

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL OFICINA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y EL CARIBE

SÉPTIMA REUNIÓN DE LA RED MEVA (MEVA/7) (Gran Caimán, Islas Caimanes, 15 al 17 de mayo de 2000)

Cuestión 4 del

Orden del Día: Revisión de las partes de la Red, obligaciones de servicios y el estado de implementación y operación de la Red MEVA.

DEFICIENCIAS EN EL SERVICIO FIJO AERONÁUTICO (AFS) DE LOS CIRCUITOS DE TRANSMISIÓN DE DATOS AFTN A TRAVÉS DE LA RED MEVA.

(Presentada por Cuba)

Resumen

En esta nota de estudio se analizan y describen las afectaciones del enlace AFTN a través de la estación VSAT MEVA de la Habana con el Centro de Conmutación de Atlanta.

1. Introducción

1.1 La Red MEVA fue concebida para satisfacer circuitos de comunicaciones orales ATS entre las dependencias de control de tránsito aéreo (ATC), dada la situación crítica en que se encontraba el funcionamiento e implementación de esos circuitos, así como también para circuitos de transmisión de datos AFTN.

1.2 En el mes de Diciembre de 1999 se implementó el canal de transmisión de datos con protocolo X.25 a 4 800 Bd desde el Centro de conmutación de mensajes de La Habana con el Centro principal de Atlanta, a través de la Red MEVA, significando una gran mejoría en la provisión de esos servicios. Asimismo, mediante el empleo del protocolo X.25 se brinda una plataforma para el desarrollo y migración de la AFTN hacia la ATN.

2. Discusión

2.1 La estación VSAT de La Habana se encuentra trabajando de manera regular, donde se mantiene un registro actualizado de las incidencias que han ocurrido en su funcionamiento desde su

implementación en el mes de Septiembre de 1999, en que se realizó la aceptación provisional de la estación por acuerdo entre el suministrador y el cliente.

2.2 Con la puesta en funcionamiento del canal X.25 desde el centro COM AFTN de La Habana con el Centro conmutador principal de Atlanta se ha proporcionado al AFS una mejora indudable, caracterizada por:

- elevación de la velocidad del enlace de 75 Bd a 4 800 Bd, eliminando la congestión de la mensajería AFTN que existía anteriormente, permitiendo el trabajo efectivo de las aplicaciones aeronáuticas que trabajan con prioridad GG como MET y AIS y mejorando la coordinación en las funciones del ACC de La Habana a través de la AFTN;
- compatibilización con la Red NADIN II, garantizándose el funcionamiento del SFA en la transición al Y2K, así como el trabajo perspectivo del centro COM AFTN de La Habana; y
- futura migración, según el Plan de Transición en la Región CAR/SAM, hacia la aplicación ATSMHS de la ATN.

2.3 La Conclusión 9/6 de la RAN/CAR/SAM/3 plantea:

Conclusión 9/6 – Disponibilidad operacional de circuitos AFTN

Que se inste a los Estados de las regiones CAR/SAM a que:

- a) tomen las medidas necesarias para garantizar que la disponibilidad mensual operacional de extremo a extremo de los circuitos AFTN no disminuya a menos del **98%** y que así puedan satisfacerse los requisitos de fiabilidad y eficiencia para el suministro de servicios de comunicación para AIS, ATS, MET y SAR; y
- b) proporcionen medidas de alternativa para encaminar el tráfico AFTN durante interrupciones de los circuitos.

2.4 En el Centro COM AFTN de La Habana se realiza un récord riguroso de la disponibilidad operacional del enlace AFTN con Atlanta, registrándose las interrupciones del servicio y sus causas, con el fin de tomar las acciones tendientes a garantizar dicha disponibilidad.

2.4.1 El registro de las interrupciones en el enlace AFTN durante el transcurso de este año se muestra a continuación:

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Cuatrimestre
Cantidad de interrupciones	4	7	19	13	43
Tiempo de interrupción	5 hrs 50 min.	70 hrs 56 min.	50 hrs 48 min.	34 hrs 53 min.	162hrs 45 min.
Disponibilidad	99.1 %	87.3%	93%	96.5%	94.4%

El análisis de las causas de estas interrupciones muestra siempre un mismo patrón de comportamiento manifestado en:

- a) pérdidas del enlace que se restablece con acciones de reinicio de la secuencia del programa. Todas las interrupciones de gran duración han sucedido o comenzado en horas de la noche o durante los fines de semana;
- b) dificultades en la coordinación para el restablecimiento del servicio entre el Centro COM AFTN Habana, el telepuerto de Opalocka, el ARTCC Miami y el Centro de Conmutación Principal de Atlanta;
- c) trabajos de modernización del software del Centro de Conmutación Principal de Atlanta; y
- d) trabajos en el telepuerto de Opalocka que afectan el funcionamiento de la estación.

2.4.3 Dada la gran importancia relativa de las dos primeras causas de las interrupciones, se considera que en ellas se concentran las mayores dificultades del servicio, por lo cual:

- a) se está trabajando junto con el proveedor del equipamiento del Centro COM AFTN Habana para monitorear y estudiar la secuencia de inicio del programa de enlace; y
- b) se insiste en el cumplimiento de la Conclusión 6/8 de la reunión MEVA/6 que plantea la adopción de la aplicación de los procedimientos de corrección de errores en los circuitos de datos y de voz de la Red MEVA; estos procedimientos de corrección de errores indican que el proveedor de servicios realizará el arreglo con el coordinador de circuitos de la FAA en la Oficina de la FAA de Atlanta de la AFTN.

2.4.4 Por otra parte, en el Centro COM AFTN de La Habana se reciben los mensajes de servicios emitidos por el Centro Principal de Conmutación de Atlanta cuando existen interrupciones del tráfico de otros centros AFTN de la Región conectados a Atlanta, conociéndose por dichos mensajes de interrupciones importantes de los servicios en otros Centros COM AFTN soportados por la Red MEVA, por lo que los problemas en el enlace del canal de transmisión de datos pudieran ser comunes entre los miembros de la Red MEVA.

2.4 No se ha recibido del Proveedor del Servicio, a través de otros medios de comunicación, la información de los registros de fallas y las estadísticas de tráfico de la Red MEVA, según Conclusión 6/4 de la Reunión MEVA/6, para aquellos miembros de la Red que por el momento no tienen capacidad de acceder al sitio Web MEVA.

2.6 En la Conclusión 6/12 de la Reunión MEVA/6 se exponen las Medidas para solucionar el funcionamiento inadecuado de la red MEVA, la cual es completamente aplicable al contenido de esta nota.

3. Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la Reunión a evaluar la información contenida en esta nota de estudio y considerar las acciones pertinentes por los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales y el Proveedor del Servicio, para que solucionen las dificultades que impiden el cumplimiento de las Conclusiones 6/4, 6/8 y 6/12 de la Reunión MEVA/6, así como la Conclusión 9/6 de la Reunión RAN CAR/SAM/3, en el menor plazo posible.