

 GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS ★ ★ ★ ★ ★	CIRCULAR DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO	
	FECHA: 09/02/2026	USO E IMPLEMENTACIÓN DE VIGILANCIA DEPENDIENTE AUTOMÁTICA-RADIO DIFUSIÓN EMISIÓN (ADS-B OUT) EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR DE LA FIR/UIR CENTROAMÉRICA.

 GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS ★ ★ ★ ★ ★	AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL	
	CIRCULAR DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO	
	Nº. COC-ANS-01-2026	
	USO E IMPLEMENTACIÓN DE VIGILANCIA DEPENDIENTE AUTOMÁTICA-RADIO DIFUSIÓN-EMISIÓN (ADS-B OUT) EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR DE LA FIR/UIR CENTROAMÉRICA.	

 GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL	CIRCULAR DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO	
	FECHA: 09/02/2026	USO E IMPLEMENTACIÓN DE VIGILANCIA DEPENDIENTE AUTOMÁTICA-RADIO DIFUSIÓN EMISIÓN (ADS-B OUT) EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR DE LA FIR/UIR CENTROAMÉRICA.

DENOMINACIÓN:

CIRCULAR DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO (COC) USO E IMPLEMENTACIÓN DE VIGILANCIA DEPENDIENTE AUTOMÁTICA-RADIO DIFUSIÓN-EMISIÓN (ADS-B OUT) EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR DE LA FIR/UIR CENTROAMÉRICA.

OBJETIVO:

Esta **CIRCULAR DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO (COC)** tiene como objetivo establecer las condiciones de carácter obligatorio para todas las aeronaves que operan en el espacio aéreo superior por encima de 19,5000 pies de altitud.

APLICABILIDAD:

- Empresas de transporte aéreo nacional e internacional que desarrollen operaciones en servicios aéreos de transporte público (pasajeros carga y courier) regular y no regular.
- Aeronaves de aviación general con marcas de nacionalidad y matrícula hondureña y/o extranjeras.
- A partir del 09 de agosto del 2026, será obligatorio disponer de tecnología ADS-B OUT abordo, como fuente secundaria de detección e identificación de aeronaves, de conformidad con las disposiciones aplicables en la RAC-10 y el Capítulo 5 del Anexo 10 Volumen IV y sus enmiendas.

DEFINICIONES:

ADS-B Out (Automatic Dependent Surveillance —Broadcast / Vigilancia Dependiente Automática- Radiodifusión- Emisión). Es una función de la aviónica a bordo de una aeronave que transmite periódicamente el vector de estado de la aeronave (posición y velocidad tridimensionales) y otra información requerida como se describe en esta sección.

AHAC: Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil

COC: Circular de Obligatorio Cumplimiento

COCESNA: Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea.

Navigation Accuracy Category for Position (NACp): Categoría de precisión de navegación para posición. Especifica la precisión de la posición de una aeronave reportada.

 GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL	CIRCULAR DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO	
	FECHA: 09/02/2026	USO E IMPLEMENTACIÓN DE VIGILANCIA AUTOMÁTICA-RADIO DIFUSIÓN EMISIÓN (ADS-B OUT) EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR DE LA FIR/UIR CENTROAMÉRICA.

Navigation Accuracy Category for Velocity (NAC_v): Categoría de precisión de navegación para velocidad. Especifica la precisión de la velocidad de una aeronave reportada.

Navigation Integrity Category (NIC): Categoría de integridad de navegación. Especifica un radio de contención de integridad alrededor de la posición informada de una aeronave.

Position Source: Fuente de posición. Se refiere al equipo instalado a bordo de una aeronave que se utiliza para procesar y proporcionar información sobre la posición de la aeronave (por ejemplo, latitud, longitud y velocidad).

Source Integrity Level (SIL): Nivel de Integridad de la fuente., Indica la probabilidad de que la posición horizontal informada exceda el radio de contención definido por el NIC por muestra o por hora.

System Design Assurance (SDA): Garantía de diseño del sistema. Indica la probabilidad de que un mal funcionamiento de la aeronave provoque la transmisión de información falsa o engañosa.

Latencia total: es el tiempo total entre el momento en que se mide la posición y el momento en que la aeronave la transmite.

Latencia no compensada: es el tiempo durante el cual la aeronave no compensa la latencia.

ANTECEDENTES:

1. El concepto de la ADS-B comenzó a desarrollarse en la década de 1980 como una alternativa al radar convencional. El objetivo era utilizar la tecnología de transmisión de datos para que las aeronaves transmitieran información precisa y actualizada sobre su posición, velocidad y altitud.
2. En la década de los 90, la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos de Norteamérica lanzó el programa ADS-B, con el objetivo de utilizar la tecnología de transmisión de datos para permitir que las aeronaves envíen información precisa sobre su posición, velocidad, altitud y otros parámetros a otros aviones y a los controladores de tráfico aéreo. Es así como en el año 2001 estableció los estándares técnicos y operativos para la implementación del ADS-B. Esto incluye definir las frecuencias de transmisión, los formatos de mensajes y los protocolos de comunicación necesarios para la operación del sistema.
3. En el año 2007, Australia se convierte en el primer país en implementar un sistema de vigilancia basado en ADS-B en todo su espacio aéreo. La Autoridad de Seguridad en el Transporte Australiana (CASA) lideró esta implementación gradual, que demuestra los beneficios de la tecnología, como una mejor vigilancia y capacidad para evitar colisiones.
4. En el año 2010, la FAA inició la implementación de la ADS-B en los Estados Unidos como parte del programa NextGen, una iniciativa para modernizar el sistema de transporte aéreo del país. Esta administración estableció 2020 como fecha límite para que las aeronaves operen con ADS-B en ciertos espacios aéreos.

 GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL	CIRCULAR DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO	
	FECHA: 09/02/2026	USO E IMPLEMENTACIÓN DE VIGILANCIA AUTOMÁTICA-RADIO EMISIÓN (ADS-B OUT) EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR DE LA FIR/UIR CENTROAMÉRICA.

5. En los siguientes años, varios países de todo el mundo, incluidos Canadá, Europa, China y otros, comenzaron a planificar e implementar la adopción del ADS-B como parte de sus sistemas de vigilancia y gestión del tránsito aéreo.
6. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en el Volumen III Parte I del Anexo 10 establece las normas y métodos recomendados para los sistemas de vigilancia, incluyendo el sistema ADS-B. Este volumen describe los requisitos técnicos, operativos y de rendimiento que deben cumplir los sistemas ADS-B y proporciona orientación sobre su implementación.
7. También existen documentos publicados por la OACI como el Manual de Radiocomunicaciones Aeronáuticas (Doc 9432), el Manual de Planificación ATS (Doc 9426) y el Manual de Inspección de Aeródromos (Doc 9157), que contienen información detallada sobre la integración de la ADS-B en los procedimientos y operaciones aéreas.
8. LA FAA ha publicado una serie de documentos relacionados a la ADS-B. Estos documentos proporcionan orientación técnica y operativa sobre la implementación y el uso del ADS-B en el espacio aéreo estadounidense. A continuación, se mencionan algunos de los documentos más relevantes publicados por la FAA:
 - a) Advisory Circular (AC) 20-165: Esta circular de asesoramiento de la FAA proporciona orientación sobre la certificación y aprobación de sistemas ADS-B. Describe los requisitos y los procesos de certificación para los sistemas ADS-B tanto a bordo de la aeronave como en las estaciones en tierra.
 - b) Advisory Circular (AC) 90-114: Esta circular de asesoramiento aborda los aspectos operativos del ADS-B en el espacio aéreo de los Estados Unidos. Proporciona orientación sobre la interoperabilidad de la ADS-B, los procedimientos de operación y los servicios de control de tránsito aéreo relacionados.
 - c) FAA Order 8900.1: Esta orden de la FAA establece los procedimientos para la certificación y la supervisión de operadores aéreos, contiene información sobre la instalación y la aprobación de los equipos ADS-B en las aeronaves, así como los requisitos para la capacitación y la competencia de los pilotos en relación con la ADS-B.
 - d) FAA Order 7110.65: Esta orden de la FAA establece los procedimientos y las normas de control de tránsito aéreo en el espacio aéreo de los Estados Unidos. Contiene disposiciones específicas relacionadas con el uso y la gestión de la ADS-B en los servicios de control de tránsito aéreo.
9. Por su parte la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA) ha publicado varios documentos relacionados con la ADS-B. Estos documentos proporcionan orientación y disposiciones para la implementación y operación de la ADS-B en el espacio aéreo europeo. A continuación, se mencionan algunos de los documentos más importantes publicados por la EASA:
 - a) AMC 20-24: Esta guía de la EASA, conocida como "Acceptable Means of Compliance" (Medios aceptables de cumplimiento), proporciona orientación sobre los requisitos técnicos y operativos para la certificación y aprobación de equipos ADS-B y su instalación en las aeronaves, así como para la aprobación operacional de explotadores de servicios aéreos.

 GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL	CIRCULAR DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO	
	FECHA: 09/02/2026	USO E IMPLEMENTACIÓN DE VIGILANCIA AUTOMÁTICA-RADIO DIFUSIÓN EMISIÓN (ADS-B OUT) EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR DE LA FIR/UIR CENTROAMÉRICA.

- b) GM 20-24: Esta guía de la EASA, conocida como "Guidance Material" (Material de orientación), acompaña a la AMC 20-24 y proporciona ejemplos y explicaciones adicionales para facilitar la comprensión y aplicación de los requisitos establecidos en el mismo.
 - c) CS-ACNS: Esta normativa técnica de la EASA, denominada "Certification Specifications for Avionics Communications, Navigation and Surveillance" (Especificaciones de Certificación para Comunicaciones, Navegación y Vigilancia Aviónica), establece los requisitos de certificación para los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia, incluyendo los sistemas para la ADS-B.
 - d) EASA Safety Information Bulletin (SIB): La EASA emite SIBs relacionados con el ADS-B para proporcionar información importante sobre aspectos de seguridad, recomendaciones y orientación actualizada a los explotadores, fabricantes y otras partes interesadas.
10. Estos documentos de la FAA y EASA son fundamentales para la implementación y el cumplimiento de la ADS-B en el espacio aéreo de los Estados Unidos y Europa. Proporcionan orientación detallada sobre los requisitos técnicos, operativos y reglamentarios, así como los procedimientos y las prácticas recomendadas para la instalación, la certificación y el uso de la ADS-B.

Las RACs establecen la normativa nacional general para el ADS B, sin embargo, es necesario establecer requisitos específicos para la implementación obligatoria por los operadores aéreos internacionales que operan en el espacio aéreo superior de la Región de información de vuelo centroamericana.

REGULACIONES RELACIONADAS:

RAC 02 (Reglas del aire)
RAC 10 Telecomunicaciones Aeronáuticas.
RAC ATS Servicios de Tránsito Aéreo.

MARCO LEGAL:

La presente **CIRCULAR DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO** se fundamenta en las siguientes disposiciones legales:

Artículos 2, 10, 18 numeral 2 inciso b) de la Ley de Aeronáutica Civil, Artículo 2 y 15 del Reglamento de la Ley.

VISTO LO ANTERIOR EL DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL (AHAC):

CONSIDERANDO (1): Que es competencia de la AHAC velar que se cumpla la Ley de Aeronáutica Civil, sus Reglamentos y Regulaciones.

 GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL	CIRCULAR DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO	
	FECHA: 09/02/2026	USO E IMPLEMENTACIÓN DE VIGILANCIA AUTOMÁTICA-RADIO DIFUSIÓN EMISIÓN (ADS-B OUT) EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR DE LA FIR/UIR CENTROAMÉRICA.

CONSIDERANDO (2): Que la actividad aeronáutica se rige por la Constitución de la República, por los Tratados y Convenios Internacionales suscritos y ratificados por el Estado de Honduras por la Ley de Aeronáutica Civil, Reglamentos, Regulaciones de Aeronáutica Civil (RAC), Directivas Operacionales y Circulares de Obligatorio Cumplimiento emitidas por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil.

CONSIDERANDO (3): Que dentro de las competencias de la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil se encuentra la de elaborar Circulares de Obligatorio Cumplimiento, las cuales se pueden emitir como medida provisional de conformidad al artículo 65 de la Ley de Procedimiento Administrativo y se emite cuando se considere que existe una emergencia respecto a la seguridad operacional que requiera una acción inmediata.

CONSIDERANDO (4): Que de conformidad a los antecedentes planteados respecto al uso e implementación de vigilancia dependiente automática-radio difusión emisión (ADS-B) en el espacio aéreo superior de la FIR/UIR Centroamérica, como alternativa al radar convencional.

CONSIDERANDO (5): Que la Autoridad Aeronáutica en la República de Honduras es la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil y tiene dentro de sus competencias la de ejecutar las políticas de aviación civil y realizar las acciones que sean necesarias a fin de promover, incentivar y fortalecer la seguridad operacional en la aviación; con el objetivo de utilizar la tecnología de transmisión de datos para que las aeronaves transmitan información precisa y actualizada sobre su posición, velocidad y altitud.

CONSIDERANDO (6): Que como medida provisional el Estado de Honduras deviene adoptar el **Uso e Implementación de Vigilancia Dependiente Automática-Radio Difusión (ADS-B OUT) en el espacio aéreo superior del estado de Honduras y la FIR/UIR Centroamericana** bajo la figura de una Circular de Obligatorio Cumplimiento, acción que está dentro del marco de competencias de la AHAC.

CONSIDERANDO (7): Que las Circulares de Obligatorio Cumplimiento surtirán efecto dentro del tiempo razonable que este prescriba y continuarán en vigencia hasta que se emita una nueva disposición o por el período de vigencia que se haya especificado en estas.

CONSIDERANDO (8): Que se ha escuchado el pronunciamiento del departamento de Asesoría Técnico Legal el cual resulto favorable para la emisión de una Circular de Obligatorio Cumplimiento.

POR TANTO:

Esta Dirección Ejecutiva **DETERMINA:**

Aprobar la emisión de la **CIRCULAR DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO (COC) Uso e Implementación de Vigilancia Dependiente Automática-Radio Difusión (ADS-B OUT) en el espacio aéreo superior para todas las aeronaves que**

 GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL	CIRCULAR DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO	
	FECHA: 09/02/2026	USO E IMPLEMENTACIÓN DE VIGILANCIA AUTOMÁTICA-RADIO DIFUSIÓN EMISIÓN (ADS-B OUT) EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR DE LA FIR/UIR CENTROAMÉRICA.

operan o pretendan operar a/o por arriba de 20,000 pies (FL200) en la FIR/UIR, dispongan de tecnología ADS-B OUT abordo, como fuente secundaria de detección e identificación de aeronaves.

1. Instalación de Equipamiento ADS-B OUT 1090 ES

- a) Después del 09 de agosto del 2026, a menos que el ATC autorice lo contrario, ninguna aeronave puede operar en el espacio aéreo superior de la FIR/UIR Centroamérica para fines ATS (por encima 19,500 pies MSL), a menos que la aeronave tenga equipo instalado que:
 - i) Cumple con los requisitos de rendimiento en:
 - (1) TSO-C166b y Sección 2 de RTCA DO-260B (como se menciona en TSO-C166b); o
 - (2) TSO-C166c y Sección 2 de RTCA DO-260C modificado por DO-260C-Cambio 1 (como se menciona en TSO-C166c)
- b) Después del 09 de agosto del 2026, a menos que ATC autorice lo contrario, ninguna aeronave podrá operar por debajo de los 19,500 pies MSL en la FIR Centroamérica donde exista cobertura ADS-B, a menos que la aeronave tenga equipo instalado que:
 - i) Cumple con los requisitos de rendimiento en:
 - (1) TSO-C166b y Sección 2 de RTCA DO-260B (como se menciona en TSO-C166b);
 - (2) TSO-C166c y Sección 2 de RTCA DO-260C modificado por DO-260C-Cambio 1 (como se menciona en TSO-C166c);
- c) Las aeronaves equipadas con ADS-B Out deben operar este equipo en el modo de transmisión. Para los sistemas que tengan opción de encendido y apagado (ON/OFF), deben permanecer en encendido (ON).
- d) Las solicitudes de desviaciones autorizadas por el ATC de los requisitos de esta sección deben realizarse a la dependencia ATC que tenga jurisdicción sobre el espacio aéreo en cuestión, dentro de los períodos de tiempo especificados a continuación:
 - i) Para la operación de una aeronave con un ADS-B Out inoperativo, hasta el aeropuerto de destino final, incluidas las escalas intermedias, o para proceder a un lugar donde se puedan realizar las separaciones adecuadas, o ambas, la solicitud podrá realizarse en cualquier momento.

 GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL	CIRCULAR DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO	
	FECHA: 09/02/2026	USO E IMPLEMENTACIÓN DE VIGILANCIA AUTOMÁTICA-RADIO DIFUSIÓN EMISIÓN (ADS-B OUT) EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR DE LA FIR/UIR CENTROAMÉRICA.

- ii) Para operación de una aeronave que no esté equipada con ADS-B Out, la solicitud deberá realizarse al menos 1 hora antes de la operación propuesta.
 - iii) En cualquier caso, será potestad del ATC autorizar o denegar estas solicitudes, de acuerdo con la disponibilidad de señal radar en la zona dentro de la cual se pretende operar sin ADS-B.
- e) Contingencia por fallas de los sistemas ADS-B OUT
- i) Si una aeronave experimenta una falla en el equipo después de la salida y no pueda utilizar el sistema ADS-B OUT, la autorización ATC de las solicitudes para operar en el espacio aéreo dependerá de la base táctica en la gestión de flujo de tránsito aéreo. La operación de estos vuelos debe ser notificada a la dependencia ATC adyacente o por la propia tripulación de la aeronave antes de ingresar al espacio aéreo.
 - ii) Si se produce una falla ADS-B OUT mientras el vuelo está operando dentro del espacio, se debe avisar inmediatamente a la dependencia ATC. Dichos vuelos recibirán nuevas autorizaciones para operar en el espacio aéreo, pero se considerará la posibilidad de permitir que el vuelo permanezca en el espacio aéreo, sobre la base de consideraciones tácticas.

2. Enlace de transmisión 1090 MHz ES y requisitos de energía:

- a) Las aeronaves que operan en el espacio aéreo deben tener equipos instalados que cumplan con los requisitos de antena y salida de potencia de los equipos Clase A1S, A1, A2, A3, B1S o B1 como se define en TSO-C166b y la Sección 2 de RTCA DO-260B (como se menciona en TSO-C166b), o TSO-C166c y la Sección 2 de RTCA DO-260C modificada por DO-260C—Cambio 1 (como se menciona en TSO-C166c).

3. Requisitos de rendimiento de salida ADS-B para NACP, NACV, NIC, SDA y SIL:

- a) Para aeronaves que transmiten ADS-B Out, la calidad de los datos debe cumplir lo siguientes requisitos mínimos de rendimiento:
 - i) Número de versión de ADS-B ≥ 2 ;
 - ii) El NACP de la aeronave debe ser inferior a 0.3 millas náuticas ($NACP \geq 6$);
 - iii) El NACv de la aeronave debe ser inferior a 10 metros por segundo ($NACv \geq 1$);
 - iv) El NIC de la aeronave debe ser inferior a una 1 milla náutica ($NIC \geq 5$);

 GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL	CIRCULAR DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO	
	FECHA: 09/02/2026	USO E IMPLEMENTACIÓN DE VIGILANCIA AUTOMÁTICA-RADIO EMISIÓN (ADS-B OUT) EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR DE LA FIR/UIR CENTROAMÉRICA.

- v) El SDA de la aeronave debe ser menor a 10^{-5} por hora de vuelo ($SDA \geq 2$); y
- vi) El SIL de la aeronave debe ser menor a 10^{-7} por hora de vuelo o por muestra ($SIL \geq 3$).
- vii) La altitud barométrica es válida.
- b) Los cambios en NACp, NACv, SDA y SIL deben transmitirse en un plazo de 10 segundos.
- c) Los cambios en la NIC deben transmitirse en un plazo de 12 segundos.

4. Conjunto mínimo de elementos de mensaje de difusión para ADS-B OUT.

Cada aeronave debe transmitir la siguiente información, según se define en TSO-C166b (incluida la Sección 2 de RTCA DO-260B, como se menciona en TSO-C166b), TSO-C166c (incluida la Sección 2 de RTCA DO-260C modificada por DO-260C-Cambio 1, como se menciona en TSO-C166c). El piloto debe ingresar información para los elementos del mensaje enumerados en los incisos (g) al (j) de esta sección durante la fase apropiada del vuelo.

