : 3B, 6D, 13J	Dans 3B, utilisation à l'ouest de 180°
8938	ZLAMP : NP ZLARN : 1C, 6A, 9A 12E, 12F, 13H	Voie commune à 12E et 12F

1	2	3
8945	ZLAMP : NA2, NA3 ZLARN : 3B, 3C, 6C, 13E	Dans 3B et 3C, utilisation au nord de 50° nord. Voie commune à 3B et 3C .
8952	ZLARN : 1D, 6B, 9A, 9C, 9D, 10B, 13F	Voie commune à 9A, 9C et 9D
8959	ZLAMP : NSA2, CAR ZLARN : 3A, 6D, 9C, 9D	Dans 3A, utilisation à l'est de 80° est. Voie commune à 9C et 9D.
8963	MONDIALE	A1 seulement

1	2	3
10 009	ZLAMP : ME ZLARN : 13J	
10 017	ZLAMP : CAR VOLMET : SEA-MET ZLARN : 2A, 2B	Dans ZLAMP CAR, utilisation étendue jusqu'au point milieu de la ligne aérienne reliant la ville de Mexico à Tahiti Voie commune à 2A et 2B
10 025	ZLAMP : NSA2 ZLARN : 3B, 3C, 12C, 13G	Dans ZLAMP NSA2, utilisation étendue à l'Australie occidentale et aux Iles Cocos Voie commune à 3B et 3C
10 033	ZLARN : 2, 3, 7, 13D	Voie commune à 2 et 3
10 041	ZLARN : 2, 10, 13G	
10 049	ZLAMP : SA ZLARN : 2A, 6	Dans ZLAMP SA, utilisation étendue sur la ligne aérienne à destination de Buenos Aires
10 057	ZLARN : 2, 10, 13J	
10 065	ZLARN : 1B, 1C, 1E, 6A, 6F, 13D	Voie commune à 1B, 1C et 1E Voie commune à 6A et 6F
10 073	VOLMET : AFI-MET ZLARN : 3, 12C	Dans AFI-MET, utilisation au sud de l'équateur

1	2	3
10 081	ZLARN : 1D, 4A, 6F, 13G	Voie commune à 1D et 4A
10 089	ZLARN : 2, 3, 12C, 13K	Voie commune à 2 et 3
10 093	MONDIALE	A1 et A3J seulement
10 097	MONDIALE	A1 et A3J seulement

1	2	3
11 279	VOLMET : AFI-MET, PAC-MET	Dans PAC-MET, utilisation au nord de 30° nord et à l'ouest de 160° est
11 287	ZLARN : 2,13H	
11 295	ZLARN : 5,10,13C	
11 303	ZLAMP : CWP, EU	
11 311	ZLARN : 6,10B,10C, 10D,10E	Voie commune à 10B, 10C, 10D et 10E
11 319	ZLARN : 2,9A,9B, 9D,10,13H	Voie commune à 9A, 9B et 9D
11 327	ZLAMP : SAM2 ZLARN : 3	
11 335	ZLARN : 2,7,9	
11 343	ZLAMP : CAR, SAM1, VOLMET : ME-MET	

1	2	3
11 351	ZLARN : 2, 12	
11 359	ZLARN : 1, 6D, 10	
11 367	ZLAMP : CAR ZLARN : 2	
11 375	ZLARN : 3, 4	
11 383	ZLARN : 2, 9, 10	
11 391	VOLMET : EU-MET ZLARN : 3	Dans 3, utilisation à l'est de 90° est

1	2	3
13 264	VOLMET : AT-MET ZLARN : 3	
13 272	ZLAMP : NP ZLARN : 7A, 7B, 7C 7D	Voie commune à 7A, 7B, 7C et 7D
13 280	ZLAMP : NSA2 ZLARN : 6F, 10, 13	
13 288	ZLAMP : FE, NA2, SEA	L'utilisation de la fréquence 13 288 kHz est autorisée en Inde et au Pakistan au-delà des limites de la ZLAMP SEA, sous réserve que la protection voulue soit assurée dans les azimuts compris entre 300° et 340°.
13 296	ZLAMP : CWP ZLARN : 1	
13 304	ZLAMP : NSA1, SP	
13 312	ZLAMP : FE VOLMET : EU-MET ZLARN : 13H	
13 320	ZLAMP : CAR, SAM2 ZLARN : 2, 6C	Dans ZLAMP CAR, utilisation étendue jusqu'au point milieu de la ligne aérienne reliant la ville de Mexico à Tahiti.
13 328	ZLAMP : NA1, NA2, NA3 ZLARN : 6	Voie commune à NA1, NA2 et NA3

1	2	3
13 336	ZLAMP : CEP, NE, NSA2	Dans ZLAMP NSA2, utilisation étendue à l'Australie occidentale et aux Iles Cocos. Voie commune aux ZLAMP ME et NSA2.
13 344	ZLAMP : SA VOLMET : PAC-MET	
13 352	ZLAMP : NA2 ZLARN : 6	
13 356	Mondiale	A1 et A3J seulement

