

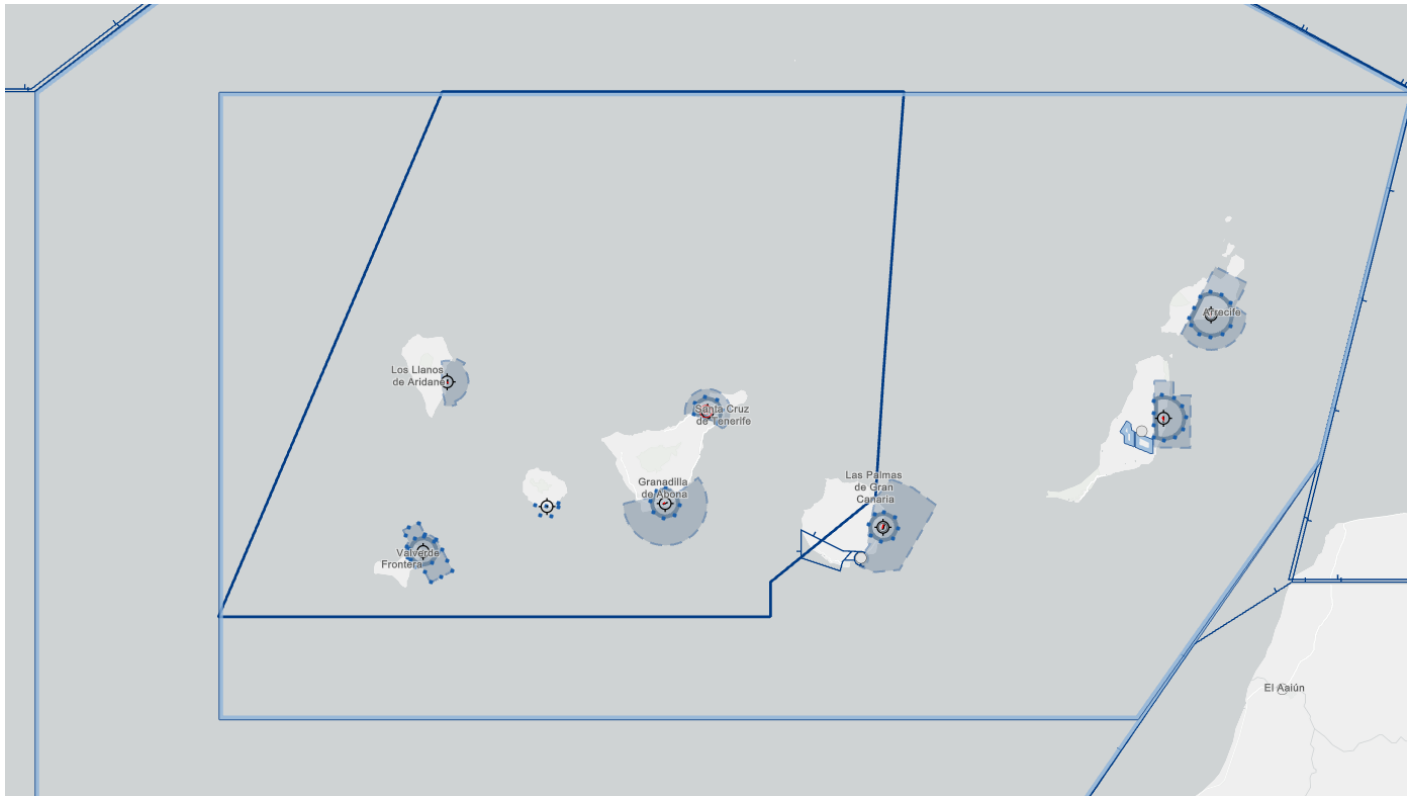
Aproximaciones

Documentación de las posiciones de aproximación gestionadas desde el ACC de Canarias y desde las torres de Tenerife.

- [Canarias Norte Baja \(INB\) | TMA Canarias](#)
- [Canarias Aproximación Este | TMA Canarias](#)
- [Gran Canaria Aproximación | TMA Canarias](#)
- [Tenerife Sur Aproximación | GCTS](#)
- [Tenerife Norte Aproximación | GCXO](#)

Canarias Norte Baja (INB) | TMA Canarias

ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO



- **TMA Canarias:** El contorno azul que abarca el archipiélago canario. Cubre desde SFC a FL145. Se clasifica como **Clase D** desde 1000FT AGL o el límite superior de los FIZ/ATZ/CTR hasta **FL145. Clase C FL145-FL460.**
- **CTR Tenerife Sur:** El polígono sombreado azul sobre el sur de Tenerife. Cubre desde SFC hasta 1000ft AGL. Clase D.
- **ATZ Tenerife Sur:** Circunferencia sobre el sur de Tenerife. Cubre desde SFC hasta 3000ft. Clase D.
- **CTR Tenerife Norte:** El polígono sombreado azul sobre el norte de Tenerife. Cubre desde SFC hasta 4500ft AGL. Clase D.
- **ATZ Tenerife Norte:** Polígono incluido dentro del CTR sobre el norte de Tenerife. Cubre desde SFC hasta 3000ft AGL. Clase D.
- **CTR La Palma:** Polígono sobre La Palma. Cubre desde SFC hasta 3000ft. Clase D.
- **CTR Hierro:** Polígono sombreado azul sobre Hierro. Cubre desde SFC hasta 2700ft. Clase D.
- **FIZ La Gomera:** Polígono sobre La Gomera. Cubre desde SFC hasta 1000ft AGL. Clase G.

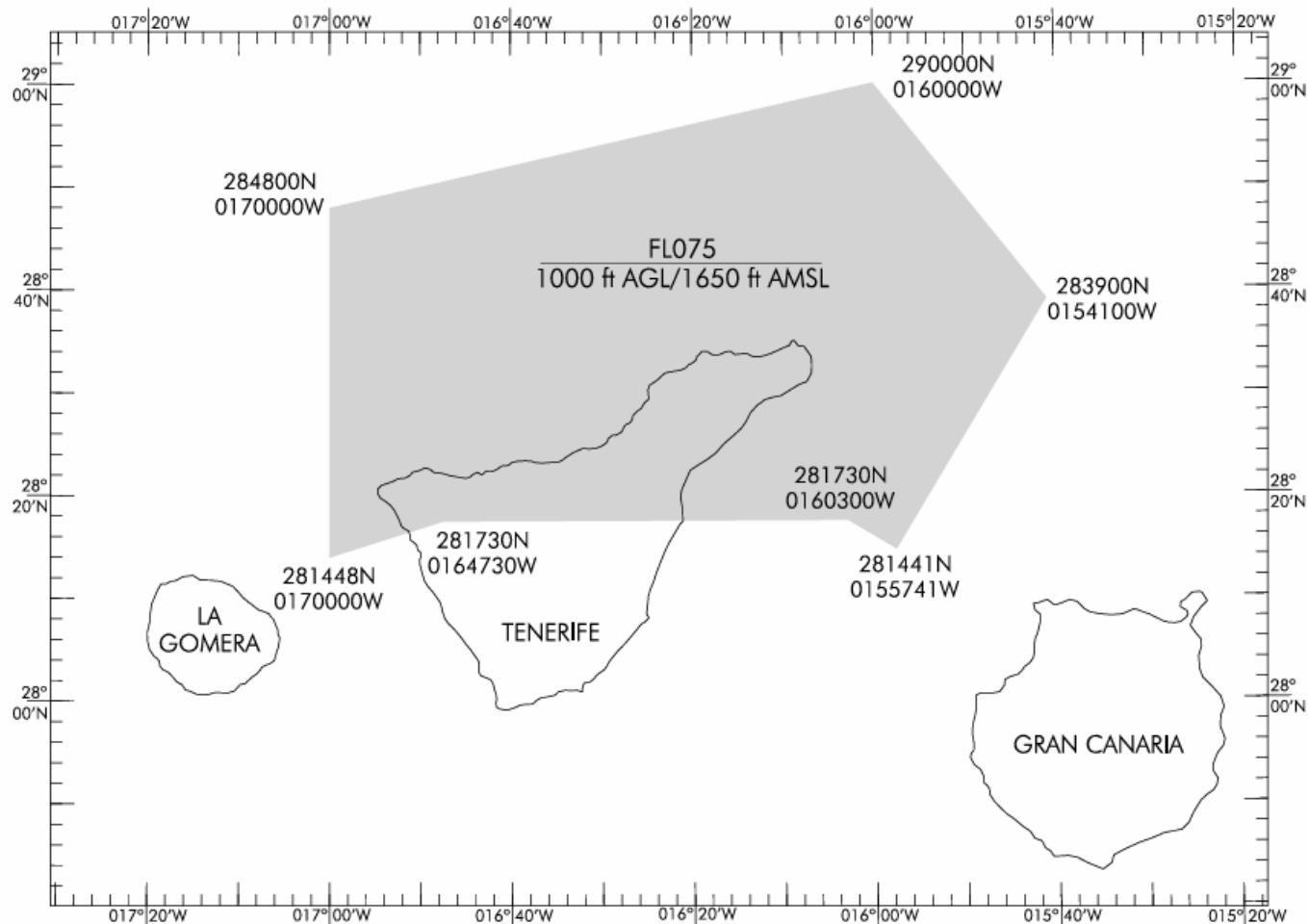
Adicionalmente, el ACC de Canarias cuenta con varios espacios aéreos delegados a Tenerife Norte APP y Tenerife sur APP.

DELEGACIONES

DELEGACIÓN ATS DE CANARIAS ACC A TENERIFE NORTE APP

Por acuerdo entre CANARIAS ACC y TENERIFE NORTE APP, el servicio de tránsito aéreo lo proporcionará TENERIFE

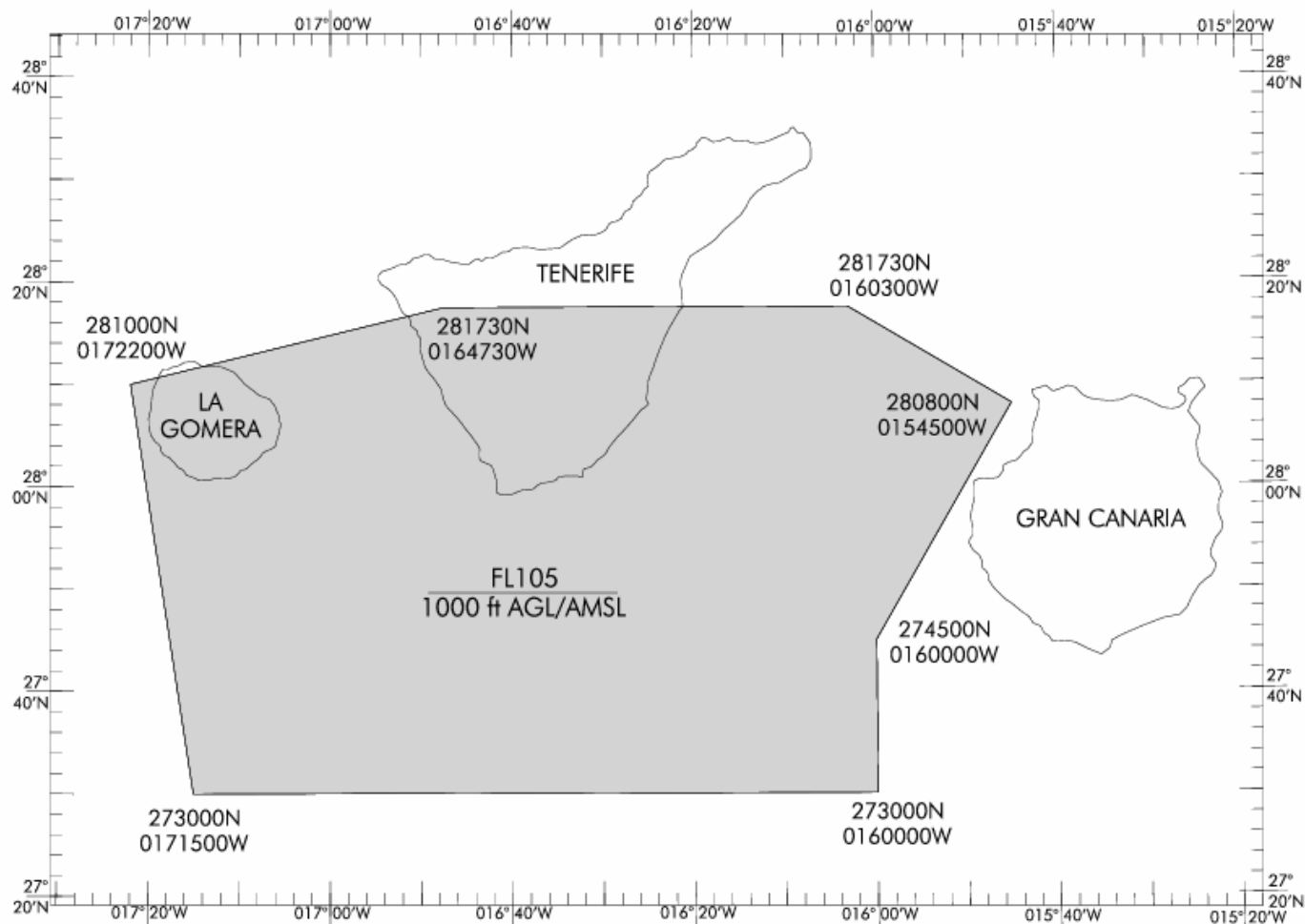
NORTE APP en el espacio aéreo sombreado en el espacio aéreo sombreado en la imagen entre 1000ft AGL/1650ft AMSL y FL075.



DELEGACIÓN ATS DE CANARIAS ACC A TENERIFE SUR APP

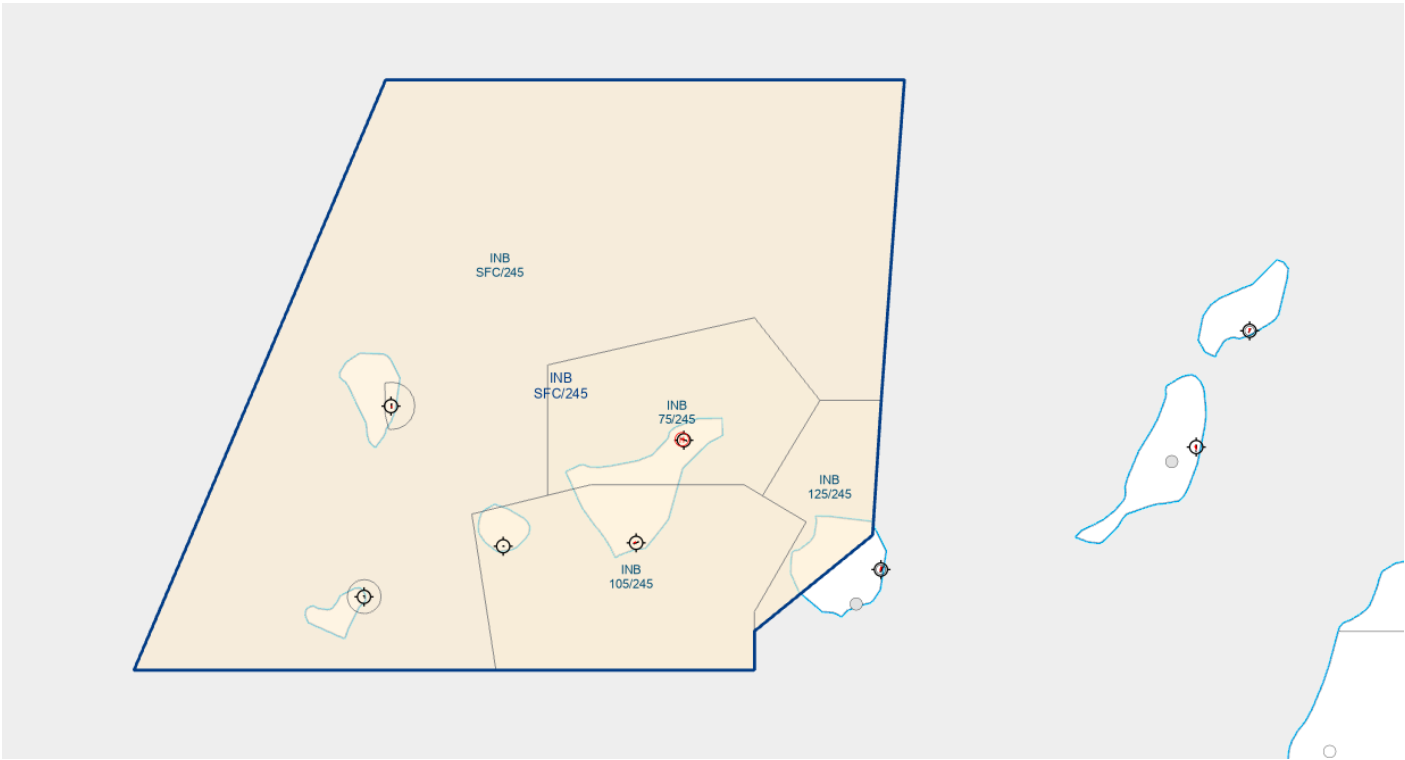
Por acuerdo entre CANARIAS ACC y TENERIFE SUR APP, el servicio de tránsito aéreo lo proporcionará TENERIFE SUR

APP en todo el espacio aéreo comprendido en el espacio aéreo sombreado en la imagen entre 1000ft AGL y FL105.



SECTORIZACIÓN

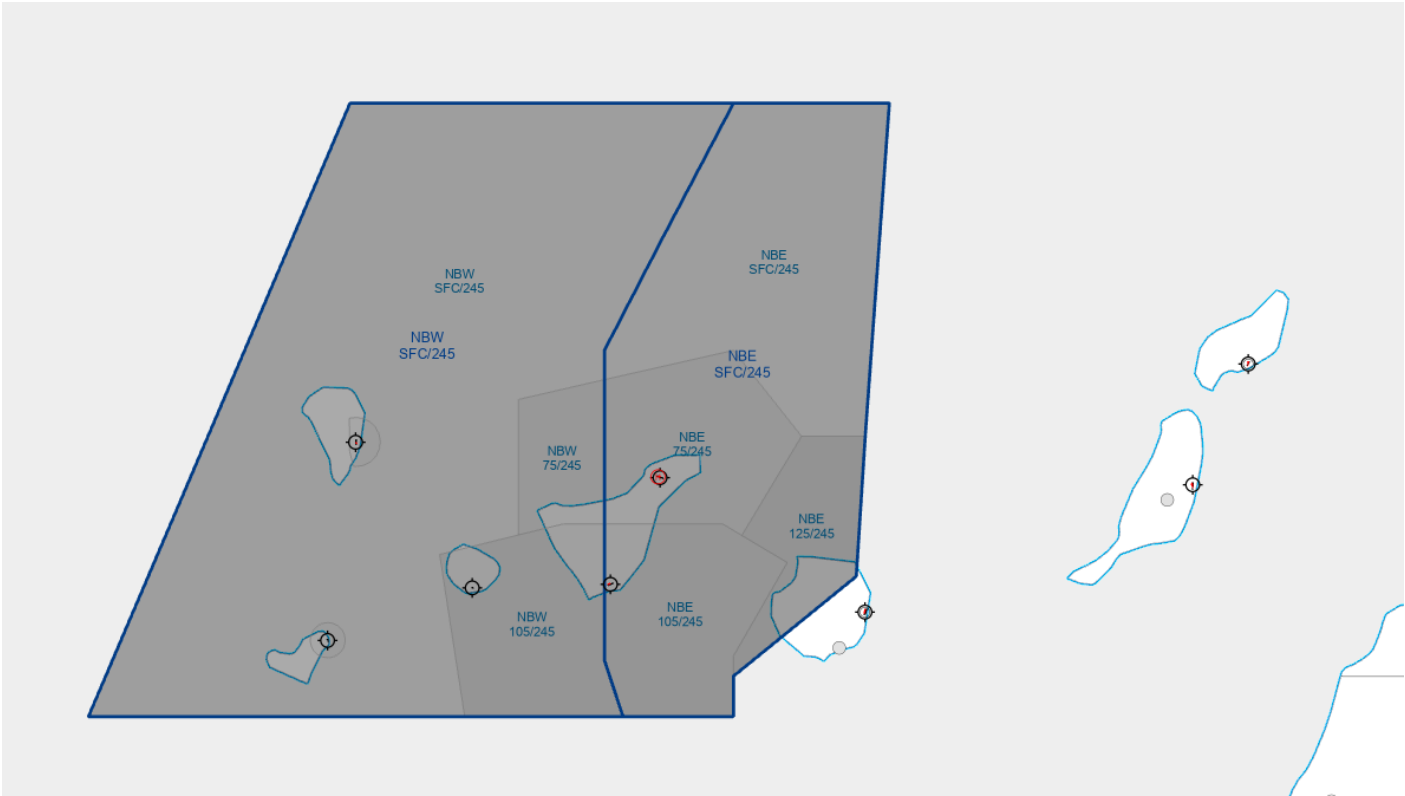
NORTE BAJA



POSICIONES

SECTOR	POSICIÓN	INDICATIVO	FRECUENCIA	NOTAS
INB	GCCA_INB_APP	Canarias Approach	126.100	Asumirá GCTS APP y GCXO APP igual que el resto de dependencias en caso de que estas estén desconectadas.

DESDOBLE DEL SECTOR INB



POSICIONES

SECTOR	POSICIÓN	INDICATIVO	FRECUENCIA	NOTAS
NBW	GCCA_INB_APP	Canarias Approach	126.100	Alimentador para tráficos a GCTS, GCXO y GCLA.
NBE	GCCA_NBE_APP	Canarias Approach	133.675	Asumirá GCXO APP y GCXO APP en caso de que estas estén desconectadas.

OWNERSHIP DE LOS SECTORES

GCCC NBW	GCCC NBE
	GCCA_NBE_APP
GCCA_INB_APP	

PROCEDIMIENTOS LOCALES

TRANSFERENCIAS ENTRE DEPENDENCIAS

Tenerife Sur (GCTS)

TRANSFERENCIAS EN SALIDA			
Hacia	De	A	Autorizados nivel
VASTO, DESUM, KORAL, RASEP	GCTS APP	GCCA APP (NBE)	FL240
	GCCA APP (NBW)	GCCC CTR (RES)	
ODEGI, REMGI	GCTS APP	GCCA APP (NBE)	FL100
	GCCA APP (NBW)	GCCC CTR (RES)	FL240
PELIN, COSSE	GCTS APP	GCCA APP (NBE)	FL100
MOROD, HIE	GCTS APP	GCCA APP (NBW)	FL100

TRANSFERENCIAS EN LLEGADA			
---------------------------	--	--	--

Desde	De	A	Autorizados nivel			
TERTO, RUSIK, LORPO, REMGI, ESOPA	GCCA APP (NBE)	GCTS APP	FL110			
ORTIS, KNOBA, URQUI, HIE	GCCA APP (NBW)	GCTS APP	FL110			
ODEGI*Y (RWY 25)	GCCA APP (NBW)	GCTS APP	FL110			
ODEGI*Z (RWY 07)	GCCA APP (NBE)	GCTS APP	FL110			

Tenerife Norte (GCXO)

TRANSFERENCIAS EN SALIDAS			
Hacia	De	A	Autorizados a Nivel
YEQAY, ARACO, HIE	GCXO APP	GCCA APP (NBW)	FL070
BIMBO, KONBA, SAMAR	GCXO APP	GCCA APP (NBE)	FL070
	GCCA APP (NBE)	GCCC CTR (RW3)	FL240
VASTO, KORAL, LALTO, GDV, LPC	GCXO APP	GCCA APP (NBE)	FL070
	GCCA APP (NBE)	GCCC CTR (RES)	FL240

TRANSFERENCIAS EN LLEGADA			
Desde	De	A	Autorizados a nivel
CANDE, RUSIK, SAMAR, TERTO	GCCA APP (NBE)	GCXO APP	FL080
BOXCO, KONBA, ORTIS, HIE	GCCA APP (NBW)	GCXO APP	FL080

SEPARACIONES MÍNIMAS

En todo el espacio que recae bajo la responsabilidad de Canarias APP (INB), la separación mínima será de:

- 5NM horizontalmente o 1000ft verticalmente. Reducible a 3NM horizontalmente a menos de 60NM del ARP GCLP y GCTS.

Si bien esta es la separación mínima, las **secuencias estándar** se trabajarán como sigue:

- **12NM** para tránsitos consecutivos en llegada a **GCTS y GCXO**. Reducible a 8NM con flujo de llegadas intenso, previo acuerdo con GCTS APP o GCXO APP.
- **15NM** para tránsitos consecutivos en aproximación a **GCLA**.

En **GCLA** la mayoría de llegadas por la pista 36 necesitan **regreso por pista**, por tanto en configuración norte es aún más crucial esta separación de **15NM**.

INFORMACIÓN ADICIONAL

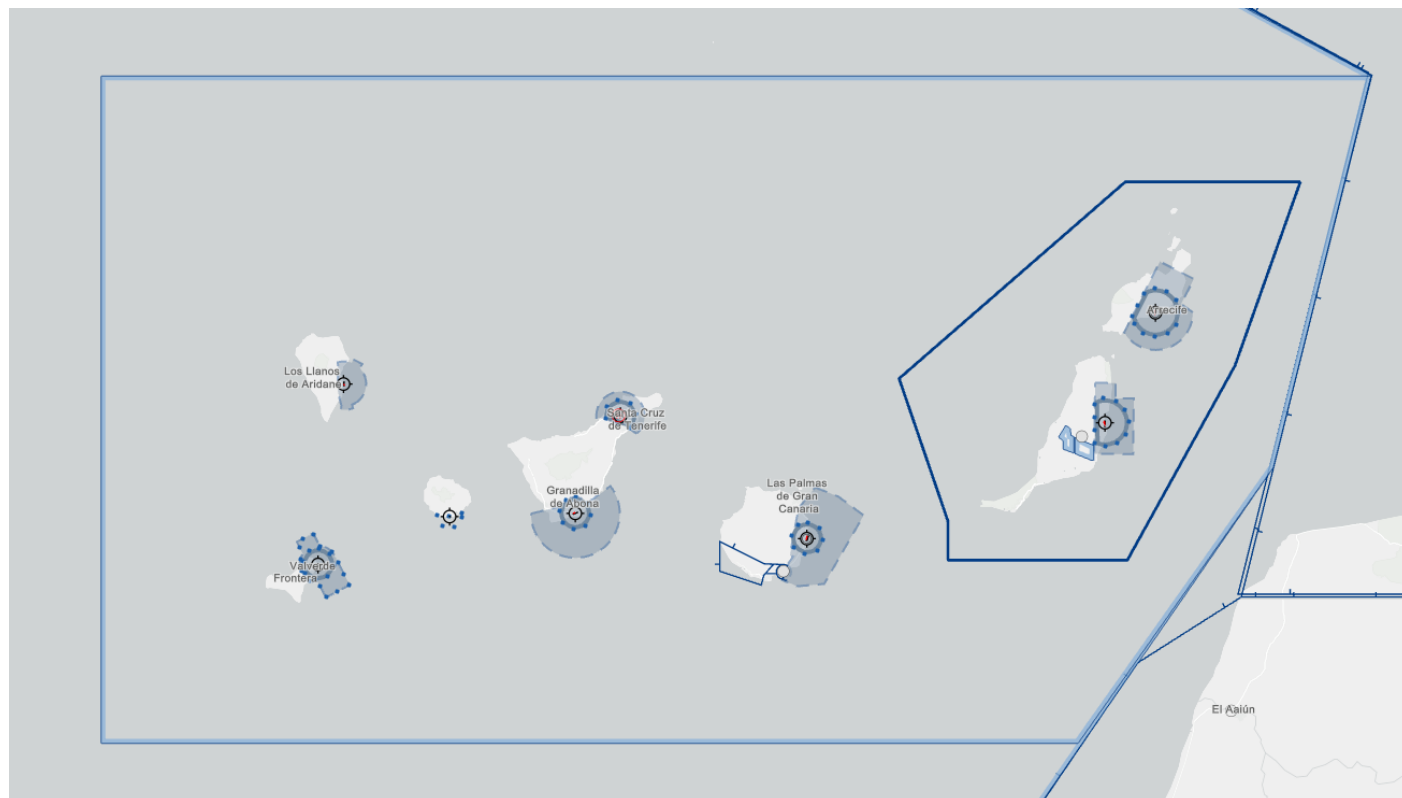
Si has encontrado información errónea en esta página o hay algo que crees que podrías mejorar, comunicalo por [email a operaciones](#).

Log de versiones

(ACCSP54) 1558357 - Redacción inicial y adaptación al nuevo formato de la wiki. (17/01/24)

Canarias Aproximación Este | TMA Canarias

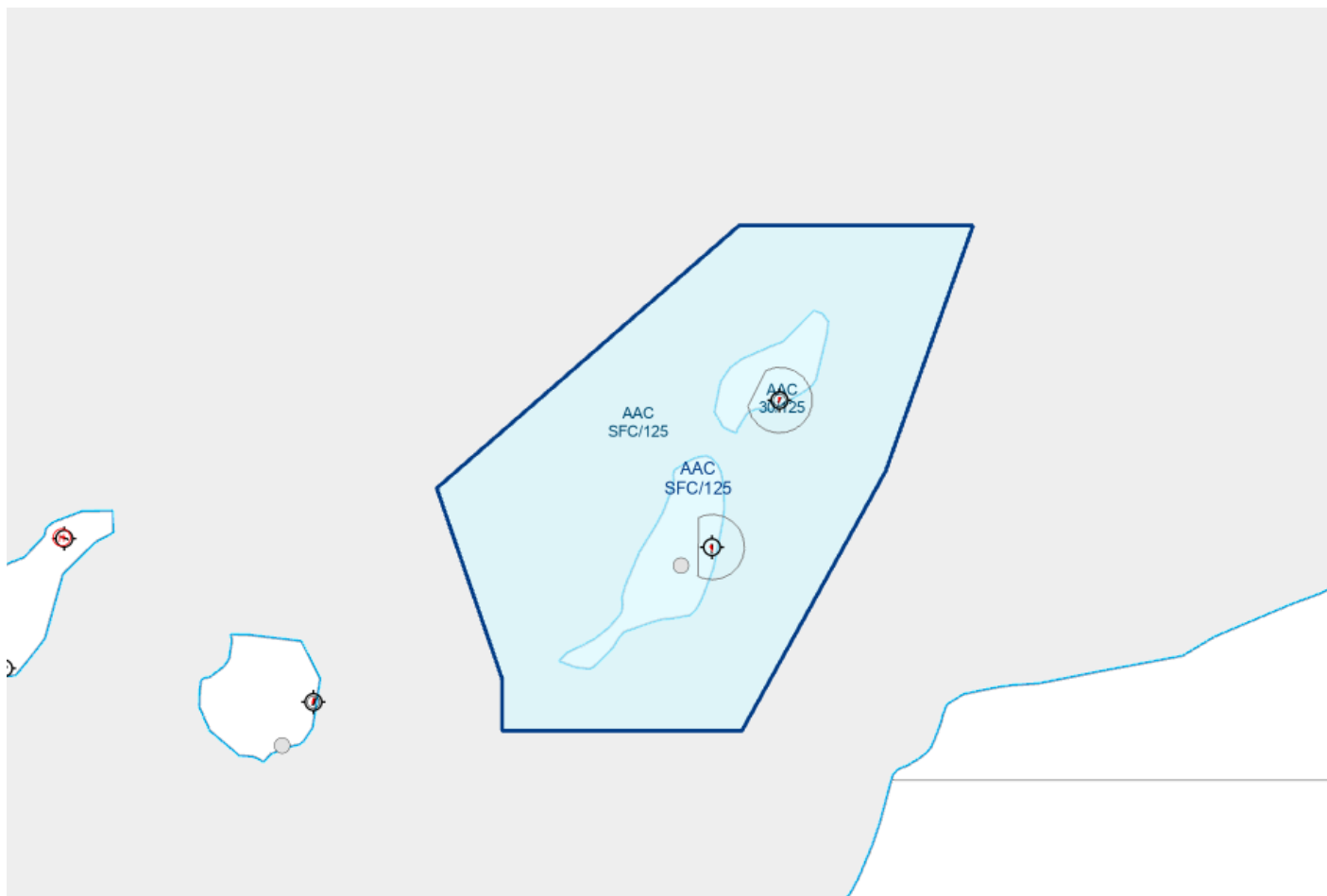
ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO



- **TMA Canarias:** El contorno azul que abarca el archipiélago canario. Cubre desde SFC a FL145. Se clasifica como **Clase D** desde 1000FT AGL o el límite superior de los FIZ/ATZ/CTR hasta **FL145**. **Clase C FL145-FL460**.
- **CTR Fuerteventura:** El polígono sombreado azul sobre el este de Fuerteventura. Cubre desde SFC hasta 3500ft AMSL. **Clase D**.
- **ATZ Fuerteventura:** Polígono incluido dentro del CTR sobre el este de Fuerteventura. Cubre desde SFC hasta 2500ft AMSL. **Clase D**.
- **CTR Lanzarote:** El polígono sombreado azul sobre el este de Lanzarote. Cubre desde SFC hasta 3500ft AMSL. **Clase D**.
- **ATZ Lanzarote:** Polígono incluido dentro del CTR sobre el este de Lanzarote. Cubre desde SFC hasta 2800ft AMSL. **Clase D**.

SECTORIZACIÓN

CANARIAS ESTE



POSICIONES

SECTOR	POSICIÓN	INDICATIVO	FRECUENCIA	NOTAS
AAC	GCCA_AAC_APP	Canarias Approach	129.300	Asumirá GCFV y GCRR TWR en caso de que estas estén desconectadas.

PROCEDIMIENTOS LOCALES

SEPARACIONES MÍNIMAS

En todo el espacio que recae bajo la responsabilidad de Canarias APP (AAC), la separación mínima será de:

- 5NM horizontalmente o 1000ft verticalmente. Reducible a 3NM horizontalmente a menos de 60NM del ARP GCLP y GCTS.

Si bien esta es la separación mínima, las **secuencias estándar** se trabajarán como sigue:

- **8NM** para tránsitos consecutivos establecidos en el ILS/LOC para **GCRR y GCFV**. Reducible a 5NM con flujo de llegadas intenso, previo acuerdo con GCRR TWR o GCFV TWR.

INFORMACIÓN ADICIONAL

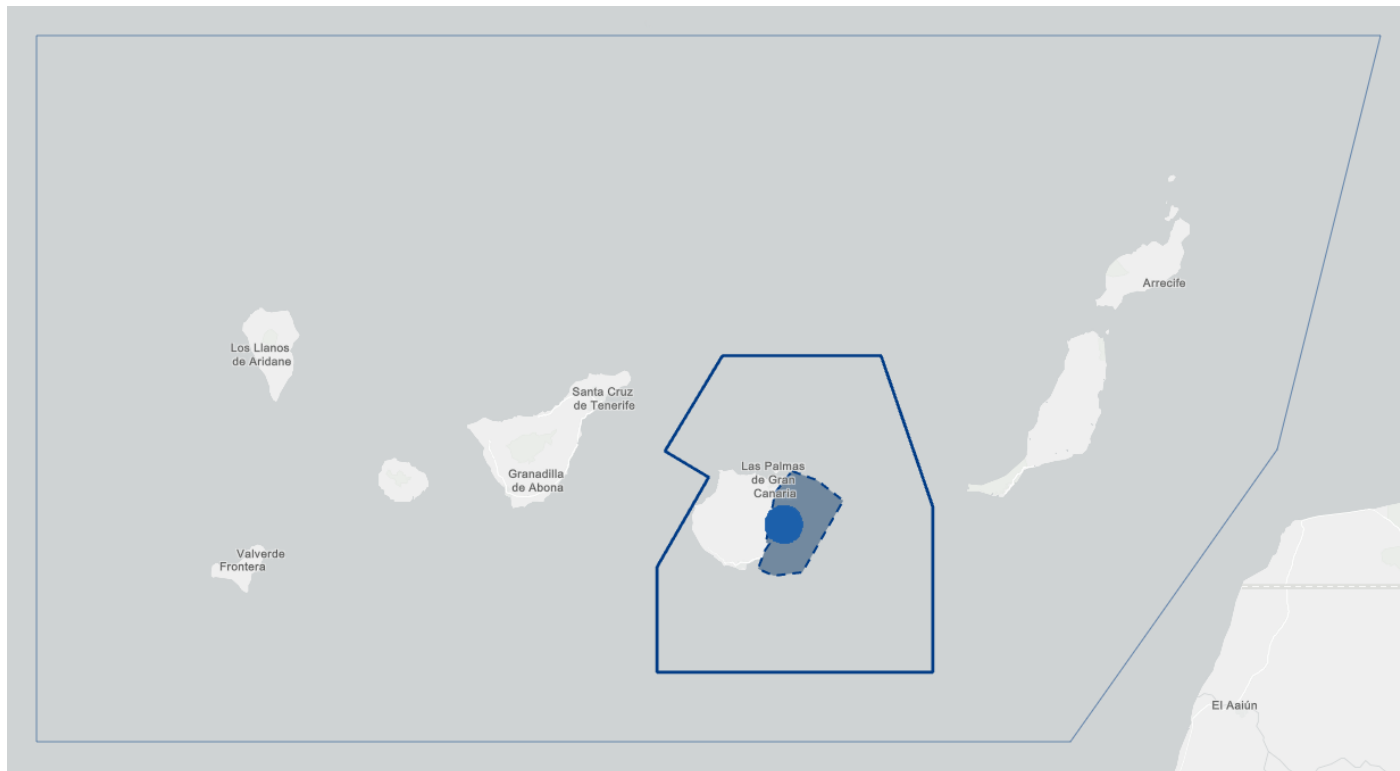
Si has encontrado información errónea en esta página o hay algo que crees que podrías mejorar, comunicalo por [email a operaciones](#).