- a) La longitud y la envergadura de la aeronave;
- b) La indicación de posición de la aeronave en latitud y longitud;
- c) La altitud de presión barométrica de la aeronave;
- d) La velocidad indicada de la aeronave;
- e) La indicación de si tiene instalado un sistema ACAS o ACAS II y funcionando en un modo que pueda generar alertas de aviso de resolución (RA);
- f) Si tiene un ACAS II instalado y operativo y hay una indicación de aviso de resolución (RA);
- g) La indicación del código del transpondedor Modo A especificado por el ATC;
- h) La indicación de la identificación o distintivo de llamada de la aeronave que se presenta en el plan de vuelo o la matrícula de la aeronave.
- i) La indicación si la tripulación de vuelo ha identificado una emergencia, una falla en las comunicaciones por radio o una interferencia ilícita;
- j) La indicación de "IDENT" de la aeronave para el ATC;

 GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL	CIRCULAR DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO	
	FECHA: 09/02/2026	USO E IMPLEMENTACIÓN DE VIGILANCIA AUTOMÁTICA-RADIO DIFUSIÓN EMISIÓN (ADS-B OUT) EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR DE LA FIR/UIR CENTROAMÉRICA.

- k) La indicación del código o dirección de 24 bits de la OACI asignada a la aeronave.
- l) La indicación de la categoría de emisores de la aeronave;
- m) La indicación de si un ADS-B con capacidad "IN" está instalado
- n) La indicación de la altitud geométrica de la aeronave;
- o) La indicación de la categoría de precisión de navegación para la posición (NACP);
- p) La indicación de la categoría de precisión de navegación para velocidad (NACV);
- q) La indicación de la Categoría de Integridad de Navegación (NIC);
- r) La indicación de la Garantía de Diseño del Sistema (SDA); y
- s) La indicación del nivel de integridad de la fuente (SIL).

5. Requisitos de latencia de ADS-B:

- a) La aeronave deberá transmitir su posición geométrica a más tardar 2,0 segundos desde el momento de la medición de la posición hasta el momento de la transmisión.
- b) Dentro de la asignación de latencia total 2.0, un máximo de 0,6 segundos puede ser una latencia sin compensar. La aeronave debe compensar cualquier latencia superior a 0,6 segundos hasta el máximo de 2,0 segundos total extrapolando la posición geométrica al momento de la transmisión del mensaje.
- c) La aeronave deberá transmitir su posición y velocidad al menos una vez por segundo mientras esté en el aire o en movimiento sobre la superficie del aeropuerto.
- d) La aeronave deberá transmitir su posición al menos una vez cada 5 segundos mientras esté parada en la superficie del aeropuerto.

6. Fuente de información de posición

La fuente de información de posición será un GNSS que cumpla con los requisitos de alguno de los siguientes estándares técnicos:

- a) TSO-C129. GPS + ABAS

 GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL	CIRCULAR DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO	
	FECHA: 09/02/2026	USO E IMPLEMENTACIÓN DE VIGILANCIA AUTOMÁTICA-RADIO EMISIÓN (ADS-B OUT) EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR DE LA FIR/UIR CENTROAMÉRICA.

b) TSO-C145. GPS + SBAS multisensor

c) TSO-C146. GPS + SBAS stand alone.

d) TSO-C196. GPS + ABAS

7. Incorporación por referencia.

Las normas requeridas en esta sección se incorporan por referencia con la aprobación.

a) ICAO, Organización de Aviación Civil Internacional

i) Anexo 10 - Telecomunicaciones aeronáuticas, Volumen III, Parte I - Sistemas de comunicaciones de datos digitales, Capítulo 5, al Convenio de Aviación Civil Internacional.

ii) Anexo 10 - Telecomunicaciones aeronáuticas, Volumen IV, Sistemas de Vigilancia y anticollisión, Capítulo 5, Señales espontáneas ampliadas en modo S, al Convenio de Aviación Civil Internacional.

iii) Documento 9871 - Disposiciones técnicas sobre servicios en Modo S y señales espontáneas ampliadas. Capítulo 4, Edición 2.

iv) Documento 9924 - Manual de vigilancia aeronáutica.

v) Documento 9750 - Plan mundial de navegación aérea 2013-2028.