1	2	3
17 909	ZLAMP :: CWP, NP VOLMET : AFI-MET	Dans AFI-MET, utilisation au sud de l'équateur.
17 917	ZLAMP : CAR, ME, SAN1, SAM2	Voie commune à SAM1 et SAM2
17 925	ZLAMP : CEP, NSA2	Dans ZLAMP NSA2, utilisation étendue à l'Australie occidentale et aux Iles Cocos.
17 933	ZLARN : 4, 5, 9B, 9C, 9D	Voie commune à 4 et 5 Voie commune à 9B, 9C et 9D.
17 941	ZLAMP : EU, NA1, NA2 NA3 ZLARN : 3	Voie commune à NA1, NA2 et NA3 Dans 3, utilisation à l'est de 100° est.
17 949	ZLAMP : NSA1, SA, SP	Voie commune à NSA1 et SA
17 957	ZLARN : 2, 3, 13	Voie commune à 2 et 3.
17 965	ZLAMP : FE, SEA ZLARN : 3	Voie commune à FE et SEA

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zones	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
1								11359	13296	
1B		3453*		5645*			10065*			
1C	2994	3453*		5645* 5659	6533	8938	10065*			
1D	2896	3418*	4668		6631	8952	10081			
1E	2861		4654*		6547		10065*			
2							10033* 10041 10057 10089*	11287 11319 11335 11351 11367 11383	13320	17957
2A	2875 2882 2903 2973 3008	3425 3439 3460 3495	4661 4696	5512* 5568 5596 5666	6540 6561 6575 6589 6610	8840 8854 8868 8903 8917	10017* 10049			
2B	2854* 2868* 2875 2924 2938 2952 2980*	3425 3439 3460 3488	4654 4661 4668* 4696	5484 5498 5540 5596 5638* 5645* 5666	6533 6589 6603 6638 6645 6673	8854 8917	10017*			

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
2C	2882 2903 2917 2924 2938 2952 2959 2987* 3008	3418 3425 3439 3460 3474 3495	4654 4661 4675 4696	5491 5547 5582 5589 5596 5617* 5631 5652 5666	6554 6603 6617 6645 6652 6659 6666	8840 8854 8903 8917*				
3							10033* 10073 10089*	11327 11375 11391	13264	17941
3A	2861 2875 2924	3411* 3432 3439 3481	4661 4675*	5631 5659	6547 6589 6617 6631 6673 6680	8840 8854 8868* 8882* 8917 8959*				
3B	2854 2903 2931 2938 2959 2966	3404 3495	4661 4689*	5484 5533 5540 5575	6533 6589 6624 6659	8819* 8826* 8833* 8847* 8854 8875* 8882 8889 8896 8910 8931* 8945*	10025*			
3C	2854 2882 2917 2994 3008	3425 3453 3474*	4654 4661 4682* 4696	5498 5526 5554* 5568	6603 6652 6666	8854 8896 8910 8945*	10025*			

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
4								11375		17933*
4A	2854				6638	8896	10081			
4B	2924				6589 6638	8924				
5								11295		17933*
5A		3453		5526	6610	8896				
5B	2966		4682	5659	6547	8861 8896				
5C			4682	5659	6547	8896				
5D			4682	5659	6533 6547					
6							10049	11311	13328 13352	
6A	2910* 2931* 2945	3411*		5512 5547 5568 5582		8889 8924 8938	10065*			
6B	2889 2952*	3418* 3460*		5491 5610* 5631*	6540 6575	8952				

Bandes Bands Bandas MHz Mc/s	3	3.5	4.7	5.6	6.6	9	10	11.3	13.3	18
Zones Areas Zonas	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s	kHz kc/s
6C	2924 3015	3439		5659	6554 6617	8819 8833 8854* 8945			13320	
6D		3411 3474 3488 3495	4668 4689	5526 5596 5617	6589 6617 6659	8819 8826 8833 8875 8903 8931 8959				
6E	2861 2931*	3411* 3467		5547 5652	6533	8889 8917				
6F	2973 3001*	3481*			6568 6582 6673*		10065* 10081		13280	

2854 - 2910 kc/s

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
1	2	3
2854	ZRRN: 2B, 3B, 3C 4A, 10C, 13C	En 2B, uso limitado hacia el N de 40° del N y hacia el E de 60° del E
2861	ZRRN: 1E, 3A, 6E, 9B, 9C, 12D, 13H	
2868	ZRMP: FE, NA1, NA2 ZRRN: 2B, 7A, 7B, 7C, 7D, 13D	En 2B, limitado al uso en base de horas de día.
2875	ZRMP: SA ZRRN: 2A, 2B, 3A 12A, 12C	En SA, uso limitado hacia el S de 30° del N
2882	ZRRN: 2A, 2C, 3C, 10E, 13J	
2889	ZRMP: SAM1 VOLMET: EU-MET ZRRN: 6B, 10C	En EU-MET, uso limitado hacia el N de 50° del N
2896	ZRMP: CWP ZRRN: 1D, 10B, 13K	
2903	ZRRN: 2A, 2C, 3B, 10D, 13J	
2910	ZRMP: EU, NP, SAM2 ZRRN: 6A	Canal común a 6A y EU

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
1	2	3
2917	ZRRN: 2C, 3C, 7E, 9D, 10B, 13E	
2924	ZRRN: 2B, 2C, 3A, 4B, 6C, 10E, 13D	
2931	ZRMP: NA2, NA3 ZRRN: 3B, 6A, 6E 10A, 13J	Canal común a 6A y 6E
2938	ZRRN: 2B, 2C, 3B, 9D, 10E, 13G	
2945	ZRMP: NA2, SP ZRRN: 6A, 13K	
2952	ZRMP: CAR ZRRN: 2B, 2C, 6B, 13F	En 6B, uso limitado hacia el E de 125° del E
2959	ZRRN: 2C, 3B, 9D, 12E, 12F, 12G, 12H	
2966	ZRMP: CAR, NSA2 ZRRN: 3B, 5B, 13H	
2973	ZRRN: 2A, 6F, 9B, 9C, 10B, 13J	

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
1	2	3
2980	VOLMET: EU-MET, PAC-MET ZRRN: 2B, 12G, 13G	En 2B, limitado al uso en base de horas de día En 12G, potencia limitada a 500 vatios durante las horas de noche En 12G, protección de noche de 12 db
2987	ZRRN: FE, NA2, SEA ZRRN: 2C, 13C	En 2C, limitado al uso en base de horas de día
2994	ZRRN: 1C, 3C, 10A, 13G	En 10A, limitado al uso en base de horas de día
3001	VOLMET: AT-MET, ME-MET ZRRN: 6F	En 6F, uso limitado hacia el E de 120° del E
3008	ZRRN: 2A, 2C, 3C, 9B, 9D, 10D, 13G	
3015	VOLMET: ME-MET ZRRN: 6C, 10B, 12E, 12F, 12G, 12H	
3023,5	Mundial	

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
1	2	3
3404	ZRMP: ME ZRRN: 3B, 9A, 12A, 12C	
3411	ZRMP: NSAI ZRRN: 3A, 6A, 6D, 6E, 10A; 13D	En 3A, limitado al uso en base de horas de día En 6A, potencia reducida a 250W durante la explotación en horas de noche En 6E, uso limitado hacia el O de 82° 30' del E y potencia reducida a 250W durante la explotación en horas de noche
3418	ZRRN: 1D, 2C, 6B, 9A, 10B, 13J	En 1D, uso limitado hacia el E de 22° del E En 6B, uso limitado hacia el E de 120° del E
3425	ZRRN: 2A, 2B, 2C, 3C, 7E, 9B, 9C, 10D, 12E, 12F, 12G, 12H, 13H	
3432	ZRMP: SA VOLMET: SEA-MET ZRRN: 3A, 10B, 10D	
3439	ZRRN: 2A, 2B, 2C, 3A, 6C, 10D, 13F	
3446	ZRMP: ME ZRRN: 9B, 9C, 10A, 12E, 12F, 12G, 12H	
3453	ZRRN: 1B, 1C, 3C, 5A, 9A, 10B, 12A, 12C	Canal común a 1B y 1C y uso limitado a la zona del Mar del Norte
3460	ZRRN: 2A, 2B, 2C 6B, 9B, 9C, 10E, 12C, 13K	En 6B, uso limitado hacia el E de 120° del E

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
1	2	3
3467	ZRMP: EU, CEP ZRRN: 6E, 9D,	
3474	ZRRN: 2C, 3C, 6D, 10C	En 3C, limitado al uso en base de horas de día
3481	ZRMP: NSA2, ZRRN: 3A, 6F, 9D, 10A	En 6F, potencia reducida a 250W durante la explotación en horas de noche
3488	VOIMET: AFI-MET ZRRN: 2B, 6D, 10D	
3495	VOIMET: AFI-MET ZRRN: 2A, 2C, 3B, 6D, 10D, 10E, 13D	En AFI-MET, uso limitado hacia el S del Ecuador
3499	Mundial	Al solamente

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
1	2	3
4654	ZRRN: 1E, 2B, 2C, 3C, 10B, 13E	En 1E, limitado al uso en base de horas de día
4661	ZRRN: 2A, 2B, 2C; 3A, 3B, 3C, 9D, 10D, 12A, 12C, 13K	Canal común a 2A, 2B, 2C, 3A, 3B y 3C
4668	ZRRN: 1D, 2B, 6D, 10A, 13G	En 2B, limitado al uso en base de horas de día
4675	ZRMP: CWP ZRRN: 2C, 3A	En 3A, limitado al uso en base de horas de día
4682	ZRRN: 3C, 5B, 5C, 5D, 10B, 10E	En 3C, limitado al uso en base de horas de día
4689	ZRMP: EU ZRRN: 3B, 6D, 10C, 12A, 12C	En 3B y 10C, limitado al uso en base de horas de día
4696	ZRMP: SAM1 ZRRN: 2A, 2B, 2C, 3C, 10A	En 10A, limitado al uso en base de horas de día

