

ENR 1.4 CLASIFICACION DEL ESPACIO AEREO ATS.**1. Introducción.**

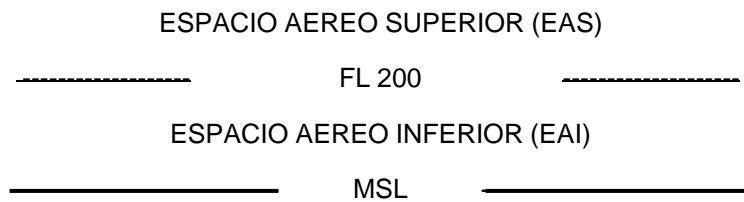
- 1.1 El espacio aéreo se divide en Región de Información de Vuelo de México (FIR MEXICO/MMFR) bajo jurisdicción de México y Región de Información de Vuelo Mazatlán Oceánica (FIR MZT OCEANICA/MMFO) bajo responsabilidad del estado mexicano.
- 1.2 Dentro de la FIR México se sitúan Áreas de Control, Áreas de Control Terminal, Zonas de Control y Zonas de Tránsito de Aeródromo y una amplia red de rutas ATS dentro de las cuales se proporcionan los Servicios de Tránsito Aéreo, por parte de la dependencia /unidad ATS apropiada.
- 1.3 Los límites horizontales y verticales que delimitan estos espacios aéreos se especifican en ENR 2.

2. Aplicación de la normatividad aeronáutica.

- 2.1 Dentro de la FIR MEXICO los pilotos deberán aplicar las normas, métodos y procedimientos establecidos en las leyes, reglamentos y normatividad mexicana vigente; en la FIR MZT OCEANICA, se aplican las normas internacionales recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en sus diversos documentos derivados del Convenio de Aviación Civil Internacional, a menos que sea estrictamente necesario establecer disposiciones compatibles con las normas nacionales.

3. División vertical del espacio aéreo.

- 3.1 Para los efectos operativos relacionados con el suministro de los servicios de tránsito aéreo y la operación de las aeronaves, el espacio aéreo se divide en dos a partir de 20000 pies (FL200) sobre el nivel medio del mar (AMSL).
- 3.2 Por debajo del referido nivel se establece el Espacio Aéreo Inferior (EAI) y a/o por arriba de los 20000 pies se establece el Espacio Aéreo Superior (EAS).

**Figura 1. División vertical del espacio aéreo****4. Red de rutas ATS.**

- 4.1 La red de rutas en el EAS se clasifican por el prefijo en su designador de la siguiente forma:
 - a) UA, UB, UG y UR identifican rutas regionales que conectan con otras FIR.
 - b) UL, UM y UP identifican rutas de navegación de área (RNAV) regionales que conectan con otras FIR.
 - c) J identifica rutas dentro de la FIR México (MMFR) con origen en espacio aéreo de E.U.A.
 - d) UJ identifica rutas establecidas dentro de la FIR México (MMFR)
 - e) UT y UQ identifican rutas de navegación de área (RNAV), establecidas dentro de la FIR México (MMFR)
- 4.2 La red de rutas en el EAI se clasifican por el prefijo en su designador de la siguiente forma:
 - a) A, B, G y R identifica rutas regionales que conectan con otras FIR.
 - b) L, M y P identifican rutas de navegación de área (RNAV) regionales que conectan con otras FIR.
 - c) V identifica rutas dentro de la FIR México (MMFR), con indicador numérico de dos dígitos establecidas dentro ésta y con tres dígitos con origen en espacio aéreo de E.U.A.
 - d) T identifica rutas de navegación de área (RNAV) establecidas dentro de la FIR México (MMFR).
- 4.3 Para garantizar el libramiento de obstáculos de las aeronaves IFR que operen en las rutas o aerovías, en las cuales se garantiza la señal de navegación de las radioayudas, se publica la Altitud Mínima en Ruta (MEA) que provee un margen de 1000 ó 2000 pies sobre los obstáculos predominantes que se encuentran cerca o dentro de las áreas primarias y secundarias de protección. El área primaria y secundaria varía dependiendo de la distancia que existe entre las radioayudas que balizan el segmento de ruta o aerovía, así como el tipo de radioayuda utilizada (VOR o NDB). A modo de ejemplo véase las figuras 2 y 3 a continuación:

NOTA: Las áreas primarias y secundarias se amplían para distancias mayores a 75 NM VOR, 65 NM entre NDB, 82.3 NM entre VOR y NDB o por otras consideraciones particulares.

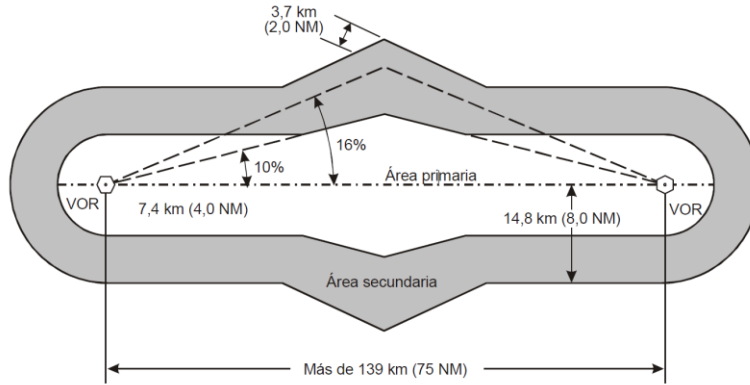


Figura 2.- Ruta balizada con VOR

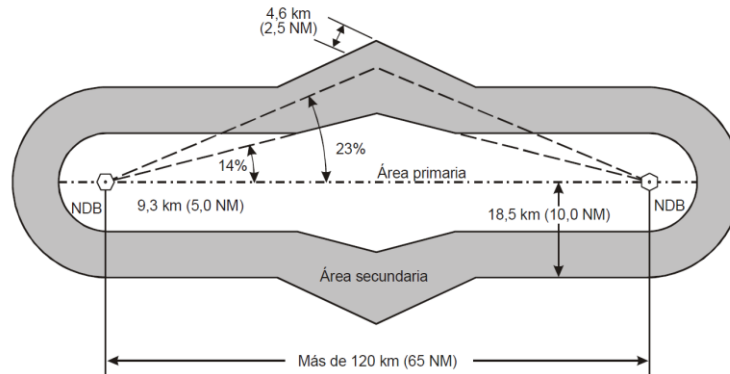


Figura 3.- Ruta balizada con NDB

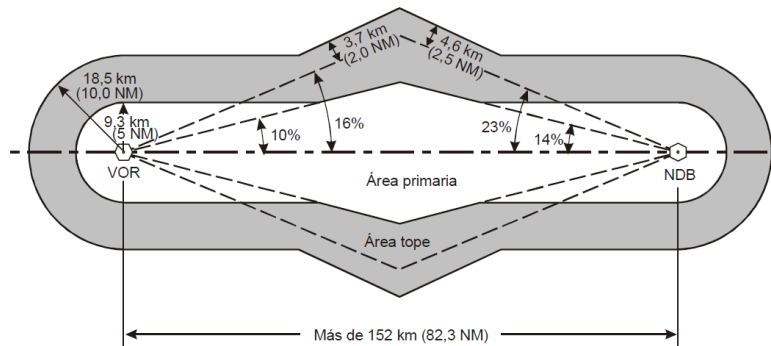


Figura 4.- Ruta balizada con VOR y NDB

5. Identificación del espacio aéreo y las rutas / aerovías controladas o no.

5.1 El espacio aéreo y las rutas / aerovías controladas donde se proporciona el servicio de control de tránsito aéreo se publican en color blanco y las no controladas en color sepia.

6. Responsabilidad del piloto volando fuera de espacio aéreo y aerovías / rutas controladas.

6.1 El piloto cuando se encuentre fuera de espacio aéreo controlado o más allá de las áreas primarias y secundarias a cada lado del eje central de curso de una aerovía / ruta controlada o no, será responsable de cuidar su separación con el terreno. El piloto estará sujeto al servicio de control de tránsito aéreo, mientras se encuentre dentro del espacio aéreo y aerovías / rutas ATS controladas.

7. Organización del espacio aéreo.

7.1 Espacio aéreo controlado y sus abreviaturas.

a) Área de Control Superior	UTA
b) Área de Control (aerovías / rutas controladas)	CTA
c) Área de Control Terminal	TMA
d) Zona de Control	CTR
e) Zona de Tránsito de Aeródromo	ATZ

7.2 Espacio aéreo no controlado y sus abreviaturas.

- | | | |
|----|---|--------------|
| a) | Región de Información de Vuelo | FIR |
| b) | Área de Asesoramiento | ADA |
| c) | Rutas no controladas | sin asignar |
| d) | Zona de Tránsito de Aeródromo | ATZ |
| e) | Zona de Información de vuelo de Aeródromo | sin asignar. |

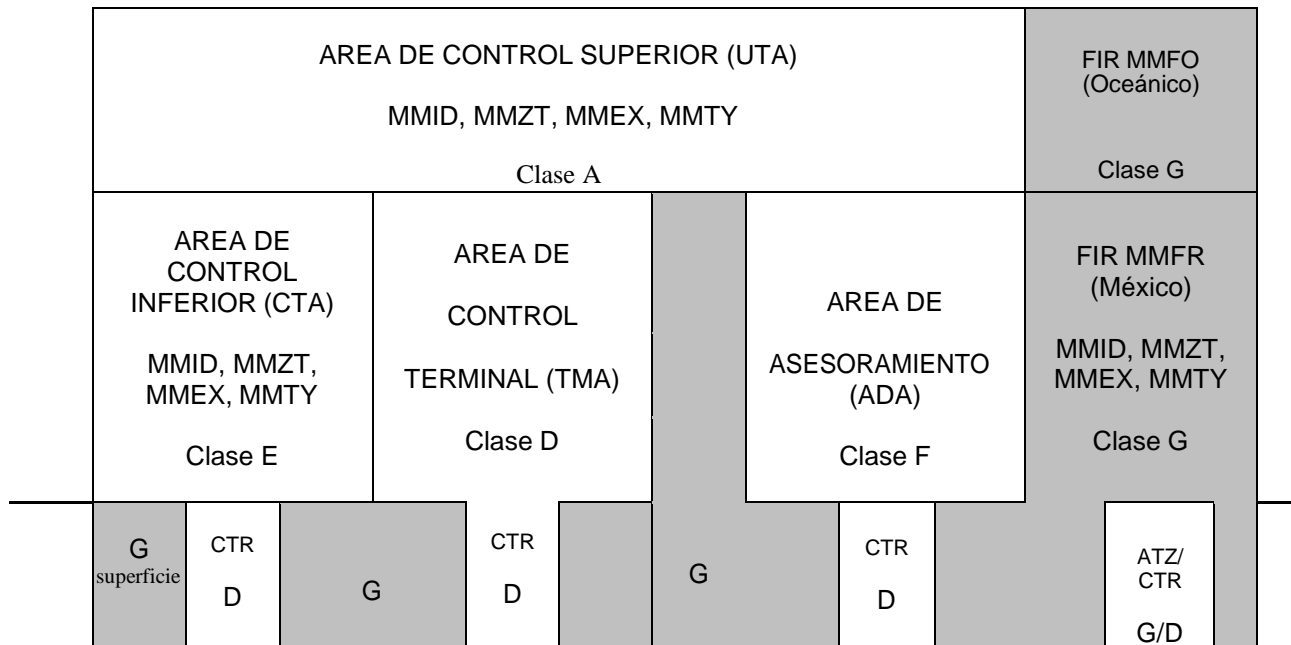
7.3 Espacio aéreo de uso especial y sus abreviaturas.

- | | | |
|----|--|--------------|
| a) | Área Prohibida | MMP |
| b) | Área Restringida | MMR |
| c) | Área Peligrosa | MMD |
| d) | Área de Alerta | sin asignar. |
| e) | Área de Emergencia | sin asignar. |
| f) | Zona de Identificación Aérea de México | ZIAM/ADIZ |

- 1) Se designa como Zona de Identificación Aérea de México No. 1 (ZIAM No. 1), aquella parte del espacio aéreo de la región de información de vuelo (FIR) de México sobre el continente y aguas territoriales desde la superficie terrestre hasta 66 000 pies, desde la Frontera Sur y Sureste hasta los límites comunes del ACC/MEX.
- 2) Las reglas y requisitos operacionales de entrada al espacio aéreo nacional por la frontera sur y sureste, son aplicables a los vuelos de la aviación general internacional y a los vuelos regulares que propongan penetrar la ZIAM No. 1 por la Frontera Sur y Sureste.
- 3) También deberán observarse los reglamentos relativos a la entrada, tránsito y salida, de aeronaves civiles, a fin de facilitar la identificación y control de dichas aeronaves.

7.4 Organización actual del espacio aéreo ATS México.

CLASIFICACION DEL ESPACIO AEREO ATS



NOTA: La porción del ACC MMID por arriba de FL 200 delimitada en el Pacífico por las coordenadas 15° 00' 00" N y 105° 00' 00" W, 13° 00' 00" N y 095° 00' 00" W, 11° 30' 00" N y 100° 00' 00" W, 15° 00' 00" N y 105° 00' 00" W se clasifica como G

8. Establecimiento de los distintos tipos de espacios aéreos.

8.1 Región de Información de Vuelo (FIR).

8.1.1 En la FIR México se suministra el servicio de información de vuelo y alerta. En el EAS el servicio se proporciona por los centros de control de área dentro del espacio aéreo controlado y por estaciones de radio en el espacio aéreo no controlado. En el EAI el servicio se presta por los centros de control, unidades de control de aproximación, torres de control, unidades del servicio de información de vuelo de aeródromo y estaciones de radio, hasta el alcance de sus comunicaciones aire/tierra.

8.2 Áreas de control (UTA y CTA).

8.2.1 Se establecen UTA y CTA dentro de las FIR de México para definir el espacio aéreo controlado, en las cuales se suministra el servicio de control de área a las aeronaves controladas en la fase de vuelo en ruta. En el EAI el área de control inferior (CTA) se delimita por aquellas rutas o aerovías designadas como controladas y que aparecen señaladas en las cartas de radionavegación.

8.3 Áreas de control Terminal (TMA) y Zonas de Control (CTR).

8.3.1 Se establecen TMA o CTR dentro de la FIR de México para definir el espacio aéreo controlado, en el cual se suministra el servicio de control de aproximación a las aeronaves controladas que salen o llegan a uno o más aeródromos. Los TMA y CTR cubren las trayectorias de los procedimientos por instrumentos publicados para la protección de los vuelos IFR.

8.3.2 Dentro de las CTR también se proporciona el servicio de control de aeródromo en los aeródromos controlados y hasta los límites del circuito de tránsito o de las rutas VFR, donde se suministra separación de aeródromo a las aeronaves que operan en el circuito, aterrizando o despegando; sin menoscabo de otras funciones del servicio para las aeronaves en comunicación que se encuentran más allá del límite de éstas.

8.4 Zonas de tránsito de aeródromo (ATZ).

8.4.1 Se establecen ATZ dentro de la FIR México para la protección de las aeronaves que operen en el área de maniobras de un aeródromo controlado o no controlado, así como todas las aeronaves que vuelen en las inmediaciones del mismo.

Nota. - se considera que una aeronave está en las inmediaciones de un aeródromo cuando está dentro de un circuito de tránsito de aeródromo, o bien entrando o saliendo del mismo

8.5 Áreas de asesoramiento (ADA).

8.5.1 Se establecen ADA dentro de la FIR de México, para definir el espacio aéreo no controlado, dentro del cual se suministra el Servicio de Asesoramiento de Tránsito Aéreo a las aeronaves IFR, con la finalidad de ayudar a los pilotos a mantener su propia separación.

