



**Cuestión 2 del  
Orden del Día:**

**Revisión sobre el desarrollo CNS/ATM a nivel global y CAR/SAM**

**Operación ADS-C/CPDLC en el ACC Atlántico**

(Presentada por Brasil)

<b>Resumen</b>	
Esta Nota de Estudio tiene el objetivo de presentar la operación ADS-C/CPDLC en el ACC Atlántico, así como iniciar discusiones sobre una estrategia de aumento de aeronaves y tripulaciones capacitadas para operaciones ADS-C/CPDLC.	
<b>Referencias:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Informe de la Reunión SAMIG/4, e</li><li>• Informe del GREPECAS/15.</li></ul>	
<b>Objetivos estratégicos de la OACI:</b>	<i>A – Seguridad operacional D - Eficiencia</i>

**1. Antecedentes**

1.1 Durante la reunión del GREPECAS 15, ocurrida en la ciudad de Río de Janeiro, en octubre de 2008, la Administración Brasileña presentó oficialmente la Concepción Operacional ATM Nacional (CONOPS). Primeramente este documento ha sido elaborado teniendo como base la nueva edición del Plan Global de Navegación Aérea para los Sistemas CNS/ATM, ocurrida tras una completa actualización en relación a los parámetros del Concepto Operacional ATM Global.

1.2 Posteriormente la CONOPS brasileña ha sido presentada a la comunidad aeronáutica nacional, de tal modo que, a partir de importantes contribuciones recibidas, ha sido posible tornarlo como la principal referencia de planificación estratégica para la implementación de los sistemas CNS/ATM en el Sistema de Control del Espacio Aéreo Brasileño (SISCEAB).

1.3 Entre los principales sistemas CNS/ATM, con implementación a corto y mediano plazo, podemos destacar el ADS-C/CPDLC en el ACC Atlántico (ACC-AO).

**2. Análisis**

**Implantación del ADS-C/CPDLC en el ACC-AO**

2.1 La funcionalidad ADS-C está operacionalmente disponible desde 23/10/2008, teniendo como principal beneficio el hecho de que las aeronaves equipadas no necesitan realizar el reporte de posición de fijos de notificación obligatorios.

2.2 La funcionalidad CPDLC está implantada desde 30/07/2009. Su principal beneficio es la reducción de la carga de trabajo de controladores y pilotos, aumentando, así, la capacidad del sistema.

2.3 A pesar de la implementación del nuevo sistema, el ACC-AO continúa proveyendo control y separación convencionales, debido a que las aeronaves no equipadas permanecen utilizando el sistema HF.

2.4 E gran desafío enfrentado por la Administración Brasileña durante la implementación del nuevo sistema, ha sido el entrenamiento de los controladores de tránsito aéreo y de los operadores de estación aeronáutica destacados para la nueva función. Inicialmente, los nuevos controladores han sido habilitados para operar el ACC-AO utilizando el sistema HF. Posteriormente, hubo un extenso entrenamiento utilizando la nueva herramienta. Por fin, se programó un período de transición de 30 días para la adecuación al nuevo modelo operacional.

2.5 Además de las cuestiones relativas al entrenamiento de controladores de tránsito aéreo y operadores de estación aeronáutica, el uso de esta nueva sistemática de control depende de que las aeronaves y tripulaciones capacitadas hagan la conexión al sistema ADS-C/CPDLC. Actualmente el porcentaje de aeronaves conectadas al sistema llega a 70% de los vuelos en el Corredor EUR/SAM. En ese sentido, hay necesidad de trabajar en conjunto con las aerolíneas con el objetivo de aumentar ese porcentaje con miras a implementar nuevas mejoras operacionales, tales como la separación longitudinal/lateral de 30 NM.

### 3. **Acción Sugerida**

3.1 Se invita la reunión a:

- a) analizar la información presentada en esta Nota de Estudio;
- b) discutir medios de obtener información sobre el estado de la flota y de las tripulaciones para operaciones ADS-C/CPDLC; e
- c) iniciar estudios en el sentido de establecer una estrategia para aumentar el porcentual de aeronaves/tripulaciones capacitadas para operaciones ADS-C/CPDLC.