PROCEDIMIENTOS SUPLEMENTARIOS REGIONALES / REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES

Los Procedimientos Suplementarios Regionales (SUPPS) contenidos en el documento 7030 de la OACI y de aplicación en España son los siguientes:

– Procedimientos Suplementarios de la Región AFI (África-Océano Índico) para el espacio aéreo de las Islas Canarias (FIR/UIR Canarias).
– Procedimientos Suplementarios de la Región EUR (Europa) para el espacio aéreo de la Península Ibérica y las Islas Baleares (FIR/UIR de Madrid y Barcelona).

Estos procedimientos suplementarios se incluyen en el "Reglamento de Circulación Aérea" español una vez realizados los trámites legales correspondientes.

Las diferencias existentes entre la legislación española y la normativa internacional, se comunican a la OACI a través de la autoridad nacional competente y se publican en la sección GEN 1.7 de la AIP.

1. EXENCIONES A LA IMPLANTACIÓN DE LA SEPARACIÓN DE 8,33 kHz ENTRE CANALES EN LA BANDA DE RADIOCOMUNICACIONES VHF

→ Los vuelos en las FIR/UIR de los estados miembros de la Unión Europea correspondientes a la región EUR de OACI, por encima de FL195 están obligados a llevar a bordo y operar equipo de radio con separación de 8,33 kHz entre canales.

→ Los vuelos no equipados que planifiquen volar en las FIR/UIR de los estados miembros de la Unión Europea correspondientes a la región EUR de OACI donde no se hayan publicado exenciones, excepto para las aeronaves de Estado equipadas con UHF, deberán planificar el vuelo para operar por debajo de FL195.

Nota: Para las exenciones ver la AIP del Estado responsable de las FIR/UIR afectadas.

Exenciones

A los vuelos que no estén equipados con separación de 8,33 kHz entre canales se les otorgan las siguientes exenciones:

a) Vuelos que no vayan a entrar en ninguna FIR/UIR de la Región EUR donde no se hayan publicado exenciones, excepto aeronaves de Estado equipadas con UHF (véase AIP del Estado responsable de la FIR/UIR implicada); o
b) Vuelos que vayan a operar de acuerdo con las exenciones publicadas (véase AIP del Estado responsable de la FIR/UIR implicada); o
c) Vuelos que planifiquen volar exclusivamente dentro de la FIR/UIR de Canarias; o
→ d) Vuelos que planifiquen operar desde la FIR/UIR de Canarias y únicamente atraviesen otras FIR/UIR donde no se requiera este equipo o se hayan publicado exenciones.

Aeronaves de estado

→ Las aeronaves de Estado que operen con escasa frecuencia en las FIR/UIR donde esté en vigor la separación de 8,33 kHz entre canales están exentas de llevar este equipo siempre y cuando puedan mantener comunicación en ambos sentidos en frecuencia de UHF.

Nota: Operar con escasa frecuencia significa no exceder de 30 horas de vuelo por aeronave y año en el espacio aéreo 8,33 kHz.

The Regional Supplementary Procedures (SUPPS) included in ICAO document 7030 which are applicable to Spain are the following:

– Supplementary Procedures of the AFI Region (Africa-Indian Ocean) for the airspace of the Canary Islands (Canarias FIR/UIR).
– Supplementary Procedures of the EUR Region (Europe) for the aispace of the Iberian Peninsula and Balearic Islands (Madrid and Barcelona FIR/UIR).

These supplementary procedures are included in the Spanish "Reglamento de Circulación Aérea" after the appropriate legal proceedings have been settled.

The differences between the Spanish legislation and international regulations, are passed on to ICAO through the proper national authority and are published in the GEN 1.7 section of the AIP.

1. EXEMPTIONS TO THE IMPLEMENTATION OF 8.33 kHz CHANNEL SPACING IN THE VHF RADIO COMMUNICATIONS BAND

The carriage and operation of 8.33 kHz channel spacing radio equipment is mandatory for flights within European Union member states FIR/UIRs of ICAO EUR region above FL195.

Non-equipped flights planned to enter, European Union member states FIR/UIRs of ICAO EUR region FIR/UIR where no exemptions have been published, except for UHF equipped State aircraft, must operate below FL195.

Note: Refer to the State AIP covering the FIR/UIR concerned exemptions.

Exemptions

Temporary permission is hereby granted to aircraft not equipped with 8.33 kHz channel spacing radio equipment when the following conditions are met:

a) Such flight is planned to remain clear of any FIR/UIR in the EUR Region where no exemptions have been published, except for UHF equipped State aircraft (refer to the AIP of the State covering the FIR/UIR concerned); or
b) Such flight is operated in accordance with exemptions published (refer to the AIP of the State covering the FIR/UIR concerned); or
c) Such flight is planned to operate exclusively within Canarias FIR/UIR; or
d) Such flight is planned to operate from Canarias FIR/UIR and only cross others FIR/UIRs where this equipment is not required or exemption has been published.

State aircraft

State aircraft which are infrequent users of the FIR/UIR where 8.33 kHz channel spacing is in actual use, are exempted from the above carriage requirement, provided that they are able to maintain communication UHF frequencies en both ways.

Note: Infrequent user is defined as an operation not exceeding 30 hours of flight time per airframe per year in the 8.33 kHz airspace.

2. ESPACIO AÉREO EUR RVSM

2.1 Espacio aéreo RVSM en la región EUR donde no se realicen tareas de transición

Dentro de este espacio aéreo, la separación vertical mínima será:

a) 300 m (1000 ft) entre aeronaves aprobadas RVSM;

b) 600 m (2000 ft) entre:

1) Aeronaves de estado no aprobadas RVSM y cualquier otra aeronave operando en espacio aéreo EUR RVSM;
2) Aeronaves de estado en formación y cualquier otra aeronave operando en espacio aéreo EUR RVSM; y
3) Una aeronave con fallo de comunicaciones y cualquier otra aeronave, cuando ambas operen dentro del espacio aéreo EUR RVSM.

Nota: Los vuelos GAT-VFR por encima de FL290 en espacio aéreo RVSM podrán ser autorizados si se realizan en espacio aéreo reservado (TSA o en equivalente).

2.2 Espacio aéreo de transición RVSM en la región EUR

Espacio aéreo entre FL290 y FL410 inclusive, descrito en el ENR 2.1.

Dentro de este espacio aéreo, la separación vertical mínima será:

a) 300 m (1000 ft) entre aeronaves aprobadas RVSM.

b) 600 m (2000 ft) entre:

1) Aeronaves no aprobadas RVSM y cualquier otra aeronave operando dentro del espacio aéreo RVSM.
2) Aeronaves de estado en formación y cualquier otra aeronave operando en espacio aéreo EUR RVSM; y
3) Una aeronave con fallo de comunicaciones y cualquier otra aeronave, cuando ambas operan dentro del espacio aéreo EUR RVSM.

3. PROCEDIMIENTOS EN EL ÁREA DE TRANSICIÓN DE MADRID ACC, ENTRE LA REGIÓN NAT Y LA REGIÓN EUR

De acuerdo con lo establecido por la OACI en su Doc. 7030 NAT/RAC/2, en la Región NAT sólo se permitirá el vuelo entre FL290 y FL410, ambos inclusive, a las aeronaves que dispongan de aprobación operacional RVSM, a las que se podrá aplicar una separación vertical mínima reducida (RVSM) de 300 m (1000 ft).

En el espacio aéreo español que limita con la región NAT se ha establecido un Área de Transición RVSM a fin de permitir la transición de las aeronaves procedentes de la Región NAT hacia la parte correspondiente de la Región EUR y viceversa.

3.1 Área de Transición RVSM con la Región NAT, requisitos y procedimientos aplicables

Área de Transición RVSM

Se establece un área de transición RVSM cuyos límites verticales se extienden desde FL290 a FL410 ambos inclusive. Los límites horizontales de dicha área son los que se indican en ENR 2.1.

El área de transición RVSM dispone de cobertura radar y comunicación directa piloto/controlador.

El espacio aéreo del área de transición RVSM es clase C.

2. EUR RVSM AIRSPACE

2.1 EUR RVSM airspace where RVSM transition tasks are not carried out

Within this airspace, the vertical separation minimum is:

a) 300 m (1000 ft) between RVSM approved aircraft,

b) 600 m (2000 ft) between:

1) Non-RVSM approved State aircraft and any other aircraft operating within the EUR RVSM airspace;
2) Formation flights of State aircraft and any other aircraft operating within the EUR RVSM airspace; and
3) An aircraft experiencing a communications failure in flight and any other aircraft, when both aircraft are operating within the EUR RVSM airspace.

Note: GAT-VFR Flights above FL290 in RVSM airspace can be authorized if they are contained within reserved airspace (TSA or its equivalent).

2.2 EUR RVSM transition airspace

Airspace between FL290 and FL410 inclusive, as described in ENR 2.1, is EUR RVSM transition airspace.

Within this airspace, the vertical separation minimum is:

a) 300 m (1000 ft) between RVSM approved aircraft,

b) 600 m (2000 ft) between:

1) Non-RVSM approved aircraft and any other aircraft operating within the EUR RVSM airspace;
2) Formation flights of State aircraft and any other aircraft operating within the EUR RVSM airspace; and
3) An aircraft experiencing a communications failure in flight and any other aircraft, when both aircraft are operating within the EUR RVSM airspace.

3. MADRID ACC TRANSITION AREA PROCEDURES, BETWEEN NAT REGION AND EUR REGION

In compliance with what is established by ICAO in Doc. 7030 NAT/RAC/2, in the NAT Region between FL290 and FL410 both inclusive, aircraft allowed to operate will be only those with RVSM operational approval among which a 300 m (1000 ft) reduced vertical separation minimum will be applied.

In the Spanish airspace adjacent to the NAT Region, an RVSM Transition Area has been established in order to allow transition from the NAT region to that area of the EUR region corresponding to Spain and viceversa.

3.1 RVSM Transition Area with the NAT Region, requirements and procedures applicable

RVSM Transition Area

It is established a RVSM Transition Area, with vertical limits from FL290 to FL410, both inclusive. The horizontal limits of the mentioned area are indicated in ENR 2.1.

Radar coverage and direct pilot/controller communication are available in the RVSM transition area.

The airspace of the RVSM transition area is class C.

Los procedimientos aplicables, que a continuación se detallan, sólo lo serán a las aeronaves que operen hacia o desde la Región NAT.

Requisitos y procedimientos aplicables en el área de transición RVSM

En el área de transición RVSM se permiten todos los vuelos IFR, procedan o no desde/hacia la región NAT.

Vuelos que operen entre FL290 y FL410 ambos inclusive

Requisitos:

a) Las aeronaves deberán disponer de aprobación operacional RVSM; y

b) Se deberá incluir en las correspondientes casillas del plan de vuelo indicación de la aprobación MNPS y RVSM, así como la matrícula de la aeronave (véase ENR 1.10).

Procedimientos:

a) Las dependencias ATC podrán aplicar entre dichos vuelos una separación vertical mínima de 300 m (1000 ft); y

b) Las dependencias ATC, cuando proceda, aplicarán una separación vertical mínima de 600 m (2000 ft) entre dichos vuelos y otros vuelos que operen dentro del espacio comprendido entre FL290 y FL410 y que no tengan la preceptiva aprobación operacional RVSM.

Aeronaves sin aprobación operacional RVSM procedentes de la Región NAT

a) Cuando se trate de aeronaves sin aprobación operacional RVSM, que procedan de la Región NAT entre FL290 y FL410 por algún tipo de exención prevista en dicha Región, a FL280 o inferior ó a FL430 o superior, y tengan como destino un aeródromo situado dentro de los límites del espacio aéreo EUR RVSM, deberán abandonar el área de transición establecidos a FL280 o inferior.

b) Si se trata del mismo tipo de aeronaves que en el apartado anterior, pero se dirigen a un aeródromo situado fuera de los límites del espacio aéreo EUR RVSM, deberán abandonar dicha área establecidos a FL280 o inferior, o a FL430 o superior, de conformidad con el requerimiento de las aeronaves.

Aeronaves sin aprobación operacional RVSM procediendo hacia la Región NAT

a) Cuando se trate de aeronaves sin aprobación operacional RVSM procediendo hacia la Región NAT, que pudieran operar en esa Región a niveles de vuelo comprendidos entre FL290 y FL410 por algún tipo de exención o que se solicitasen FL430 o superior al entrar en espacio aéreo RVSM en la Región NAT, serán autorizados al nivel de vuelo requerido dentro del área de transición, debiendo abandonarla establecidas al nivel de vuelo autorizado.

4. PROCEDIMIENTOS PARA LA SUSPENSIÓN DE LA RVSM EN EL FIR CANARIAS Y CORREDOR EUR/SAM

Los servicios de tránsito aéreo considerarán la suspensión de los procedimientos RVSM en las áreas afectadas (Sur y Oeste) del FIR Canarias y áreas adyacentes de transición a lo largo del Corredor EUR/SAM cuando se reciban informes por parte de pilotos sobre turbulencias mayores que moderadas.

En las zonas en las que los procedimientos RVSM estén suspendidos, la separación vertical mínima entre aeronaves será de 2000 ft.

The following applicable procedures are only for aircraft operating from/to NAT Region.

Requirements and procedures applicable in the RVSM transition area

In the RVSM Transition Area all IFR flights are allowed, whether flying or not from/to the NAT region.

Flights operating between FL290 and FL410

Requirements:

a) Aircraft shall have a RVSM operational approval; and

b) Indication of the MNPS and RVSM approval as well as the aircraft registration shall be included at the corresponding item of the flight plan (see ENR 1.10).

Procedures:

a) ATC units may apply among such flights a 300 m (1000 ft) vertical separation minimum; and

b) ATC units, when necessary, shall apply a 600 m (2000 ft) vertical separation minimum among such flights and other flights, operating within or outside the airspace between FL290 and FL410 and which are not the mandatory RVSM operational approval.

Aircraft without RVSM operational approval from NAT Region

a) When an aircraft without RVSM operational approval flying from NAT Region between FL290 and FL410 by any kind of previa exemption in this region at FL280 or below or at FL430 or above, and the destination will be an aerodrome placed within the limits of the EUR RVSM airspace, they must leave the transition area at FL280 or below.

b) If it is the same type of aircraft of the previous paragraph but the destination aerodrome is out of the EUR RVSM airspace, they must leave the area stablished at FL280 or below, or at FL430 or above with the approval required by the aircraft.

Aircraft without RVSM operational approval to the NAT Region

a) When an aircraft without RVSM operational approval flying to NAT Region, which could operate in this NAT Region between FL290 and FL410 due to previa exemption or that had required FL430 or above entering in NAT Region RVSM airspace, they will be approved to the required flight level into the transition area, and have to leave the area once it is stablished at the approved level.

