

## CLASIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL ESPACIO AÉREO ATS ATS AIRSPACE CLASSIFICATION AND DESCRIPTION

→ Un listado de las normas aplicable puede consultarse en el apartado GEN 1.6. En los siguientes apartados de esta sección se hace un resumen descriptivo a modo de ayuda para los usuarios del espacio aéreo, en caso de discrepancia prevalece la Norma sobre el contenido del AIP. El contenido de esta sección del AIP no cumple con los requisitos de calidad.

El espacio aéreo ATS en el que se facilita servicio de tránsito aéreo se clasifica en espacio aéreo controlado y espacio aéreo no controlado.

El espacio aéreo controlado comprende las áreas de control, aerovías y zonas de control y, en función del tipo de vuelo y los servicios de tránsito aéreo facilitados, se clasifica en clase A, B, C, D y E.

El espacio aéreo no controlado comprende el resto del espacio aéreo ATS y, en función del tipo de vuelo y los servicios de tránsito aéreo facilitados, se clasifica en clase F y G.

Cuando las partes del espacio aéreo se yuxtapongan verticalmente, es decir, una encima de la otra, los vuelos a un nivel común cumplirán los requisitos correspondientes a la clase de espacio aéreo menos restrictiva y se les prestarán los servicios aplicables a dicha clase.

Cuando una parte del espacio aéreo ATS esté situada dentro de otra, en parte o en su totalidad, los vuelos en dicho espacio cumplirán los requisitos correspondientes a la clase de espacio aéreo más restrictiva y se les prestarán los servicios aplicables a dicha clase excepto sectores y pasillos VFR.

Al aplicarse estos criterios se considerará que el espacio aéreo de clase B es menos restrictivo que el clase A, el clase C es menos restrictivo que el B, etc.

### CLASIFICACIÓN DEL ESPACIO AÉREO PARA VUELOS DE LA CAO.

a) Espacio Aéreo controlado que comprende:

- 1.- Espacio Aéreo de las FIR/UIR de Madrid, Barcelona y Canarias entre FL145 y FL660, excepto zonas peligrosas, prohibidas y restringidas.
- 2.- Aerovías.
- 3.- Áreas de control terminal, zonas de control y zonas de tránsito de aeródromo definidas en las publicaciones de información aeronáutica civiles o militares.

En el espacio aéreo controlado se suministra servicio de control de tránsito aéreo a la CAO, de acuerdo con las normas de RCAA.

b) Espacio aéreo no controlado que comprende el resto del espacio aéreo no incluido en el apartado a).

En espacio aéreo no controlado se suministrará servicio de asesoramiento anticollisión a la CAO, de acuerdo con las normas de RCAA, en la medida que los medios técnicos lo permitan.

### CLASIFICACIÓN DE LOS ESPACIOS AÉREOS ATS - SERVICIOS SUMINISTRADOS Y REQUISITOS DE VUELO

a) El Estado Español designará el espacio aéreo con arreglo a la siguiente clasificación y de acuerdo con el apéndice 4 del Reglamento SERA.

- 1.- **Clase A.** Solo se permiten vuelos IFR. Todos los vuelos disponen de servicio de control de tránsito aéreo y están separados unos de otros. Se requiere comunicación aeroterrestre continua por voz para todos los vuelos. Todos los vuelos estarán sujetos a autorización ATC.

A list of the applicable rules can be consulted in section GEN 1.6. In the sections below, a descriptive summary is offered to help airspace users, although if there is any discrepancy, the Rule will prevail over the content of the AIP. The content of this AIP section does not fulfil the quality requirements.

The ATS airspace in which air traffic service is provided, is classified in controlled and uncontrolled airspace.

The controlled airspace includes control areas, airways and control zones and, depending on type of flight and air traffic service provided, is classified as class A, B, C, D, and E.

The uncontrolled airspace includes the rest of ATS airspace and, depending on type of flight and air traffic service provided, is classified in class F and G.

When parts of the airspace overlap vertically, e.g. one on the other, flights at a common level shall comply with the requirements of, and be given services applicable to, the less restrictive class of airspace.

When a part of ATS airspace is included into another one, partial or totally, flights within this airspace shall comply with the requirements of, and will be given services applicable to, the most restrictive class of airspace except for VFR sectors and corridors.

In the application of these criteria, class B airspace shall therefore be considered less restrictive than class A, class C less restrictive than class B, etc.