vi) Circular 326 - Evaluación de la vigilancia ADS-B y la vigilancia por multilateración en apoyo de los servicios de tránsito aéreo y directrices de implantación

b) Departamento de Transporte de EE. UU., Oficina de Distribución Posterior, DOT Warehouse M30, Ardmore East Business Center, 3341 Q 75th Avenue, Landover, MD 20785; sitio web: www.faa.gov/aircraft/air_cert/design_approvals/tso/

i) TSO-C166b, Equipos de transmisión y vigilancia dependiente automática de señales espontáneas extendidas (ADS-B) y de transmisión y servicio de información de tráfico (TIS-B) que funcionan en la frecuencia de radio de 1090 megahercios (MHz), 2 de diciembre de 2009.

ii) TSO-C166c, Equipo de transmisión-vigilancia dependiente automática de señales espontáneas extendidas (ADS-B) y transmisión-servicio de información de tráfico (TIS-B) que funciona en la frecuencia de radio de 1090 megahercios (MHz), 10 de marzo de 2023.

 GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL	CIRCULAR DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO	
	FECHA: 09/02/2026	USO E IMPLEMENTACIÓN DE VIGILANCIA AUTOMÁTICA-RADIO EMISIÓN (ADS-B OUT) EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR DE LA FIR/UIR CENTROAMÉRICA.

c) RTCA, Inc., 1150 18th St. NW, Suite 910, Washington, DC 20036; sitio web: www.rtca.org/products.

- i) RTCA DO-260B, Estándares mínimos de rendimiento operativo para radiodifusión y vigilancia dependiente automática de señales espontáneas extendidas (ADS-B) y servicios de información de tráfico (TIS-B) de 1090 MHz, Sección 2, Requisitos de rendimiento del equipo y procedimientos de prueba, 2 de diciembre de 2009.
- ii) RTCA DO-260C, Estándares mínimos de desempeño operativo para transmisión-vigilancia dependiente automática de señales espontáneas extendidas de 1090 MHz (ADS-B) y transmisión-difusión de servicios de información de tráfico (TIS-B), Sección 2, Requisitos de rendimiento del equipo y procedimientos de prueba, 17 de diciembre de 2020.
- iii) RTCA DO-260C, Estándares mínimos de rendimiento operativo para transmisión-vigilancia dependiente automática de señales espontáneas extendidas de 1090 MHz (ADS-B) y transmisión-servicios de información de tráfico (TIS-B), cambio 1, 25 de enero de 2022

RESTRICCIONES:

1. La presente circular es de carácter temporal;

DISPOSICIONES ESPECIALES:

1. El Departamento de Vigilancia de los Servicios de Navegación Aérea en conjunto con la Biblioteca Técnica deben realizar la revisión y actualización de la Regulación de Aeronáutica Civil (RAC) respectiva para la incorporación de las disposiciones reguladas en la presente COC dentro del término de vigencia de esta.

VIGENCIA:

La presente COC tiene una vigencia de seis (06) meses a partir del 09 de febrero del presente año.

PUBLICACIÓN:

La presente COC debe publicarse en el sitio WEB de la AHAC, debe socializarse con los operadores aéreos autorizados en el país y entidades externas.

CONTACTO:

Cualquier consulta técnica respecto a esta COC, dirigirse al jefe del departamento de Vigilancia de los Servicios de Navegación Aérea.

 GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL	CIRCULAR DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO FECHA: 09/02/2026 USO E IMPLEMENTACIÓN DE VIGILANCIA AUTOMÁTICA-RADIO EMISIÓN (ADS-B OUT) EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR DE LA FIR/UIR CENTROAMÉRICA.
--	--

LUGAR Y FECHA:

Comayagüela M.D.C.; 09 de febrero 2026.


ABOGADA BELKIS ESCOBAR SANDOVAL
DIRECTORA EJECUTIVA


ABOGADA ISAURA AVILA CANALES
SECRETARIA ADMINISTRATIVA

RESPALDO TÉCNICO Y LEGAL

ABOGADO KARIN DANILO GARCIA ROSALES
DEPTO. ASESORÍA TÉCNICO LEGAL

Firma:

SR. HECTOR ALEXANDER HERNANDEZ E. DPTO. VIGILANCIA ANS/MET

Firma:

