



CIRCULAR OBLIGATORIA

CO AV-21.05/10 R2

**QUE ESTABLECE LAS REGLAS DE TRÁNSITO
AÉREO QUE REGULAN LA UTILIZACIÓN DEL
ESPECTRO DE RADIOFRECUENCIAS
AERONÁUTICAS**

17 de noviembre de 2022

CIRCULAR OBLIGATORIA**QUE ESTABLECE LAS REGLAS DE TRÁNSITO AÉREO QUE REGULAN LA UTILIZACIÓN DEL ESPECTRO DE RADIOFRECUENCIAS AERONÁUTICAS****OBJETIVO**

El objetivo de la presente Circular Obligatoria es establecer las disposiciones relativas a la utilización adecuada del espectro de radiofrecuencias aeronáuticas utilizadas para la navegación aérea dentro del espacio aéreo mexicano.

FUNDAMENTO LEGAL

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 1, 17, 18, 26 y 36, fracciones I, VI, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 4, 6 fracciones I, III Bis, XV y último párrafo, 17 y 35 de la Ley de Aviación Civil; 131, fracción IV, 132, 133, 134, 152, 153, fracción II, 154 último párrafo, 164 y 165 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 1, 10, fracciones V, XXIV y 37 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1, 3 fracciones III, IV y XLVI, 4 y Cuarto Transitorio del Decreto por el que se crea el órgano administrativo desconcentrado, denominado Agencia Federal de Aviación Civil, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16 de octubre de 2019, así como los lineamientos señalados en la Circular de Asesoramiento CA-DET-01/22 para la elaboración y publicación de disposiciones técnico-administrativas a cargo de la Agencia Federal de Aviación Civil, se emite la presente Circular Obligatoria.

APLICABILIDAD

La presente Circular Obligatoria aplica a los prestadores de servicios de navegación aérea, concesionarios, permisionarios de transporte aéreo y operadores aéreos, así como, proveedores de servicios de telecomunicación aérea, administradores aeroportuarios y concesionarios o permisionarios de aeródromo.

DEFINICIONES

Aeronave. Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones de esta contra la superficie de la tierra.

Autoridad de Aviación Civil. Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC).

Canal de frecuencias. Porción continúa del espectro de frecuencias, apropiada para la transmisión en que se utiliza un tipo determinado de emisión. La clasificación de las emisiones y la información correspondiente a la porción del espectro de frecuencias adecuada para un tipo de transmisión determinado (ancho de banda), se especifica en el Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, Artículo 2 y Apéndice 1.

Comunicaciones del control de operaciones. Comunicaciones necesarias para ejercer la autoridad respecto a la iniciación, continuación, desviación o terminación de un vuelo, en interés de la seguridad de la aeronave y de la regularidad y eficacia de un vuelo. Tales

comunicaciones son normalmente necesarias para el intercambio de mensajes entre las aeronaves y las empresas explotadoras de aeronaves.

Dúplex. Método por el cual la telecomunicación entre dos estaciones puede efectuarse simultáneamente en ambos sentidos.

Enlace digital en VHF (VDL). Subred móvil constituyente de la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN), que funciona en la banda de frecuencias VHF móviles aeronáuticas. Además, el VDL puede proporcionar funciones ajenas a la ATN, tales como, por ejemplo, la voz digitalizada.

Medio alternativo de comunicación. Medio de comunicación disponible en iguales condiciones, además del medio primario.

Medio primario de comunicación. Medio de comunicación que ha de adoptarse normalmente por las aeronaves y por las estaciones terrestres, como primera elección cuando existan otros medios de comunicación.

Simplex. Método en el cual las telecomunicaciones entre dos estaciones se efectúan cada vez en un solo sentido. En su aplicación al servicio móvil aeronáutico, este método puede subdividirse en la forma siguiente:

- a) simplex de canal único;
- b) simplex de doble canal;
- c) simplex de frecuencia aproximada.

Simplex de canal único. Método simplex que usa el mismo canal de frecuencia en cada sentido.

Simplex de doble canal. Método simplex que usa dos canales de frecuencia, uno en cada sentido.

Simplex de frecuencia aproximada. Variedad del sistema simplex de canal único en el cual las telecomunicaciones entre dos estaciones se efectúan usando, en cada uno de los sentidos, frecuencias que intencionadamente difieren ligeramente pero que están comprendidas dentro de la porción del espectro asignada para esta operación.

ABREVIATURAS

ADF. Localizador Automático de Dirección.

AFAC. Agencia Federal de Aviación Civil.

ATS. Servicios de Tránsito Aéreo.

ATN. Red de telecomunicaciones aeronáuticas.

CSC. Canales Comunes de Señalización.

CSMA. Acceso Múltiple por Detección de la Portadora.

dB. Decibeles.

DME. Equipo medidor de distancia.

DSB-AM. Doble Banda Única – Amplitud Modulada.

ELT. Transmisor Localizador de Emergencia.

GBAS. Sistema de Aumentación Basado en Tierra.

GNSS. Sistema Global de Navegación por Satélite.

Hz. Hertz

ILS. Sistema de aterrizaje instrumental.

KHz. Kilo Hertz.

MHz. Mega Hertz.

MLS. Sistema de aterrizaje por microondas.

NDB. Baliza no direccional.

OACI. Organización de Aviación Civil Internacional.

RR. Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

VDL. Enlace digital en VHF.

VHF. Frecuencia muy alta.

VOLMET. Información meteorológica para aeronaves en vuelo.

VOR. Radiofaro Omnidireccional de Muy Alta Frecuencia.

UIT. Unión Internacional de Telecomunicaciones.

ANTECEDENTES

La Ley de Aviación Civil establece que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, en materia de aviación civil, tiene las atribuciones de establecer las condiciones de operación de los servicios de navegación aérea, para tal efecto requiere que se cumplan las disposiciones que señalen los tratados, la Ley de Aviación Civil, su Reglamento y demás normativa aplicable.

La Ley de Aviación Civil señala que la navegación civil en el espacio aéreo sobre territorio nacional, se rige además de lo previsto en dicha Ley, por los Tratados Internacionales firmados por los Estados Unidos Mexicanos, siendo el caso que México es signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, celebrado en la ciudad de Chicago, Illinois, Estados Unidos de América, en 1944, el cual, establece las especificaciones y procedimientos de operación de las comunicaciones aeronáuticas dentro del espacio aéreo mexicano.

El aumento en la actividad de la flota aérea nacional, la mayor complejidad de los sistemas que la equipan y la necesidad urgente de reforzar la seguridad de las operaciones aéreas, exige al Gobierno Federal impulsar, en forma prioritaria, la seguridad y confiabilidad de la aviación civil en su conjunto, objetivo que se alcanza, entre otros, a través del estricto cumplimiento de los lineamientos relacionados con las operaciones de aeronaves bajo adecuados procedimientos de telecomunicaciones aeronáuticas y la adecuada utilización de los sistemas de comunicaciones aeronáuticas dentro del espacio aéreo mexicano.

DESCRIPCIÓN

La presente Circular Obligatoria establece las disposiciones relativas a la utilización adecuada del espectro de radiofrecuencias aeronáuticas utilizadas para la navegación aérea dentro del espacio aéreo mexicano.

DISPOSICIONES GENERALES

1. Frecuencias de socorro.

1.1 Frecuencias de los transmisores de localización de emergencia (E.L.T.) para búsqueda y salvamento.

1.1.1 Todos los transmisores de localización de emergencia, funcionarán tanto en 406 MHz como en 121.500 MHz. El Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT (5.256) también permite el uso de la frecuencia de 243 MHz además de las frecuencias mencionadas anteriormente.

1.2 Frecuencias de búsqueda y salvamento.

1.2.1 Cuando sea necesario utilizar altas frecuencias para búsqueda y salvamento, para fines de coordinación en el lugar del accidente, se emplearán las frecuencias de 3023 KHz y 5680 KHz.

1.2.2 Cuando se necesiten frecuencias específicas para comunicaciones entre centros coordinadores de búsqueda y aeronaves dedicadas a operaciones de búsqueda y salvamento se deben elegir las bandas apropiadas del servicio móvil aeronáutico, teniendo en cuenta el carácter de las disposiciones tomadas respecto al establecimiento de aeronaves de búsqueda y salvamento. Cuando las aeronaves comerciales formen parte en las operaciones de búsqueda y salvamento se comunicarán normalmente en los canales de ruta apropiados, con el centro de información de vuelo vinculado con el centro de coordinación de búsqueda interesado.

2. Utilización de frecuencias de menos de 30 MHz.

2.1 Método de operación.

2.1.1 En el servicio móvil aeronáutico, para las comunicaciones radiotelefónicas que utilicen radiofrecuencias inferiores a 30 MHz comprendidas en las bandas adjudicadas exclusivamente al servicio móvil aeronáutico (R), se empleará simplex de canal único.

2.1.2 Asignación de canales de banda lateral única.

2.1.2.1 Los canales de banda lateral única se asignarán con arreglo a lo establecido en el numeral 11.4.1.4.3 de la Circular Obligatoria CO AV-21.03/10 R2 Que establece las Reglas de Tránsito Aéreo que Regulan la utilización de los Sistemas de Comunicaciones.

2.1.2.2 Para el uso operacional de los canales en cuestión, se tendrán en cuenta las disposiciones que aparecen en 27/19 del Apéndice 27 Plan de adjudicación de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R) e información conexas del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

2.1.2.3 La utilización de las frecuencias móviles aeronáuticas (R) inferiores a 30 MHz, para las operaciones internacionales, se deberá coordinar conforme a lo indicado en el Apéndice 27 Plan de adjudicación de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R) e información conexas del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, del modo siguiente:

27/19 La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) coordina las radiocomunicaciones del servicio móvil aeronáutico (R) en relación con las operaciones aeronáuticas internacionales. Se debe consultar a dicha Organización en todos los casos apropiados en lo que se refiere al empleo operacional de las frecuencias del Plan.

2.1.2.4 Cuando los requisitos funcionales internacionales para las comunicaciones HF no pueden satisfacerse mediante el Plan de adjudicación de frecuencias de la Parte 2 del Apéndice 27 Plan de adjudicación de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R) e información conexas del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, puede asignarse una frecuencia apropiada como está especificado en el Apéndice 27 Plan de adjudicación de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R) e información conexas del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, aplicando las siguientes disposiciones:

27/20 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, se pueden asignar frecuencias de las bandas 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 a un nivel inferior al determinado por el procedimiento indicado en la Parte I, Sección II B de este apéndice, para el servicio (R), la protección de que disfrutaban en las zonas a las que hayan sido adjudicadas en el Plan.

La Parte I, Sección II B del Apéndice 27 Plan de adjudicación de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R) e información conexas del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, se refiere a las curvas de alcance de interferencia y la aplicación del procedimiento da como resultado una relación de protección de 15 dB.

27/21 Cuando sea preciso para atender las necesidades de los servicios aéreos internacionales, se 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 autorización previa de las Administraciones cuyos servicios puedan ser influenciados desfavorablemente.

27/22 Siempre que sea apropiado y conveniente para la utilización eficaz de las frecuencias consideradas y especialmente cuando el procedimiento de 27/21 no sea satisfactorio, se recurrirá a la coordinación prevista en 27/19.

2.1.2.5 La utilización de las clases de emisión J7B y J9B estará sujeta a las disposiciones siguientes del Apéndice 27 Plan de adjudicación de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R) e información conexas del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones:

27/12 Para las emisiones en radiotelefonía las audiofrecuencias se limitarán a las comprendidas entre 300 Hz y 2700 Hz y la anchura de banda ocupada de las demás emisiones autorizadas no excederá el límite superior de las emisiones J3E. Al especificar estos límites, no obstante, no se implica restricción alguna en su extensión en lo referente a las emisiones distintas de las J3E, siempre que se respeten límites de las emisiones no deseadas.

27/14 Teniendo en cuenta las interferencias que podrían producirse, no debería emplearse ningún canal determinado para transmisiones radiotelefónicas y de datos dentro de una misma zona de adjudicación.

27/15 El uso de los canales resultantes de las frecuencias indicadas en 27/18 para clases de emisión distintas de las J3E y H2B será objeto de arreglos particulares entre las Administraciones interesadas, incluidas aquéllas cuyos servicios puedan ser afectados, a fin de evitar la interferencia perjudicial resultante del empleo simultáneo del mismo canal para diversas clases de emisión.

2.1.3 Asignación de frecuencias para las comunicaciones del control de operaciones aeronáuticas.

2.1.3.1 Se requieren frecuencias de uso mundial para comunicaciones del control de operaciones aeronáuticas. La asignación de tales frecuencias se regirá por las disposiciones del Apéndice 27 Plan de adjudicación de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R) e información conexas del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones:

27/9 Una zona de adjudicación mundial es una zona que tiene adjudicadas frecuencias para las comunicaciones de larga distancia entre una estación aeronáutica situada en dicha zona y una aeronave en servicio en cualquier parte del mundo.

27/217 Las frecuencias adjudicadas para uso mundial que figuran en 27/213 y 27/218 a 27/231 del Cuadro, excepto las frecuencias portadoras (de referencia) de 3023 kHz y 5680 kHz, quedan reservadas para su asignación a estaciones autorizadas para dar servicio a una o varias empresas explotadoras de aeronaves. Tales asignaciones se emplearán para establecer comunicaciones entre estaciones aeronáuticas y estaciones de aeronave en cualquier parte del mundo a efectos de control de la regularidad del vuelo y de la seguridad de las aeronaves. No se asignarán a las ZRMP, ZRRN y zonas VOLMET frecuencias para uso mundial. Cuando la zona de operaciones de una aeronave se encuentre totalmente dentro del límite de una ZRRN o de una subzona ZRRN, se utilizarán las frecuencias adjudicadas a esas ZRRN o subzonas ZRRN.

La información referente a 27/213 y 27/218 a 27/231 que aparecen en el Apéndice 27 Plan de adjudicación de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (R) e información conexas del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, se refieren respectivamente, al Plan de adjudicación de frecuencias, que enumera las frecuencias por zonas y al Plan de adjudicación de frecuencias, que enumera las frecuencias por orden numérico.

2.2 Administración de frecuencias NDB.

2.2.1 En la administración de frecuencias NDB se debe tener en cuenta la siguiente información:

- a) la protección contra la interferencia requerida en el límite de la zona de servicio clasificada;
- b) la aplicación de las cifras indicadas para equipos ADF típicos;
- c) el espaciamiento geográfico y las zonas de servicios clasificadas respectivas;
- d) la posibilidad de interferencia producida por radiaciones parásitas ajenas a la aeronáutica (p. ej., los servicios de energía eléctrica, las líneas de transmisión de energía eléctrica para las comunicaciones, las radiaciones industriales, entre otras).

Se señala el hecho de que algunas partes de las bandas disponibles para los radiofaros aeronáuticos se comparten con otros servicios.

2.2.2 Para aliviar los problemas de congestión de frecuencias en las localidades en que dos instalaciones ILS distintas dan servicio a los extremos opuestos de una pista única, deberá permitirse la asignación de una frecuencia común a ambos radiofaros exteriores de localización y la asignación de una frecuencia común a ambos radiofaros internos de localización, con tal de que:

- a) las circunstancias operacionales lo permitan;
- b) se asigne a cada radiofaro de localización una señal de identificación diferente; y
- c) se hagan los arreglos oportunos para que no puedan radiar simultáneamente los radiofaros de localización que utilicen la misma frecuencia.

En el Numeral 3.1.2.7.1 de la Circular Obligatoria CO AV-21.01/10 R2 Que establece las reglas de tránsito aéreo que regulan la utilización de los sistemas de vigilancia y anticollisión para los servicios de navegación aérea dentro del espacio aéreo mexicano, especifica los arreglos de equipo que han de hacerse.

3. Utilización de frecuencias de más de 30 MHz.

3.1 Utilización de la banda de frecuencia de 117.975 – 137.000 MHz.

3.1.1 Adjudicación general de la banda de frecuencias de 117.975 – 137.000 MHz. El plan incluye una tabla general de adjudicación que subdivide toda la banda de frecuencias de 117.975 – 137.000 MHz, siendo las principales subdivisiones las bandas de frecuencias atribuidas tanto a los servicios nacionales como internacionales y las bandas de frecuencias atribuidas a los servicios nacionales. La observancia de esta subdivisión general debería simplificar mucho el problema de coordinación de la aplicación nacional e internacional.

3.1.1.1 La adjudicación del grupo correspondiente a la banda de frecuencia de 117.975 – 137.000 MHz será el que se indica en la Tabla 3-1.

3.1.2 Separación de frecuencias y límites de las frecuencias asignables. La separación entre canales para asignaciones de canales de 8.33 kHz se define como 25 kHz dividido por 3 lo que da como resultado 8.333 kHz.

3.1.2.1 En la banda de frecuencias de 117.975 - 137.000 MHz, la frecuencia más baja asignable es la de 118.000 MHz y la más alta es 136.975 MHz.

3.1.2.2 La separación mínima entre frecuencias asignables en el servicio móvil aeronáutico (R) será de 8.33 kHz.

3.1.2.3 Los requisitos de llevar a bordo obligatoriamente equipo diseñado para una separación de 8.33 kHz entre canales, se impondrán en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea, en los que se especifique el espacio aéreo en que se apliquen y el calendario de fechas de implantación para llevar a bordo el equipo, incluido el plazo de preparación apropiado.

No será necesario realizar ningún cambio a los sistemas de las aeronaves o en tierra que operan exclusivamente en regiones que utilizan sólo una separación de canales de 8.33 kHz.

3.1.2.4 Los requisitos de llevar a bordo obligatoriamente equipo diseñado especialmente para el VDL Modo 2, VDL Modo 3 y VDL Modo 4 se establecerán en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea en los que se especifique el espacio aéreo en que se aplicarán y el calendario de fechas de implantación para llevar a bordo el equipo, incluido el plazo de preparación apropiado.

3.1.2.4.1 En el acuerdo indicado en 3.1.2.4 se estipulará un aviso de dos años mínimos de antelación a la obligación de llevar los sistemas de a bordo.

3.1.2.5 En las regiones en las que funcionarán las asignaciones de frecuencias con separación entre canales de 25 kHz [DSB-AM y enlace digital VHF (VDL)] y DSB-AM de 8.33 kHz, la publicación de la frecuencia asignada o canal de funcionamiento se ajustará al canal que figura en la Tabla 3-1 (bis).

En la Tabla 3-1 (bis) se proporciona el plan de pares de canales de frecuencia en el que se mantiene el designador numérico del entorno de 25 kHz en DSB-AM y se proporciona la identificación exclusiva del canal de 25 kHz en VDL y de un canal de 8.33 kHz.

Tabla 3-1. Tabla de adjudicación.

Adjudicación del grupo de frecuencias (MHz)	Utilización mundial	Observaciones
a) 118.000 – 121.450 inclusive	Servicios móviles aeronáuticos nacionales e internacionales	Las adjudicaciones internacionales específicas se determinarán mediante acuerdo regional. Las asignaciones nacionales se rigen por las disposiciones de 3.1.4.8 y 3.1.4.9.
b) 121.5000	Frecuencia de emergencia	Véase 3.1.3.1. Con el fin de suministrar una banda de guarda para la protección de la frecuencia de emergencia aeronáutica las frecuencias más próximas asignables a ambos lados de 121.500 MHz son 121.450 MHz y 121.550 MHz.
c) 121.550 – 121.9917 inclusive	Comunicaciones de superficie en los aeródromos internacionales y nacionales	Reservada para movimientos en tierra, verificaciones previas al vuelo, autorizaciones de los servicios de tránsito aéreo.
d) 122.000 – 123.050 inclusive	Servicios móviles aeronáuticos nacionales	Reservada para adjudicaciones nacionales. Las asignaciones nacionales se rigen por las disposiciones de 3.1.4.8 y 3.1.4.9.
e) 123.100	Frecuencia auxiliar SAR	Véase 3.1.3.4. A fin de proporcionar una banda de guarda para la protección de la frecuencia aeronáutica auxiliar, las frecuencias asignables más próximas en ambos lados de 123.100 MHz son 123.050 MHz y 123.150 MHz.
f) 123.150 – 123.6917 inclusive	Servicios móviles aeronáuticos nacionales	Reservada para adjudicaciones nacionales, con excepción de 123.450 MHz que también se utiliza como canal de comunicaciones aire-aire (véase g). Las asignaciones nacionales se rigen por las disposiciones de 3.1.4.8 y 3.1.4.9.
g) 123.450	Comunicaciones aire-aire	Designada para ser utilizada según lo dispuesto en 3.1.3.2.
h) 123.700 – 129.6917 inclusive	Servicios móviles aeronáuticos internacionales y nacionales	Las adjudicaciones internacionales específicas se determinarán mediante acuerdo regional. Las asignaciones nacionales se rigen por las disposiciones de 3.1.4.8 y 3.1.4.9.
i) 129.700 – 130.8917 inclusive	Servicios móviles aeronáuticos nacionales	Reservada para adjudicaciones nacionales pero puede usarse, totalmente o en parte, mediante acuerdo regional para satisfacer los requisitos mencionados en 3.1.6.1.3.
j) 130.900 – 136.875 inclusive	Servicios móviles aeronáuticos internacionales y nacionales	Las adjudicaciones internacionales específicas se determinarán mediante acuerdo regional. Las asignaciones nacionales se rigen por las disposiciones de 3.1.4.8 y 3.1.4.9.
k) 136.900 – 136.975 inclusive	Servicios móviles aeronáuticos internacionales y nacionales	Reservada para las comunicaciones de enlace digital aire-tierra en VHF.