### AIRSPACE CLASSIFICATION FOR CAO FLIGHTS

a) Controlled airspace, which includes:

- 1.- FIR/UIR airspace of Madrid, Barcelona and Canarias between FL145 and FL660 except dangerous, prohibited and restricted areas.
- 2.- Airways.
- 3.- Terminal control areas, control zones and aerodrome traffic zones defined in civil and military aeronautical information publications.

Air control traffic service is provided to CAO in controlled airspace according to RCAA rules.

b) Uncontrolled airspace, which includes the rest of airspace not included in item a).

Advisory anticollision service is provided to CAO in uncontrolled airspace, according to RCAA rules, and as far as technical means allow so.

### ATS AIRSPACE CLASSES - PROVIDED SERVICES AND FLIGHT REQUIREMENTS

a) Spanish State shall designate the airspace pursuant to the following classification and in accordance with Appendix 4 of Reglamento SERA.

- 1.- **Class A.** IFR flights only are permitted. All flights are provided with air traffic control service and are separated from each other. Continuous air-ground voice communications are required for all flights. All flights shall be subject to ATC clearance.

- 2.- **Clase B.** Se permiten vuelos IFR y VFR. Todos los vuelos disponen de servicio de control de tránsito aéreo y están separados unos de otros. Se requiere para todos los vuelos comunicación aeroterrestre continua por voz. Todos los vuelos estarán sujetos a autorización ATC.
  - 3.- **Clase C.** Se permiten vuelos IFR y VFR. Todos los vuelos disponen de servicio de control de tránsito aéreo y los vuelos IFR están separados de otros vuelos IFR y de los vuelos VFR. Los vuelos VFR están separados de los vuelos IFR y reciben información de tránsito respecto de otros vuelos VFR y asesoramiento anticolidión si lo solicitan. Se requiere comunicación aeroterrestre continua por voz para todos los vuelos. Para los vuelos VFR, se aplica una limitación de velocidad de 250 kt de velocidad indicada (IAS) por debajo de los 3050 m (10000 ft) sobre el nivel medio del mar (AMSL), excepto cuando lo apruebe la autoridad competente para tipos de aeronaves que, por razones técnicas o de seguridad, no puedan mantener esa velocidad. Todos los vuelos estarán sujetos a autorización ATC.
  - 4.- **Clase D.** Se permiten vuelos IFR y VFR y todos los vuelos disponen de servicio de control de tránsito aéreo. Los vuelos IFR están separados de los vuelos IFR y reciben información de tránsito respecto de los vuelos VFR y asesoramiento anticolidión si lo solicitan. Los vuelos VFR reciben información de tránsito respecto de todos los demás vuelos y asesoramiento anticolidión si lo solicitan. Se requiere comunicación aeroterrestre continua por voz para todos los vuelos y se aplica una limitación de velocidad de 250 kt IAS a todos los vuelos por debajo de los 3050 m (10000 ft) AMSL, excepto cuando lo apruebe la autoridad competente para tipos de aeronaves que, por razones técnicas o de seguridad, no puedan mantener esa velocidad. Todos los vuelos estarán sujetos a autorización ATC.
  - 5.- **Clase E.** Se permiten vuelos IFR y VFR. Los vuelos IFR disponen de servicio de control de tránsito aéreo y están separados de otros vuelos IFR. Todos los vuelos reciben información de tránsito, siempre que sea posible. Se requiere comunicación aeroterrestre continua por voz para los vuelos IFR. Se aplica una limitación de velocidad de 250 kt IAS a todos los vuelos por debajo de los 3050 m (10000 ft) AMSL, excepto cuando lo apruebe la autoridad competente para tipos de aeronaves que, por razones técnicas o de seguridad, no puedan mantener esa velocidad. Todos los vuelos IFR estarán sujetos a una autorización ATC. La clase E no será utilizada para las zonas de control.
