



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

ADS-B/OUT/M — NE/10

14/08/19

**Reunión de implementación de la Vigilancia dependiente automática – emisión (ADS-B OUT)
para las regiones NAM/CAR
(ADS-B/OUT/M)**

Ottawa, Canadá, del 21 al 23 de agosto de 2019

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

**Cobertura de vigilancia (100%) para la implementación PBN
3.3 Discusión de nuevos requerimientos**

ENCUESTA SOBRE VIGILANCIA DEPENDIENTE AUTOMÁTICA – EMISIÓN (ADS-B OUT)

(Presentada por IATA)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta Nota de estudio proporciona una visión general sobre las flotillas equipadas con el Modelo S del transpondedor de señales espontáneas ampliadas en la región.	
Acción:	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 4.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Desarrollo económico del transporte aéreo
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Encuesta de vigilancia para las Américas de IATA 2018

1. Introducción

1.1 La siguiente información se proporciona a los Estados y a la Oficina Regional NACC de la OACI para ser considerada en la fase de planeación para la implementación operacional del ADS-B OUT, como seguimiento a la información proporcionada en la última ANI/WG/5.

2. Mejores prácticas

2.1 Un análisis exhaustivo del costo-beneficio es ampliamente recomendado para evitar un espacio aéreo restrictivo que requiera mejoras en aviónica, con o sin mejoras en el Indicador clave de rendimiento (KPI) en cualquiera de las 11 Áreas clave de rendimiento (KPAs¹) de la OACI.

¹ KPAs: Seguridad operacional, seguridad de la aviación, impacto ambiental, rentabilidad, capacidad, eficiencia de vuelo, flexibilidad, previsibilidad, acceso y equidad, participación y colaboración, interoperabilidad

3. Encuesta de aviónica

3.1 Esta información es un resumen de la Encuesta de aviónica para las Américas de IATA 2018 y no incluye todos los vuelos actuales, pero contiene 3,375 tramas aéreas utilizadas a través de las regiones de información de vuelo (FIRs).

3.2 Para que IATA incluya otros transportistas locales, aeronaves de la aviación general o de los Estados, proporcionamos el siguiente vínculo para que cada Estado lo distribuya a sus explotadores internos.

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSdqIUdhD8rfufXrDplv_5T8wt-ryGmW798HhCTIxTUZ-Y9AWA/viewform

3.3 Estamos trabajando en la actualización de la encuesta para el cuarto trimestre de 2019, para que puedan contribuir con cualquier información adicional para mejorar la visión general de la aviónica en la región.

3.4 El Apéndice a esta Nota de estudio proporciona un resumen de la situación del ADS-B OUT en comparación con otra tecnología para el análisis regional propuesto durante la presentación de esta Nota de estudio.

4. Acciones sugeridas

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) revisar la información proporcionada para ser considerada para propósitos de planeación del apropiado grupo regional de implementación NACC.

APÉNDICE

	Centroamérica	Curazao	Habana	Kingston	Mazatlán Oceánico	México	Nassau	Piarco	Puerto Príncipe	Santo Domingo	AVR
ADS-B OUT DO-260B	39%	64%	57%	35%	56%	34%	36%	44%	48%	39%	45%
ADS-B OUT DO-260A	29%	34%	30%	23%	64%	24%	24%	14%	34%	27%	30%
ADS-B OUT DO-260	69%	98%	82%	60%	100%	58%	67%	88%	85%	75%	78%
Modo S EHS	38%	39%	53%	43%	38%	44%	31%	30%	47%	34%	40%
Modo S ELS	35%	34%	46%	40%	36%	39%	34%	24%	51%	37%	38%
Modo S	90%	65%	79%	84%	69%	88%	81%	60%	77%	84%	78%

— FIN —