**GRUPO DE TAREA SOBRE IMPLEMENTACIÓN DE COMUNICACIONES DE DATOS ENTRE INSTALACIONES DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (AIDC)**

PLAN DE IMPLEMENATCIÓN REGIONAL AIDC

| **Estado** | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Su Sistema de procesamiento de Datos de vuelo (FDP) tiene la capacidad de procesar mensajes CPL-LAM? (S/N)De ser negativo, cuando su FDP tendrá la capacidad?****Indicar fecha De ser afirmativo, favor de indicar el modelo FDP, fabricante y cualquier información relevante del equipo para identificar el sistema.** | **Indicar con que FIR adyacente/Dependencia ATS la implementación CPL-LAM es requerida:** | **Favor de indicar la fecha prevista para las pruebas CPL-LAM y la implementación :** | **Favor de proporcionar el Punto de Contacto para futuras coordinaciones CPL-LAM (nombre, titulo, correo electrónico, número telefónico)** | **Si el CPL-LAM ha sido implementado, favor de proporcionar los acuerdos bilaterales para su operación, si aplica (por ejemplo Documento ICD)** | **Los mensajes CPL-LAM son transmitidos a través de circuitos AFTN, cual es la velocidad actual del circuito AFTN, si hay , actualizaciones a la implementación CPL-LAM:** | **Proporcionar comentarios o preocupaciones acerca de la implementación CPL-LAM** |
| Cuba | Si - Versión 9 Oracle modificada por LITA-CUBA | FIR Miami | Con Miami se inició el 15 de diciembre de 2011. Mérida inicio el 9 de marzo de 2012. | Manuel Vega Rodríguez, Gestión de Operaciones Habana ACC (537) 649-7281 manuelvega@aeronav.ecasa.avianet.cu, Víctor Manuel Machado Sánchez, Gestión de Operaciones Habana ACC (537)-649-7281, e-mail: victormachado@aeronav.ecasa.avianet.cu | NAM-ICD Versión D | 19200 BPS | Recibimos muchos errores de los usuarios en el FPL, en la mayoría de los campos. Hemos detectado cambios en el FPL reenviado por los ACC o las oficinas de ANSP relacionadas a los FPL presentados por los operadores |
| FIR Mérida |   |
| FIR Kingston | TBD |   |   |
| FIR CENAMER | Segundo semestre del 2014 |   |   |
| FIR Haití | TBD |   |   |
| República Dominicana | S í- Mediados de 2013 -TopSky-ATC, Thales ATM | KZMA/Miami ARTCC | Q2 - Listo para ser probado | Julio Cesar Mejía A. Enc. ATM, jmejia@idac.gov.do, 809 274-4322. Ext. 2103 + Fernando Casso, fcasso@idac.gov.do | NAM-ICD Versión D | AMHS: 64 Kbps |   |
| TJZS/San Juan CERAP | Q2 – Listo para ser probado |
| TNCF/Curazao ACC | Q2 - Listo para ser probado |
| MTEG/Port au Prince ACC | TBD |
| México | Sí - FDP=Modelo EUROCAT-X.V3, Fabricante= THALES ATM, INFO= Cuatro Centros de control, todos cubiertos en México | Central America (COCESNA/CENAMER) | Sistema FDP México disponible | Ing. José de Jesús Jimenez Director de Sistemas Digitales SENEAM/SCT/MÉXICO xxxxx@sct.gob.mx 55 57 86 55 32 | NAM-ICD Versión D | 19200 bps | México ya cuenta con la implementación del intercambio de información CPL/LAM entre: MZT ≤ ≥ LAX, MZT ≤ ≥ ABQ, MTY ≤ ≥ABQ, MTY ≤ ≥HOU, MID ≤ ≥ HOU, MID ≤ ≥ HAB |
| **Estados Unidos** | Si – El FDP domestico está integrado en la automatización anfitrión / Sistemas de Modernización de Automatización en ruta (ERAM). Lockheed-Martin (LMCO) es el principal contratista para el Sistema ERAM/Anfitrión. La función del plan de vuelo del Centro combinado de San Juan /Control de Aproximación de Radar (CERAP) está integrado en el Centro de Control del Transito Aéreo en Ruta de Miami (ARTCC) Anfitrión/ERAM. Ocean21 proporciona su propio procesamiento FDP dentro del ambiente oceánico. LMCO es también el contratista para Ocean21. | Las interfaces domesticas actuales de Estados Unidos de Norteamérica que han sido implementadas incluyen: Canadá (Seattle ARTCC-Vancouver ACC; Salt Lake ARTCC-Edmonton ACC/Winnipeg ACC; Minneapolis ARTCC- Winnipeg ACC/Toronto ACC; Cleveland ARTCC-Toronto ACC/Mazatlán ACC; Los Ángeles ARTCC-Mazatlán ACC Cuba – Miami ARTCC – Habana ACC.ACC; Boston ARTCC-Montreal ACC/Moncton ACC. México – Houston ARTCC-Mérida ACC/Monterrey ACC; Albuquerque ARTCC-Monterrey. Clase I Miami ARTCC interfaz con Habana ACC operacional.  | Iniciativas futuras están siendo evaluadas: - Fase II Conjunto de mejoras en mensajes NAM ICD (Entre CPL & LAM) del ARTCC de Miami – Interfaz de Habana ACC están siendo planeadas en el espacio aéreo/capacidades del Sistema para interfaces potenciales: Actualización de FIR Cuba, Nassau y Santo Domingo tentativamente, iniciando el desarrollo en 2014. - Análisis del espacio aéreo del Caribe y oceánico /capacidades del sistema para interfaces potenciales.  | Dan Eaves, Federal Aviation Administration Especialista del Control de Tránsito Aéreo, Dan.Eaves@FAA.gov, 202-385-8492 | NAM-ICD Versión D | US- México: NADIN/AFTN 64 kbps X.25 US- Cuba : MEVA II 19.2 kbps conexión a NADIN | Ninguno |
| **COCESNA**  | Sistema FDP a ser actualizado en 2013 | Mérida, Panamá (en futuros análisis conexión con Habana, , Kingston, Bogotá y Guayaquil) | COCESNA aún no tiene fecha para pruebas e implementación. | Juan Carlos Trabanino, Director ACNA, juan.trabanino@cocesna.org, (504) 2234 3360 ext. 1510 Roger Pérez (roger.perez@cocesna.org)Mauricio Matus (Mauricio matus@cocesna.org)Carlos Carbajal (carlos.carbajal@cocesna.org) | NAM-ICD Versión D | N/A (La velocidad del circuito actual AFTN es de 1.2 kbps internamente y 9.6 kbps los internacionales) | La habilidad para procesar este tipo de mensajes estará completa una vez que COCESNA haya instalado el nuevo Centro de Control. El ancho de banda requerido deberá ser analizado previo a la implementación de este tipo de mensajes, sin embargo, considerando solo mensajes de texto, se estima que el ancho de banda actual vía AFTN es suficiente. |
| Habana |   |   |   |
| Panamá |   |   |   |
| Mérida |   |   |   |
| Kingston |   |   |   |
| Bogotá |   |   |   |
| Guayaquil |   |   |   |
| **Bahamas** |   |   |   |   | NAM-ICD Versión D |   |   |
| **Haití** |   |   |   |   | NAM-ICD Versión D |   |   |
| **Trinidad and Tabago** | Sí - Procesamiento de Información de Vuelo, Sub-sistema integrado dentro del Sistema Automatizado de Selex del Control del Transito Aéreo proporcionado por SELEX S.I S.p.A. | SANTA MARIA ACC | Actualmente se está probando la capacidad del Sistema con el objetivo de implementarlo para el tercer cuarto de 2014. | Alexis Brathwaite Gerente ATS, TTCAA, abrathwaite@caa.gov.tt1 868 668 8222 | NAT ICD | Velocidad del Circuito actual AFTN es de 9600 bps   |  |
|   | NY ARTCC | Actualmente se está probando la capacidad del Sistema con el objetivo de implementarlo para el tercer cuarto de 2014.. | NAT CD |   |  |
|   | SAL,Guyana Francesa, Maiquetía, San Juan | TBD | TBD |   |  |
| **Curazao** |   | Maiquetía ACC |   | Jacques Lasten, Gerente ATS, DC-ANSP, j.lasten@dc-ansp.org |  |   |   |
|   | Kingston ACC |   | NAM-ICD Versión D |   |   |
| **Costa Rica** | No – El Servidor FDP debe ser actualizado | FIR CENAMER | TBD | Fernando Naranjo Elizondo fer\_nar\_eli@hotmail.com Warren Quirós navegacionaerea.cns@dgac.go.cr +50622314924 | NAM-ICD Versión D | 1200 bps | El AIDC puede ser implementado hasta que se actualice el Centro El Coco  |
| FIR MANAGUA | TBD |
| FIR PANAMA | TBD |