4. PROCEDURES FOR SUSPENSION OF RVSM IN CANARIAS FIR AND EUR/SAM CORRIDOR

Air traffic service providers will consider suspended RVSM procedures within affected areas (South and West) in Canarias FIR and adjacent transition areas along EUR/SAM Corridor when pilot reports state turbulence greater than moderate.

Within areas where RVSM procedures are suspended, the minimum vertical separation between all aircraft is 2000 ft.

5. PROCEDIMIENTOS DE CONTINGENCIA EN VUELO APLICABLE A LAS AERONAVES QUE DETECTEN LA ESTELA TURBULENTA DE OTRA DENTRO DEL ESPACIO AÉREO RVSM DE LA REGIÓN NAT

En estas circunstancias, el piloto deberá notificarlo al ATC y solicitar una autorización revisada. Sin embargo, cuando ello no sea posible:

a) El piloto establecerá contacto, si es posible, con la otra aeronave en 123,45 MHz, y

b) una o ambas aeronaves iniciará un desplazamiento lateral no mayor de 2 NM desde la ruta asignada, siempre que:

1) Tan pronto como sea posible, la aeronave que se desplaza notifique este desplazamiento temporal al ATC, indicando la razón para hacerlo (El ATC, normalmente, no responderá a la notificación),

2) La aeronave que se ha desplazado volverá a la ruta asignada tan pronto como el desplazamiento deje de ser necesario, y

3) La aeronave que se ha desplazado notifique al ATC su regreso a la ruta asignada (El ATC, normalmente, no responderá a la notificación).

NOTA: El ATC no expedirá autorizaciones para desplazamientos laterales.

Este procedimiento no reemplaza a los procedimientos de contingencia en vuelo contenidos en los Procedimientos Suplementarios Regionales para la Región NAT o a los contenidos en el Material de Guía para la Región NAT.

Este procedimiento no deberá ser interpretado, en ningún caso, en perjuicio de la autoridad y responsabilidad final del piloto al mando en cuanto a la operación segura de la aeronave.

5. IN FLIGHT CONTINGENCY PROCEDURES FOR AIRCRAFT DETECTING WAKE TURBULENCE FROM OTHER AIRCRAFT WITHIN RVSM AIRSPACE OF THE NAT REGION

In such circumstances, the pilot should notify ATC and request a revised clearance. However, in situations where a revised clearance is not possible:

a) The pilot may establish contact with the other aircraft on 123.45 MHz, if possible, and

b) one or both aircraft may initiate lateral offset not to exceed 2 NM from the assigned route, provided that:

1) As soon as it is practicable to do so, offsetting aircraft notify ATC that temporary lateral offset have been taken and specify the reason for doing so (ATC will not normally respond),

2) Offsetting aircraft return to the assigned route as soon as the offset are no longer required, and

3) Offsetting aircraft notify ATC when re-established on assigned route (ATC will not normally respond).

NOTE: ATC will not issue clearances for lateral offsets.

This procedure does not supersede the in-flight procedures contained in the NAT Regional Supplementary Procedures, or the in-flight procedures contained in NAT Guidance Material.

It should not be interpreted in any way that prejudices the final authority and responsibility of the pilot-in-command for the safe operation of the aircraft.

6. DESPLAZAMIENTOS LATERALES ESTRATÉGICOS OFFSET EN EL ESPACIO AÉREO OCEÁNICO PARA MITIGAR EL RIESGO DE COLISIÓN Y LA ESTELA TURBULENTA

6.1 Los pilotos deben usar el Procedimiento Estratégico Lateral Offset como práctica normal de operación para mitigar riesgo de colisión y estela turbulenta. El Procedimiento Estratégico Lateral Offset será utilizable a través del FIR Canarias. Este procedimiento es para utilizarlo con ambos vórtices de estela, y para mitigar el riesgo elevado de colisión en circunstancias fuera de lo normal como los errores operacionales de desviación de altitud y las desviaciones de la altitud inducidas por turbulencia debido a la elevada precisión de los sistemas de navegación.

6.2 El Procedimiento Estratégico Lateral Offset se aplicará bajo las pautas siguientes.

6.2.1 El Procedimiento Estratégico Lateral Offset para mitigar los efectos de la estela turbulenta se ejecutará a la derecha de una ruta o rumbo.

6.2.2 Respecto a una ruta o rumbo, hay tres posiciones que una aeronave puede volar: el eje, 1 ó 2 NM a la derecha y,

6.2.3 El Offset no excederá de 2 NM a la derecha de eje.

6.3 La finalidad de este procedimiento es reducir el riesgo (aumentando el margen de seguridad) distribuyendo las aeronaves lateralmente y equitativamente por las tres posiciones disponibles. Los pilotos deben tener en cuenta lo siguiente:

6.3.1 Aeronaves sin la capacidad de programación automática de compensación deben volar el eje.

6. STRATEGIC LATERAL OFFSETS IN OCEANIC AIRSPACE TO MITIGATE COLLISION RISK AND WAKE TURBULENCE

6.1 Pilots should use the strategic Lateral Offset Procedure as standard operating practice in the course of normal operations to mitigate collision risk and wake turbulence. The Strategic Lateral Offset Procedure will be usable throughout the Canary FIR. This procedure is to be used for both wake vortex encounters, and to mitigate the heightened risk of collision when non-normal events such as operational altitude deviation errors and turbulence induced altitude deviations occur due to highly accurate navigational systems.