Log de versiones

(ACCSP54) 1558357 - Redacción inicial y adaptación al nuevo formato de la wiki. (16/03/24)

Gran Canaria Aproximación | TMA Canarias

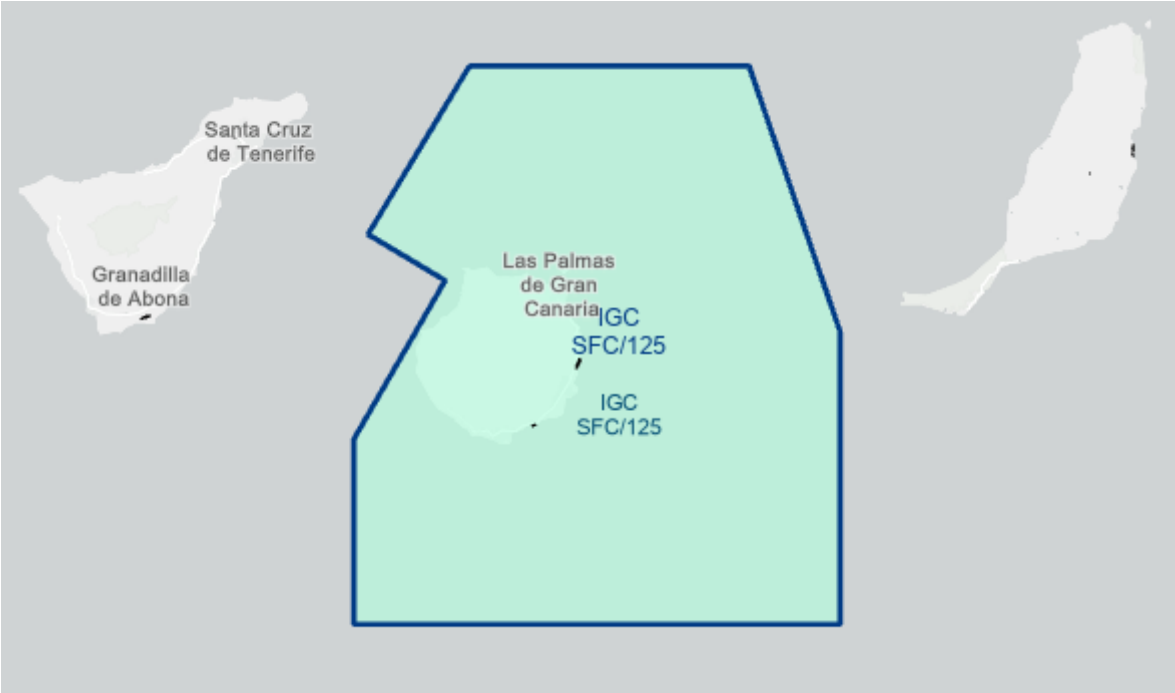
ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO



- **TMA Canarias AREA 1:** El contorno azul que abarca el archipiélago canario. Se clasifica como **Clase D** desde 1000FT AGL o el límite superior de los FIZ/ATZ/CTR hasta **FL145**. Por encima se encuentra el **TMA Canarias** que es **Clase C** desde **FL145** a **FL460**
- **CTR Gran Canaria:** El polígono sombreado azul sobre Gran Canaria. Cubre desde SFC hasta 3100ft AMSL. **Clase D**
- **ATZ Gran Canaria:** Circunferencia de 8km de radio centrada sobre el ARP. Cubre desde SFC hasta 3000ft HGT o la elevación del techo de nubes (lo que resulte más bajo). **Clase D**

SECTORIZACIÓN

GRAN CANARIA APROXIMACIÓN + FEEDER

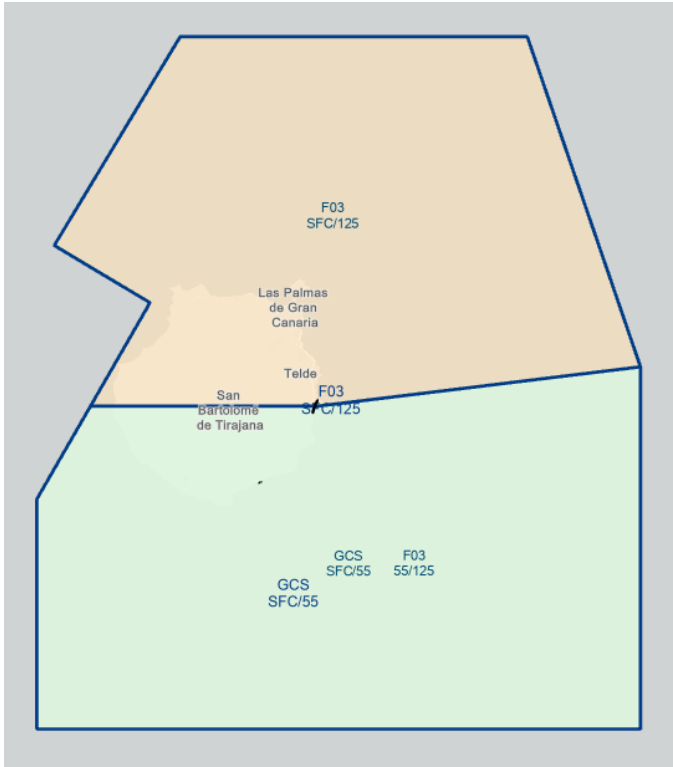


POSICIONES

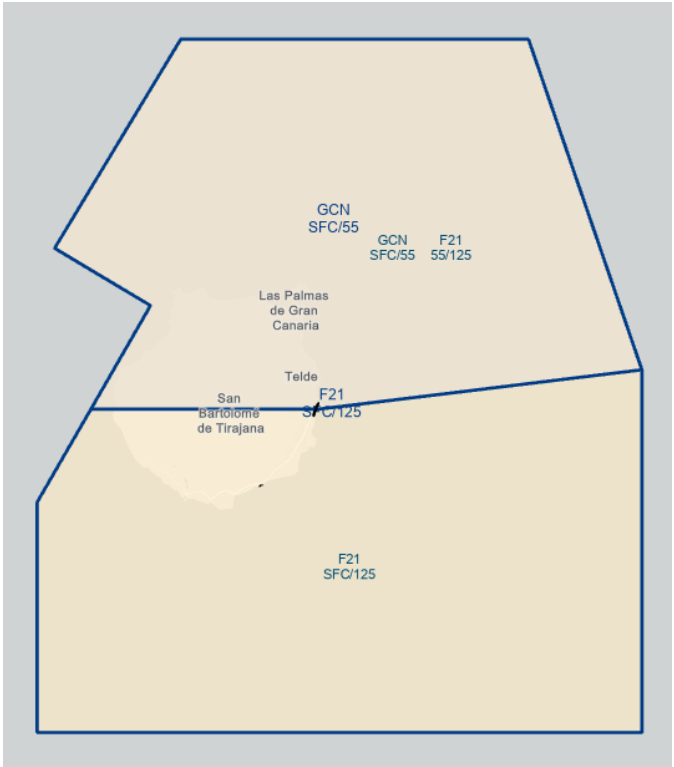
SECTOR	POSICIÓN	INDICATIVO	FRECUENCIA
IGC	GCLP_GCA_APP	Gran Canaria Approach	124.300

DESDOBLE DEL SECTOR IGC

Configuración Norte



Configuración Sur



POSICIONES

SECTOR	POSICIÓN	INDICATIVO	FRECUENCIA	NOTAS
F03/F21	GCLP_GCA_APP	Gran Canaria Approach	124.300	Secuencia inicialmente las arribadas a GCLP además de controlar las salidas
GCS/GCN	GCLP_F_APP	Gran Canaria Final	121.300	Aproximación final para GCLP. Encargado de proporcionar los vectores/directos finales y asegurar la correcta separación en el localizador

TRANSFERENCIAS ENTRE ALIMENTADOR Y FINAL

GCLP_GCA_APP transferirá a los tráficos en arribada a **GCLP_F_APP** en **descenso a 6000ft** con **velocidad controlada** (normalmente 220 kt) y **secuenciados**.

TRANSFERENCIAS

Los **tráficos en llegada a GCLP** serán transferidos a GCLP_GCA_APP con una separación estándar de **10 NM**, nunca siendo inferior a 8 NM. Esta sepración podrá variar en caso de que se esté aplicando procedimientos de separación reducida o ampliada

En la siguiente tabla encontrarás las transferencias hacia los [sectores adyacentes](#)

Hacia	Nivel	Procedimiento
RCE	200	SID GCLP RWY21 VASTO/SAMAR
	120	SID GCLP RWY03 VASTO/SAMAR
RNE	200	SID GCLP RWY21KORAL
	120	SID GCLP RWY 03
	110	SID GCLP vía COSTI
RST	120	SID GCLP
AAC	ECL impar	
GCCA_NBE_APP	80	SID GCLP DESTINO GCLA/GCXO
	150	SID GCLP RWY21 vía THAIS KONBA/BIMBO
	ECL par	SID GCLP destino GCHI y vía HIE

120	SID GCLP RWY 03 vía THAIS KONBA/BIMBO	
GCTS_APP	100 o ECL par inferior	SID a GCTS y GCGM

ECL = Nivel de crucero coordinado

PROCEDIMIENTOS LOCALES

SEPARACIONES MÍNIMAS

En todo el espacio que recae bajo la responsabilidad de Gran Canaria aproximación, la separación mínima será de:

- 5NM horizontalmente o 1000ft verticalmente. Reducible a 3NM horizontalmente a menos de 60NM del ARP GCLP y GCTS.

En caso de **distinta categoría de estela turbulenta** deberá cumplirse la separación radar más restrictiva establecida en el RCA 4.6.7.4.4

SEPARACIONES ESTÁNDAR EN LLEGADA

La separación estándar en llegada será de **6 NM en configuración Norte y 8 NM en configuración Sur**

Las separaciones anteriormente mencionadas se incrementarán en **3 NM** en caso de operar con una **única pista y/o en 2 NM si no se dispone de salida rápida**

Esta distancia ha de mantenerse hasta que el primer tráfico se encuentre a 4 NM del umbral de pista

SEPARACIONES REDUCIDAS

En caso de **sobrecarga en el sector de aproximación**, este podrá solicitar a TWR la reducción de la separación entre llegadas sucesivas formando paquetes de tamaño determinado (**2 o 3 arribadas por despegue**, según convenga) durante un periodo a definir (tiempo o tráficos involucrados)

Entre los tráficos de dichos paquetes se aplicará una separación de **4 NM en configuración Norte y 8 NM en configuración Sur**

En caso de operar únicamente con la pista **03L y sin salida rápida**, las separaciones se incrementarán a **7 NM**; si se opera solo con la **03R y sin salida rápida**, se incrementarán a **8 NM**

Ejemplo de fraseología entre APP y TWR

Por saturación del sector de APP en los próximos xx minutos se solicita X arribadas por despegue con separación entre las arribadas de un mismo paquete de Y NM

En situaciones de baja demanda de despegues, TWR podría sugerir la aplicación de este procedimiento

Ejemplo de fraseología entre TWR y APP

En los próximos xx minutos todas las arribadas podrán ir con separación reducida de Y NM

SEPARACIONES AMPLIADAS

En caso de **sobrecarga en la plataforma o el punto de espera**, TWR podrá solicitar a APP la ampliación de la separación entre llegadas sucesivas para permitir varios despegues seguidos (**2 o 3 despegues por arribada**, según convenga) durante un periodo a definir (tiempo o tráficos involucrados)

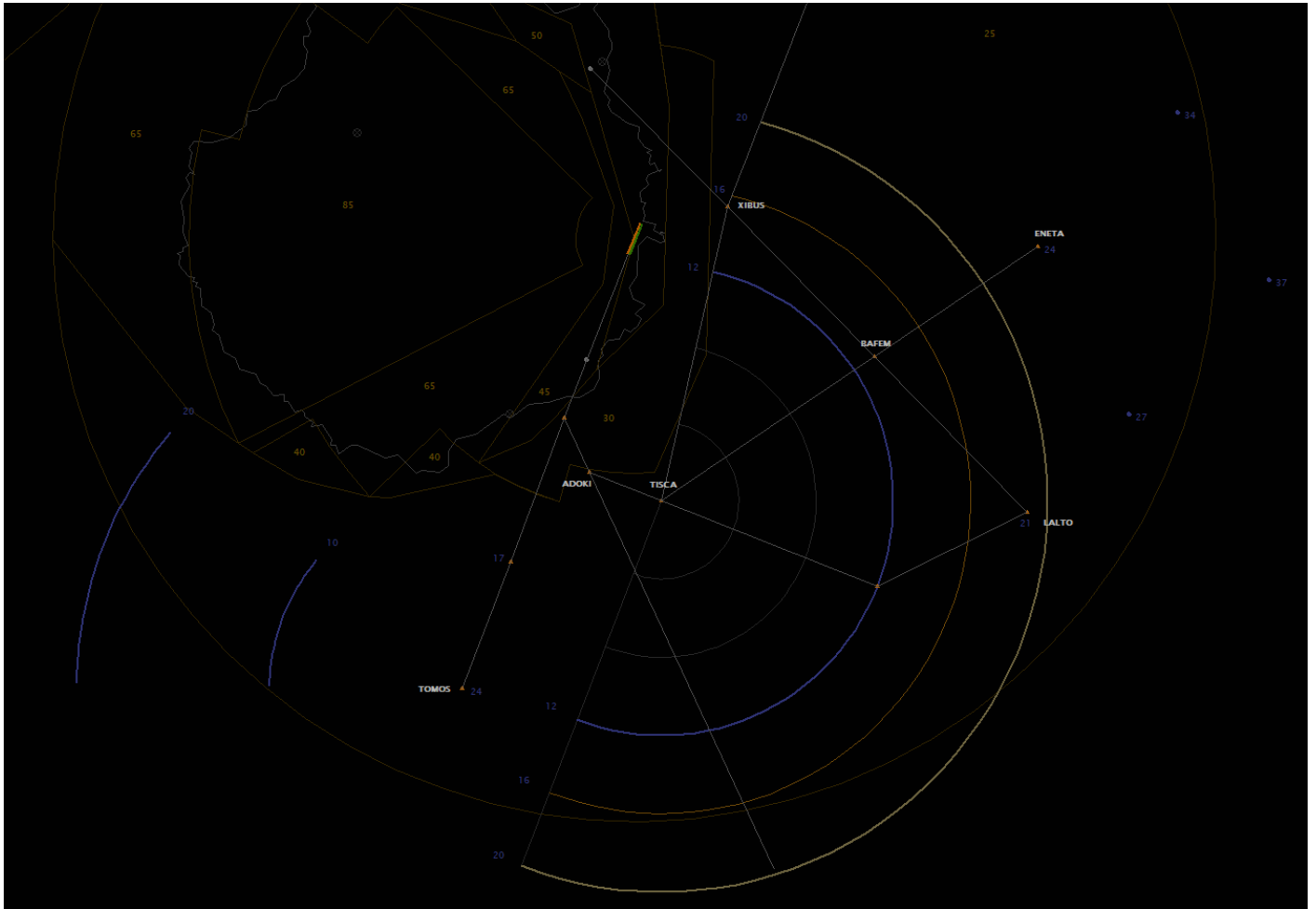
Configuración	Pistas en uso	Nº de despegues sucesivos	Separación (NM)
Norte	Ambas	2	12
		3	17
	Una	2	15
		3	20
Sur	Ambas	2	12
		3	17
	Una	2	16
		3	21

Ejemplo de fraseología entre TWR y APP

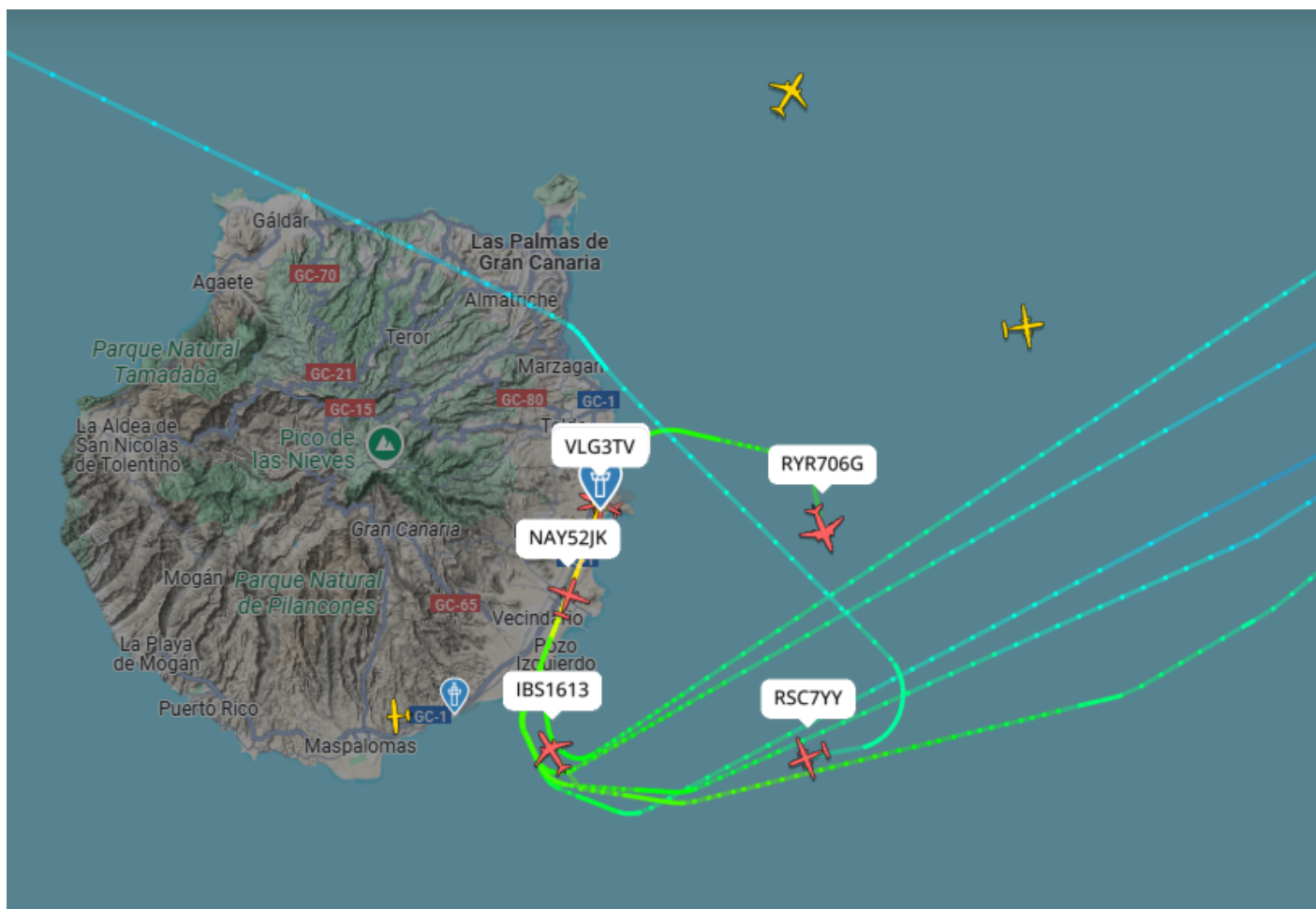
Por saturación de punto de espera en los próximos xx minutos se solicita X salidas por arribada con separación entre arribadas sucesivas de Y NM

VECTOR TO MERGE

Vector *to merge* es el procedimiento utilizado en Gran Canaria con **configuración norte** para lograr la separación horizontal entre tráficos reduciendo el número de vectores. Consiste en asignar un vector al tráfico antes de alcanzar el IAF y, una vez obtenida una separación estándar (utilizando los arcos como referencia y ajustes de velocidades), se instruye a la aeronave a volar directo al [Point to merge TISCA](#)



En la siguiente imagen se muestra un caso práctico del procedimiento anteriormente descrito: se asignan vectores y velocidades a las aeronaves para secuenciarlas y, una vez alcanzada la separación requerida, se les instruye a volar directos a TISCA