Tabla 3-1 (bis). Pareo de canales/frecuencias.

Frecuencia (MHz)	Intervalo de tiempo*	Separación entre canales (kHz)	Canal
118,0000		25	118,000
118,0000	A	25	118,001
118,0000	B	25	118,002
118,0000	C	25	118,003
118,0000	D	25	118,004
118,0000		8,33	118,005
118,0083		8,33	118,010
118,0167		8,33	118,015
118,0250	A	25	118,021
118,0250	B	25	118,022
118,0250	C	25	118,023
118,0250	D	25	118,024
118,0250		25	118,025
118,0250		8,33	118,030
118,0333		8,33	118,035
118,0417		8,33	118,040
118,0500		25	118,050
118,0500	A	25	118,051
118,0500	B	25	118,052
118,0500	C	25	118,053
118,0500	D	25	118,054
118,0500		8,33	118,055
118,0583		8,33	118,060
118,0667		8,33	118,065
118,0750	A	25	118,071
118,0750	B	25	118,072
118,0750	C	25	118,073
118,0750	D	25	118,074
118,0750		25	118,075
118,0750		8,33	118,080
118,0833		8,33	118,085
118,0917		8,33	118,090
118,1000		25	118,100
etc.			

*La indicación del intervalo de tiempo es para los canales VDL Modo 3.

(Handwritten signatures and marks are present throughout the page, including a large 'A' in the left margin and several signatures at the bottom.)

3.1.3 Frecuencias usadas para determinadas funciones.

3.1.3.1 Canal de emergencia.

3.1.3.1.1 El canal de emergencia (121.500 MHz) se usará únicamente para verdaderos fines de emergencia, tal como se detalla en forma general a continuación:

- a) para facilitar un canal libre entre las aeronaves en peligro o en situación de emergencia y una estación terrestre, cuando los canales normales se estén utilizando para otras aeronaves;
- b) para facilitar un canal de comunicaciones VHF entre las aeronaves y los aeródromos, no usado generalmente por los servicios aéreos internacionales, en caso de presentarse una emergencia;
- c) para facilitar un canal de comunicaciones VHF común entre las aeronaves, tanto civiles como militares, y entre dichas aeronaves y los servicios de superficie que participen en operaciones comunes de búsqueda y salvamento, antes de cambiar, en los casos precisos, a la frecuencia adecuada;
- d) para facilitar comunicaciones aeroterrestres con las aeronaves cuando la falla del equipo de a bordo impida usar los canales regulares;
- e) para facilitar un canal para la operación de los transmisores de localización de siniestros (E.L.T.), y para comunicaciones entre las embarcaciones de supervivencia y las aeronaves dedicadas a operaciones de búsqueda y salvamento;
- f) para facilitar un canal VHF común para las comunicaciones entre las aeronaves civiles y las aeronaves interceptoras o las dependencias de control de interceptación, y entre las aeronaves civiles interceptoras y las dependencias de los servicios de tránsito aéreo en el caso de interceptación de aeronaves civiles.

Debe evitarse el uso de la frecuencia de 121.500 MHz para la finalidad indicada en c), si en algún modo interfiere con el curso eficaz del tráfico de socorro.

3.1.3.1.2 Se dispondrá de la frecuencia 121.500 MHz en:

- a) todos los centros de control de área y centros de información de vuelo;
- b) torres de control de aeródromo y oficinas de control de aproximación que sirvan a aeródromos internacionales y a aeródromos internacionales de alternativa; y
- c) todos los demás lugares designados por la autoridad ATS competente

En los cuales se considere necesario disponer de esa frecuencia para asegurar la recepción inmediata de las comunicaciones de socorro o para los fines especificados en 3.1.3.1.1. Si dos o más de las instalaciones indicadas comparten un emplazamiento común, bastará con que una de ellas disponga de la frecuencia de 121.500 MHz para satisfacer el presente requisito.

3.1.3.1.3 Las dependencias de control de interceptación estarán provistas de la frecuencia de 121.500 MHz cuando se considere necesario para los fines especificados en 3.1.3.1.1, f).

3.1.3.1.4 Se mantendrá la escucha continua en el canal de emergencia durante las horas de servicio de las dependencias en que esté instalado el equipo correspondiente.

3.1.3.1.5 Se dispondrá del canal de emergencia a base de operación en simplex de canal único.

3.1.3.1.6 El canal de emergencia (121.500 MHz) estará disponible únicamente con las características contenidas en la Circular Obligatoria CO AV-21.03/10 R2 que establece las Reglas de Tránsito Aéreo que Regulan la utilización de los Sistemas de Comunicaciones.

3.1.3.2 Canal de comunicaciones aire a aire.

3.1.3.2.1 Se dispondrá de un canal de comunicaciones VHF aire a aire en la frecuencia de 123.450 MHz que permita que las Aeronaves que vuelen por zonas remotas y oceánicas, y que se hallen fuera del alcance de las estaciones VHF terrestres, puedan intercambiar la información operacional necesaria que facilite la solución de dificultades operacionales.

3.1.3.2.2 En las zonas remotas o en las áreas oceánicas situadas fuera del alcance de las estaciones VHF de tierra, el canal de comunicaciones VHF aire a aire en la frecuencia de 123.40 MHz estará disponible únicamente con las características contenidas en la Circular Obligatoria CO AV-21.03/10 R2 Que establece las Reglas de Tránsito Aéreo que Regulan la utilización de los Sistemas de Comunicaciones.

3.1.3.3 Canales comunes de señalización para VDL.

3.1.3.3.1 Canal común de señalización para VDL Modo 2. La frecuencia 136.975 MHz se reserva a nivel mundial para proporcionar un canal común de señalización (CSC) para el enlace digital VHF en Modo 2 (VDL Modo 2). Este CSC utiliza el esquema de modulación VDL Modo 2 y acceso múltiple por detección de la portadora (CSMA).

3.1.3.3.2 Canales comunes de señalización para VDL Modo 4. En las áreas donde se haya implantado el VDL Modo 4, las frecuencias 136.925 MHz y 113.250 MHz se proporcionarán como canales comunes de señalización (CSC) para el enlace digital VHF en Modo 4 (VDL Modo 4). Estos CSC utilizan el esquema de modulación VDL Modo 4.

3.1.3.4 Frecuencias auxiliares para las operaciones de búsqueda y salvamento.

3.1.3.4.1 Cuando se establezca un requisito en cuanto al empleo de una frecuencia auxiliar de 121,5000 MHz, tal como se describe en 3.1.3.1.1 c), deberá utilizarse la frecuencia de 123.100 MHz.

3.1.3.4.2 El canal auxiliar de búsqueda y salvamento (123.100 MHz) estará disponible únicamente con las características contenidas en la Circular Obligatoria CO AV-21.03/10 R2 Que establece las Reglas de Tránsito Aéreo que Regulan la utilización de los Sistemas de Comunicaciones. El Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT (RR 5.200) permite la utilización de la frecuencia aeronáutica auxiliar de 123.100 MHz por las estaciones móviles del servicio móvil marítimo conforme a las condiciones establecidas en el Artículo 31 del Reglamento de Radiocomunicaciones, con fines de socorro y seguridad, con las estaciones del servicio móvil aeronáutico.