  - 6.- **Clase F.** Se permiten vuelos IFR y VFR. Todos los vuelos IFR reciben servicio de asesoramiento de tránsito aéreo y todos los vuelos reciben servicio de información de vuelo si lo solicitan. Se requiere comunicación aeroterrestre continua por voz para los vuelos IFR que participan del servicio de asesoramiento, y todos los vuelos IFR deberán estar en condiciones de establecer comunicaciones aeroterrestres por voz. Se aplica una limitación de velocidad de 250 kt IAS a todos los vuelos por debajo de los 3050 m (10000 ft) AMSL, excepto cuando lo apruebe la autoridad competente para tipos de aeronaves que, por razones técnicas o de seguridad, no puedan mantener esa velocidad. No es necesaria una autorización ATC.
  - 7.- **Clase G.** Los vuelos IFR y VFR están permitidos y reciben servicio de información de vuelo si lo solicitan. Todos los vuelos IFR estarán en condiciones de establecer comunicaciones aeroterrestres por voz. Se aplica una limitación de velocidad de 250 kt IAS a todos
- 2.- **Class B.** IFR and VFR flights are permitted. All flights are provided with air traffic control service and are separated from each other. Continuous air-ground voice communications are required for all flights. All flights shall be subject to ATC clearance.
  - 3.- **Class C.** IFR and VFR flights are allowed. All flights are provided with air traffic control service and IFR flights are separated from other IFR flights and from VFR flights. VFR flights are separated from IFR flights and receive traffic information regarding other VFR flights and traffic avoidance advice on request. Continuous air-ground voice communications are required for all flights. For VFR flights a speed limitation of 250 kt indicated airspeed (IAS) applies below 3050 m (10000 ft) AMSL, except where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed. All flights shall be subject to ATC clearance.
  - 4.- **Class D.** IFR and VFR flights are allowed and all flights are provided with air traffic control service. IFR flights are separated from other IFR flights, receive traffic information regarding VFR flights and traffic avoidance advice on request. VFR flights receive traffic information regarding all other flights and traffic avoidance advice on request. Continuous air-ground voice communications are required for all flights and a speed limitation of 250 kt IAS applies to all flights below 3050 m (10000 ft) AMSL, except where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed. All flights shall be subject to ATC clearance.
  - 5.- **Class E.** IFR and VFR flights are allowed. IFR flights are provided with air traffic control service and are separated from other IFR flights. All flights receive traffic information, as far as is practical. Continuous air-ground voice communications are required for IFR flights. A speed limitation of 250 kt IAS applies to all flights below 3050 m (10000 ft) AMSL, except where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed. All IFR flights shall be subject to ATC clearance. Class E shall not be used for control zones.
  - 6.- **Class F.** IFR and VFR flights are allowed. All IFR flights receive an air traffic advisory service and all flights receive flight information service if requested. Continuous air-ground voice communications are required for IFR flights participating in the advisory service and all IFR flights shall be capable of establishing air-ground voice communications. A speed limitation of 250 kt IAS applies to all flights below 3050 m (10000 ft) AMSL, except where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed. ATC clearance is not required.
  - 7.- **Class G.** IFR and VFR flights are allowed and receive flight information service if requested. All IFR flights shall be capable of establishing air-ground voice communications. A speed limitation of 250 kt IAS applies to all flights below 3050 m (10000 ft) AMSL,

