

## ATS

### Direcciones de aeronave ICAO 24 bits y reporte de identificación de aeronave

La Dirección General de Aviación Civil informa a las empresas explotadoras de aeronaves y demás usuarios, la implementación de forma obligatoria de las direcciones de aeronave de 24 bits y el reporte de identificación de aeronave a partir del **5 de enero del 2015**, conforme se detalla a continuación:

#### **1.- INTRODUCCIÓN**

**1.1** La prestación de servicios de tránsito aéreo (ATS) mediante el Radar Secundario en Modo S, se basa en una dirección de aeronave única de 24 bits para la interrogación selectiva de cada aeronave. La dirección de aeronave de 24 bits es también un elemento esencial del sistema anticolidión de a bordo, ACAS II. Requiriendo la vigilancia en Modo S el reporte de la identificación de aeronaves en cada tracto del vuelo.

**1.2** La dirección de la aeronave debe ser una de las 16 777 214 direcciones de aeronaves de veinticuatro bits, direcciones asignadas por la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica, según lo prescrito en el Apéndice del Capítulo 9, Parte I, Volumen III, Anexo 10 de la OACI.

**1.3** Todas las aeronaves equipadas con Modo S dedicadas a la Aviación Civil Internacional están obligadas a tener una identificación de aeronave según lo prescrito en el Anexo 10 de la OACI, Volumen IV, Capítulo 2, 2.1.5.2.

**1.4** Esta circular proporciona orientación para garantizar la coherencia con respecto a la dirección de la aeronave de 24-bits y el reporte de identificación de la aeronave correspondiente a la vigilancia elemental y mejorada en Modo S. En particular:

- a) Cumplimiento del esquema mundial para la asignación de la dirección de aeronaves en 24 bits por la Dirección General de Aviación Civil.
- b) El ajuste correcto de identificación de aeronave por parte de la tripulación de vuelo en cada tracto del vuelo.

#### **2.- DIRECCIÓN DE AERONAVES DE 24-BITS OACI**

**2.1** Los casos de errores de direcciones de aeronave de 24 bits se producen durante la instalación del transpondedor en Modo S y después de un cambio de estado de registro. La instalación incorrecta configurando en la dirección todos en ceros, o la duplicación inadvertida de una dirección pueden constituir un grave riesgo para la seguridad del vuelo. En particular, el sistema anticolidión de abordó, el ACAS II, funciona en la suposición de una única dirección de aeronave de 24 bits.

-2-

El desempeño del ACAS II puede verse seriamente degradado y en algunos casos con errores si una dirección incorrecta o duplicada es instalada en una aeronave.

**2.2** Las duplicaciones o errores de direcciones de aeronaves de 24-bits y del reporte de identificación de aeronave afecta negativamente la eficiencia de los servicios de vigilancia basados en Radar Secundario de Vigilancia en Modo S.

**2.3** Es esencial que los operadores de las aeronaves cumplan con los procedimientos de asignación de direcciones de aeronaves establecidos por la Dirección General de Aviación Civil.

**2.4** Solo una dirección puede ser asignada a una aeronave y no puede ser cambiado excepto bajo circunstancias especiales autorizadas por la Dirección General de Aviación Civil.

**2.5** Cuando una aeronave cambie su Estado de Matrícula, la dirección asignada con anterioridad debe ser eliminada y una nueva dirección debe ser asignada por la nueva autoridad.

**2.6** La dirección de la aeronave y el reporte de identificación de aeronave debe ser verificada periódicamente mediante pruebas en la plataforma de estacionamiento de la aeronave. También debe realizarse estas pruebas cuando se ha llevado a cabo mantenimientos relevantes y cambio de matrícula, para garantizar que la nueva dirección asignada se ha configurado correctamente.

**2.7** Los operadores de aeronave con matrícula Costarricense que estén afectados en el cumplimiento de lo arriba descrito, deben presentar solicitud de asignación del código de identificación de aeronave a la Dirección General de Aviación Civil, como está prescrito en la AIC C02/09, del 29 de enero 2009 (Lista de Códigos Autorizados para ELT sin Protocolo de Ubicación y Lista de Códigos Autorizados para ELT con Protocolo de Ubicación).

**2.8** Por este motivo, el explotador debe actualizar el identificador del plan de vuelo en los equipos abordo en cada tracto del vuelo. Además, debe comunicar a la mayor brevedad, cualquier cambio de las características de la aeronave, actualizando los datos del Registro.

### 3.- OTRA INFORMACIÓN:

Otra información o guía puede ser obtenida escribiendo a:

**DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL**  
DIRECCIÓN NAVEGACIÓN AÉREA  
APARTADO 5026-1000  
San José, Costa Rica  
Correo: [aiscr@dgac.go.cr](mailto:aiscr@dgac.go.cr)