REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS / INSTRUMENT FLIGHT RULES

GENERALIDADES

Los vuelos IFR podrán operar en espacio aéreo controlado y no controlado. Los que operen en espacio aéreo controlado observarán las disposiciones de los Servicios ATC (Reglamento de Circulación Aérea de España).

Los vuelos OIFR se realizarán siempre controlados o asesorados por las dependencias de control CAO, sin perjuicio de las normas del RCAO.

GENERAL

IFR flights can operate within controlled and uncontrolled airspace. Those operating within controlled airspace must follow the ATC Service regulations. (Reglamento de Circulación Aérea of Spain).

OIFR flights will always be controlled or advised by the CAO control dependences, without prejudice to RCAO norms.

EQUIPO DE LAS AERONAVES

Las aeronaves estarán dotadas de instrumentos adecuados y de equipo de navegación apropiado para la ruta que vayan a volar.

AIRCRAFT EQUIPMENT

Aircraft must be equipped with suitable instruments and appropriate navigation equipment to the route to be flown.

NIVELES MÍNIMOS

Los vuelos IFR se efectuarán a un nivel que no sea inferior a la altitud mínima de vuelo establecida en un determinado espacio aéreo o, en caso de que tal altitud mínima de vuelo no se haya establecido:

a) Por lo menos 300 m (1000 ft) por encima del obstáculo más alto que se halle dentro de un radio de 8 km con respecto a la posición estimada de la aeronave en vuelo.

b) Por lo menos 600 m (2000 ft) por encima del obstáculo más alto que se halle dentro de un radio de 8 km con respecto a la posición estimada de la aeronave en vuelo, sobre terreno elevado o en áreas montañosas.

Nota: La posición estimada de la aeronave tendrá en cuenta la precisión de navegación que se pueda lograr en el tramo de ruta en cuestión, considerando las instalaciones disponibles para la navegación, en tierra y de a bordo.

MINIMUM LEVELS

IFR flights shall be flown at a level which is not below the minimum flight altitude established in a specified airspace or, where no such minimum flight altitude has been established:

a) At least 300 m (1000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft.

b) At least 600 m (2000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft over high terrain or in mountainous areas.

Note: The estimated position of the aircraft will take into account the navigational accuracy which can be achieved on the relevant route segment, according to the navigational facilities available on the ground and the equipment in the aircraft.

ALTITUD MÍNIMA DE ÁREA

La altitud mínima de área (AMA) es la altitud más baja (redondeada a la centena de pies superior) que debe usarse en condiciones meteorológicas por instrumentos y permite conservar un margen vertical mínimo de 300 m (1000 ft), 600 m (2000 ft) en terreno montañoso, por encima de todos los obstáculos situados en un área especificada.

A efectos de cálculo de la AMA se considera terreno montañoso aquel cuya elevación es superior a 2100 m (7000 ft).

Las áreas utilizadas para determinar las AMA son cuadriláteros formados por paralelos y meridianos a intervalos de un grado.

AREA MINIMUM ALTITUDE

The area minimum altitude (AMA) is the lowest altitude (rounded up to the next higher hundred feet) to be used under instrumental meteorological conditions that provides a minimum vertical clearance of 300 m (1000 ft), 600 m (2000 ft) over mountainous areas, above all obstacles located in a specified area.

Areas over 2100 m (7000 ft) are considered mountainous areas when calculating AMA.

AMA is calculated over a quadrilateral area defined by parallels and meridians at one degree interval.

NIVELES DE CRUCERO

Un vuelo IFR/OIFR que opere en vuelo de crucero en espacio aéreo controlado se efectuará al nivel de crucero o, si está autorizado para emplear técnicas de ascenso en crucero, entre dos niveles o por encima de un nivel, elegidos de la tabla de niveles de crucero, ver ENR 1.7-3, con la excepción de que la correlación entre niveles y derrota que se prescribe en dicha tabla no se aplicará si así se indica en las autorizaciones de control de tránsito aéreo o se especifica en las publicaciones de información aeronáutica.

CRUISING LEVELS

An IFR/OIFR cruising flight operating in controlled airspace shall be flown at a cruising level or, if authorized to employ cruise climb techniques, between two levels or above a level, selected from the table of cruising levels, see ENR 1.7-3, except that the correlation of levels to track prescribed therein shall not apply whenever otherwise indicated in air traffic control clearances or specified in aeronautical information publications.

Un vuelo IFR/OIFR que opere en vuelo horizontal de crucero fuera del espacio aéreo controlado se efectuará al nivel de crucero apropiado a su derrota, tal como se especifica en la tabla mencionada en ENR 1.7-3.

Esta disposición no impide el empleo de técnicas de ascenso en crucero por las aeronaves en vuelo supersónico.

En la FIR/UIR Canarias:

Todos los cambios de nivel de vuelo que se imponen cuando los vuelos que siguen rutas controladas pasan del sistema de niveles de crucero designados al sistema semicircular de niveles de crucero, o viceversa, se efectuarán en puntos situados dentro del espacio aéreo controlado.

An IFR/OIFR flight operating in cruising level outside controlled airspace shall be flown at a cruising level appropriate to its tracks as specified in the table of cruising levels, above mentioned in ENR 1.7-3.

This provision does not preclude the use of cruise climb techniques by aircraft in supersonic flight.

Within Canarias FIR/UIR:

All flight level changes imposed when flights following controlled routes transfer from the cruising levels system to flight levels semicircular system, or vice versa, shall be carried out over points located inside the controlled airspace.

VELOCIDADES

No es de aplicación la limitación de velocidad establecida en función de la clasificación del espacio aéreo, excepto para separación de tráfico militar, según las indicaciones de las dependencias de control de tránstio aéreo.

SPEED

The speed limitation established depending on the airspace clasification is not applicable, except for the military traffic separation, according to the air traffic control units.

COMUNICACIONES

Un vuelo IFR mantendrá escucha continua en la radiofrecuencia apropiada de la dependencia ATS y cuando sea necesario establecerá comunicación con la misma, cuando vuele dentro de una parte del espacio aéreo en la que se exija la presentación de un plan de vuelo; excepto las aeronaves que, sin equipo radio o con él inutilizado, sean autorizadas a volar en un ATZ de un aeródromo controlado.

COMMUNICATIONS

An IFR flight shall maintain a continous listening watch on the appropriate radio frequency of the ATS unit and when necessary contact it, whenever flying within a portion of airspace where flight plan submission is required; except aircraft cleared to flight within an ATZ of a controlled aerodrome without radioequipment of with radio failure.

INFORMES DE POSICIÓN

Un vuelo IFR controlado deberá notificar a la dependencia ATS correspondiente, tan pronto como sea posible, la hora y nivel en que pasa cada uno de los puntos de notificación obligatoria designados, así como cualquier otro dato que sea necesario. Esto será de aplicación también a los vuelos IFR que operen fuera de espacio aéreo controlado y hayan presentado un plan de vuelo.

En la FIR/UIR de Canarias también se darán informes de posición al entrar o salir del espacio aéreo controlado o con servicio de asesoramiento.

Los informes de posición contendrán los elementos de información siguientes:

1) Identificación de la aeronave.

2) Posición.

3) Hora.

4) Nivel de vuelo o altitud.

→ 5) Posición siguiente y hora a la que se sobrevolará.

6) Punto significativo siguiente.

→ En la FIR/UIR de Madrid y Barcelona, los informes de posición contendrán únicamente los apartados 1, 2, 3 y 4, salvo disposición en contrario.

→ En aquellos sectores designados por la autoridad ATS competente en los que, mediante SSR, la identificación de cada aeronave y la información en Modo C verificada estén permanentemente disponibles en forma de etiquetas relacionadas con la posición radar de cada aeronave y la cobertura de las comunicaciones aeroterrestres y la comunicación piloto/controlador sean fiables, la llamada inicial después de un

POSITION REPORTS

A controlled flight must report to the appropriate ATS unit, as soon as possible, the time and level of crossing each designated compulsory reporting point, as well as any other required information. This shall also apply to IFR flights that operate outside controlled airspace and have submitted a flight plan.

In Canarias FIR/UIR the position reports shall also be given when entering or departing from controlled airspace or airspace with advisory service.

The position reports must contain the following elements of information:

1) Aircraft identification.

2) Position.

3) Time.

4) Flight level or altitude.

5) Next position and time over.

6) Next significant point.

Position reports within the Madrid and Barcelona FIR/UIR will only include items 1,2, 3 and 4, unless it is otherwise prescribed.

Initial contact with an ATC unit after a frequency change in those sectors, designated by the appropriate ATS authority, in which the use of SSR provides identification and constant verified Mode C information in labels associated with the radar position of each aircraft and when air-ground communication coverage and pilot/controller communications are reliable, may only include aircraft identification and flight level,

cambio de radiofrecuencia puede contener únicamente la identificación y nivel de vuelo de la aeronave y todo informe posterior puede contener únicamente la identificación y posición de la aeronave, así como la hora.

Las aeronaves a las que se suministre servicio de asesoramiento de tránsito aéreo cumplirán las disposiciones en cuanto a los ATC, pero el plan de vuelo y los cambios que se hagan en él no estarán supeditados a autorizaciones.

Nota: Cuando se opere bajo servicio radar proporcionado por una dependencia de los servicios de tránsito aéreo el controlador podrá dar instrucciones para que los vuelos omitan los informes de posición sobre puntos de notificación obligatorio. Las aeronaves reanudarán la notificación de posición cuando así se les requiera, se les comunique que ha terminado el servicio de radar o que se ha perdido el contacto radar y, a menos que reciban instrucciones en contra, cuando efectúen cambio de radiofrecuencias.

and any subsequent report may only include the aircraft identification, position and time over.

Aircraft using the air traffic advisory service must comply with the provisions of ATC, except that the flight plan and changes thereto are not subject to clearances.

Note: When operating under radar service provided by an air traffic services unit, the controller may clear flights to omit position reports over compulsory reporting points. The aircraft will resume reporting its position when so requested, when told that radar service is terminated or that radar contact has been lost and, unless otherwise cleared, when a radiofrequency change takes place.

CAMBIO DE VUELO IFR A VFR

Toda aeronave que opere en IFR y decida cambiar a VFR notificará específicamente a la dependencia ATS apropiada la cancelación de su vuelo IFR y comunicará los cambios que hayan de hacerse en su plan de vuelo vigente.

Cuando se den condiciones meteorológicas visuales, un vuelo IFR que desee cambiar sus reglas de vuelo no cancelará su vuelo IFR, a menos que se prevea que el vuelo continuará durante un período de tiempo razonable en VMC ininterrumpidas, y que se tenga el propósito de proseguir en tales condiciones.

CHANGE FROM IFR FLIGHT TO VFR FLIGHT

An aircraft electing to change its flight from IFR to VFR must notify the appropriate ATS unit that the IFR flight is cancelled and communicate the changes to be made to its current flight plan.

When an aircraft operating under IFR is flown in, or encounters VMC it shall not cancel its IFR flight unless it is anticipated, and intended, that the flight will be continued for a reasonable period of time in uninterrupted VMC.

CAMBIO DE VUELO OIFR A OVFR

El cambio de vuelo OIFR a OVFR sólamente es aceptable cuando una dependencia de control CAO reciba un mensaje transmitido por el piloto al mando que contenga la expresión específica "CANCELO MI VUELO OPERATIVO IFR" junto con los cambios, en caso de haberlos, que deban hacerse en su plan de vuelo actualizado. No debe sugerirse el cambio de vuelo OIFR a OVFR ni directa ni implícitamente.

La dependencia CAO acusará recibo empleando la fraseología "VUELO OPERATIVO IFR CANCELADO A LAS ... (hora)".

Cuando una dependencia de los servicios de tránsito aéreo tenga información de que es probable que se encuentren condiciones meteorológicas de vuelos por instrumentos a lo largo de la ruta de vuelo, estos datos deberán notificarse a los pilotos que deseen pasar de las reglas OIFR a las reglas OVFR.

Toda dependencia de los servicios de tránsito que reciba notificación de la intención de una aeronave de cambiar de vuelo OIFR a OVFR lo notificará, a la mayor brevedad posible, a todas las demás dependencias de los servicios de tránsito aéreo a quienes se dirigió el plan de vuelo OIFR, exceptuando las dependencias por cuyas regiones o áreas ya haya pasado.