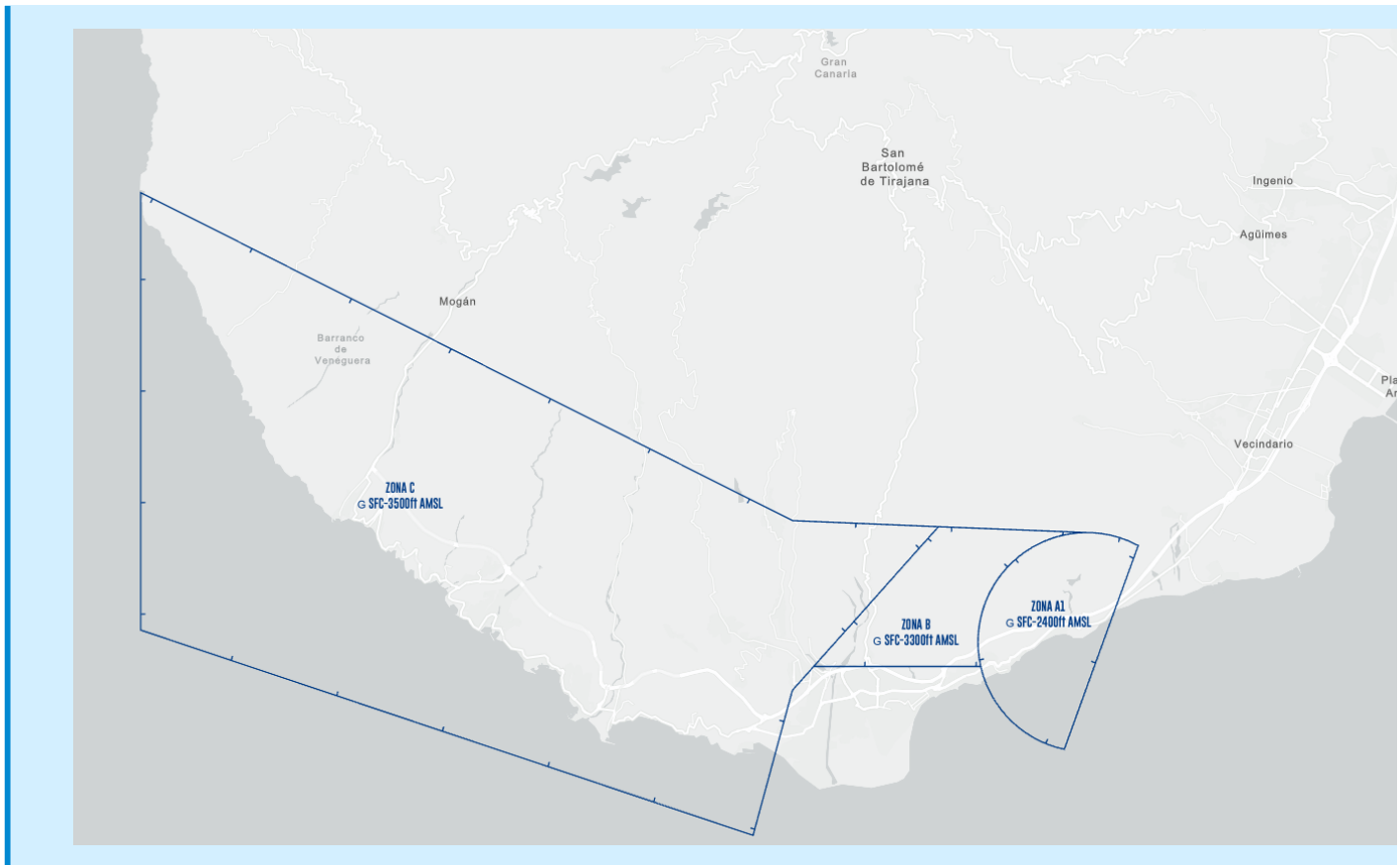
En **configuración sur** se asignarán vectores del tipo *viento en cola*, para posteriormente instruir directo al IF **TUPIX**

EL BERRIEL (GCLB)

El Berriel es un aeródromo **no controlado**. Los tráficos en **salida de GCLB** están exentos de enviar plan de vuelo y contactar con APP siempre y cuando se matengan en espacio aéreo no controlado, en caso contrario deberán contactar con APP antes de entrar en espacio aéreo controlado

Se considera **espacio aéreo no controlado** lo siguiente:

- Tráficos en circuito en GCLB
- Tráficos fuera del CTR y por debajo de 1650 ft AMS o 1000 ft AGL (lo que resulte más alto)
- Zonas A1, B y C



A los tráficos con **destino GCLB** se les pedirá que llamen en espacio aéreo no controlado o con toma asegurada en GCLB. Tras ello, serán transferidos a ADVISORY

PRACTICAR

¿Quieres poner a prueba lo aprendido? En los siguientes desplegados encontrarás un examen teórico para afianzar los conceptos, así como una sweatbox con la que podrás practicar por tu cuenta la gestión de múltiples llegadas a GCLP mediante el uso del procedimiento *Vector to Merge*

Test

<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSdkZknejM2luTty12Erm9BYPFzeUL-8relkLm1sEnNXodcJTg/viewform?embedded=true>

Sweatbox

Posición para conexión: **GCLP_GCA_APP**

[Archivo Sweatbox](#)

INFORMACIÓN ADICIONAL

Si has encontrado información errónea en esta página o hay algo que crees que se podría mejorar, comunícalo a operaciones a través de nuestra [página de contacto](#)

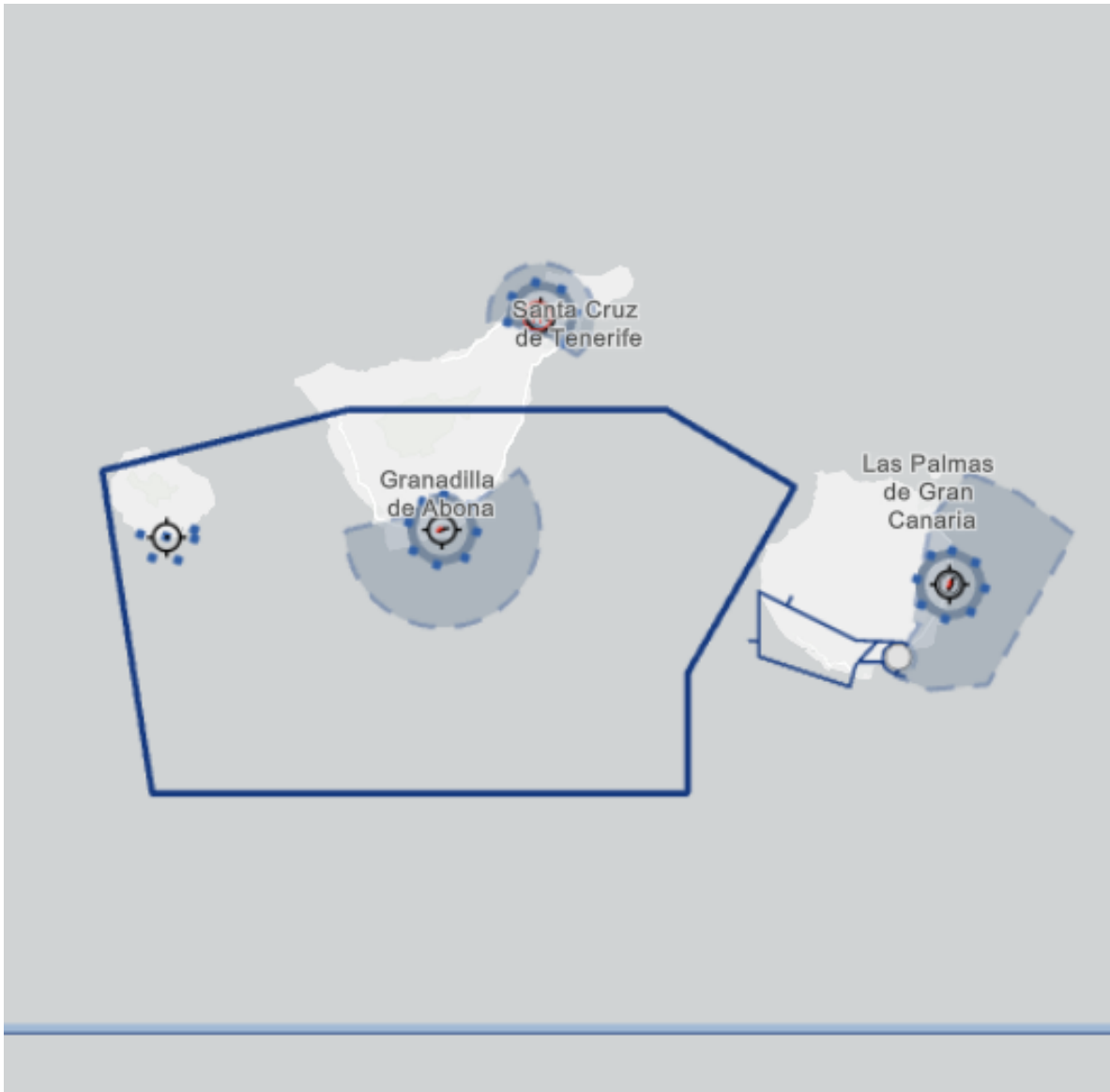
Log de versiones

(ACCSP54) 1558357 - Redacción inicial y adaptación al nuevo formato de la wiki (21/03/24)

(ACCSP2) 1495376 - Rediseño, ampliación, test de autoevaluación y sweatbox (27/05/25)

Tenerife Sur Aproximación | GCTS

ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO



- **TMA Canarias:** El contorno azul que abarca el archipiélago canario. Cubre desde SFC a FL145. Se clasifica como **Clase D** desde 1000FT AGL o el límite superior de los FIZ/ATZ/CTR hasta **FL145**. **Clase C FL145-FL460**.
- **CTR Tenerife Sur:** El polígono sombreado azul sobre el sur de Tenerife. Cubre desde SFC hasta 1000ft AGL. Clase D.

- **ATZ Tenerife Sur:** Circunferencia sobre el sur de Tenerife. Cubre desde SFC hasta 3000ft. Clase D.
- **FIZ La Gomera:** Polígono sobre La Gomera. Cubre desde SFC hasta 1000ft AGL. Clase G.