8.6 Zonas de información de vuelo de aeródromo (AFIZ).

8.6.1 Se pueden establecer zonas de información de vuelo de aeródromo, en aeródromos no controlados, en los cuales se suministra el Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS).

9. Clasificación del espacio aéreo ATS.

9.1 Clasificación de espacios aéreos.

9.1.1 El espacio aéreo donde se proporcionan los servicios de tránsito aéreo (ATS) se clasifica mediante una letra A, B, C, D, E, F, o G, con el significado que se señala en la tabla 1, clasificación del espacio aéreo ATS.

- 9.2 Denominación del tipo y clase de espacio aéreo.
- 9.2.1 El tipo de espacio aéreo se identifica mediante su nombre y abreviatura convencional, por ejemplo: área de control superior (UTA), área de control terminal (TMA), etc. El tipo de espacio aéreo tiene una relación directa con el servicio de tránsito aéreo que se proporciona a las aeronaves, por ejemplo; se establece una TMA para proporcionar el servicio de control de aproximación (APP) en uno o varios aeropuertos.
- 9.2.2 La clase de espacio aéreo se reconoce por la letra que se le asigna a cada tipo de espacio aéreo, por ejemplo, TMA/ACA, Clase D, indica las características del servicio que se suministra a los pilotos; así como, las reglas y requisitos que estos deben observar.
- 9.3 Espacio aéreo de uso especial.
- 9.3.1 Los espacios aéreos de uso especial descritos en 7.3 anterior no están sujetos a una clasificación por ser de naturaleza distinta de aquellos donde se suministran los servicios de tránsito aéreo; sin embargo, en caso de que por razones prácticas se le autorizara a una aeronave la penetración a uno de ellos y se mantenga la responsabilidad del vuelo por parte de alguna unidad de los servicios de tránsito aéreo, se deberá considerar tal porción de espacio aéreo con la misma clase del espacio aéreo circundante.
- 9.4 Criterios de clasificación inicial.
- 9.4.1 Los espacios aéreos ATS se clasifican conforme al servicio que proporcionan las dependencias/unidades ATS. Si por requerimientos y evolución de estas unidades fuese necesario proporcionar otros servicios a los pilotos, por ejemplo control a los VFR, el espacio aéreo en cuestión cambiará a la clase que le corresponda.
- 9.5 Servicios de tránsito aéreo suministrados por cada clase.
- 9.5.1 La clasificación del espacio aéreo ATS para los efectos de la prestación de los servicios de tránsito aéreo, tienen el significado siguiente:
- CLASE A** Sólo se permiten vuelos IFR. Todos los vuelos IFR están sujetos al servicio de control de tránsito aéreo (ATC). Se suministra separación al vuelo IFR del IFR.
- CLASE B** Se permiten vuelos IFR y VFR. Todos los vuelos IFR y VFR están sujetos al ATC. Se suministra separación reglamentaria al vuelo IFR del IFR, al IFR del VFR y al VFR del VFR.
- CLASE C** Se permiten vuelos IFR y VFR. Todos los vuelos IFR y VFR están sujetos al ATC. Se suministra separación reglamentaria al vuelo IFR del IFR, y al IFR del VFR. Se proporciona asesoramiento anticolidión a solicitud del piloto al vuelo VFR del VFR, en áreas y zonas con servicio de vigilancia ATS por parte de la Unidad ATC de vigilancia.
- CLASE D** Se permiten vuelos IFR y VFR. Los vuelos IFR están sujetos al ATC. Se suministra separación reglamentaria al vuelo IFR del IFR. Se proporciona separación de aeródromo (visual y de pista) al vuelo IFR del IFR, al IFR del VFR y VFR del VFR en el circuito y dentro de los aeródromos controlados. Se proporciona información de tránsito al vuelo IFR del VFR y VFR del IFR en TMA y CTR; y al VFR del VFR en las ATZ, y dentro de 10 millas de radio de las CTR y TMA. Se proporciona asesoramiento anticolidión a solicitud del piloto, al vuelo IFR del VFR y VFR del IFR en áreas y zonas con servicio de vigilancia ATS, por parte de la Unidad ATC de vigilancia.
- CLASE E** Se permiten vuelos IFR y VFR. Los vuelos IFR están sujetos al ATC. Se suministra separación reglamentaria al vuelo IFR del IFR. Se proporciona información de tránsito al vuelo IFR del VFR; y al VFR del IFR en la medida de lo posible, siempre y cuando el VFR establezca comunicación con el ATC.
- CLASE F** Se permiten vuelos IFR y VFR. A los vuelos IFR se les proporciona servicio de asesoramiento de tránsito aéreo con respecto a otros vuelos IFR, mediante sugerencias que permitan al piloto mantener su separación. Se proporciona el servicio de información de vuelo a las aeronaves IFR y VFR a solicitud del piloto.