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
1	2	3
5454	ZRRN: 10E, 12A, 12C, 13D	Canal común a 12A y 12C
5461	ZRRN: 10B, 12A, 12C, 13J	Canal común a 12A y 12C
5469	ZRRN: 10B, 13D	
5477	ZRRN: 10D, 12G, 13H	

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
1	2	3
5484	ZRMP: CAR ZRRN: 2B, 3B	
5491	ZRRN: 2C, 6B, 7E, 10B, 13G	
5498	ZRRN: 2B, 3C, 7, 9B, 9C, 9D, 10C, 13H	Canal común a 9B, 9C y 9D
5505	ZRMP: CWP, NSA2 ZRRN: 10E, 13K	
5512	ZRRN: 2A, 6A, 10C, 12G	
5519	ZRMP: NSA1, VOLMET: PAC-MET	
5526	ZRRN: 3C, 5A, 6D, 9B, 9C, 9D, 10B	Canal común a 9B, 9C y 9D.
5533	VOLMET: EU-MET ZRRN: 3B, 12A, 12C	Canal común a 12A y 12C
5540	ZRRN: 2B, 3B, 10D, 13C	

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
1	2	3
5547	ZRRN: 2C,6A,6E,10A, 13H	Canal común a 6A y 6E
5554	ZRMP: EU,CEP ZRRN: 3C	En 3C, limitado al uso en base de horas de día
5561	VOIMET: ME-MET ZRRN: 10D	
5568	ZRMP: CAR ZRRN: 2A,3C,6A	
5575	VOIMET: EU-MET ZRRN: 3B,10C	
5382	ZRMP: SAM2 ZRRN: 2C,6A	
5589	ZRMP: NP ZRRN: 2C,12E,12F, 12H	Canal común a 12E, 12F y 12H
5596	ZRRN: 2A,2B,2C,6D, 10D,13K	Canal común a 2A, 2B y 2C
5603	ZRMP: CEP,ME	

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
1	2	3
5610	ZRMP: NA2,NA3 ZRRN: 6B	En 6B, uso limitado hacia el E de 100° del E
5617	VOIMET: AT-MET ZRRN: 2C,6D	En 2C, limitado al uso en base de horas de día
5624	ZRMP: FE,NA1,NA2	
5631	ZRRN: 2C,3A,6B, 10A,12E,12F	En 6B, uso limitado hacia el E de 100° del E y S de 40° del N Canal común a 12E y 12F
5638	ZRMP: NA2,SP, ZRRN: 2B	En 2B, limitado al uso en base de horas de día
5645	ZRMP: FE ZRRN: 1B,1C,2B, 10D	En 2B, limitado al uso en base de horas de día Canal común a 1B y 1C y uso limitado a la zona del Mar del Norte
5652	ZRRN: 2C,6E,10D, 12A,12C,13C	Canal común a 12A y 12C
5659	ZRRN: 1C,3A,5B, 5C,5D,6C,10B,13I	Canal común a 5B,5C y 5D
5666	ZRRN: 2A,2B,2C, 9B,9C,10D,12A,12C 13F	Canal común a 2A, 2B y 2C Canal común a 9B y 9C Canal común a 12A y 12C.

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
1	2	3
5673	ZRMP : NA2, SEA	
5680	Mundial	

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
1	2	3
6526	Mundial	A1 y A3J solamente
6533	ZRRN: 1C, 2B, 3B, 5D, 6E, 9B, 9C, 10C, 12E, 12F, 12H	
6540	ZRMP: CAR, NSA2 ZRRN: 2A, 6B	
6547	ZRRN: 1E, 3A, 5B, 5C, 5D, 12A, 12C, 13J	
6554	ZRRN: 2C, 6C, 10D, 13G	
6561	ZRMP: CAR, NSA2, ZRRN: 2A, 9D	
6568	ZRMP: EU ZRRN: 6F, 10A, 13J	
6575	VOLMET: AFI-MET ZRRN: 2A, 6B, 9B, 12D	
6582	ZRMP: EU ZRRN: 6F, 10C, 13J	
6589	ZRRN: 2A, 2B, 3A, 3B, 4B, 6D, 12A, 12C	

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
1	2	3
6596	VOLMET: ME-MET ZRRN: 7E, 10B, 12G	
6603	ZRRN: 2B, 2C, 3C, 12A, 12C	
6610	ZRMP: SA VOLMET: PAC-MET ZRRN: 2A, 5A, 9A, 10D	En PAC-MET, uso limitado hacia el N de 50° del N y hacia el O de 160° del E
6617	VOLMET: AFI-MET ZRRN: 2C, 3A, 6C, 6D, 10A, 13D	En AFI-MET, uso limitado hacia el S del Ecuador
6624	ZRMP: ME ZRRN: 3B, 10C, 13F	
6631	ZRMP: CWP ZRRN: 1D, 3A, 10E, 13K	
6638	ZRRN: 2B, 4A, 4B, 9A, 10C, 13D	
6645	ZRRN: 2B, 2C, 9B, 10B, 13G	
6652	ZRRN: 2C, 3C, 9A, 12A, 12C, 13C	