SECTORIZACIÓN

TENERIFE SUR APP



POSICIONES

SECTOR	POSICIÓN	INDICATIVO	FRECUENCIA	NOTAS
GCTSAPP	GCTS_APP	Tenerife Sur Approach	127.700	-

PROCEDIMIENTOS LOCALES

TRANSFERENCIAS ENTRE GCTS E INB

GCTS_APP transferirá a los tráficos en salida en **evolución alcanzando FL100**. La transferencia se realizará con una separación mínima de **5NM** horizontales.

SEPARACIONES MÍNIMAS

En todo el espacio que recae bajo la responsabilidad de Tenerife Sur APP (GCTS), la separación mínima será de:

- 5NM horizontalmente o 1000ft verticalmente. Reducible a 3NM horizontalmente a menos de 60NM del ARP GCLP y GCTS.

Si bien esta es la separación mínima, las **secuencias estándar** se trabajarán como sigue:

- **8NM** para tránsitos consecutivos establecidos en ILS/LOC para GCTS. Reducible a 3NM con flujo de llegadas intenso, previo acuerdo con GCTS TWR.

PROCEDIMIENTO DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

- En salida:
 - No se autorizarán cambios en la trayectoria de las SID ni velocidades superiores a 250kt IAS antes de cruzar los 6000ft.
- En llegada:
 - Entre las 2300 LT y las 0700 LT las aproximaciones visuales se autorizarán evitando el sobrevuelo de núcleos habitados.
 - Entre las 2300 LT y las 0700 LT las aproximaciones visuales aprobadas a la pista 25 desde el oeste (GANTA-TFS), no se autorizará el viraje a izquierdas en final antes de 10NM DME a TFS.

INFORMACIÓN ADICIONAL

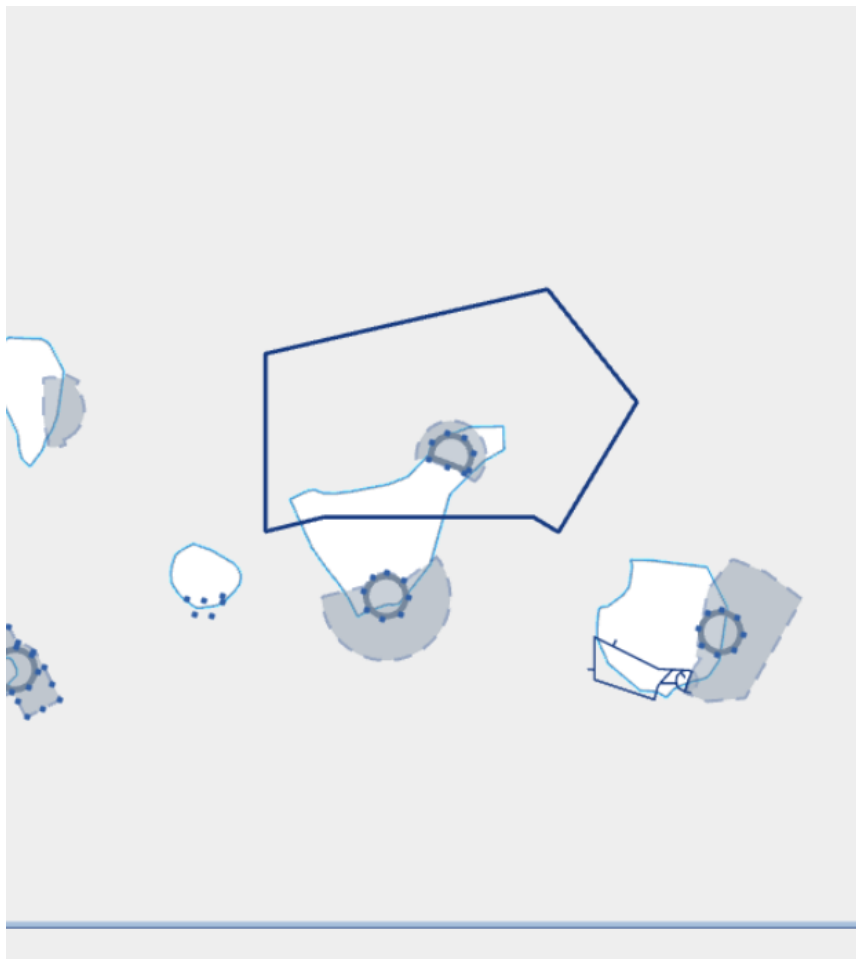
Si has encontrado información errónea en esta página o hay algo que crees que podrías mejorar, comunicalo por [email a operaciones](#).

Log de versiones

(ACCSP54) 1558357 - Redacción inicial y adaptación al nuevo formato de la wiki. (07/04/24)

Tenerife Norte Aproximación | GCXO

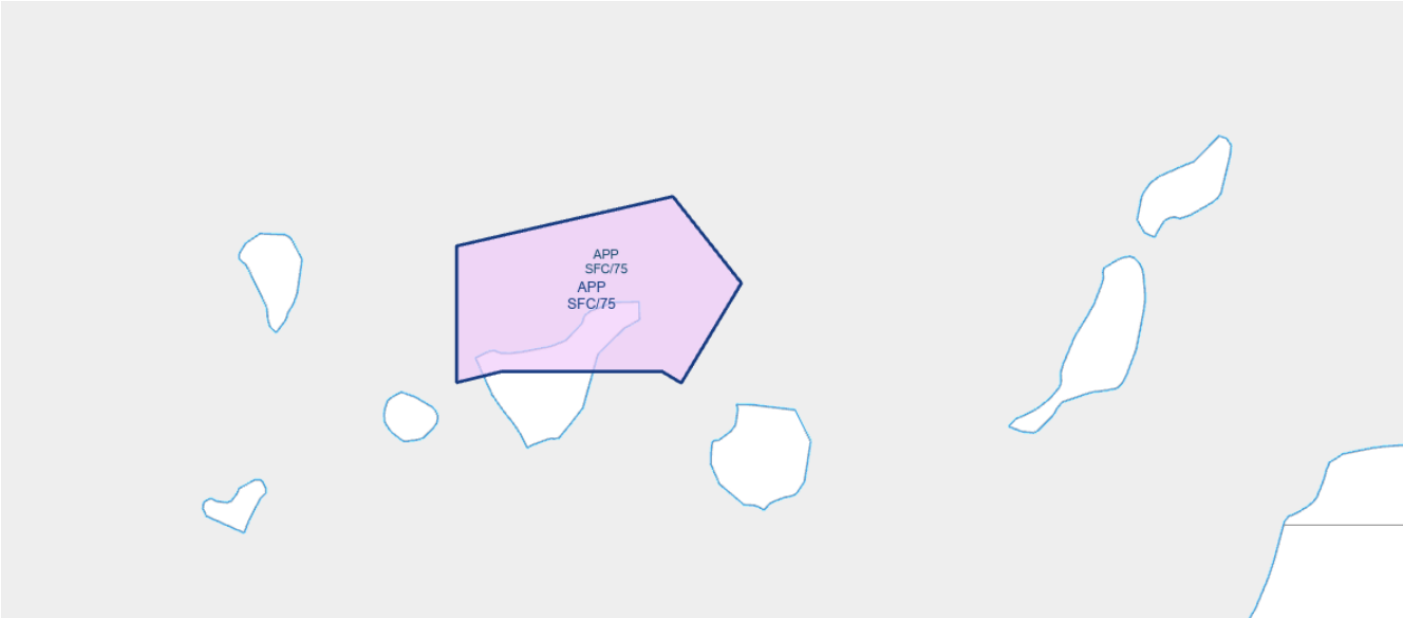
ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO



- **TMA Canarias:** El contorno azul que abarca el archipiélago canario. Cubre desde SFC a FL145. Se clasifica como **Clase D** desde 1000FT AGL o el límite superior de los FIZ/ATZ/CTR hasta **FL145**. **Clase C FL145-FL460**.
- **CTR Tenerife Norte:** El polígono sombreado azul sobre el norte de Tenerife. Cubre desde SFC hasta 4500ft AGL. Clase D.
- **ATZ Tenerife Norte:** Polígono incluido dentro del CTR sobre el norte de Tenerife. Cubre desde SFC hasta 3000ft AGL. Clase D.

SECTORIZACIÓN

TENERIFE NORTE APP



POSICIONES

SECTOR	POSICIÓN	INDICATIVO	FRECUENCIA	NOTAS
GCXOAPP	GCXO_APP	Tenerife Norte Approach	124.800	-

PROCEDIMIENTOS LOCALES

TRANSFERENCIAS ENTRE GCXO E INB

GCTS_APP transferirá a los tráficos en salida en **evolución alcanzando FL070**. La transferencia se realizará con una separación mínima de **5NM** horizontales.

SEPARACIONES MÍNIMAS

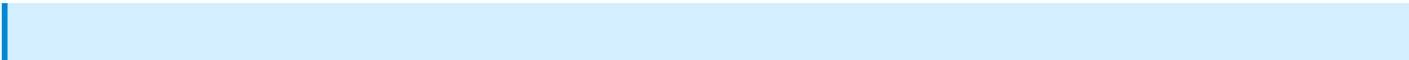
En todo el espacio que recae bajo la responsabilidad de Tenerife Norte APP (GCXO), la separación mínima será de:

- 5NM horizontalmente o 1000ft verticalmente. Reducible a 3NM horizontalmente a menos de 60NM del ARP GCLP y GCTS.

Si bien esta es la separación mínima, las **secuencias estándar** se trabajarán como sigue:

- **8NM** para tránsitos consecutivos establecidos en ILS/LOC para GCTS. Reducible a 5NM con flujo de llegadas intenso, previo acuerdo con GCXO TWR.

INFORMACIÓN ADICIONAL



Si has encontrado información errónea en esta página o hay algo que crees que podrías mejorar, comunicalo por [email a operaciones](#).

Log de versiones

(ACCSP54) 1558357 - Redacción inicial y adaptación al nuevo formato de la wiki. (07/04/24)