CHANGE FROM OIFR TO OVFR FLIGHT

Change from an OIFR flight to an OVFR flight is only available when a CAO control unit receives a message transmission from the pilot in command that contains the specific expression "CANCELLING MY OPERATIONAL IFR FLIGHT" with the changes that must be made in your present flight plan. Changes from OIFR to OVFR flight shall not be directly or implicitly suggested.

The CAO unit will acknowledge receipt using the phraseology "OPERATIONAL IFR FLIGHT CANCELLED AT ... (time)".

When an air traffic service unit has information about the probability of instrumental meteorological conditions along the route of flight, these data should be notified to pilots who wish to change from OIFR rules to OVFR rules.

All air traffic service units that receive notification from pilots with the intention to change from OIFR flight to OVFR flight, will notify it, as soon as possible, to every air traffic service unit where the OIFR flight plan was addressed except for those units in the regions or areas where the flight has already flown.

AUTORIZACIONES PARA VOLAR MANTENIENDO PROPIA SEPARACIÓN EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS VISUALES

Cuando lo solicite una aeronave, y con tal de que el piloto de la otra aeronave dé su consentimiento y el procedimiento haya sido previamente aprobado por la autoridad ATS competente, una dependencia ATC podrá dar autorización a

CLEARANCES TO FLY MAINTAINING OWN SEPARATION WHILE IN VISUAL METEOROLOGICAL CONDITIONS

When so requested by an aircraft and provided it is agreed by the pilot of the other aircraft and so authorized by the appropriate ATS authority, an ATC unit may clear a controlled flight, including departing and arriving flights, operating in

un vuelo controlado que opere en el espacio aéreo de Clases D y E en VMC durante las horas diurnas para que vuele cuidando su propia separación con respecto únicamente a otra aeronave y permaneciendo en condiciones meteorológicas de vuelo visual. Cuando así se permita a un vuelo controlado, regirá lo siguiente:

a) la autorización será para una parte específica del vuelo a, o por debajo de, 3.050 m (10.000 ft) durante la subida o el descenso, quedando sujeto a las demás restricciones que se prescriban a base de acuerdos regionales de navegación aérea;

b) si existe la posibilidad de que el vuelo no pueda realizarse en condiciones meteorológicas visuales, se proporcionarán a un vuelo IFR las instrucciones de alternativa que habrán de cumplirse en el caso de que el vuelo no pueda mantenerse en VMC durante el plazo de validez de la autorización;

c) si el piloto de un vuelo IFR observa que las condiciones se están deteriorando y considera que el operar en VMC llegará a ser imposible, informará al ATC antes de entrar en condiciones meteorológicas instrumentales (IMC) y procederá de conformidad con las instrucciones de alternativa proporcionadas;

d) se proporcionará información sobre el tránsito esencial a los vuelos controlados pertinentes cuando constituyan entre sí tránsito esencial.

NOTA.- Esta información se referirá inevitablemente a los vuelos controlados que hayan sido autorizados, a reserva de cuidar su propia separación y permanecer en condiciones meteorológicas de vuelo visual y también siempre que se haya infringido la mínima de separación deseada.

airspace Classes D and E in VMC during the hours of daylight to fly subject to maintaining own separation to one other aircraft and remaining in visual meteorological conditions. When a controlled flight is so cleared, the following shall apply:

a) the clearance shall be for a specified portion of the flight at or below 3,050 m (10,000 ft), during climb or descent and subject to further restrictions as and when prescribed on the basis of regional air navigation agreements;

b) if there is a possibility that flight under visual meteorological conditions may become impracticable, an IFR flight shall be provided with alternative instructions to be complied with in the event that flight in VMC cannot be maintained for the term of the clearance;

c) the pilot of an IFR flight, on observing that conditions are deteriorating and considering that operation in VMC will become impossible, shall inform ATC before entering instrument meteorological conditions (IMC) and shall proceed in accordance with the alternative instructions given;

d) essential traffic information shall be given to controlled flights concerned whenever they constitute essential traffic to each other.

NOTE.- This information will inevitably relate to controlled flights cleared, subject to maintaining own separation and remaining in visual meteorological conditions and also whenever the intended separation minimum has been infringed.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DEL ESPACIO AÉREO FREE ROUTE

Área de aplicación

El espacio aéreo Free Route FRASAI está ubicado en la zona Noroeste del UIR Madrid (ver ENR 2.1 y ENR 6).