6.2 Strategic Lateral Offset Procedures will be applied using the following Guidelines.

6.2.1 Strategic lateral offset and those executed to mitigate the effects of wake turbulence are to be made to the right of a route or track.

6.2.2 In relation to a route or track, there are three positions that an aircraft may fly: centreline, 1 or 2 NM right and,

6.2.3 Offsets are not to exceed 2 NM right of centreline.

6.3 The intent of this procedure is to reduce risk (increase the safety margin) by distributing aircraft laterally and equally across the three available positions. In this connection, pilots must take account of the following:

6.3.1 Aircraft without automatic offset programming capability must fly the centreline.

6.3.2 Las aeronaves con la capacidad de programación automática de compensación pueden volar el eje o pueden compensar 1 ó 2 NM a la derecha del eje para obtener la separación lateral de aeronaves próximas;

6.3.3 Los pilotos deben utilizar los medios a su alcance (por ejemplo ACAS, las comunicaciones, el contacto visual, GPWS) para determinar la trayectoria de vuelo optima para seguir.

6.3.4 Cualquier aeronaves que da alcance a otra debe hacer un Offset dentro de los límites de este procedimiento, si capaz, para crear la menor estela turbulenta a la aeronave alcanzada;

6.3.5 En lo referido a estela turbulenta, los pilotos volarán una de las tres posiciones especificadas en el apartado 6.2.2 y nunca harán un Offset a la izquierda del eje ni a más de 2 NM a la derecha del eje;

NOTA: Se considera que el piloto usará su criterio para determinar las acciones más apropiadas en cualquier situación dada y tendrá la autoridad última y la responsabilidad por la operación segura de la aeronave. El uso de la frecuencia aire-aire cauce 123.45 MHz debe utilizarse para coordinar la mejor opción de offset en el caso de estela turbulenta.

6.3.6 Los pilotos pueden aplicar offset fuera de los límites del FIR, pero deben volver al eje en el punto de salida oceánico. Esta disposición se aplica a aeronaves que entran en el espacio aéreo del FIR Canarias dónde están disponibles las comunicaciones de voz VHF o UHF entre el controlador y el piloto.

6.3.7 FIR Canarias. Los aeronaves en espacio aéreo radar bajo control radar permanecerán en su offset establecido a no ser que el ATC les indique lo contrario.

6.3.8 No se requiere autorización ATC para este procedimiento y no es necesario que el ATC sea informado.

6.3.9 Los informes de posición por radiotelefonía se basarán en las actuales autorizaciones ATC y no en las coordenadas exactas de la posición offset.

7. IMPLANTACIÓN DE PROCEDIMIENTOS ESPECIALES DE DESPLAZAMIENTO LATERAL DE 15 NM PARA CONTINGENCIAS EN VUELO EN EL ESPACIO AÉREO OCEÁNICO DEL CORREDOR EUR/SAM

7.1 Se advierte a los operadores que los contenidos del Doc. 7030, párrafo 4.0- procedimientos especiales para contingencias en vuelo para el corredor EUR/SAM, están cancelados.

7.2 Los procedimientos relativos a contingencias en vuelo reflejados en el Doc. 4444 (PANS ATM), capítulo 15, párrafo 15.2- procedimientos especiales para contingencias en vuelo en el Espacio Aéreo Oceánico, se están cumpliendo y entraron en vigor el 22-JUN-06 en el FIR Canarias.

7.3 El Doc. 7030 está bajo proceso de enmienda y estos procedimientos especiales sustituyen a aquellos que están incluidos en los SUP. (Doc. 7030) parte AFI, párrafos 4.3.2.1, 4.3.2.1b), 4.3.3.1, 4.3.3.2b).

8. FALLO DE LAS COMUNICACIONES AEROTERRESTRES

8.1 Escucha de comunicaciones voz aeroterrestres

Con excepción de lo que pudiera prescribir la autoridad ATS competente en lo que respecta a las aeronaves que forman parte del tránsito de aeródromo de un aeródromo controlado, toda aeronave que opere como vuelo controlado mantendrá una escucha constante en la radiofrecuencia apropia-

6.3.2 Aircraft capable of being programmed with automatic offsets may fly the centreline or offset 1 or 2 NM right of centreline to obtain lateral spacing from nearby aircraft;

6.3.3 Pilots should used whatever means are available (e.g. ACAS, communications, visual acquisition, GPWS) to determine the best fly flight path to fly.

6.3.4 Any aircraft overtaking another aircraft is to offset within the confines of this procedures, if capable, so as to create the least amount of wake turbulence for the aircraft being overtaken;

6.3.5 For wake turbulence purposes, pilots are also to fly one of the three positions as in paragraph 6.2.2 above and never offset to the left of centreline nor offset more than 2 NM right of centreline;

NOTE: If is recognized that the pilot will use his/her judgment to determine the action most appropriate to any given situation and has the final authority and responsibility for the safe operation of the aeroplane. The use of air-to-air channel 123.45 MHz. may be used to coordinate the best wake turbulence offset option.

6.3.6 Pilots may apply an offset outside FIR limits but must return to centreline at the oceanic exit point. This provision applies to aircraft entering airspace in Canarias FIR where direct controller-pilot VHF or UHF voice communication is available.

6.3.7 Canarias FIR. Aircraft transiting radar-controlled airspace shall remain on their established offset positions unless otherwise instructed by ATC.

6.3.8 There is no ATC clearance required for this procedure and it is not necessary that ATC be advised.

6.3.9 Voice position reports are to be based on the current ATC clearance and not the exact coordinates of the offset position.

7. IMPLEMENTATION OF 15 NM LATERAL OFFSET SPECIAL PROCEDURES FOR IN FLIGHT CONTINGENCIES IN OCEANIC AIRSPACE OF EUR/SAM CORRIDOR

7.1 Operators are to note that the contents of Doc. 7030, paragraph 4.0- special procedures for in flight contingencies for the EUR/SAM corridor, are herewith cancelled.

7.2 The procedures relating to in flight contingencies as reflected in Doc. 4444 (PANS ATM), chapter 15 paragraph 15.2- special procedures for in flight contingencies in Oceanic Airspace, are to be adhered to and they are in force from 22-JUN-06 in the Canarias FIR.

7.3 Doc. 7030 is under a process of amendment and this special procedures supersedes those that are included in the SUP. (Doc.7030) AFI part, paragraphs 4.3.2.1, 4.3.2.1b), 4.3.3.1, 4.3.3.2b).

8. AIR-GROUND COMMUNICATIONS FAILURE

8.1 Air-ground voice communications watch

Except when prescribed by the appropriate ATS authority in respect to aircraft being part of the aerodrome traffic at a controlled aerodrome, an aircraft operated as a controlled flight must maintain a continuous air-ground voice communications watch on the appropriate communication channel

da de la dependencia correspondiente de control de tránsito aéreo y cuando sea necesario establecerá comunicación en ambos sentidos con la misma.

and must establish a two - way communication with the appropriate air traffic control unit when necessary.

8.2 Procedimiento general

Si el fallo de las comunicaciones aeroterrestres impide cumplir con lo prescrito en 8.1, la aeronave observará los procedimientos de fallo de comunicaciones del Anexo 10 Volumen II y del Doc. 4444 de OACI y con los procedimientos siguientes que sean apropiados. Además, la aeronave, cuando forme parte del tránsito de aeródromo en un aeródromo controlado, se mantendrá vigilante para atender a las instrucciones que puedan darse por medio de señales visuales.

8.2 General procedure

If a communications failure precludes compliance with that prescribed in 8.1, the aircraft shall comply with the communication failure procedures of ICAO Annex 10, Volume II and Doc. 4444, and with such of the following procedures as are appropriate. In addition, the aircraft, when forming part of the aerodrome traffic at a controlled aerodrome, shall keep a watch for such instructions as may be issued by visual signals.

8.3 Procedimientos para vuelos controlados en VMC

La aeronave en vuelo controlado con fallo de comunicaciones que opere en condiciones meteorológicas de vuelo visual:

a) hará funcionar el transpondedor en Código 7600;

b) proseguirá su vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo visual, aterrizará en el aeródromo adecuado más próximo, notificará su llegada, por el medio más rápido, a la dependencia apropiada del control de tránsito aéreo; y

8.3 Procedures for controlled flights in VMC

An aircraft on a controlled flight with communication failure, operating in visual meteorological conditions shall:

a) set transponder to work in Code 7600;

b) continue to fly in visual meteorological conditions, as appropriate; land at the nearest suitable aerodrome, report its arrival by the most expeditious means to the appropriate air traffic control unit; and

8.4 Procedimientos para vuelos IFR controlados en IMC

La aeronave en vuelo IFR controlado con fallo de comunicaciones que opere en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos, o cuando las condiciones sean tales que no sea posible terminar el vuelo de acuerdo con lo prescrito en 8.3:

8.4 Procedures for controlled IFR flights in IMC

An aircraft on an IFR controlled flight with communication failure, operating in instrument meteorological conditions or when conditions are such that it does not appear feasible to complete the flight in accordance with that prescribed in 8.3, shall:

8.4.1 En la FIR/UIR MADRID y BARCELONA

a) hará funcionar el transpondedor en Código 7600;

b) mantendrá por un periodo de 7 minutos la última velocidad y nivel asignados, o la altitud mínima de vuelo si ésta es superior que el último nivel asignado. El periodo de 7 minutos comienza desde el momento en que:
   1) se alcance el último nivel asignado o la altitud mínima de vuelo, o
   2) se haga funcionar el transpondedor en Código 7600, o
   3) la aeronave deje de notificar su posición al pasar sobre un punto de notificación obligatoria,

   lo que ocurra más tarde; a partir de este momento, ajustará el nivel y la velocidad de acuerdo con el plan de vuelo presentado, que es el plan de vuelo tal como ha sido presentado a una dependencia ATS por el piloto o su representante designado, sin ningún cambio subsiguiente.

c) cuando reciba guía vectorial radar o efectúe un desplazamiento indicado por ATC utilizando RNAV sin un límite especificado, volverá a la ruta del plan de vuelo actualizado al alcanzar el siguiente punto significativo, a mas tardar, teniendo en cuenta la altitud mínima de vuelo que corresponda.

d) proseguirá según la ruta de plan de vuelo actualizado hasta la ayuda o punto de referencia para la navegación que corresponda y que haya sido designado para servir al aeródromo de destino y, cuando sea necesario para asegurar que se satisfagan los requisitos señalados en e) siguiente, la aeronave se mantendrá en circuito de espera sobre esta ayuda o punto de referencia hasta iniciar el descenso;

e) iniciará el descenso desde la ayuda o punto de referencia para la navegación especificada en d) a la última hora prevista de aproximación recibida y de la que se haya acusado recibo, o lo más cerca posible de dicha hora; o si no se ha recibido y acusado recibo de la hora prevista de aproximación, iniciará el descenso a la hora prevista de llegada resultante del plan de vuelo actualizado, o lo más cerca posible de dicha hora;

8.4.1 In MADRID and BARCELONA FIR/UIR

a) set transponder to work in Code 7600;

b) maintain for a period of 7 minutes the last assigned speed and level, or the minimum flight altitude if this is higher than the last assigned level. The period of 7 minutes commences at the time:
   1) the last assigned level or minimum flight altitude is reached, or
   2) the transponder is set to work in Code 7600, or
   3) the aircraft fails to report position passing over a compulsory reporting point,

   whichever is later; thereafter, adjust level and speed in accordance with the filed flight plan, which is the flight plan as filed in an ATS unit by the pilot or a designated representative, without any subsequent changes.

c) when being radar vectored or having been directed by ATC to proceed offset using RNAV without a specified limit, rejoin the current flight plan route at the next significant point, at the very latest, taking into consideration the applicable minimum flight altitude;

d) proceed according to the current flight plan route up to the appropriate designated navigation aid or reference fix serving the destination aerodrome and, when required to ensure compliance with the requirements indicated in e) below, hold over this aid or reference fix until commencement of descent;

e) commence descent from the navigation aid or reference fix specified in d) at the last expected approach time received and acknowledged, or as close as possible to this time; or if no expected approach time has been received and acknowledged, commence descent at the estimated time of arrival as stated in the current flight plan, or as close as possible to this time;

f) realizará un procedimiento normal de aproximación por instrumentos especificado para la ayuda o punto de referencia de navegación designada; y

g) aterrizará, de ser posible, dentro de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada especificada en e) o a la hora prevista de aproximación de que últimamente se haya acusado recibo, lo que resulte más tarde

f) accomplish a normal instrument approach procedure as specified for the designated navigation aid or reference fix; and

g) land, if possible, within the next 30 minutes after the estimated time of arrival specified in e) or the last acknowledged expected approach time, whichever is later

8.4.2 En la FIR/UIR CANARIAS

8.4.2.1 Dentro del TMA de Canarias, se procederá de igual manera que en el punto 8.4.1 anterior.

8.4.2.2 Fuera del TMA de Canarias:

a) hará funcionar el transpondedor en Código 7600;

b) a menos que se prescriba de otro modo en base a un acuerdo regional de navegación aérea, mantendrá el último nivel y velocidad asignados, o la altitud mínima de vuelo si ésta es superior, por un período de 20 minutos desde el momento en que la aeronave deje de notificar su posición al pasar por un punto de notificación obligatoria y, después de ese período de 20 minutos, ajustará el nivel y velocidad conforme al plan de vuelo presentado;

c) proseguirá según la ruta del plan de vuelo actualizado hasta la ayuda o punto de referencia para la navegación que corresponda y que haya sido designada para servir al aeródromo de destino y, cuando sea necesario para asegurar que se satisfagan los requisitos señalados en d) a continuación, la aeronave se mantendrá en circuito de espera sobre esta ayuda o punto de referencia hasta iniciar el descenso;

d) iniciará el descenso desde la ayuda o punto de referencia para la navegación especificada en c), a la última hora prevista de aproximación recibida y de la que se haya acusado recibo, o lo más cerca posible de dicha hora; o si no se ha recibido y acusado recibo de la hora prevista de aproximación, iniciará el descenso a la hora prevista de llegada resultante del plan de vuelo actualizado, o lo más cerca posible de dicha hora;

e) realizará un procedimiento normal de aproximación por instrumentos especificado para la ayuda o punto de referencia de navegación designada; y

f) aterrizará, de ser posible, dentro de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada especificada en d) o la hora prevista de aproximación de que últimamente se haya acusado recibo, lo que resulte más tarde.

8.4.2 In CANARIAS FIR/UIR

8.4.2.1 Within Canarias TMA, proceed as described in the previous point 8.4.1.

8.4.2.2 Outside Canarias TMA:

a) set transponder to work in Code 7600;

b) unless otherwise prescribed on the basis of a regional air navigation agreement, maintain the last assigned speed and level, or minimum flight altitude if higher, for a period of 20 minutes from the time the aircraft fails to report its position when passing over a compulsory reporting point and, thereafter this 20 minutes period, adjust level and speed in accordance with the filed flight plan;

c) proceed according to the current flight plan route to the appropriate designated navigation aid or reference fix serving the destination aerodrome and, when required to ensure compliance with the requirements indicated in d) below, hold over this aid or reference fix until commencement of descent;

d) commence descent from the navigation aid or reference fix specified in c) at the last expected approach time received and acknowledged, or as close as possible to this time; or if no expected approach time has been received and acknowledged, commence descent at the estimated time of arrival as stated in the current flight plan or as close as possible to this time;

e) accomplish a normal instrument approach procedure as specified for the designated navigation aid or reference fix; and

f) land, if possible, within the next 30 minutes after the estimated time of arrival specified in d) or the last acknowledged expected approach time, whichever is later.

8.5 Observaciones

Se recuerda a los pilotos que la aeronave puede no estar en un área de cobertura radar secundario de vigilancia.

El suministro de control de tránsito aéreo a otras aeronaves que vuelen en el espacio aéreo en cuestión, se basará en la premisa de que una aeronave que experimente fallo de las comunicaciones observará las disposiciones arriba indicadas.

8.5 Remarks

Pilots are reminded that the aircraft may not be in an area of secondary surveillance radar coverage.

The provision of air traffic control service to other flights operating in the airspace concerned will be based on the premise that an aircraft experiencing communication failure will comply with the rules specified above.

9. CLASIFICACIÓN DE AERONAVES POR ESTELA TURBULENTA

Las mínimas de separación por estela turbulenta se basarán en la clasificación de tipos de aeronaves según su masa máxima certificada al despegue (MTOW):

a) PESADA (H): 136.000 kg o más.

b) MEDIA (M): menos de 136.000 kg y más de 7.000 kg.

c) LIGERA (L): 7.000 kg o menos.

A los efectos de clasificación de aeronaves por estela turbulenta, los modelos Boeing 757 (B757) deberán ser consideradas como aeronaves:

a) PESADAS cuando vayan seguidas de otra aeronave, y

b) MEDIAS cuando sigan a otra aeronave.

9. AIRCRAFT CLASSIFICATION DUE TO WAKE TURBULENCE

The separation minima due to wake turbulence are based in the aircraft classification depending on their maximum take-off weight (MTOW):

a) HEAVY (H): 136,000 kg or more.

b) MEDIUM (M): less than 136,000 kg and more than 7,000 kg.

c) LIGHT (L): Equal or less than 7,000 kg.

Relative to the aircraft classification due to wake turbulence, Boeing models 757 (B757) must be considered as:

a) HEAVY when being followed by another aircraft, and

b) MEDIUM when they follow another aircraft.

10. PROCEDIMIENTOS FANS 1/A EN EL FIR/UIR CANARIAS

10.1 Las aeronaves equipadas con FANS 1/A deberán conectarse al sistema ADS/CPDLC de Canarias, siguiendo las instrucciones y procedimientos reflejados en el documento "Guidance Material on SACCAN FANS 1/A in Canarias Airspace", accesible a través de la página web oficial de la "Agencia de Monitorización del Atlántico Sur (SATMA)":

www.satmasat.com

10.2 La Información contenida en este documento contiene y amplía los requisitos exigidos en el Reglamento de Circulación Aérea sobre los siguientes aspectos:

- descripción del área de aplicación;
- requisitos y condiciones sobre las que se presta el servicio ADS;
- limitaciones del equipo;
- procedimientos en caso de fallo ADS; y
- direcciones iniciales de conexión.

10. FANS 1/A PROCEDURES IN CANARIAS FIR/UIR

10.1 Aircraft equipped with FANS 1/A must log-on to the Canarias ADS/CPDLC system, following the instructions and procedures specified in the document "Guidance Material on SACCAN FANS 1/A in Canarias Airspace", which can be accessed through the South Atlantic Monitoring Agency's (SATMA) official web site:

www.satmasat.com

10.2 The information contained in this document describes and extends the requirements demanded by the Spanish Reglamento de Circulación Aérea about the following aspects:

- description of the area of application;
- requirements and conditions under which the ADS service is provided;
- equipment limitations;
- ADS failure procedures; and
- initial log-on addresses.