



Organización de Aviación Civil Internacional

Reunión de Búsqueda y Salvamento (SAR) para las Regiones Norteamérica, Caribe y Sudamérica

(SAR/NAM/CAR/SAM)

(Puntarenas, Costa Rica, 18 al 22 de mayo de 2009)

SAR/NAM/CAR/SAM - NI/05

20/03/09

Cuestión 1

del Orden del día : **Perspectiva Global y Regional de los Servicios SAR**

1.2 **Orientaciones de la OACI para los Servicios SAR incluyendo el sistema COSPAS-SARSAT**

República Dominicana emite Regulación para el uso de los ELT's en 406 Mhz

(Nota presentada por República Dominicana)

RESUMEN

En esta Nota de Información se presenta información acerca de la emisión por parte de República Dominicana de una Regulación para el uso de los ELT's en 406Mhz.

Referencias:

- Anexo 12- Búsqueda y Salvamento
- Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (IAMSAR- Doc. 9731)
- Anexo 6- Operaciones de Aeronaves
- Anexo 10- Volumen III, Telecomunicaciones Aeronáuticas.

1. **Introducción**

1.1 La República Dominicana cumpliendo con las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) por la OACI, y conocimiento las ventajas que en materia SAR ofrecen los ELT's a 406 Mhz sobre los ELT's a 121.5 Mhz, ha emitido una Regulación para el uso obligatorio de los ELT's a 406 Mhz para todas las Aeronaves matriculadas en su territorio, a partir del 30 de Abril del 2009. Los Satélites de la NOAA a partir del 01 de Febrero del 2009, dejaron de recibir las activaciones de las Balizas en 121.5 Mhz.

1.2 En el **Apéndice A** a esta Nota de Información, se encuentra una copia de la referida Regulación, y en el **Apéndice B**, se encuentra un cuadro comparativo sobre algunas de las ventajas de los ELT's a 406 Mhz sobre los ELT's a 121.5 Mhz.

2 **Acción Sugerida**

2.1 Se invita a la reunión a tomar nota de la información presentada en esta Nota de Información y a motivar a los demás Estados para que hagan lo mismo.

APÉNDICE A

REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO

REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNOS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES

(RAD 121)

121.321 Transmisor Localizador de Emergencia (ELT)

a) Excepto lo previsto en los párrafos (g) y (h) de esta sub-sección, ninguna persona puede operar una aeronave civil matriculada en la República Dominicana, a menos que tenga un Transmisor localizador de emergencia automático ELT 121.5MHz, **con la adición de que a partir del 30 de abril del 2009 el transmisor localizador de emergencia trabajará también en la frecuencia de 406 MHz, que esté certificado por IDAC, en condición operativa y cumpla con los requisitos aplicables de la orden de estándares técnicos según RAD 21.**

b) Todo transmisor localizador de emergencia requerido por el párrafo (a) de esta sub-sección, debe ser instalado en la aeronave de manera tal que la probabilidad de daño al transmisor, en el caso de choque por impacto, sea mínima. El ELT fijo o removible debe ser colocado en la aeronave lo más atrás posible.

La ubicación de los dispositivos de control y conmutación (monitores de activación) de los ELT automáticos fijos deberán cumplir como lo está prescrito en la sub-sección 121.309(b) de este RAD.

c) Todas las aeronaves que vuelen sobre zonas terrestres designadas por el Estado en las cuales seria de muy difícil la búsqueda y salvamento así como en vuelos prolongados sobre el agua, llevarán por lo menos dos ELT, de los cuales uno será automático.

d) Todas las aeronaves cuyo certificado individual de aeronavegación se expida por primera vez después del 1 de Julio de 2008, llevarán al menos un ELT automático.

e) Las baterías utilizadas en el transmisor localizador de emergencia requerido por el párrafo (a) de esta sub-sección deben ser reemplazadas (o recargadas, si las baterías son recargables) cuando:

1) El transmisor ha sido utilizado por un tiempo (alternado o continuo) de más de una (1) hora; o

2) Ha vencido el 50% de su vida útil o para baterías recargables al 50% de su vida útil de carga, de acuerdo a lo establecido por el fabricante del transmisor. La nueva fecha de vencimiento para el reemplazo o recarga de la batería debe ser marcada claramente en el exterior del transmisor y anotado en el registro de mantenimiento de la aeronave.

3) Párrafo (c)(2) de esta sub-sección, no se aplica a las baterías (tales como baterías activadas por agua), que no son esencialmente afectadas por el tiempo de almacenaje.

f) Todo ELT requerido en el párrafo (a) de esta sub-sección debe ser inspeccionado cada doce (12) meses calendarios por:

- 1) Instalación adecuada;
 - 2) Corrosión en la batería;
 - 3) Operación de los controles y sensor de impacto; y
 - 4) La presencia de suficiente señal radiada desde su antena.
- g) No obstante lo prescrito en el párrafo (a) de esta sub-sección, una persona puede:

- - - - -

APÉNDICE B**Cuadro Comparativo ELT 406 MHZ y ELT 121.5 MHZ**

	406 MHZ BEACON	121.5 MHZ BEACON
Señal	Digital: Identificación única, provee información detallada del propietario	Análoga: no se codifican los Datos y contiene un alto régimen de Falsas Alarmas
Poder de la Señal	5 Watts	0.1 Watts
Cobertura	Global	Regional
Precisión de la Posición	5 kms (Doppler) 100 Mts con GNSS (GPS)	20 kms, (Doppler solamente)
Tiempo de Alerta	GEO alerta en 2 Minutos	LEO Alerta en 45 Minutos
Ambigüedad	Puede ser resuelta con el primer paso del Satélite	Generalmente se necesitan dos pasos del Satélite

- FIN -