los vuelos por debajo de los 3050 m (10000 ft) AMSL, excepto cuando lo apruebe la autoridad competente para tipos de aeronaves que, por razones técnicas o de seguridad, no puedan mantener esa velocidad. No es necesaria una autorización ATC.

8.- La implementación de la **clase F** se considerará una medida temporal hasta el momento en el que pueda sustituirse por una clasificación alternativa.

b) La designación de la clasificación del espacio aéreo se adaptará a las necesidades del Estado Español, con la excepción de que todo el espacio aéreo por encima del nivel de vuelo 195 se clasificará como espacio aéreo de clase C.

except where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed. ATC clearance is not required.

8.- Implementation of **class F** shall be considered as a temporary measure until such time as it can be replaced by alternative classification.

b) Designation of the airspace classification shall adapt to the needs of the Spanish State, with the exception that all airspace above flight level 195 shall be classify as Class C airspace.

CLASE CLASS	TIPO DE VUELO TYPE OF FLIGHT	SEPARACIÓN PROPORCIONADA SEPARATION PROVIDED	SERVICIOS SUMINISTRADOS SERVICE PROVIDED	LIMITACIONES DE VELOCIDAD SPEED LIMITATION (*)	CAPACIDAD PARA LA COMUNICACIÓN POR RADIO OBLIGATORIA RADIO COMMUNICATION CAPABILITY REQUIREMENT	REQUISITOS DE RADIOCOMUNICACIÓN Radio communication required	SUJETO A AUTORIZACIÓN ATC SUBJECT TO AN ATC CLEARANCE
A	Solo IFR // IFR only	Todas las aeronaves // All aircraft	Servicio de control de tránsito aéreo // Air traffic control service	No se aplica // Not applicable	Sí // Yes	Continua en ambos sentidos // continuous two-way	Sí // Yes
B	IFR	Todas las aeronaves // All aircraft	Servicio de control de tránsito aéreo // Air traffic control service	No se aplica // Not applicable	Sí // Yes	Continua en ambos sentidos // continuous two-way	Sí // Yes
	VFR						
C	IFR	IFR de // from IFR	Servicio de control de tránsito aéreo // Air traffic control service	No se aplica // Not applicable	Sí // Yes	Continua en ambos sentidos // continuous two-way	Sí // Yes
	VFR	VFR de // from IFR	1) Servicio de control de tránsito aéreo para separación de IFR // Air traffic control service for separation from IFR; 2) Información de tránsito VFR/VFR (y asesoramiento anticolidión a solicitud) // VFR/VFR traffic information (and traffic avoidance advice on request)	250 kt IAS por debajo de los 3050 m (10000 ft) AMSL // 250 kt IAS below 3050 m (10000 ft) AMSL (**)			
D	IFR	IFR de // from IFR	Servicio de control de tránsito aéreo, información de tránsito sobre de vuelos VFR (y asesoramiento anticolidión a solicitud) // Air traffic control service, traffic information about VFR flights (and traffic avoidance advice on request)	250 kt IAS por debajo de los 3050 m (10000 ft) AMSL // 250 kt IAS below 3050 m (10000 ft) AMSL (**)	Sí // Yes	Continua en ambos sentidos // continuous two-way	Sí // Yes
	VFR	Ninguna // NIL	Servicio de control de tránsito aéreo, información de tránsito IFR/VFR y VFR/VFR (y asesoramiento anticolidión a solicitud) // Air traffic control service, IFR/VFR and VFR/VFR traffic information (and traffic avoidance advice on request)				

CLASE CLASS	TIPO DE VUELO TYPE OF FLIGHT	SEPARACIÓN PROPORCIONADA SEPARATION PROVIDED	SERVICIOS SUMINISTRADOS SERVICE PROVIDED	LIMITACIONES DE VELOCIDAD SPEED LIMITATION (*)	CAPACIDAD PARA LA COMUNICACIÓN POR RADIO OBLIGATORIA RADIO COMMUNICATION CAPABILITY REQUIREMENT	REQUISITOS DE RADIOCOMUNICACIÓN Radio communication required	SUJETO A AUTORIZACIÓN ATC SUBJECT TO AN ATC CLEARANCE
E	IFR	IFR de // from IFR	Servicio de control de tránsito aéreo y, en la medida de lo posible, información de tránsito sobre vuelos VFR // Air traffic control service and, as far as practical, traffic information about VFR flights	250 kt IAS por debajo de los 3050 m (10000 ft) AMSL // 250 kt IAS below 3050 m (10000 ft) AMSL (**)	Sí // Yes	Continua en ambos sentidos // continuous two-way	Sí // Yes
	VFR	Ninguna // NIL	Información de tránsito, en la medida de lo posible // Traffic information as far as practical		No (***)	No (**)	No
F	IFR	IFR de IFR siempre que sea factible // IFR from IFR as far as practical	Servicio de asesoramiento de tránsito aéreo; servicio de información de vuelo // Air traffic advisory service; flight information service	250 kt IAS por debajo de 3050 m (10000 ft) AMSL // 250 kt IAS below 3050 m (10000 ft) AMSL (**)	Sí // Yes (****)	Continua en ambos sentidos // continuous two-way	No
	VFR	Ninguna // NIL	Servicio de información de vuelo // Flight information service		No (***)	No (***)	No
G	IFR	Ninguna // NIL	Servicio de información de vuelo // Flight information service	250 kt IAS por debajo de 3050 m (10000 ft) AMSL // 250 kt IAS below 3050 m (10000 ft) AMSL (**)	Sí // Yes (***)	Continua en ambos sentidos // continuous two-way	No
	VFR						

(\*) Cuando la altitud de transición es inferior a 3050 m (10000 ft) AMSL, debería utilizarse el nivel FL 100 en vez de 10000 ft.

(\*\*) Excepto los vuelos militares en misiones operativas o de defensa aérea, o cuando sus características de actuación no lo permitan.

(\*\*\*) Los pilotos se mantendrán a la escucha de la comunicación aeroterrestre continua por voz y establecerán una comunicación en ambos sentidos, según sea necesario, por el canal de comunicaciones apropiado en RMZ.