3.1.4 Disposiciones relativas al despliegue de frecuencias VHF y para evitar interferencias perjudiciales. El volumen de servicio protegido de cada instalación significa prevención de interferencias perjudiciales.

3.1.4.1 Salvo cuando operacionalmente sea necesario utilizar frecuencias comunes para grupos de instalaciones, la separación geográfica entre instalaciones que funcionan en la misma frecuencia será tal que el volumen de servicio protegido de una instalación estará separado del volumen de servicio protegido de la otra instalación por una distancia que no sea inferior a la que se requiere para proporcionar una relación de señal deseada a no deseada de 20 dB o por una distancia de separación que no sea inferior a la suma de las distancias hasta el horizonte radioeléctrico conexo de cada volumen de servicio, tomándose de ambos valores el menor.

3.1.4.2 En las áreas en las que la congestión de asignaciones de frecuencias es grave o se prevé que lo sea, y salvo cuando operacionalmente sea necesario utilizar frecuencias comunes para grupos de instalaciones, la separación geográfica entre instalaciones que funcionan en la misma frecuencia será tal que el volumen de servicio protegido de una instalación estará separado del volumen de servicio protegido de la otra instalación por una distancia que no sea inferior a la que se requiere para proporcionar una relación de señal deseada a no deseada de 14 dB o por una distancia de separación que no sea inferior a la suma de las distancias hasta el horizonte radioeléctrico conexo de cada volumen de servicio, tomándose de ambos valores el menor. Esta disposición se aplicará de conformidad con un acuerdo regional de navegación aérea.

En la aplicación de la distancia mínima de separación basándose en la suma de la distancia al horizonte radioeléctrico de cada instalación se supone que es altamente improbable que dos aeronaves estén en los puntos más próximos entre las instalaciones y a la altitud máxima del volumen de servicio protegido de cada instalación.

La distancia al horizonte radioeléctrico desde una estación en una aeronave se determina normalmente por medio de la fórmula:

$$D = K \sqrt{h}$$

D = distancia en millas náuticas;

h = altura de la estación de aeronave sobre el terreno;

K = (correspondiendo a un radio terrestre efectivo de 4/3 del radio real);

K = 2.22 cuando h se expresa en metros; y

K = 1.23 cuando h se expresa en pies.

A Al calcular la distancia de radioalcance óptico entre una estación terrestre y una estación de aeronave, la distancia desde el horizonte radioeléctrico de la estación de aeronave, debe sumarse a la distancia desde el horizonte radioeléctrico de la estación terrestre. Al calcular esta última, se emplea la misma fórmula, tomando para h la altura de la antena transmisora de la estación terrestre.

Los criterios contenidos en 3.1.4.1 y 3.1.4.2 son aplicables al establecer la separación geográfica mínima entre instalaciones VHF con objeto de evitar interferencia aire-aire de canal común.

3.1.4.3 La separación geográfica entre instalaciones que funcionen en canales adyacentes será tal que los puntos en el borde del volumen de servicio protegido de cada instalación estén separados por una distancia suficiente para garantizar operaciones libres de interferencia perjudicial.

3.1.4.4 La altura de protección será una altura por encima de una referencia especificada correspondiente a una instalación determinada, por debajo de la cual sea improbable que haya interferencias perjudiciales.

3.1.4.5 La altura de protección que deba aplicarse a funciones o instalaciones específicas se determinará regionalmente, teniendo en cuenta los factores siguientes:

- la naturaleza del servicio que vaya a prestarse;
- la configuración del tránsito aéreo de que se trate;
- la distribución del tráfico de comunicaciones;
- la disponibilidad de canales de frecuencias en el equipo de a bordo;
- el probable desarrollo futuro.

3.1.4.6 Cuando el volumen de servicio protegido es inferior a lo deseable desde el punto de vista operativo, la separación entre las instalaciones que funcionan en la misma frecuencia no debería ser menor que la necesaria para asegurar que toda aeronave que se encuentre en el borde superior del volumen de servicio operacional de una instalación, no quede por encima del horizonte radioeléctrico respecto a emisiones pertenecientes al servicio de instalaciones adyacentes.

3.1.4.7 La separación geográfica entre estaciones VOLMET VHF se determinará regionalmente y será tal que permita realizar con seguridad operaciones libres de interferencia perjudicial en todo el volumen de servicio protegido de cada estación VOLMET.

3.1.4.8 En la banda de frecuencias de 117.975 – 137.000 MHz las frecuencias que se usen para servicios móviles aeronáuticos nacionales, a menos que se haya hecho una adjudicación de carácter mundial o regional para este fin específico, se asignarán de modo tal que no se produzca interferencia perjudicial en las instalaciones de servicios móviles aeronáuticos internacionales.

3.1.4.9 El problema de la interferencia entre Estados debe resolverse mediante consultas entre los Estados afectados.

3.1.4.10 A fin de evitar interferencia perjudicial en otras estaciones, la cobertura de comunicación proporcionada por un transmisor VHF terrestre se mantendrá al mínimo compatible correspondiente a su función.

3.1.5 Método de operación.

3.1.5.1 Se utilizará la operación simplex de canal único en la banda de frecuencias VHF de 117.975 – 137.000 MHz en todas las estaciones que suministren servicio a aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional.

3.1.5.2 Además de lo anterior, el canal radiotelefónico de tierra a aire de toda radioayuda para la navegación normalizada por la OACI puede usarse, con sujeción a acuerdos regionales para fines de radiodifusión o de comunicación, o ambos.

3.1.6 Plan de radiofrecuencias VHF asignables para uso en el servicio móvil aeronáutico internacional.

3.1.6.1 Las frecuencias en la banda de frecuencias de 117.975 – 137.000 MHz destinadas al servicio móvil aeronáutico (R) internacional se elegirán entre las que figuran en las listas de 3.1.6.1.1.

El espectro de frecuencias de 136.500 – 136.975 MHz, no está disponible para asignación a canales menores de 25 kHz de anchura.

Los servicios que sigan funcionando con asignaciones de 25 kHz se protegerán en las regiones en que se aplique la separación de 8.33 kHz entre canales.

3.1.6.1.1 Lista de frecuencias asignables:

Lista A – frecuencias asignables a regiones o áreas en las que se despliegan asignaciones de frecuencias de 25 kHz:

118.000 – 121.450 MHz con una separación de 25 kHz;

121.550 – 123.050 MHz con una separación de 25 kHz;

123.150 – 136.975 MHz con una separación de 25 kHz.

Lista B – frecuencias asignables a regiones o áreas en las que se despliegan asignaciones de frecuencias de 8.33 kHz:

118.000 – 121.450 MHz con una separación de 8.33 kHz;
121.550 – 123.050 MHz con una separación de 8.33 kHz;
123.150 – 136.475 MHz con una separación de 8.33 kHz.

3.1.6.1.2 Si se necesitan frecuencias para las comunicaciones del control de operaciones para las empresas explotadoras de aeronaves, deberán seleccionarse de una banda especializada que se determine regionalmente.