Los procedimientos Free Route estarán disponibles H24 en el espacio aéreo FRASAI por encima de FL245.

El espacio aéreo FRASAI incluye el espacio aéreo delegado por Lisboa ACC a Madrid ACC en el que los servicios de tránsito aéreo son proporcionados por Madrid ACC (ver ENR 2.2).

Procedimientos de vuelo

Generalidades

En el espacio aéreo FRASAI los operadores podrán planificar las trayectorias deseadas mediante el uso del designador de cinco letras de los puntos significativos y/o radioayudas de ruta e instrucciones DCT. Los puntos y radioayudas del espacio aéreo FRASAI están publicados en ENR 4.4 y ENR 4.1 respectivamente. Todos los tramos DCT disponibles están publicados en el Apéndice 4 del RAD.

(https://www.public.cfmu.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html).

En el espacio aéreo FRASAI los puntos significativos y radioayudas son considerados puntos de Entrada (E), de Salida (X), Intermedios (I), de Llegada (A), de Despegue (D) o de Llegada/Despegue (AD), tal y como se especifica en ENR 4.4 y ENR 4.1 respectivamente.

El tránsito aéreo estará sujeto a las Reglas y Procedimientos Generales (ver ENR 1.1), requisitos de equipamiento, a las restricciones RAD y a las Cartas de Acuerdo entre ACC colaterales.

FREE ROUTE AIRSPACE GENERAL PROCEDURES

Area of application

FRASAI airspace is comprised by the Northwest section of airspace in UIR Madrid (see ENR 2.1 and ENR 6).

Free Route procedures are available H24 in FRASAI above FL245.

FRASAI includes the airspace delegated by Lisboa ACC to Madrid ACC where air traffic services are provided by Madrid ACC (see ENR 2.2).

Flight procedures

General

Within FRASAI airspace users will be able to plan user-preferred trajectories through the use of five letters waypoints and/or en-route radio navigation aids and DCT instructions. FRASAI waypoints and en-route radio navigation aids are published in ENR 4.4 and ENR 4.1 respectively. All available DCTs segments are published in RAD Appendix 4.

(https://www.public.cfmu.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html).

Within FRASAI airspace five-letters waypoints and en-route navigation aids are considered FRASAI Entry (E), Exit (X), Intermediate (I), Arrival (A), Departure (D) or Arrival/Departure (AD) points, as described in ENR 4.4 and ENR 4.1 respectively.

Traffic will be subject to General Rules and Procedures (see ENR 1.1), equipment requirements, RAD utilization requirements and Letters of Agreements between neighbouring ACC.

Sobrevuelos

El tránsito en sobrevuelo en el espacio aéreo FRASAI deberá planificar su ruta desde un punto de Entrada (E) hasta un punto Intermedio (I) o hasta un punto de Salida (X), y de un punto Intermedio (I) a un punto de Salida (X) si fuera preciso, de acuerdo a la disponibilidad de segmentos DCT FRASAI publicados en el Apéndice 4 del RAD.

Acceso hacia/desde las áreas terminales del espacio aéreo FRASAI

El tránsito de llegadas deberá planificar su ruta de una de las siguientes formas:

- Si el punto de Llegada (A) o de Llegada/Despegue (AD) del aeródromo es el punto inicial de una STAR, la ruta comenzará en el punto de Entrada al espacio aéreo FRASAI (E) y finalizará en el punto de Llegada (A) o de Llegada/Despegue (AD), mediante la utilización de uno o más de los segmentos DCT permitidos.

  E.j.: XXXXX (E) - DCT- ZZZZZ (A) (punto inicial de la STAR)
  XXXXX (E) - DCT- YYYYY (I) - DCT ZZZZZ (AD) (punto inicial de la STAR)

- Si el punto de Llegada (A) o de Llegada/Despegue (AD) del aeródromo NO es el punto inicial de una STAR, la ruta comenzará en el punto de Entrada al espacio aéreo FRASAI (E), llevará hasta el punto de Llegada (A) o de Llegada/Despegue (AD) mediante la utilización de uno o más de los segmentos DCT permitidos, y terminará en el punto inicial de la STAR mediante la utilización del correspondiente designador de aerovía de espacio aéreo inferior. En estos casos, el punto de Llegada (A) o de Llegada/Despegue (AD) pertenece al espacio aéreo FRASAI y a una aerovía de espacio aéreo inferior.