(\*\*\*\*) Comunicación aeroterrestre por voz obligatoria para vuelos que participen en el servicio de asesoramiento. Los pilotos se mantendrán a la escucha de la comunicación aeroterrestre continua por voz y establecerán una comunicación en ambos sentidos, según sea necesario, por el canal de comunicaciones apropiado en RMZ.

(\*) When the height of the transition altitude is lower than 3050 m (10000 ft) AMSL, FL 100 should be used in lieu of 10000 ft.

(\*\*) Except military flights on operational or air-defense missions, or when the aircraft performance does not allow it.

(\*\*\*) Pilots shall maintain continuous air-ground voice communication watch and establish two-way communication, if necessary, on the appropriate communication channel in RMZ.

(\*\*\*\*) Air-ground voice communications mandatory for flights participating in the advisory service. Pilots shall maintain continuous air-ground voice communication watch and establish two-way communication, if necessary, on the appropriate communication channel in RMZ.

**REQUISITOS PARA LAS COMUNICACIONES Y EL TRANSPONDEDOR SSR****Zona obligatoria de radio (RMZ)**

Los vuelos VFR que operen en partes de espacios aéreos de clase E, F o G y los vuelos IFR que operen en partes de espacios aéreos de clase F o G designadas como zonas obligatorias de radio (RMZ) por la autoridad competente se mantendrán a la escucha de la comunicación aeroterrestre continua por voz y establecerán una comunicación en ambos sentidos, según sea necesario, por el canal de comunicación adecuado, a menos que deban observar disposiciones alternativas establecidas por el proveedor de servicios de navegación aérea para dicho espacio aéreo en concreto.

Antes de entrar en una zona obligatoria de radio, los pilotos llevarán a cabo una llamada inicial, por el canal de comunicación adecuado, que contenga la designación de la estación a la que se llama, el indicativo del vuelo, el tipo de aeronave, la posición, el nivel, las intenciones del vuelo y demás información prescrita por la autoridad competente.

**Zona obligatoria de transpondedor (TMZ)**

Todos los vuelos que operen en un espacio aéreo designado por la autoridad competente como zona obligatoria de transpondedor (TMZ) llevarán a bordo y utilizarán transpondedores SSR capaces de operar en los modos A y C o en el modo S, a menos que deban observar disposiciones alternativas establecidas por el proveedor de servicios de navegación aérea para dicho espacio aéreo en concreto.

Los espacios aéreos designados como zona obligatoria de radio y/o zona obligatoria de transpondedor, deberán ser debidamente publicados en las publicaciones de información aeronáutica.

**DETERMINACIÓN DE LAS CLASES DE ESPACIO AÉREO Y SERVICIOS QUE DEBEN PRESTARSE, ZONAS DEL ESPACIO AÉREO A EFECTOS DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS Y USO OBLIGATORIO DE RADIO (RMZ) Y DE TRANSPONDEDOR (TMZ).**

La determinación de las clases de espacio aéreo atendiendo a la clasificación de espacio aéreo anteriormente referida (SERA.6001), de las partes del espacio aéreo en las que hayan de prestarse servicios de tránsito aéreo y de los aeródromos civiles en los que se prestarán servicios de tránsito aéreo de aeródromo corresponde al Ministro de Fomento, previo informe de CIDEFO.

Por resolución del Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, teniendo en cuenta las necesidades del Estado y lo dispuesto en el libro 3 capítulo 2 del Reglamento de la Circulación Aérea, se determinarán:

- a) Las áreas y rutas en que se facilitan los servicios de información de vuelo, de alerta y de búsqueda y salvamento; así como aquellas áreas y rutas que facilitan la coordinación con las dependencias militares o con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo competentes en Estados adyacentes, a fin de evitar la posible necesidad de interceptación para fines de identificación.
- b) Las partes de espacio aéreo de clase E, F, y G designadas como zonas obligatorias de radio (RMZ).
- c) Las zonas obligatorias de transpondedor (TMZ).

Toda esta información se publicará en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP).

**REQUIREMENTS FOR COMMUNICATIONS AND SSR TRANSPONDER****Radio mandatory zone (RMZ)**

VFR flights operating in parts of class E, F or G airspace and IFR flights operating in parts of class F or G airspace designated as a radio mandatory zone (RMZ) by the competent authority shall maintain continuous air-ground voice communication watch and establish two-way communication, as necessary, on the appropriate communication channel, unless in compliance with alternative provisions prescribed for that particular airspace by the ANSP.