3.1.6.2 Las frecuencias que podrán adjudicarse para uso del servicio móvil aeronáutico (R) en una región dada se limitarán al número que se determine que se requiere para las necesidades operacionales en la región.

3.2 Utilización de la banda de frecuencias de 108 – 117.975 MHz.

3.2.1 La adjudicación en bloque de la banda de frecuencias de 108 – 117.975 MHz será la siguiente:

Banda de 108 – 111.975 MHz:

- a) ILS, de conformidad con 3.2.2 y la Circular Obligatoria CO R2 AV-21.01/10 R2 Que establece las reglas de tránsito aéreo que regulan la utilización de los sistemas de vigilancia y anticolidión para los servicios de navegación aérea;
- b) VOR, a condición de que:
 - 1) no se ocasione al ILS interferencia perjudicial de canal adyacente;
 - 2) sólo se usen frecuencias que terminen bien en décimas pares o en décimas pares más una vigésima de megahertzio.
- c) sistema de aumentación basado en tierra (GBAS) del GNSS de conformidad con la Circular Obligatoria CO AV-21.01/10 R2 Que establece las reglas de tránsito aéreo que regulan la utilización de los sistemas de vigilancia y anticolidión para los servicios de navegación aérea, siempre que no se ocasione al ILS y al VOR interferencia perjudicial.

Banda de 111.975 – 117.975 MHz:

- a) VOR;
- b) sistema de aumentación basado en tierra (GBAS) del GNSS de conformidad con la Circular Obligatoria CO AV-21.01/10 R2 Que establece las reglas de tránsito aéreo que regulan la utilización de los sistemas de vigilancia y anticolidión para los servicios de navegación aérea, siempre que no se ocasione al ILS y al VOR interferencia perjudicial.

En la Circular Obligatoria CO AV-21.01/10 R2 Que establece las reglas de tránsito aéreo que regulan la utilización de los sistemas de vigilancia y anticolidión para los servicios de navegación aérea, se da orientación respecto a la distancia de separación necesaria para evitar interferencia perjudicial entre ILS y VOR cuando se use la banda de 108 – 111.975 MHz, así como, la distancia de separación necesaria para evitar la interferencia perjudicial entre VOR y GBAS cuando se use la banda de 112.050 – 117.900 MHz.

3.2.2 Para la formulación de planes de asignación regional, las frecuencias para las instalaciones ILS se seleccionarán en el siguiente orden:

- a) canales de localizador que terminan en décimas impares de megahertzio y sus correspondientes canales de trayectoria de planeo;
- b) canales de localizador que terminan en décimas impares más una vigésima de megahertzio y sus correspondientes canales de trayectoria de planeo.

3.2.2.1 Se permitirá que se utilicen, en virtud de acuerdo regional, los canales ILS identificados por frecuencias de localizador que terminan en una décima impar más una vigésima de megahertzio en la banda de 108 – 111.975 MHz, cuando sean aplicables, de conformidad con lo siguiente:

- a) para uso restringido, a partir del 1 de enero de 1973;
- b) para uso general, el 1 de enero de 1976, o después de esa fecha.

3.2.3 Para la formulación de planes de asignación regional, las frecuencias para las instalaciones VOR se seleccionarán en el siguiente orden:

- a) frecuencias que terminan en décimas impares de megahertzio en la banda de 111.975 – 117.975 MHz;
- b) frecuencias que terminan en décimas pares de megahertzio en la banda de 111.975 – 117.975 MHz;
- c) frecuencias que terminan en décimas pares de megahertzio en la banda de 108 – 111.975 MHz;
- d) frecuencias que terminan en 50 kHz en la banda de 111.975 – 117.975 MHz, excepto según se dispone en 3.2.3.1;
- e) frecuencias que terminan en décimas pares más una vigésima de un megahertzio en la banda de 108 – 111.975 MHz, excepto según se dispone en 3.2.3.1.

3.2.3.1 Se permitirá que se utilicen, en virtud de acuerdo regional, frecuencias para instalaciones VOR que terminen en décimas pares más una vigésima de megahertzio en la banda de 108 – 111.975 MHz y todas las frecuencias que terminen en 50 kHz en la banda de 111.975 – 117.975 MHz, cuando sean aplicables, de conformidad con lo siguiente:

- a) en la banda de 111.975 – 117.975 MHz, para uso restringido;
- b) para uso general, en la banda de 111.975 – 117.975 MHz, por lo menos un año después de aprobarse el acuerdo regional correspondiente;
- c) para uso general, en la banda de 108 - 111.975 MHz, dando un período de dos años o más después de aprobarse el acuerdo regional correspondiente.

El término "uso restringido" en los casos en que se mencionan en 3.2.2.1 a) y 3.2.3.1 a), se refiere al uso limitado de las frecuencias solamente por aeronaves equipadas adecuadamente y de manera que:

- a) el funcionamiento del equipo ILS o VOR que no pueda trabajar en estas frecuencias esté protegido contra interferencia perjudicial;
- b) no se imponga ningún requisito general de que se lleve a bordo equipo ILS o VOR capaz de trabajar en estas frecuencias; y
- c) no se empeore el servicio operacional suministrado a los explotadores internacionales que utilicen equipo de a bordo de 100 kHz.

3.2.4 Para proteger el funcionamiento del equipo de a bordo durante las etapas iniciales de despliegue de los VOR con separación de 50 kHz entre canales en un área donde las instalaciones existentes no se ajusten por completo a las normas contenidas en la Circular Obligatoria CO AV-21.01/10 R2 Que establece las reglas de tránsito aéreo que regulan la utilización de los sistemas de vigilancia y anticollisión para los servicios de navegación aérea, todos los VOR existentes dentro del alcance de interferencia de una instalación con separación de 50 kHz entre canales se modificarán para cumplir con las disposiciones de la Circular Obligatoria CO AV-21.01/10 R2 Que establece las reglas de tránsito aéreo que regulan la utilización de los sistemas de vigilancia y anticollisión para los servicios de navegación aérea.

3.2.5 Despliegue de frecuencias. La separación geográfica entre instalaciones que funcionen en las mismas frecuencias adyacentes se determinará regionalmente y se basará en los criterios siguientes:

- a) los radios de servicio funcional necesarios de las instalaciones;
- b) la altitud de vuelo máxima de las aeronaves que usen las instalaciones;
- c) la conveniencia de mantener la altitud IFR mínima tan baja como el terreno lo permita.

3.2.6 Para aliviar los problemas de congestión de frecuencias en las localidades en que dos instalaciones ILS distintas dan servicio a los extremos opuestos de la misma pista o a diferentes pistas del mismo aeropuerto, se permitirá la asignación de pares de frecuencias idénticos, de localizador y de trayectoria de planeo, con tal de que:

- a) las circunstancias operacionales lo permitan;
- b) se asigne a cada localizador una señal de identificación diferente; y
- c) se hagan los oportunos arreglos para evitar que radien el localizador y la trayectoria de planeo que no estén en servicio.

3.3 Utilización de la banda de frecuencias de 960 – 1215 MHz para el DME.

3.3.1 Los canales DME en operación, que se distinguen por el sufijo "X" o "Y", se elegirán de modo general sin restricciones.