Frecuencia kc/s.	Zona de uso autorizado	Observaciones
1	2	3
6659	ZRRN: 2C, 3B, 6D, 10D	
6666	ZRMP: SAM 1 ZRRN: 2C, 3C, 9B, 10D	
6673	ZRRN: 2B, 3A, 6F, 10C	En 6F, uso limitado hacia el E de 120° del E y hacia el S de 43° del N
6680	ZRMP: SA VOLMET: SEA-MET ZRRN: 3A, 10D	

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
1	2	3
8819	VOLMET: ME-MET ZRRN: 3B, 6C, 6D, 13C	En 3B, uso limitado hacia el E de 140° del E Canal común a 6C y 6D
8826	ZRMP: NSA1, SAM1 ZRRN: 3B, 6D, 10C	En 3B, uso limitado hacia el E de 130° del E
8833	VOLMET: EU-MET ZRRN: 3B, 6C, 6D, 12A, 13K	En 3B, uso limitado hacia el N de 50° del N Canal común a 6C y 6D
8840	ZRMP: CAR, FE ZRRN: 2A, 2C, 3A, 7A, 7B, 7C, 7D, 9D, 13H	Canal común a 2A, 2C y 3A
8847	ZRMP: ME, SAM2, SP ZRRN: 3B	En 3B, uso limitado hacia el E de 140° del E
8854	ZRRN: 2A, 2B, 2C, 3A, 3B, 3C, 6C, 10E, 12C, 13K	Canal común a 2A, 2B, 2C, 3A, 3B, y 3C En 6C, uso limitado hacia el S de 10° del N
8861	ZRMP: CWP, NA2 ZRRN: 5B, 9D, 13G	
8868	ZRMP: FE, SEA VOLMET: AT-MET ZRRN: 2A, 3A, 10A	En 3A, uso limitado hacia el N de 60° del N Canal común a 2A y 3A
8875	ZRMP: CEP, EU ZRRN: 3B, 6D, 7E, 10B, 12E, 12F	En 3B, uso limitado hacia el E de 120° del E

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
1	2	3
8882	ZRMP: SA, SEA ZRRN: 3A, 3B	Se autoriza la utilización en India y en Pakistán de la frecuencia más allá de los límites de la ZRMP SEA En 3A, uso limitado hacia el N de 60° del N. Canal común a 3A y 3B
8889	ZRMP: NA2 ZRRN: 3B, 6A, 6E, 9B, 9D, 13J	Canal común a 6A y 6E Canal común a 9B y 9D
8896	ZRRN: 3B, 3C, 4A, 5A, 5B, 5C, 9B, 9C, 10B, 13F	Canal común a 3B y 3C Canal común a 4A, 5A, 5B y 5C Canal común a 9B y 9C
8903	VOLMET: PAC-MET ZRRN: 2A, 2C, 6D, 10E, 13G	Canal común a 2A y 2C
8910	ZRMP: NA1, NA2 ZRRN: 3B, 3C, 9B, 9C, 13D	Canal común a 3B y 3C Canal común a 9B y 9C
8917	ZRRN: 2A, 2B, 2C, 3A, 6E, 9B, 9C, 10A, 13D	Canal común a 2A, 2B, 2C y 3A En 2C, uso limitado hacia el O de 40° del E. Canal común a 9B y 9C
8924	ZRRN: 4B, 6A, 9C, 9D, 10A, 12D, 13I	Canal común a 9C y 9D
8931	ZRMP: CEP, EU ZRRN: 3B, 6D, 13D	En 3B, uso limitado hacia el O de 180°
8938	ZRMP: NP ZRRN: 1C, 6A, 9A, 12E, 12F, 13H	Canal común a 12E y 12F

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
1	2	3
8945	ZRMP : NA2, NA3 ZRRN : 3B, 3C, 6C, 13E	En 3B y 3C, uso limitado hacia el N de 50° del N Canal común a 3B y 3C
8952	ZRRN : 1D, 6B, 9A, 9C, 9D, 10B, 13F	Canal común a 9A, 9C y 9D
8959	ZRMP : NSA2, CAR ZRRN : 3A, 6D, 9C, 9D	Canal común a 9C y 9D
8963	MUNDIAL	Al solamente

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
1	2	3
10.009	ZRMP: ME ZRRN: 13J	
10 017	ZRMP: CAR SEA-MET ZRRN: 2A, 2B	Canal común a 2A y 2B
10 025	ZRMP: NSA2 ZRRN: 3B, 3C 12C	Canal común a 3B y 3C
10 033	ZRRN: 2, 3, 7 13G	Canal común a 2 y 3
10 041	ZRRN: 2, 10, 13D	
10,049	ZRMP: SA ZRRN: 2A, 6	
10 057	ZRRN: 2, 10, 13J	
10 065	ZRRN: 1B, 1C, 1E, 6A, 6F	Canal común a 1B, 1C y 1E Canal común a 6A y 6F
10 073	VOLMET: AFI-MET ZRRN: 3, 12C	En AFI-MET, uso limitado hacia el S del ecuador