Before entering a radio mandatory zone, an initial call containing the designation of the station being called, call sign, type of aircraft, position, level, the intentions of the flight and other information as prescribed by the competent authority, shall be made by pilots on the appropriate communication channel.

**Transponder mandatory zone (TMZ)**

All flights operating in airspace designated by the competent authority as a transponder mandatory zone (TMZ) shall carry and operate SSR transponders capable of operating on Modes A and C or on Mode S, unless in compliance with alternative provisions prescribed for that particular airspace by the ANSP.

Airspace designated as radio mandatory zone and/or transponder mandatory zone, shall be duly promulgated in the aeronautical information publications.

**DETERMINATION OF AIRSPACE CLASSES AND SERVICES TO BE PROVIDED, AIRSPACE AREAS FOR PURPOSES OF SERVICES PROVISION AND MANDATORY USE OF RADIO (RMZ) AND TRANSPONDER (TMZ).**

The determination of the airspace classes, based on the aforementioned (SERA.6001) airspace classification, of the airspace areas in which air traffic services are to be provided and of civil aerodromes where air traffic services will be provided rests with Ministro de Fomento prior to CIDEFO report.

By decision of the Director of Agencia Estatal de Seguridad Aérea, taking into account the needs of the State and the provisions of Book 3 Chapter 2, of Reglamento de Circulación Aérea shall be determined:

- a) The areas and routes where is provided the flight information, alerting and search and rescue services; as well as those areas and routes where is provided the coordination with appropriate military units or with air traffic services units in adjacent States in order to avoid the possible need for interception for the purpose of identification.
- b) The parts of class E, F and G airspace designated as Radio Mandatory Zones (RMZ).
- c) The Transponder Mandatory Zones (TMZ).

All this information will be published in the Aeronautical Information Publication (AIP).

## ➔ APLICACIÓN EN ESPAÑA

La clasificación de los espacios aéreos definidos en las FIR/UIR españolas es la siguiente:

- 1 – FIR, UIR, TMA, CTA, Corredor de Melilla, espacios RVSM, Rutas asesoradas, Pasillos (\*) y Sectores VFR, ver ENR 2.1.
- 2 – FIZ, CTR y ATZ, ver AD 2 casilla 17, del aeropuerto correspondiente.
- 3 – Aerovías, ver ENR 3.
- 4 – El espacio aéreo delegado a Mauritania es clase D.
- 5 – El resto de los espacios aéreos de las FIR/UIR de Madrid, Barcelona y Canarias no incluidos en los apartados precedentes son clase G.

(\*) Los pasillos visuales:

- Si se necesita autorización ATC para proceder por ellos son clase B, C o D según corresponda al espacio aéreo en que estén situados.
- Si no se necesita autorización ATC para proceder por ellos son clase E.

## ZONAS PELIGROSAS O RESTRINGIDAS

Respecto al suministro de servicios de tránsito aéreo, el espacio aéreo de las zonas peligrosas o restringidas, TRA y TSA:

- se considera espacio aéreo no clasificado durante su periodo de actividad, salvo que se autorice su utilización a la circulación aérea; y
- fuera de su período de actividad, y cuando en su período de actividad se autorice su utilización a la circulación aérea, tendrán la clasificación del espacio aéreo dentro del cual se hallen ubicadas.

## APPLICATION IN SPAIN

The airspace classification defined within Spanish FIR/UIR is:

- 1 – FIR, UIR, TMA, CTA, Melilla Corridor, RVSM airspace, Advisory routes, VFR Corridors (\*) and Sectors, see ENR 2.1.
- 2 – FIZ, CTR and ATZ, see AD 2 item 17, of the appropriate airport.
- 3 – Airways, see ENR 3.
- 4 – Airspace delegated to Mauritania is class D.
- 5 – All airspace within Madrid, Barcelona and Canarias FIR/UIR not included in the items above are class G.

(\*) Visual corridors:

- If an ATC clearance is necessary to proceed on them, VFR corridors are class B, C or D depending on the ATS classification of the airspace where they are located.
- If an ATC clearance is not necessary to proceed on them, VFR corridors are class E.

## DANGEROUS AND RESTRICTED AREAS

Regarding the provision of air traffic services, dangerous or restricted areas, TRA and TSA airspace:

- is considered unclassified airspace during their period of activity, unless air traffic were authorized to use it; and
- out of their period of activity, and when air traffic were authorized to use it during their activity period, they will have the same class as the airspace where they are located.