

AIS-ESPAÑA

Dirección AFTN: LEANZXTA

Teléfono: +34 913 213 363

E-mail: ais@enaire.es

Web: www.enaire.es

ENAIRE

DIVISIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

c/ Campezo, 1. EDIFICIO 2

Kudos Innovation Campus Las Mercedes

28022 Madrid (ESPAÑA)

05/26

19-MAR-26

IMPLANTACIÓN DE OPERACIONES EN ESPACIO AÉREO DE ENCAMINAMIENTO LIBRE TRANSFRONTERIZO ESPAÑA–PORTUGAL (ESPORTFRA) – FASE 1

CANCELAR AIC INT 01/22.

1. PROPÓSITO

El propósito de esta AIC es informar sobre la implementación de la Fase 1 del Espacio Aéreo de Encaminamiento Libre Transfronterizo de España y Portugal (ESPORTFRA), cuya operación entrará en vigor el 14 de mayo de 2026.

2. INTRODUCCIÓN

A fin de cumplir con los requisitos del Reglamento (UE) nº 116/2021 (Proyecto Común Uno), que requiere la implantación del FRA transfronterizo con al menos un Estado fronterizo, al igual que en seguimiento del Plan de Mejora de la Red de Rutas Europea (ERNIP), ENAIRE y NAV Portugal facilitan un espacio aéreo de encaminamiento libre transfronterizo ESPORTFRA, tal y como se publicará en el AIP-ESPAÑA y AIP-PORTUGAL.

El principal objetivo de ESPORTFRA es aportar mejores soluciones de diseño del espacio aéreo, nuevos conceptos operacionales de espacio aéreo y un rendimiento operacional mejorado desde un punto de vista global europeo y no tan solo desde una perspectiva regional.

La implementación de la Fase 1 de ESPORTFRA determina la etapa inicial de este proceso, estableciendo una única área FRA transfronteriza para siguientes fases, que irán progresivamente eliminando las limitaciones estructurales de las distintas celdas de ESPORTFRA. Estas fases adicionales se irán desplegando a medida que las funcionalidades técnicas en el sistema ATC que soportan las operaciones de encaminamiento libre, específicamente la herramienta de detección de conflicto táctico en España o la funcionalidad que permita el intercambio de datos de intención de vuelo e intercambio de datos en línea entre España y Portugal.

3. APLICABILIDAD

La disponibilidad, límites laterales y verticales de ESPORTFRA se publicará en ENR 2.2.

La disponibilidad operacional de ESPORTFRA está planificada H24.

3.1. Límites laterales

El concepto ESPORTFRA abarcará los límites horizontales de tres celdas “free route” (ver anexo):

- Celda 1: límites horizontales en UIR MADRID/BARCELONA, con consideración para la delegación de la provisión ATS LPPC/LECM/LECS (publicada en ENR 2.2) para el borde interno con Celda 2.
- Celda 2: límites horizontales en FIR LISBOA con consideración de la delegación de la provisión ATS LPPC/LECM/LECS (publicada en ENR 2.2) para el borde interno con Celda 1.
- Celda 3: coincidente con los límites horizontales de UIR CANARIAS Parte I.

3.2. Límites verticales

Los límites verticales de ESPORTFRA (ver anexo), son:

- Celdas 1 y 2 en UIR MADRID/BARCELONA y FIR LISBOA: FL245 a FL660.
- Celda 3 en UIR CANARIAS: FL305 a FL660.

3.3. Vuelos susceptibles de elección

Los vuelos susceptibles para operaciones FRA son aquellos que planifican al menos un tramo de su ruta dentro de los límites del área ESPORTFRA (límites laterales y verticales) recogidos en AIP-ESPAÑA y AIP-PORTUGAL ENR 2.2.

4. PROCEDIMIENTOS PARA LA PLANIFICACIÓN DEL VUELO

4.1. Procedimientos generales

En ESPORTFRA, los explotadores podrán planificar libremente una ruta entre un punto de entrada al área FRA (ya sea de entrada horizontal (E) o de salida de aeródromo (D)) y un punto de salida del área FRA (ya sea de salida horizontal (X) o de arribada a aeródromo (A)) con la posibilidad de encaminar a través de puntos intermedios FRA (I), sin referencia a la red de rutas ATS, sujeto a la disponibilidad del espacio aéreo.

No hay limitación en el número de puntos intermedios FRA de la celda 2 de ESPORTFRA en FIR LISBOA.

Únicamente los nombres clave de 5 letras (5LNC) en la sección ENR 4.4 del (DESIGNADORES-NOMBRES EN CLAVE PARA LOS PUNTOS SIGNIFICATIVOS) o una radioayuda publicada en la sección ENR 4.1 (RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN - EN RUTA), con relevancia FRA publicada en AIP ESPAÑA y AIP PORTUGAL, se emplearán en la planificación de los vuelos en ESPORTFRA.

El empleo de puntos intermedios FRA no publicados, definidos por coordenadas geográficas o por rumbo y distancia en el FPL ÍTEM 15, está prohibido en ESPORTFRA, con la excepción de la celda 2 de ESPORTFRA en FIR LISBOA donde, para cambios de velocidad y nivel en el ítem 15 del FPL y solo para este propósito, los operadores podrán utilizar adicionalmente coordenadas LAT/LONG.

Los vuelos podrán transitar hacia/desde las celdas 1 y 3 de ESPORTFRA en el UIR MADRID/BARCELONA/CANARIAS, a través de la estructura de rutas hacia/desde un punto intermedio FRA de estas celdas.

Los tramos entre puntos significativos FRA se indicarán mediante el acrónimo "DCT" en el Ítem 15 del plan de vuelo, de acuerdo con el Doc 4444, y estarán totalmente contenidos dentro del área ESPORTFRA

publicada.

Ejemplo: [Punto de Entrada] DCT [Punto Intermedio] DCT [Punto Intermedio] DCT [Punto de Salida].

La planificación de tramos DCT que se encuentren parcialmente fuera de los límites laterales de ESPORTFRA y que no empleen los puntos de Salida (X)/Entrada (E) adecuados (tramos de reentrada múltiples) no están permitidos.

La planificación de tramos DCT que:

- Crucen la frontera ESPORTFRA (i.e. DCT transfronterizo a otra zona FRA fuera de ESPORTFRA) no está permitida.
- Crucen el borde interno entre las celdas de ESPORTFRA, deben planificar por los puntos intermedios publicados.

Los vuelos no se podrán planificar a través de Reservas de Espacio Aéreo (ARES) en las celdas 1 y 3 de ESPORTFRA, a no ser que se publique lo contrario en el Plan Europeo de Utilización de Espacio Aéreo/Plan Europeo de Utilización Actualizado de Espacio Aéreo (eAUP/eUUP) aplicando las restricciones definidas de acuerdo con el ENR1.10 "Adhesión al Documento para disponibilidad de Rutas (RAD)".

4.2. Red de Rutas ATS

En las celdas de ESPORTFRA:

- Celdas 1 y 3 del UIR MADRID/BARCELONA/CANARIAS, para aquellos usuarios que prefieran presentar sus planes de vuelo de forma tradicional o no sean aptos para Operaciones FRA o para casos de emergencia, seguirá disponible la red de rutas ATS publicada en AIP-ESPAÑA ENR 3.
- Celdas 2 del FIR LISBOA, en caso de contingencia, una estructura reducida de rutas ATS por encima de FL245 aplicaría como está definido en AIP PORTUGAL ENR 2.2 "CONTINGENCY PLANNING IN LISBOA ACC (CONFLICT FREE ALLOCATION SCHEME)".

4.3. Sentido de los Niveles de Vuelo

Para expresar el sentido del nivel de crucero se emplearán los términos IMPAR o PAR. La regla de paridad será publicada en la sección ENR 1.7 del AIP. La paridad apropiada de Nivel de Vuelo en puntos significativos se indicará en las secciones ENR 4.1 y ENR 4.4, a fin de adecuarla a la paridad de áreas FRA adyacentes y a los procedimientos de coordinación generales entre los ACCs involucrados. En la fase 1 de ESPORTFRA, se mantiene publicada en ENR4.1/4.4 la paridad de los puntos del borde interno entre las celdas FRA.

4.4. Documento de Disponibilidad de Rutas

Las restricciones sobre la disponibilidad para la planificación del vuelo se promulgan de acuerdo con AIP ESPAÑA ENR1.10 "Adherencia al Documento de Disponibilidad de Rutas (RAD)".

5. AIP-ESPAÑA

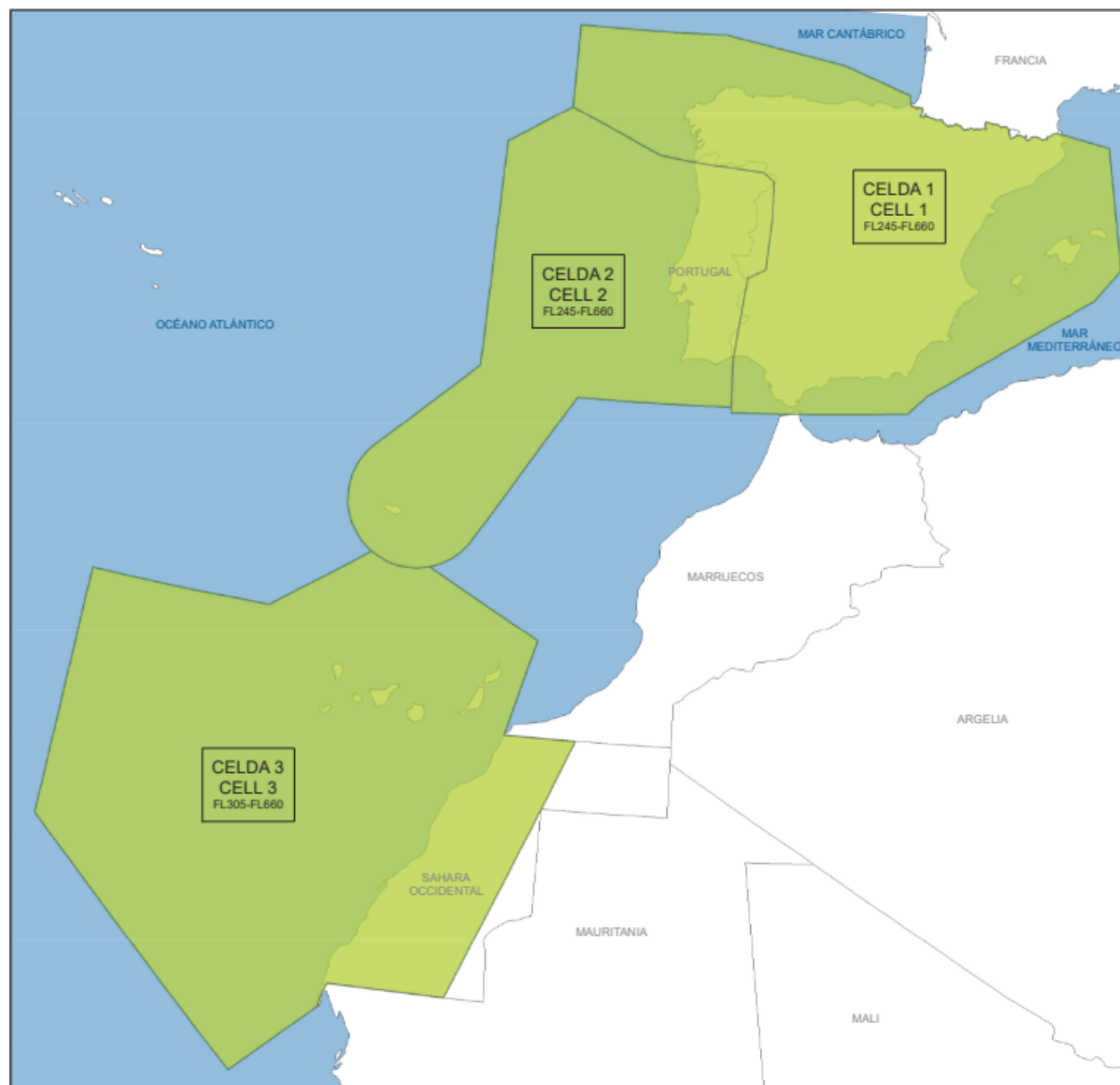
A continuación, se describen las secciones del AIP ESPAÑA afectadas por ESPORTFRA:

- GEN 2.2 – Acrónimos FRA.
- ENR 1.3 – Procedimientos Generales FRA:
 - Área de aplicación
 - Procedimientos FRA:
 - Generalidades.
 - Tránsito en sobrevuelo.
 - Acceso hacia/desde aeropuertos y Espacio Aéreo Terminal.
 - Aplicaciones Transfronterizas.
 - Reservas de Espacio Aéreo - Áreas Especiales:
 - Áreas Especiales de Reencaminamiento.
 - Promulgación de prolongación de rutas (de ser necesario).
 - Procedimientos FRA adicionales:
 - Planificación de vuelos en tránsito hacia / desde aeródromos ubicados dentro de la FIR Madrid-Barcelona y la FIR Canarias.
 - Documento de Disponibilidad de Rutas.
 - Información adicional / datos de contacto.
- ENR 1.10 – Planificación de Vuelo FRA:
 - Procedimientos de Planificación de Vuelo FRA no publicados en ENR 1.3 (de ser necesario).
- ENR 2.2 – Definición de área FRA.
- ENR 3.3 – Rutas de conectividad FRA (de ser necesario).
- ENR 4.1 / ENR 4.4 – Puntos significativos FRA.
- ENR 5.1 / ENR 5.2 – FRA FBZ (de ser necesario).
- ENR 6 – Cartas FRA.

6. INFORMACIÓN ADICIONAL

Puede obtenerse información adicional en la página web de ENAIRE de “Free Route”:

https://www.enaire.es/servicios/gestion_de_transito_aereo/free_route



- AIC INT 05/26 -