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
1	2	3
10 081	ZRRN: 1D, 4A, 6F, 13G	
10 089	ZRRN: 2, 3 12C, 13L	Canal común a 2 y 3
10 093	Mundial	A1 y A3J solamente
10 097	Mundial	A1 y A3J solamente

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
1	2	3
11 279	VOLMET: AFI-MET, PAC-MET	En PAC-MET, uso limitado hacia el N de 30° del N y hacia el O de 160° del E
11 287	ZRRN: 2,13H	
11 295	ZRRN: 5, 10, 13C	
11 303	ZRMP: CWP, EU	
11 311	ZRRN: 6, 10B, 10C, 10D, 10E	Canal común a 10B, 10C, 10D y 10E
11 319	ZRRN: 2, 10, 134	
11 327	ZRMP: SAM2 ZRRN: 3	
11 335	ZRRN: 2, 7, 9	
11.343	ZRMP: CAR, SAM1 VOLMET: ME-MET	

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
1	2	3
11 351	ZRRN: 2, 12	
11 359	ZRRN: 1, 9, 10	
11 367	ZRRN: 2	
11 375	ZRRN: 3, 4	
11 383	ZRRN: 2, 9, 10	
11 391	VOLMET: EU-MET ZRRN: 3	

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
1	2	3
13 264	VOLMET: AT-MET ZRRN: 3	
13 272	ZRMP: NP ZRRN: 7A, 7B, 7C, 7D	Canal común a 7A, 7B, 7C y 7D
13 280	ZRMP: NSA2 ZRRN: 6F, 10, 13H	
13 288	ZRMP: FE, NA2, SEA	Se autoriza la utilización en India y en Pakistán de la frecuencia 13 288 kc/s más allá de los límites de la ZRMP SEA, a reserva de que se garantice la protección requerida en los azimuts comprendidos entre 300° y 340°. A tal efecto, es necesario emplear en Pakistán antenas directivas
13 296	ZRMP: CWP ZRRN: 1	
13 304	ZRMP: CEP, NSA1, SP	
13 312	ZRMP: FE VOLMET: EU-MET	
13 320	ZRMP: CAR, SAM2 ZRRN: 2, 6C	
13 328	ZRMP: NA1, NA2, NA3 ZRRN: 6	Canal común a NA1, NA2 y NA3

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
1	2	3
13 336	ZRMP: ME, NSA2 ZRRN: 13	
13 344	ZRMP: SA VOLMET: PAC-MET	
13 352	ZRMP: NA2 ZRRN: 6	
13 356	MUNDIAL	Solamente A1 y A3J

Frecuencia kc/s	Zona de uso autorizado	Observaciones
1	2	3
17 909	ZRMP: CWP, NP VOLMET: AFI-MET	En AFI-MET, uso limitado hacia el S del Ecuador
17 917	ZRMP: CAR, ME SAM1, SAM2	Canal común a SAM1 y SAM2
17 925	ZRMP: CEP, NSA2	
17 933	ZRRN: 4, 5, 9B, 9C, 9D	Canal común a 4 y 5 Canal común a 9B, 9C y 9D
17 941	ZRMP: EU, NA1, NA2, NA3 ZRRN: 3	Canal común a NA1, NA2 y NA3
17 949	ZRMP: NSA1, SA, SP	
17 957	ZRRN: 2, 13	
17 965	ZRMP: FE, SEA	

Genève, 1966

SEANCE PLENIEREPROJET - DRAFT - PROYECTO

ADDENDUM N° 2 au Document rose N° II/231

ADDENDUM No. 2 to pink Document No. II/231

ADDENDUM N.º 2 al Documento rosa N.º II/231

Page Página	Fréquence Frequency Frecuencia kHz - kc/s	Voie commune à - Common channel to - Canal común a
R.2/21	3425 3439 3446 3460	2A, 2B, 2C, 3C 12E, 12F, 12G, 12H 2A, 2B, 2C, 3A 12E, 12F, 12G, 12H 2A, 2B, 2C
R.2/22	3495	2A, 2C 10D, 10E
R.2/23	4654	2B, 2C, 3C
R.2/25	5484 5498 5540	2B, 3B 2B, 3C 2B, 3B
R.2/26	5568	2A, 3C
R.2/27	5631	2C, 3A
R.2/30	6652	2C, 3C
R.2/31	6666	2C, 3C
R.2/32	8840 8868 8875	7A, 7B, 7C, 7D FE, SEA 12E, 12F
R.2/39	13 288	FE, SEA
R.2/41	17 909	CWP, NP

E.B. POWELL
Président de la Commission

Ginebra, 1966

22 de abril de 1966

Original: francés

COMISIÓN 3

PROYECTO

INFORME DE LA COMISIÓN DE CONTROL DEL PRESUPUESTO

La Comisión de Control del Presupuesto, instituida en virtud de las disposiciones del artículo 5 del Capítulo 9 del Reglamento General anexo al Convenio Internacional de Telecomunicaciones, Ginebra, 1959, ha celebrado en el transcurso de la Conferencia Aeronáutica tres sesiones y ha examinado los diferentes puntos previstos en su mandato.

En su primera sesión, la Comisión constituyó un Grupo de trabajo encargado de examinar en detalle el presupuesto y las cuentas de la Conferencia e integrado por los Sres. R. Monnat (Suiza) y Vicira (Portugal).

Como resultado de esos trabajos y en cumplimiento del N.º 574 del Reglamento General, se somete a examen del Pleno de la Conferencia el presente Informe.

1. Presupuesto de la Conferencia (Documento N.º II/19)

La Comisión de Control del Presupuesto tomó nota del presupuesto de la Conferencia, de un importe de 1.030.000 francos suizos, esto es, 1.000.000 de francos suizos correspondiente al presupuesto aprobado por el Consejo de Administración en su 20.^a reunión, 1965, y 30.000 francos suizos de créditos adicionales para cubrir los aumentos de sueldos del personal supernumerario registrados desde la última reunión del Consejo de Administración, de conformidad con las disposiciones del Protocolo adicional I al Convenio Internacional de Telecomunicaciones, Montreux, 1965.

2. Situación de los gastos de la Conferencia

Según lo dispuesto en el artículo 5 del Capítulo 9 del Reglamento General, la Comisión de Control del Presupuesto debe presentar al Pleno de la Conferencia un informe indicando lo más exactamente posible la estimación total de los gastos de la Conferencia.

En cumplimiento de estas disposiciones, se somete a examen del Pleno un estado indicativo del presupuesto de la Conferencia Aeronáutica, las transferencias de créditos y los gastos realizados hasta el 22 de abril de 1966 por cuenta de la Conferencia Aeronáutica. Este estado, que figura en el Anexo al presente documento, se completa con una indicación de las obligaciones contraídas en la misma fecha y la estimación de los gastos previsibles hasta la clausura de la Conferencia.



De este estado se desprende que el total de gastos se estima en 838.200 francos suizos, quedando un margen con relación al presupuesto de 191.800 francos suizos.

De conformidad con las disposiciones del N.º 575, artículo 5, Capítulo 9, del Reglamento General anexo al Convenio Internacional de Telecomunicaciones, Ginebra, 1959, el presente Informe se transmitirá, con las observaciones que en sesión plenaria se formulen, al Secretario General, a fin de que lo presente al Consejo de Administración en su próxima reunión anual.

3. Observaciones de la Comisión

3.1 Cuentas de la Conferencia

La Comisión de Control del Presupuesto ha comprobado que las cuentas de la Conferencia permiten prever un 20% aproximadamente de créditos no utilizados, y ha tomado nota de que esos créditos no utilizados provienen principalmente de la dificultad de prever con precisión el volumen de trabajo de la Conferencia. Además, el presupuesto se fijó para una duración de la Conferencia de 8 semanas, en lugar de 7.

En lo que concierne al número de funcionarios de refuerzo contratados por la Secretaría General, la Comisión 3 ha comprobado que dadas las actuales dificultades de reclutamiento y la necesidad de firmar de antemano los contratos, no ha sido posible esperar a que se conociese el volumen de trabajo para tomar las disposiciones consiguientes.

Por lo que se refiere a los trabajos preparatorios de la I.F.R.B., la Comisión de Control del Presupuesto ha comprobado que los gastos de misión imputados al presupuesto de la Conferencia se referían a contactos preliminares relacionados con el establecimiento de las estadísticas compiladas por la I.F.R.B., y que gracias a los cuales han podido acelerarse muy sensiblemente los trabajos de la Segunda Reunión de la Conferencia.

3.2 Actas finales de la Conferencia

El Grupo de trabajo creado por la Comisión de Control del Presupuesto, y la Comisión misma, han examinado el problema de la publicación impresa ulterior de las Actas finales de la Conferencia, habida cuenta de la decisión del Pleno de publicar en policopia los documentos que habían de examinarse en 1.ª, 2.ª y 3.ª lectura.

Después de este examen, la Comisión de Control del Presupuesto propone al Pleno de la Conferencia que impute a la Segunda Reunión de la Conferencia Aeronáutica la tercera parte de los gastos de composición de las Actas finales que ulteriormente se publiquen en tipografía. Esta subvención, prevista en el punto 20.2 de la Resolución N.º 83 (modificada) del Consejo de Administración, permitirá poner en venta las Actas finales a un precio razonable y no impedirá realizar apreciables economías con relación al presupuesto de la Conferencia.

3.3 Compensación de gastos suplementarios para los funcionarios de la categoría Profesional destacados por la U.I.T. a la Secretaría de la Conferencia

La Comisión ha tomado nota de que la Comisión de Control del Presupuesto de la Primera Reunión de la Conferencia Aeronáutica había examinado la cuestión de la compensación de gastos suplementarios para los funcionarios de la categoría Profesional destacados por la U.I.T. a la Secretaría de la Conferencia y de que esta Comisión estimó oportuno señalar este punto a la atención de la Primera Reunión de la Conferencia Aeronáutica para su estudio desde el comienzo de la Segunda Reunión.

