

ESPAÑA

AIC

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

ENAIRE
DIVISIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
Avda. Aragón, 330. EDIFICIO 2
P.E. Las Mercedes - 28022 MADRID

02/23
20-APR-23

SALIDAS DE CONTINGENCIA CONTINGENCY DEPARTURES

CANCELAR: AIC 10/10.

CANCEL: AIC 10/10.

1. GENERALIDADES

Como es preceptivo, todos los aeropuertos controlados españoles disponen de salidas instrumentales normalizadas (SID) basadas en una o más radioayudas emplazadas en el aeródromo o en sus proximidades, en el caso de navegación convencional, y/o basadas en prestaciones en el caso de navegación de área.

Ante la posibilidad de un fallo o caída total de las instalaciones allí emplazadas, que soportan dichas maniobras de salida instrumental, están publicadas salidas de contingencia para aquellos aeropuertos situados en un entorno de trabajo "de vigilancia ATS", de modo que se pueda continuar operando en ellos hasta que dichas ayudas terrestres sean reparadas y restituidas.

El diseño de las salidas de contingencia se realiza de manera que estas maniobras:

- a) se ajusten a las expectativas de los operadores de aeronaves, de manera que no se vea penalizado su ritmo normal de operación por el hecho de que una radioayuda esté fuera de servicio;
- b) vayan en línea con los procedimientos ATC estándar que habitualmente se siguen en las dependencias de control de tránsito aéreo; y
- c) se realizan acorde a la normativa y procesos tanto de diseño de procedimientos instrumentales, como se seguridad operacional.

Ante la circunstancia de que en escenarios que solo dispongan de salidas instrumentales basadas en prestaciones, haya tráficos no equipados RNAV1, se detecta la necesidad de que dichos tráficos usen las salidas de contingencia.

2. DISEÑO DE SALIDAS

Las salidas diseñadas proporcionan un rumbo inicial después del despegue, protegiendo a la aeronave de obstáculos en dicha derrota hasta alcanzar la altitud mínima de vigilancia ATC correspondiente a la carta ATCSMAC que para cada aeropuerto está publicada en la AIP España.

Las pendientes de las maniobras están calculadas para alcanzar la "altitud mínima de vigilancia ATC" antes de las primeras 10.80 NM de vuelo, pues un tramo sin guía de derrota más largo contravendría las recomendaciones de OACI (Doc. 8168) en esta materia. Una vez alcanzada dicha altitud, el controlador de tránsito aéreo proporcionará asistencia radar a la aeronave hasta el siguiente punto de notificación de la ruta del plan de vuelo.

A las salidas de contingencia propuestas para procedimientos convencionales no se les asignará indicativo, dado que estas salidas sólo se utilizarán en caso de contingencia, no siguen una trayectoria definida (rumbo a estima) y por consiguiente

1. GENERAL ASPECTS

As it is mandatory, all Spanish controlled airports have standard instrument departures (SID) based on one or more nav aids located at the aerodrome or its surrounding areas, in case of conventional navigation, and/or performance-based in case of area navigation.

In the event of failure or complete breakdown of the facilities located therein and which support these instrument departure manoeuvres, contingency departures are published for those airports under an "ATS surveillance" work environment, so that operations may continue until these ground aids are repaired and restored.

Contingency departures are designed such that these manoeuvres:

- a) are adjusted to aircraft operator requirements, so that their normal operations rate is not affected by the fact that a nav aid is out of service;
- b) are in line with standard ATC procedures that are normally followed by air traffic control units; and
- c) are performed pursuant to the regulations and processes for both instrumental procedures design and operational safety.

In the event that there is non-RNAV1 traffic in scenarios with only performance-based instrument departures, they may need to use contingency departures.

2. DEPARTURE DESIGN

The departures are designed to provide an initial heading after take-off, protecting the aircraft from obstacles on said track until it reaches the minimum ATC surveillance altitude stated in the ATCSMAC charts published for every airport in the AIP-Spain.

Climb gradients for manoeuvres are calculated in order to reach the "minimum ATC surveillance altitude" before the first in-flight 10.80 NM, since a longer section without track guidance would be against ICAO recommendations (Doc. 8168) in this regard. Once this altitude is reached, the air traffic controller will provide radar assistance to the aircraft until the next reporting point in the flight plan.

The contingency departures proposed for conventional procedures shall not be assigned an identifier, as these departures shall only be used in contingencies, they do not follow a defined trajectory (heading to be estimated) and

no estarán almacenadas en la base de datos del FMS de las aeronaves.

En escenarios en los que solo haya procedimientos de salida basados en prestaciones de navegación de área, a las salidas de contingencia se les incluirá la denominación "ODP" y se les asignará un designador de acuerdo al ERNIP para que puedan ser codificadas y almacenadas en la base de datos del FMS de las aeronaves. Estas salidas de contingencia serán únicamente de uso táctico, no planificables.

3. PUBLICACIÓN

Las salidas de contingencia de cada aeropuerto se irán publicando gradualmente y el formato de publicación se asemejará al existente en otros países europeos para "salidas omnidireccionales".

En el caso de aeropuertos que tengan salidas convencionales, se nombrarán solo como "SALIDA DE CONTINGENCIA". En el caso de aeropuertos que solo dispongan de salidas instrumentales basadas en prestaciones, la denominación será la siguiente: "SALIDA DE CONTINGENCIA (ODP) [designador que corresponda]. SOLO USO TÁCTICO. NO PLANIFICABLE".

therefore shall not be stored in the aircraft's FMS database.

In scenarios where only departure procedures based on performance based area navigation are available, contingency departures shall be labelled "ODP" and assigned a call sign in accordance with ERNIP so they may be coded and stored in the aircraft's FMS database. These contingency departures shall be for tactical use only, and cannot be planned.

3. PUBLICATION

Contingency departures for each airport shall be published gradually and the publication format shall be similar to that of other European countries for "omnidirectional departures".

In case of airports with conventional departures, they shall be designated solely as 'CONTINGENCY DEPARTURE'. In case of airports with only performance-based instrument departures, the designation shall be as follows: "CONTINGENCY DEPARTURE (ODP) [designator as appropriate]. TACTICAL USE ONLY. UNPLANNABLE"