

ESPAÑA

ENAIRE

DIVISIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

Avda. de Aragón, 402 - Edificio LAMELA
28022 MADRID

AIC

6/15

28-MAY-15

AIS-ESPAÑA
Dirección AFTN: LEANZXTA
Teléfono: +34 913 213 363
E-mail: ais@enaire.es

NUEVAS MANIOBRAS RNAV 1 EN EL TMA DE CANARIAS

NEW RNAV 1 MANOEUVRES IN CANARIAS TMA

1. OBJETO

El propósito de la presente AIC es informar a todos los usuarios del espacio aéreo español, y en concreto a los usuarios del espacio aéreo del TMA de Canarias, acerca de la publicación de nuevas maniobras en el TMA de Canarias, concretamente nuevas salidas instrumentales RNAV 1 DME/DME/IRU o DME/DME en los aeropuertos de Lanzarote y Fuerteventura.

Las nuevas maniobras están orientadas a mejorar la gestión del tránsito aéreo que opere en los aeropuertos de Lanzarote y Fuerteventura, y a habilitar salidas hacia el Norte por los puntos VASTO y SAMAR para aeronaves que dispongan de aprobación RNAV 1 limitada a DME/DME/IRU o DME/DME.

Debido a que hay un número de aeronaves para las cuales su aprobación operacional RNAV1 no permite el uso de GNSS como sensor de navegación en el entorno del TMA, se van a publicar estas dos nuevas salidas hacia los puntos VASTO y SAMAR para la RWY 03 de Lanzarote y para la RWY 01 de Fuerteventura, utilizando cualquiera de los sensores de navegación que siguen: DME/DME/IRU o DME/DME.

El tráfico aprobado RNAV1, con aprobación operacional solo DME/DME/IRU o DME/DME, se beneficiará de las ventajas operacionales que supone la implantación de procedimientos de salida instrumental por los puntos SAMAR y VASTO, lo que implicará trayectorias de vuelo más directas hacia la península o norte de Europa que las actuales salidas para este tipo de tráfico por el punto KORAL.

2. LIMITACIONES DE PRESTACIONES RNAV DME/DME EN LAS NUEVAS SALIDAS INSTRUMENTALES

Las características geográficas, el bajo número de estaciones DME y su geometría en relación a las trayectorias de vuelo no permiten tener las prestaciones de navegación DME/DME exigidas en toda la extensión de las nuevas trayectorias de vuelo, por lo que en el diseño de las nuevas salidas se considerará el uso de tramos basados en navegación convencional en los tramos de salida iniciales.

3. INFORMACIÓN IMPORTANTE PARA LOS PILOTOS

Debido a la limitación actual del sistema de control en la asignación de las salidas instrumentales en función del sensor de navegación, la salida asignada a las aeronaves con aprobación operacional RNAV 1 en la autorización ATC será la salida RNAV GNSS correspondiente, siendo el piloto el responsable de notificar al controlador de autorizaciones la conformidad de su aprobación operacional para la realización de dicha salida, o bien la necesidad de ser modificada por las salidas instrumentales RNAV 1 DME/DME por SAMAR y VASTO, o bien convencional, en función de la aprobación operacional de que disponga.

1. PURPOSE

The purpose of the present AIC is to inform all Spanish airspace users, and specifically Canarias TMA airspace users, about the publication of new manoeuvres in Canarias TMA, basically new RNAV 1 DME/DME/IRU or DME/DME instrument departures at Lanzarote and Fuerteventura airports.

These new manoeuvres are oriented towards the improvement of the air traffic management operating at Lanzarote and Fuerteventura airports, and to implement departures to the North via points VASTO and SAMAR for aircraft enabled with RNAV 1 approval limited to DME/DME/IRU or DME/DME.

Since there is a number of aircraft for which their RNAV 1 operational approval does not allow the use of GNSS as the navigation sensor within the TMA environment, these two new departures are going to be published towards points VASTO and SAMAR for RWY 03 of Lanzarote and RWY 01 of Fuerteventura, by using any of the following navigation sensors: DME/DME/IRU or DME/DME.

RNAV 1 approved traffic, enabled only with DME/DME/IRU or DME/DME operational approval, will benefit from the operational advantages derived from the implementation of instrument departure procedures through points SAMAR and VASTO, which will imply more direct flight tracks towards the peninsula or North Europe than those currently established for this type of traffic through point KORAL.

2. LIMITATIONS OF RNAV DME/DME PERFORMANCE IN NEW INSTRUMENT DEPARTURES

Geographical characteristics, the reduced number of DME stations and their geometry with respect to the flight tracks do not allow to have the DME/DME navigation performance required along the whole extension of the new flight tracks, reason why in the design of the new departures the use of segments based on conventional navigation will be considered on initial departure segments.

3. IMPORTANT INFORMATION FOR PILOTS

Due to current control system limitations for the allocation of instrument departures based on the navigation sensor, the departure allocated to aircraft with RNAV 1 operational approval in the ATC clearance will be the corresponding RNAV GNSS departure, being the pilot responsible for notifying the clearance controller about the compliance of his operational approval for the performance of such departure, or the need to be modified by the DME/DME RNAV 1 instrument departures via SAMAR and VASTO, or conventional thereof, depending on the operational approval in his possession.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK