

PLAN DE ARMONIZACIÓN DE ESPACIO AÉREO AIRSPACE HARMONISATION PLAN

En aras de adecuar de una manera eficiente las estructuras del Espacio Aéreo Español, para así dar cumplimiento tanto al Reglamento 1185/2016 de la Comisión Europea como a las resoluciones derivadas del Proyecto de Armonización enmarcado en el SW FAB (Bloque Funcional Suroeste España-Portugal) y, paralelamente, alinearlos con los requisitos establecidos por EUROCONTROL a nivel europeo en esta materia, ENAIRE, como proveedor de servicios de Navegación Aérea designado, acomete esta revisión de las estructuras del mismo para, fundamentalmente, establecer una red de rutas más eficiente y competitiva en la que, paralelamente, se garantice en todo momento el nivel exigido en materia de Seguridad Operacional.

Los puntos fundamentales del Plan son los siguientes:

DIVISIÓN Y CLASIFICACIÓN DE LOS ESPACIOS AÉREOS

- Se modifican los límites entre el Espacio Aéreo Superior e Inferior, estableciendo el corte en FL195, para adecuarlos a los establecidos, por regla general, por nuestros colaterales.
- El Espacio Aéreo por encima de FL145 será, en todo caso, de clasificación "C".
- El Espacio Aéreo genérico por debajo de FL145 (salvo los especialmente clasificados, es decir, aerovías, TMA, CTA o CTR) será "G".
- Las aerovías, como se apuntaba anteriormente, estarán clasificadas como "C" por encima del citado FL145. El límite superior será FL660.
- Las aerovías, por debajo de FL145, estarán clasificadas como "D". La MEA, normalmente, estará a FL95.
- El Espacio Aéreo clasificado "E" es prácticamente eliminado de los TMA/CTA, si bien no será hasta el fin de 2020 cuando haya desaparecido completamente.

NOTA: en la zona del Sahara del FIR/UIR Canarias, las aerovías tendrán clasificación "C" por encima de FL195 y "F" entre su MEA y FL195.

REQUISITOS DE NAVEGACIÓN

- Las aerovías anteriormente citadas que, por encima de FL145, estarán clasificadas como "C", serán categorizadas como RNAV5 (Multisensor), de acuerdo al Manual PBN de OACI (Documento 9613).
- Las aerovías, que tienen sus límites entre la correspondiente MEA y FL145 seguirán siendo de tipo CONVENCIONAL.

NOTA: en el corredor EUR/SAM (FIR/UIR Canarias), las aerovías serán RNP10 fuera del TMA.

PUBLICACIÓN

- Las aerovías exclusivamente CONV (normalmente de FL95 a FL145) serán publicadas en el ENR 3.1.
- Las aerovías RNAV5/RNP10 se publicarán en el ENR 3.3. Irán precedidas por la letra "U" si, en todo o en parte, están

In pursuit of the efficient structuring of Spanish Airspace, to thus comply both with Regulation 1185/2016 of the European Commission, and the resolutions arising out of the Harmonisation Project under the auspices of the SW FAB block (Spain-Portugal) and, in parallel, to align them with the requirements on this matter established by EUROCONTROL at a European level, ENAIRE, as the designated Air Navigation Service Provider, is undertaking this revision of the structures, to, fundamentally, establish a more efficient and competitive route network, in which, in tandem, the level of Operational Safety demanded is guaranteed at all times.

The basic points of the Plan are the following:

DIVISION AND CLASSIFICATION OF AIRSPACES

- The limits between Upper and Lower Airspace are modified, with the division at FL195, to match those established, as a general rule, by our partners.
- Airspace above FL145 shall be class "C" in any case.
- Generic Airspace below FL145 (except for spaces specifically classified otherwise, that is, airways, TMA, CTA or CTR) shall be class "G".
- Airways, as was just said, shall be classified as "C" above the cited FL145. The upper limit shall be FL660.
- Airways below FL145 shall be classified as "D". Normally, the MEA shall be at FL95.
- Airspace class "E" is practically eliminated from the TMA/CTA, although it will not have disappeared completely until the end of 2020.

NOTE: in the Sahara zone of the FIR/UIR Canarias, the airways shall be class "C" above FL195 and "F" between its MEA and FL195.

NAVIGATION REQUIREMENTS

- The aforementioned airways which are to be classified as "C" above FL145, shall be categorised as RNAV5 (Multi-sensor), in accordance with the ICAO PBN Manual (Document 9613).
- Those airways of which limits are between the corresponding MEA and FL145 shall continue to be of CONVENTIONAL type.

NOTE: in the EUR/SAM corridor (FIR/UIR Canarias), the airways shall be RNP10 outside the TMA.

PUBLICATION

- The airways that are exclusively CONV (normally from FL95 to FL145) shall be published in the ENR 3.1.
- The RNAV5/RNP10 airways will be published in the ENR 3.3. They will be preceded by the letter "U" if they are wholly or

situadas en el nuevo Espacio Aéreo Superior (FL195 o superior).

- Las aerovías publicadas en el ENR 3.1 y en el ENR 3.3, y aunque tuvieran planta común, tendrán diferente designador. Los puntos significativos, en caso de total coincidencia, serán los mismos en ambas.
- Las aerovías con categorización especial por cuestión de influencia de áreas especiales (CDR), y que, con la nueva división del Espacio Aéreo, ha habido que readaptar a los acuerdos en vigor con la parte militar, serán publicadas de una forma más global, es decir, extendiendo los tramos afectados a todos aquéllos que no tienen alternativa posible, aunque no se vean afectados directamente por la zona.

partially situated in the new Upper Airspace (FL195 or higher).

- The airways published in the ENR 3.1 and the ENR 3.3, even if they have the same plan view, shall have different designators. The significant points shall be the same in both, should the airways match exactly.
- Those airways specially categorised for reasons of the influence of special areas (CDR), and which, with the new division of the Airspace, have had to be rematched to the agreements in force with the military authorities, will be published more generally, that is, extending the sections affected to all those that have no possible alternative, even if not affected directly by the zone.