  E.j.: XXXXX (E) - DCT - YYYYY (A) - AWY - ZZZZZ (punto inicial de la STAR)
  XXXXX (E) - DCT - WWWWW (I) - DCT - YYYYY (A) - AWY - ZZZZZ (punto inicial de la STAR)

El tránsito de despegue deberá planificar su ruta de una de las siguientes formas:

- Si el punto de Despegue (D) o de Llegada/Despegue (AD) del aeródromo es el punto final de una SID, la ruta comenzará en el punto de Despegue (D) o de Llegada/Despegue (AD) y finalizará en un punto de Salida FRASAI (X), mediante la utilización de uno o más de los segmentos DCT permitidos.

  E.j.: (punto final de la SID) XXXXX (D) - DCT - ZZZZZ (X)
  (punto final de la SID) XXXXX (D) - DCT - YYYYY (I) - DCT ZZZZZ (X)

- Si el punto de Despegue (D) o de Llegada/Despegue (AD) del aeródromo NO es el punto final de una SID, la ruta comenzará en el punto final de la SID, y mediante la utilización del correspondiente designador de aerovía de espacio aéreo inferior, llevará al punto de Despegue (D) o de Llegada/Despegue (AD), y mediante la utilización de uno o más de los segmentos DCT permitidos, finalizará en un punto de Salida FRASAI (X). En estos casos, el punto de Despegue (D) o de Llegada/Despegue (AD) pertenece al espacio aéreo FRASAI y a una aerovía de espacio aéreo inferior.

  E.j.: (punto final de la SID) XXXXX - AWY - YYYYY (D) - DCT - ZZZZZ (X)
  (punto final de la SID) XXXXX - AWY - YYYYY (D) - DCT - WWWWW (I) - DCT ZZZZZ (X).

Aplicación transfronteriza

La planificación del vuelo en el espacio aéreo FRASAI será conforme con la red de rutas ATS adyacentes, con su orientación y con la definición de puntos del espacio aéreo FRASAI.

Overflying Traffic

Overflying traffic should plan within FRASAI airspace from Entry point (E) to Intermediate point (I) or Exit point (X), and from Intermediate point (I) to Exit point (X) when necessary, in accordance with the FRASAI DCT availability list published in the RAD Appendix 4.

Access to/from Terminal airspace within FRASAI

Arriving traffic should plan in one of the following ways:

- If the Arrival (A) or Arrival/Departure point (AD) of the aerodrome is the initial point of a STAR, then the route will start at the FRASAI Entry point (E) and will end at the Arrival (A) or Arrival/Departure (AD) point through the use of one or more of the allowed DCT segments.

  E.g.: XXXXX (E) - DCT- ZZZZZ (A) (STAR initial point)

  XXXXX (E) -DCT- YYYYY (I) - DCT ZZZZZ (AD) (STAR initial point)

- If the Arrival (A) or Arrival/Departure point (AD) of the aerodrome is NOT the initial point of a STAR, then the route will start at the FRASAI Entry point (E), will take to the Arrival (A) or Arrival/Departure point (AD) through the use of one or more of the allowed DCT segments, and will end at the STAR initial point through the use of the corresponding lower airspace airway designator. In these cases, the Arrival (A) or Arrival/Departure (AD) point belongs to the FRASAI and to a lower airspace airway.

  E.g.: XXXXX (E) - DCT- YYYYY (A) - AWY- ZZZZZ (STAR initial point)
  XXXXX (E) - DCT - WWWWW (I) - DCT - YYYYY (A) - AWY - ZZZZZ (STAR initial point)

Departing traffic should plan in one of the following ways:

- If the Departure (D) or Arrival/Departure point (AD) of the aerodrome is the final point of a SID, then the route will start at the Departure (D) or Arrival/Departure (AD) point and will end at the FRASAI Exit point (X) through the use of one or more of the allowed DCT segments.

  E.g.: (SID final point) XXXXX (D) - DCT- ZZZZZ (X)
  (SID final point) XXXXX (D) - DCT - YYYYY (I) - DCT ZZZZZ (X)

- If the Departure (D) or Arrival/Departure point (AD) of the aerodrome is NOT the final point of a SID, then the route will start at the SID final point, and through the use of the corresponding lower airspace airway designator, will take to the Departure (D) or Arrival/Departure point (AD), and through the use of one or more of the allowed DCT segments, will end at the FRASAI Exit point (X). In these cases, the Departure (D) or Arrival/Departure (AD) point belongs to the FRASAI and to a lower airspace airway.

  E.g.: (SID final point) XXXXX - AWY- YYYYY (D) - DCT - ZZZZZ (X)
  (SID final point) XXXXX - AWY- YYYYY (D) - DCT - WWWWW (I) - DCT ZZZZZ (X)

Cross-Border Application

Flight planning within the FRASAI area will comply with adjacent ATS route network its orientation and FRASAI points definition.

No se permitirán planes de vuelo con claves DCT a través de los límites del espacio aéreo FRASAI. Las entradas y/o salidas del espacio aéreo FRASAI deberán planificarse exclusivamente a través de los puntos de entrada y salida publicados al efecto.

De acuerdo a los procedimientos del IFPS, no se permitirán segmentos DCT que comiencen en un ACC y que terminen en otro ACC que no pertenezcan a un mismo ANSP.

Flight plans with DCT keyword across the FRASAI borders (cross-border DCT) is NOT allowed. Entry and/or exit from FRASAI must be planned only over the entry and exit points published.

Following IFPS procedures, DCT segment which starts in an ACC and ends in another ACC which does not belong to the same ANSP is NOT permitted.

Reservas de Espacio Aéreo- Áreas Especiales

Cuando no estén disponibles para operaciones de tránsito aéreo general, los operadores planificarán su trayectoria alrededor del espacio aéreo segregado (ver ENR 1.9, ENR 5.1 y ENR 5.2) mediante la utilización de los DCT publicados en el Apéndice 4 del RAD para este fin.

Ocasionalmente, se podrá proporcionar guía vectorial radar para asegurar un margen adicional de seguridad entre los límites publicados del espacio aéreo segregado y la trayectoria prevista de las aeronaves. En caso de que no exista disponibilidad para cruzar un área segregada, los operadores de aeronaves deberán considerar una extensión media de 5 NM, y de hasta 15 NM en situaciones excepcionales.

Airspace Reservation - Special Areas

When not available for general air traffic operations, aircraft operators will plan their trajectory around segregated airspace (see ENR 1.9, ENR 5.1 and ENR 5.2), by using the relevant DCTs published in RAD Appendix 4 for this purpose.

Occasionally, tactical radar vectoring might be applied in order to ensure additional safety margin between published segregated airspace boundaries and aircraft trajectories. In case there is no availability to cross segregated areas, the average flight extension to be considered by aircraft operators is approximately 5 NM, in exceptional occasions 15 NM.

Red de rutas en FRASAI

No existen rutas en el espacio aéreo FRASAI. Las rutas existentes han sido eliminadas y reemplazadas por segmentos DCT, tal y como aparecen en el Apéndice 4 del RAD.

Route Network in FRASAI

There is no route network within FRASAI. The existing routes have been withdrawn and had been replaced by DCT segments, as published in the RAD Appendix 4.

Cambios de Nivel y Velocidad

Para cambios de nivel y velocidad dentro del espacio aéreo FRASAI, se podrán utilizar puntos significativos y/o radioayudas en el campo 15 del FPL. No se aceptan coordenadas.

Speed and level changes

For speed and level changes inside FRASAI, on FPL Item 15, a significant waypoint and/or radio navigation aid may be used. Coordinates are not accepted.

Sentido de los Niveles de Vuelo

En términos de presentación de plan de vuelo, los sentidos de los niveles de vuelo (PAR/IMPAR) dentro del FRASAI están especificados para cada segmento DCT en el Apéndice 4 del RAD.

Flight Level Orientation

In terms of flight plan submission, flight level orientation (ODD/EVEN) within FRASAI is specified for each DCT segment in RAD Appendix 4.

Contingencia

En caso de contingencia se aplicará el Plan de Contingencia del ACC de Madrid, tal como se define en ENR 2.3.

Contingency

In case of contingency, the Contingency Plan of Madrid ACC will be applied, as defined in ENR 2.3.