3.3.2 Los canales DME que se distinguen por el sufijo "W" o "Z" y que figuran en la Circular Obligatoria CO AV-21.01/10 R2 Que establece las reglas de tránsito aéreo que regulan la utilización de los sistemas de vigilancia y anticollisión para los servicios de navegación aérea, se elegirán basándose en los acuerdos regionales cuando sean aplicables, de conformidad con lo siguiente:

- a) para uso regional restringido, a partir de la más lejana de las fechas siguientes:
 - 1) 1 de enero de 1989; o
 - 2) la fecha prescrita por el Consejo, pero dando un plazo de dos años o más, después de aprobarse el acuerdo regional correspondiente;
- b) para uso general, a partir de la más lejana de las fechas siguientes:
 - 1) 1 de enero de 1995; o
 - 2) la fecha prescrita por el Consejo, pero dando un plazo de dos años o más, después de aprobarse el acuerdo regional correspondiente.

El término "uso restringido" se refiere al uso limitado del canal solamente por aeronaves equipadas adecuadamente y de manera que:

- a) el funcionamiento del equipo DME existente que no pueda trabajar en estos canales multiplexados esté protegido contra interferencias perjudiciales;
- b) no se imponga ningún requisito general de que se lleve a bordo equipo DME capaz de trabajar en estos canales multiplexados; y
- c) no disminuya la calidad del servicio operacional suministrado a los explotadores internacionales que utilicen equipos existentes sin capacidad de canales multiplexados.

3.3.3 Para la planificación regional de las asignaciones, los canales correspondientes al DME asociado con el MLS serán seleccionados según la Tabla 3-2.

Grupo	Canales DME	Canales VHF asociados por pares	Observaciones	Procedimiento de asignación
1	PAR 18X a 56X	ILS, separación de 100 kHz	Se utilizaría normalmente si un único DME forma un par con el ILS y es parte del MLS	para uso general (véase 3.3.1)
2	PAR 18Y a 56Y	ILS, separación de 50 kHz		
3	PAR 80Y a 118Y	VOR, separación de 50 kHz décimas impares de MHz		
4	IMPAR 17Y a 55Y	VOR, separación de 50 kHz		
5	IMPAR 81Y a 119Y	VOR, separación de 50 kHz décimas pares de MHz		
6	PAR 18W a 56W	Canal VHF que forma un par no asociado		para uso posterior (véase 3.3.2)
7	PAR 18Z a 56Z	Canal VHF que forma un par no asociado		
8	PAR 80Z a 118Z	Canal VHF que forma un par no asociado		
9	IMPAR 17Z a 55Z	Canal VHF que forma un par no asociado		
10	IMPAR 81Z a 119Z	Canal VHF que forma un par no asociado		

Nota.— Los canales DME que aparecen en los Grupos 1 y 2, pueden utilizarse en asociación con el ILS o el MLS. Los canales DME que aparecen en los Grupos 3, 4 y 5 pueden utilizarse en asociación con el VOR o el MLS.

Tabla 3-2

3.3.3.1 Grupos 1 a 5. Se permitirá el uso general de estos canales DME. Al seleccionar los canales, a los efectos de asignación, se aplicarán las reglas siguientes:

- a) cuando un MLS/DME esté destinado a funcionar en una pista en asociación con el ILS, el canal DME será seleccionado, de ser posible, del Grupo 1 o 2 y funcionará en par con la frecuencia ILS según lo indicado en la tabla de canales y pares DME de la Circular Obligatoria CO AV-21.01/10 R2 Que establece las reglas de tránsito aéreo que regulan la utilización de los sistemas de vigilancia y anticollisión para los servicios de navegación aérea. En los casos en que no se pueda proporcionar protección a las frecuencias compartidas para los tres componentes, el canal MLS podrá seleccionarse de los Grupos 3, 4 o 5;
- b) cuando un MLS/DME esté destinado a funcionar en una pista que no cuente con un ILS, el canal DME que se ha de utilizar se seleccionará, de preferencia, de los Grupos 3, 4 o 5.

3.3.3.2 Grupos 6 a 10. Se permitirá el uso de estos canales DME por acuerdos regionales cuando estén en condiciones de aplicarse con arreglo a las condiciones especificadas en 3.3.2.

3.3.4 La coordinación de la asignación regional de canales DME debería realizarse por intermedio de la OACI.

3.4 Utilización en la banda de 5030.4 – 5150.0 MHz.

3.4.1 Los canales MLS se seleccionarán de la Circular Obligatoria CO AV-21.01/10 R2 Que establece las reglas de tránsito aéreo que regulan la utilización de los sistemas de vigilancia y anticolidión para los servicios de navegación aérea.

3.4.2 A los efectos de la planificación regional, los canales MLS se seleccionarán de acuerdo con las condiciones especificadas en 3.3.3 para la instalación DME asociada.

3.4.3 Las asignaciones de canales, además de las indicadas en 3.4.1 se harán dentro de la sub-banda de 5030.4 – 5150.0 MHz cuando sea necesario para satisfacer los futuros requisitos de navegación aérea.

VIGILANCIA

Será facultad de la Autoridad de Aviación Civil, vigilar el cumplimiento de la presente Circular Obligatoria.

SANCIÓN

Corresponde a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes por conducto de la Agencia Federal de Aviación Civil, sancionar cualquier incumplimiento a la presente Circular Obligatoria, en términos de lo dispuesto por las Leyes, Reglamentos y demás disposiciones jurídicas aplicables.

GRADO DE CONCORDANCIA CON NORMAS Y LINEAMIENTOS INTERNACIONALES Y CON LAS LEYES, REGLAMENTOS Y NORMAS OFICIALES MEXICANAS TOMADAS COMO BASE PARA SU ELABORACIÓN

La presente Circular Obligatoria es equivalente con las disposiciones que establece el Anexo 10 "Telecomunicaciones aeronáuticas", Volumen V "Utilización del espectro de radiofrecuencias aeronáuticas" del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago). Este documento forma parte de las normas emitidas por ese organismo internacional y que se describen en el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

BIBLIOGRAFÍA

- Ley de Aviación Civil.
- Reglamento de la Ley de Aviación Civil.
- Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT).
- Anexo 10 "Telecomunicaciones aeronáuticas", Volumen V "Utilización del espectro de radiofrecuencias aeronáuticas", de la Organización de Aviación Civil Internacional, Enmienda 89, Tercera Edición, julio de 2013.
- Documento 7300 - Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Organización de Aviación Civil Internacional, Chicago, Estados Unidos de América, 1944.
- Circular de Asesoramiento CA DET-01/22 Que establece los lineamientos para la elaboración y publicación de disposiciones técnico administrativas a cargo de la Agencia Federal de Aviación Civil.
- Circular Obligatoria CO AV-21.01/10 R2 Que establece las reglas de tránsito aéreo que regulan la utilización de los sistemas de vigilancia y anticolidión para los servicios de navegación aérea.
- Circular Obligatoria CO AV-21.02/10 R2 Que establece las Reglas de Tránsito Aéreo que Regulan los procedimientos de comunicaciones aeronáuticas.
- Circular Obligatoria CO AV-21.03/10 R2 Que establece las Reglas de Tránsito Aéreo que Regulan la utilización de los Sistemas de Comunicaciones.

VIGENCIA

La presente Circular Obligatoria entrará en vigor a partir de su publicación, cancela y sustituye a la Circular Obligatoria CO AV-21.05/10 R1 y estará vigente indefinidamente hasta su modificación o cancelación.