La Comisión ha comprobado que el hecho de fijar la Sede de la Segunda Reunión de la Conferencia Aeronáutica en la Maison des Congrès no ha dado lugar a gasto suplementario alguno para el personal destacado a esta Conferencia y que, en consecuencia, no se planteaba el pago de una compensación de gastos suplementarios.

*

* *

Se ruega al Pleno de la Conferencia que dé su aprobación al presente Informe.

El Presidente,
Ulrich MOHR

Anexo: 1

ANEXO

ESTADO DE LOS GASTOS DE LA CONFERENCIA AERONÁUTICA EN 22 DE ABRIL DE 1966

Artículo y partida	PRESUPUESTO, comprendidos créd.adicio- nales ¹⁾	Transferencia de créditos		Total de créditos disponibles	Gastos efectivos	Obligaciones contraídas	Gastos estimados	TOTAL DE gastos previstos
		Entre partidas	Entre artículos					
<u>Artículo I. Personal</u>								
<u>Part.7.601 - Servicios administrativos</u>								
- Sueldos					22.066,30	40.319,70	-	62.386.-
- Gastos de viaje					634,45	91,35	-	725,80
- Horas extraordinarias					-	3.500.-	3.000.-	6.500.-
- Varios					-	-	1.388,20	1.388,20
	95.900	-	-	95.900	22.700,75	43.911,05	4.388,20	71.000.-
<u>Part. 7.602 - Servicios lingüísticos</u>								
- Sueldos					165.896,65	300.062,35	-	465.959.-
- Gastos de viaje					9.449,90	2.019,25	1.000.-	12.469,15
- Horas extraordinarias					121,60	7.000.-	4.000.-	11.121,60
- Varios					-	-	1.450,25	1.450,25
	607.800	-	-	607.800	175.468,15	309.081,60	6.450,25	491.000.-
<u>Part. 7.603 - Servicio de reproducción</u>								
- Sueldos					22.753,95	33.095,05	-	55.849.-
- Gastos de viaje					-	-	-	-
- Horas extraordinarias					-	3.500.-	2.000.-	5.500.-
- Varios					-	-	651.-	651.-
	93.800	-	-	93.800	22.753,95	36.595,05	2.651.-	62.000.-
<u>Part. 7.604 - Seguros</u>								
- Seguro accidentes						3.200.-		3.200.-
- Seguro enfermedad/Caja pensiones					200,20		599,80	800.-
	6.300	-	-	6.300	200,20	3.200.-	599,80	4.000.-
TOTAL DEL ARTÍCULO I	803.800	-	-	803.800	221.123,05	392.787,70	14.089,25	628.000.-

1) Presupuesto aprobado por el Consejo de Administración en su 20.^a reunión, 1965, comprendidos los créditos adicionales.

Artículos y partida	PRESUPUESTO, comprendidos créd. adicionales ¹⁾	Transferencia de créditos		Total de créditos disponibles	Gastos efectivos	Obligaciones contraídas	Gastos estimados	TOTAL DE gastos previstos
		entre partidas	entre artículos					
<u>Artículo II. Locales y material</u>								
<u>Part. 7.605 - Locales, mobiliario, máquinas</u>								
- Alquiler Maison des Congrès						68.200.-	6.200.-	74.400.-
- Gastos de instalaciones					263,55	1.436,45	-	1.700.-
- Alquiler, mobiliario y máquinas					2.800.-	7.700.-	-	10.500.-
- Conservación y reparación máquinas					-	-	500.-	500.-
- Calculadora electrónica					-	-	-	-
- Varios					214.-	-	686.-	900.-
	74.000.-	+14.000.-	-	88.000.-	3.277,55	77.336,45	7.386.-	88.000.-
<u>Part. 7.606 - Producción de documentos</u>								
- Papel					15.145,70	4.200.-	4.000.-	23.345,70
- Clisés								
- Tinta					7.210,80	-	6.000.-	13.210,80
- Taller offset								
- Gastos de impresión, mapas, varios					-	-	15.443,50	15.443,50
	72.000.-	-14.000.-	-	58.000.-	22.356,50	4.200.-	25.443,50	52.000.-
<u>Part. 7.607 - Suministros y gastos generales de oficina</u>								
- Suministros de oficina					5.194,15	-	5.000.-	10.194,15
- Mudanza					1.220.-	-	1.500.-	2.720.-
- Transportes locales					1.089,90	600.-	900.-	2.589,90
- Franqueo					260,90	-	3.000.-	3.260,90
- Teléfono y telegramas					261,90	-	2.000.-	2.261,90
- Guía, insignias, etc.					180.-	-	-	180.-
- Varios					1.237,50	-	555,65	1.793,15
	29.000.-	-	-	29.000.-	9.444,35	600.-	12.955,65	23.000.-
<u>Part. 7.608 - Interpretación simultánea y otras instalaciones</u>								
- Alquiler equipo								
- Cintas magnéticas, etc.								
	1.000.-	-	-	1.000.-	-	-	1.000.-	1.000.-

1) Presupuesto aprobado por el Consejo de Administración en su 20.^a reunión, 1965, comprendidos los créditos adicionales.

