

## 1. ¿Dónde puedo encontrar las guías que habéis comentado al final de la presentación?

A continuación, se indican los enlaces para acceder a las guías mencionadas:

<https://www.seguridadaerea.gob.es/ambitos/operaciones-aereas/transporte-aereo-comercial/normativa-y-material-guia>

<https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/operaciones-aereas/operaciones-no-comerciales-con-aeronaves-complejas-ncc/normativa-aplicable-medios-aceptables-de-cumplimiento-y-material-gu%C3%ADa>

<https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/aviacion-general/normativa-y-material-guia>

## 2. ¿Hay alguna actividad de AESA sobre la monitorización en el uso de CPDLC?, ¿tanto del lado de operadores como de ANSP?

AESA no monitoriza la utilización que se hace en España del CPDLC ATN VDL Modo 2 (CPDLC obligado por el Reglamento de Cielo Único europeo R (CE) nº 29/2009) ni por parte de operadores ni por parte de los servicios de control de tránsito aéreo. Por tanto, no disponemos de indicadores de uso.

EUROCONTROL publica mensualmente un informe denominado “Data link Network Operational Status Report” que proporciona, entre otra información, un resumen del estatus operacional de Datalink en Europa, desglosado por FIR/UIR. Los informes se encuentran en el siguiente enlace:

[https://ext.eurocontrol.int/WikiLink/index.php/Regular\\_performance\\_reports](https://ext.eurocontrol.int/WikiLink/index.php/Regular_performance_reports)

ENAIRE, como ANSP, monitoriza la performance del Datalink en el espacio aéreo bajo su responsabilidad, para dar cumplimiento a las disposiciones del Reglamento, pero no cuánto se está utilizando en los distintos espacios aéreos.

## 3. Con respecto a la separación de canales 8,33 khz en CS-23, ¿qué aeronaves se consideran aeronaves clase 1 y distintas de clase 1?

Las aeronaves que entran en la categoría de certificación “CS-23 Clase I” son aquellas Single Reciprocating Engine con peso máximo certificado de 6.000 lbs. Las “distintas de Clase I” son el resto de aeronaves CS-23.

Cabe señalar que la denominación “CS-23 Clase 1” procede del entorno FAA, no del entorno EASA, y se puede encontrar en la AC No: 23.1309-1E de la FAA. No obstante, EASA sí establece particularidades para este tipo de aeronaves en la CS-23 pero sin otorgarles un nombre específico, por lo que en algunos documentos se refiere a ellas utilizando la denominación de la FAA.

## 4. Para aquellas aeronaves con certificado anterior a 1995, ¿hay alguna previsión en el futuro de requerimiento de CPDLC?

No nos consta que esté previsto.

**5. ¿En el caso de una aeronave de aviación general, si tiene 2 radios, para vuelo IFR son necesarias 2, serán necesarias ambas con separación 8,33?**

El número de radios que debe llevar a bordo una aeronave, así como cuántas de ellas requieren capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz depende de la categoría de certificación de la aeronave, de los requisitos de espacio aéreo y del tipo de operación que realice. Por tanto, para poder responder exactamente a la pregunta sería necesario saber la categoría de certificación de la aeronave en cuestión. Puede ampliarnos su consulta con dicha información a través del buzón [ops.aesa@seguridadaerea.es](mailto:ops.aesa@seguridadaerea.es) para que podamos responderle con mayor concreción.

**6. En lo que respecta al 1079/12: ¿se están asignando también los canales adyacentes en 8.33 o sólo los centrales? Muchas gracias y un saludo.**

La asignación de frecuencias es responsabilidad del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, siendo ENAIRE quien coordina en su nombre las frecuencias de la banda VHF con el Gestor de frecuencias europeo (Eurocontrol), por lo que es algo que se escapa al ámbito del equipamiento de aeronaves y, por tanto, desconocemos.

**7. Aclarar la obligatoriedad de transponder modo S y ADS-B para aeronaves VFR.**

No son obligatorios para vuelos VFR, pero si se está equipado con transponder modo S éste debe usar la dirección de 24 bits de OACI.

**8. Requisitos de equipamiento ADS-B / TRANSPONDER Modo S para operación NCO de espacio aéreo inferior.**

Se requiere en vuelos IFR, según fecha de primer Certificado de Aeronavegabilidad, MTOW/velocidad TAS máxima. Para ver exactamente las necesidades de equipamiento, diríjase a la Guía de Transpondedor en Cielo Único Europeo (OPS-SSR-GU01 Ed. 01), la cual se encuentra en los enlaces proporcionados en la pregunta nº 1.

**9. ¿Se puede utilizar un canal de frecuencia VHF de los reservados a Datalink (136,500 – 137,000 MHz) para comunicación por voz?**

No.

Si un piloto sintoniza uno de esos canales no escuchará nada por tratarse de canal por el que se transmiten mensajes de datos y no de voz. Por tanto, podría pensar que el canal está libre y utilizarlo para comunicación por voz, lo que provocaría un fallo en las comunicaciones controlador -piloto por enlace de datos que se estén llevando a cabo en dicho canal en ese momento.

Para más información puede consultar la campaña de concienciación *“Awareness campaign for pilots: don’t use the datalink channel for voice communication!”* el siguiente enlace de EUROCONTROL: <https://www.eurocontrol.int/function/datalink>