**ATENTAMENTE
EL DIRECTOR GENERAL**

GRAL. DIV. P.A. D.E.M.A. RET. MIGUEL ENRIQUE VALLIN OSUNA

Ciudad de México, a 17 de noviembre de 2022.

APÉNDICE A. CONSIDERACIONES QUE AFECTAN AL PLANEAMIENTO DE FRECUENCIAS LF/MF Y FORMA DE EVITAR LA INTERFERENCIA PERJUDICIAL

1. Especialmente para áreas de gran intensidad de NDB, se ha reconocido que es esencial el planeamiento eficaz a fin de: a) asegurar el funcionamiento satisfactorio de los equipos ADF, y b) conseguir el uso más eficiente del limitado espectro de frecuencias disponible para el servicio NDB. Es axiomático que las conferencias regionales harán los planes de instalaciones en forma tal que aseguren que todas ellas tengan la mejor protección posible contra la interferencia perjudicial. Sin embargo, en ciertas regiones la congestión de las instalaciones ha sido tal que las conferencias regionales han tenido que hacer los planes a base de una relación mínima de protección.

Las conferencias regionales incluyen en sus consideraciones de planeamiento factores tales como:

- a) la posibilidad de reducir el número de los NDB requeridos mediante la coordinación de los planes de sistemas;
- b) la posibilidad de reducir la cobertura cuando es aceptable un grado de servicio inferior al obtenible dentro de la zona de servicio clasificada;
- c) las características de los equipos ADF en uso;
- d) los grados de ruido atmosférico correspondientes al área de que se trate;
- e) la conductividad terrestre; y
- f) la protección requerida contra la interferencia en el límite de la zona de servicio clasificada.

De los factores antes mencionados el más susceptible de mejora técnica es el c).

2. La Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones celebrada en 1979 adoptó disposiciones relativas a la asignación de frecuencias para las radiobalizas aeronáuticas que funcionan en las bandas de frecuencia LF/MF. Se ha de utilizar una relación mínima de protección (relación de señal deseada/no deseada) de 15 dB como base de planeamiento de la asignación de frecuencias (RR Apéndice 12). Los datos que siguen, relativos a las características de atenuación del equipo ADF, se utilizaron en la Región EUR como ayuda para el proceso de asignación de frecuencias:

<i>Diferencia de frecuencias (kHz)</i>	<i>Atenuación (dB)</i>
0	0
1	1
2	6
2,4	10
3	20
3,6	30
4,3	40
5	50
6	65
7	80

Las cifras anteriores (o los criterios de separación de distancia que de ella se derivan) se han aplicado también a otras regiones para determinar la relación de protección mínima.

Cuando se requiera una marcación precisa de $\pm 5E$ en el borde de la cobertura, debería emplearse un mínimo de protección de 15 dB de día, como base para el planeamiento de asignación de frecuencias del canal LF/MF.

3. Observando que en muchas regiones hay necesidad de mejorar los criterios de planeamiento, se estima que la principal fuente de la cual puede obtenerse una mejora es el reconocimiento de cifras de atenuación más elevadas que las anteriormente mencionadas. En consecuencia, se informa a las conferencias regionales que cuando la congestión sea tal que el uso de las cifras arriba citadas ya no permita planeamiento eficaz del espectro disponible de frecuencias LF/MF, las siguientes cifras representan, desde el punto de vista técnico, las mejores que pueden aceptarse para determinar los criterios de separación de distancia:

Diferencia de frecuencias (kHz)	Atenuación (dB)
0	0
1	6
3	35
5	65
6	80

Cuando se utilicen estas cifras debe tenerse presente que la selectividad RF del equipo moderno ADF es, en general, mejor que estas cifras y que mientras la selectividad RF del equipo ADF antiguo no es mejor que estas cifras, la consideración de las características dinámicas de este equipo más antiguo demuestra que es mejor. Por lo tanto, puede esperarse que el planeamiento de frecuencias basado en las nuevas cifras mejore considerablemente el servicio prestado a los usuarios del equipo moderno y no reduzca prácticamente el servicio actualmente proporcionado a las aeronaves que utilizan el equipo más antiguo.

4. Se ha observado además que, en ciertas regiones, muchos NDB se utilizan con canales radiotelefónicos y que este uso está de acuerdo con la Nota que aparece al principio de la Circular Obligatoria CO AV-21.01/10 R2 Que establece las reglas de tránsito aéreo que regulan la utilización de los sistemas de vigilancia y anticolidión para los servicios de navegación aérea. Se espera que las conferencias regionales tengan en cuenta este hecho al establecer criterios para el planeamiento de frecuencias.

APÉNDICE B. PRINCIPIOS RECTORES PARA LAS COMUNICACIONES A LARGA DISTANCIA DEL CONTROL DE OPERACIONES

1. Deberá autorizarse el establecimiento de estaciones aeronáuticas HF de control de operaciones (AOC), cuando no se disponga de otros medios para efectuar el control de operaciones a larga distancia o cuando el empleo de los servicios normales de comunicaciones proporcionados para la seguridad y regularidad de los vuelos sea inapropiado o inadecuado.

2. El número total de estaciones terrestres que recurran a estos canales de uso mundial deberá mantenerse en un mínimo compatible con la eficacia económica y operacional; por consiguiente:

- a) normalmente no deberá haber más de una estación por Estado; y
- b) en los casos en que se haya convenido que existe afinidad de intereses entre dos Estados adyacentes, puede establecerse una sola estación, por acuerdo entre los mismos, que preste servicio a todas las empresas explotadoras de aeronaves que requieren servicios en dichos Estados.

3. Según la política nacional, se podrán operar las estaciones aeronáuticas por cuenta de una o más empresas explotadoras de aeronaves, siempre que de esta forma se satisfagan las necesidades de estas últimas en cuanto a flexibilidad y comunicación directa con las aeronaves, o la explotación de las estaciones aeronáuticas podría correr a cargo de una empresa explotadora de aeronaves o de un organismo de comunicaciones que se ocupe de los intereses de una o más líneas aéreas y sea titular de una licencia.

4. Las autorizaciones para el uso de las frecuencias deberán ser renovadas periódicamente, de conformidad con RR 4.11 y RR 43.4, asimismo, deberán prohibirse las comunicaciones de "correspondencia pública" o entre puntos fijos, u otras comunicaciones que no se ajusten a la definición de comunicaciones del control de operaciones.

5. Deberá utilizarse VHF (canales de uso general o de control de operaciones) y no HF, cuando la aeronave se halle dentro del área de cobertura de una estación aeronáutica VHF apropiada.

Las categorías específicas de mensajes que pueden ser cursadas por los canales del servicio móvil aeronáutico (R) están prescritas en la Circular Obligatoria CO AV-21.02/10 R2 Que establece las Reglas de Tránsito Aéreo que Regulan los procedimientos de comunicaciones aeronáuticas; se define los procedimientos de comunicaciones normales para el servicio, incluyendo los requisitos para mantener la escucha. De acuerdo con RR 18.6 del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, las licencias deberán definir los propósitos de la estación para el control de operaciones aeronáuticas y deberán especificar las características generales, de acuerdo con el Apéndice 27 del Reglamento de Radiocomunicaciones.