CLASE G Se permiten vuelos IFR y VFR. Se proporciona servicio de información de vuelo a las aeronaves IFR y VFR a solicitud del piloto. Se suministra servicio de información de vuelo a los vuelos IFR y VFR en aeródromos con AFIS.

9.6 Tabla de clasificación del espacio aéreo ATS.

9.6.1 En la siguiente tabla de clasificación del espacio aéreo ATS se indica el servicio, las reglas y requisitos de operación para las aeronaves que vuelen en cada clase de espacio aéreo:

Tabla 1. Clasificación del espacio aéreo ATS

Clase	Tipo de vuelo	Separación proporcionada	Servicios suministrados	Limitaciones de velocidad*	Requisitos de radiocomunicación	Sujeto a autorización ATC
A	Sólo IFR	Todas las aeronaves	Servicio de control de tránsito aéreo	No se aplica	Continúa en ambos sentidos	Sí
B	IFR	Todas las aeronaves	Servicio de control de tránsito aéreo	No se aplica	Continúa en ambos sentidos	Sí
	VFR	Todas las aeronaves	Servicio de control de tránsito aéreo	No se aplica	Continúa en ambos sentidos	Sí
C	IFR	IFR de IFR IFR de VFR	Servicio de control de tránsito aéreo	No se aplica	Continúa en ambos sentidos	Sí
	VFR	VFR de IFR	1) Servicio de control de tránsito aéreo para la separación de IFR; 2) Información de tránsito VFR/VFR (y asesoramiento anticollisión a solicitud)	250 kt IAS por debajo de 3050 m (10 000 ft) AMSL	Continúa en ambos sentidos	Sí
D	IFR	IFR de IFR	Servicio de control de tránsito aéreo, información de tránsito sobre vuelos VFR (y asesoramiento anticollisión a solicitud)	250 kt IAS por debajo de 3050 m (10 000 ft) AMSL	Continúa en ambos sentidos	Sí
	VFR	Ninguna	Información de tránsito IFR/VFR y VFR/VFR (y asesoramiento anticollisión a solicitud)	250 kt IAS por debajo de 3050 m (10 000 ft) AMSL	Continúa en ambos sentidos	Sí
E	IFR	IFR de IFR	Servicio de control de tránsito aéreo y, en la medida de lo posible, información de tránsito sobre vuelos VFR.	250 kt IAS por debajo de 3050 m (10 000 ft) AMSL	Continúa en ambos sentidos	Sí
	VFR	Ninguna	Información de tránsito en la medida de lo posible	250 kt IAS por debajo de 3050 m (10 000 ft) AMSL	No	No
F	IFR	IFR de IFR siempre que sea factible	Servicio de asesoramiento de tránsito aéreo; servicio de información de vuelo	250 kt IAS por debajo de 3050 m (10 000 ft) AMSL	Continúa en ambos sentidos	No
	VFR	Ninguna	Servicio de información de vuelo	250 kt IAS por debajo de 3050 m (10 000 ft) AMSL	No	No
G	IFR	Ninguna	Servicio de información de vuelo	250 kt IAS por debajo de 3050 m (10 000 ft) AMSL	Continúa en ambos sentidos	No
	VFR	Ninguna	Servicio de información de vuelo	250 kt IAS por debajo de 3050 m (10 000 ft) AMSL	No	No