

AIS-ESPAÑA

Dirección AFTN: LEANZXTA
Teléfono: +34 913 213 363
Telefax: +34 913 213 157
E-mail: ais@aena.es

Depósito Legal: M.- 23591 - 1994

ESPAÑA

AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA
DIVISIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
Juan Ignacio Luca de Tena, 14 - 28027 MADRID

AIC

10

16-DEC-10

SALIDAS DE CONTINGENCIA CONTINGENCY DEPARTURES

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.

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

Al objeto de intentar paliar dicha problemática, se han realizado diversos estudios tendentes a encontrar maniobras sustitutivas que:

- 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) no pongan en riesgo en ningún momento los requisitos aplicables en materia de seguridad.

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 radar correspondiente a la carta ATCSMAC que para cada aeropuerto está publicada en la AIP España.

1. GENERAL

As it is mandatory, all Spanish controlled airports are provided with standard instrument departures (SID) based on one or more nav-aids located at the aerodrome or in its proximities.

Facing the possibility of a failure or a complete breakdown of the facilities sited therein, which support the aforementioned instrument approach manoeuvres, the publication of contingency departures has been considered for those airports under a "radar" work environment, so as to maintain their operational status until such ground aids are repaired and restored.

In order to overcome such occurrences, several surveys in this regard have taken place with the aim to obtain replacement manoeuvres which:

- a) adjust as far as possible to operators' requirements, in such a way that their normal operational rate is not compromised by the fact of a nav-aid being out of service;
- b) are in accordance with ATC standard procedures which are regularly used by air traffic control units; and
- c) do not jeopardize applicable safety requirements at all times.

2. DESIGN OF DEPARTURES

Departures are designed to provide an initial heading after take-off, protecting the aircraft from obstacles on such track until reaching the minimum radar surveillance altitude which appears on the ATCSMAC charts published for every airport in the AIP-España.

Las pendientes de las maniobras están calculadas para alcanzar la "altitud mínima de vigilancia radar" 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 propuestas 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 no estarán almacenadas en la base de datos del FMS de las aeronaves.

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".

Climb gradients for manoeuvres are calculated so as to reach the "minimum radar surveillance altitude" before the first in-flight 10.80 NM, since a longer segment without track guidance would contravene ICAO (Doc. 8168) recommendations in this regard. Once the altitude is reached, the air traffic controller will provide radar assistance to the aircraft up to the next reporting point stated in the Flight Plan.

The proposed departures will not be allocated with a designator, as these departures will be used only in case of contingency, they do not follow a definite trajectory (dead reckoning) and thus will not be stored in the FMS database of aircraft.

3. PUBLICATION

Contingency departures for each airport will be published gradually and the format for publication will be akin to that used by other European countries for "omni-directional departures".