



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

ANI/WG/4 — NE/05

08/08/18

**Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones
NAM/CAR (ANI/WG/4)**

Miami, Estados Unidos, 21 – 24 de agosto de 2018

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

**Seguimiento, evaluación de desempeño y monitoreo del Plan de
Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance para la
Región CAR**

AVANCE DE LA TRANSICIÓN AMHS Y EL APOYO AL LEGADO X.25 AFTN

(Presentada por Estados Unidos)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta nota de estudio presenta el avance de la transición de la FAA a AMHS y el apoyo para las conexiones faltantes del legado X.25 AFTN luego del retiro del servicio de su red X.25.	
Acción:	La acción sugerida se presenta en la Sección 4.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Octava Reunión del Grupo de Trabajo del Caribe Central (C/CAR/WG/8), Miami, Estados Unidos, 11 al 14 de mayo de 2010• Trigésima Primera Reunión del Grupo de Gerencia Técnica de MEVA (MEVA/TMG/31), Kingston, Jamaica, 24 - 26 de mayo de 2016• Trigésima Tercera Reunión del Grupo de Gerencia Técnica de MEVA (MEVA/TMG/33), Willemstad, Curazao, 29 – 31 de mayo de 2018

1. Introducción

1.1 En la Octava Reunión del Grupo de Trabajo del Caribe Central (C/CAR/WG/8) celebrada en Miami, Estados Unidos, en 2010, la FAA anunció sus planes sobre el retiro de su red X.25 y de concentrar todas las conexiones X.25 internacionales en el *Network Enterprise Management Center (NEMC)* en sus ubicaciones en Atlanta y Salt Lake.

1.2 La red X.25 actual se encuentra más allá de su Vida Útil no tiene un proveedor activo de mantenimiento. La red será completamente retirada en 2018. Similarmente, el interruptor de mensaje AFTN de la FAA no soportará interfaces X. 25 más allá de 2018 para que se puedan realizar actualizaciones básicas de servidores.

1.3 Desde el año 2010, la FAA ha logrado reducir el número de nodos de la red X.25 y ha reducido el número de usuarios conectados a la X.25 aproximadamente de 500 a menos de 10. Hay sólo dos nodos operacionales restantes en Atlanta y Salt Lake City. Los usuarios restantes son todos los internacionales X.25 AFTN, la mayoría siendo miembros de MEVA.

1.4 La siguiente tabla muestra el estado actual de la transición AMHS de la FAA. Para los usuarios MEVA el estado es: 8 AMHS en operación y 6 restantes en AFTN/X.25.

OPERATIONAL (AMHS)		TESTING (AMHS)		REMAINING (X.25)	
Aruba*	(MEVA)	Australia	(Landline)	Bahamas ²	(MEVA)
Canada*	(Landline)	Mexico	(Landline)	Brazil	(MEVA)
Cayman Is.*	(MEVA)			Curacao ²	(MEVA)
COCESNA	(MEVA)			Haiti ²	(MEVA)
Cuba	(MEVA)			Peru	(MEVA)
Dominican Rep.	(MEVA)			Venezuela	(MEVA)
Fiji	(Landline)				
Jamaica*	(MEVA)				
Japan	(Landline)				
New Zealand	(Landline)				
Panama*	(MEVA)				
Portugal*	(Landline)				
Sint Maarten ¹	(MEVA)				
Trinidad	(Landline)				
U.K. NATS	(Landline)				

*País que ha realizado la transición a AMHS desde la Reunión MEVA/TMG/32 en 2017.

1. Sint Maarten realizó su transición a AMHS pero se encuentra fuera de operación desde el Huracán Irma.
2. Realiza y recibe llamadas X.25 (la operación cambiará en el futuro).

1.5 Esta nota presenta el avance de la eliminación de la red X.25 existente de la FAA y el apoyo continuo para cualquier legado de las conexiones X.25.

2. Discusión

2. La OACI ha alentado a los usuarios existentes de la AFTN X.25 a migrar al Sistema de tratamiento de mensajes de los servicios de tránsito aéreo (ATS) (AMHS) y la región NACC está implementando un enfoque basado en IP. La FAA ha activamente apoyado este enfoque y ha refinado un proceso de pruebas y transición junto con los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) que se encuentran participando.

2.2 La capacidad de pruebas AMHS de la FAA está limitada. Los usuarios que planean una transición AMHS deben de contactar a la Sra. Dulce Rosés (dulce.roses@faa.gov) y/o Sr. Al O'Neill (Al.O'Neill@faa.gov) para que su plazo preferido pueda ser programado.

2.3 Varios usuarios del MEVA III necesitarán apoyo de AFTN X.25 luego de que la red de la FAA será interrumpida este año y antes de su migración a AMHS. Se ha implementado una solución de conversión temporal de COTS TCP/IP a X.25 (utilizando equipo marca CISCO) permitiendo una conexión local TCP/IP, originada de su conmutador AFTN, a ser convertida en una conexión en Circuito virtual conmutado (SVC) X.25. Los usuarios X.25 restantes, arriba mencionados, serán migrados a esta solución.

2.4 Desde que el conmutador AFTN tiene redundancia geográfica entre Atlanta y Salt Lake City, cualquier centro puede iniciar una sesión TCP/IP. El resultado es que los SVS X.25 deben ser iniciados por la FAA y recibidos por los usuarios del legado X.25. Esto podría ser una inversión de la operación de hoy en día o un cambio si se utiliza la iniciación de dos vías. Las implementaciones de PADs X.25 por el proveedor de MEVA III (para Brasil, Perú y Venezuela) ya están siendo configuradas para recibir únicamente SVC X.25.

3. Conclusión

3.1 Para completar el desmantelamiento de su red X.25, los usuarios del legado AFTN X.25 serán migrados a TCP/IP a una capacidad de conversión X.25 durante 2018. El resultado será que los usuarios tengan que cambiar su configuración X.25 para recibir conexiones SVC X.25 del sistema de apoyo del legado.

4. Acciones Sugeridas

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en esta nota; y
- b) tomar las acciones apropiadas que se requieran.