

Ruta

Documentación sobre las posiciones de ruta en GCCC.

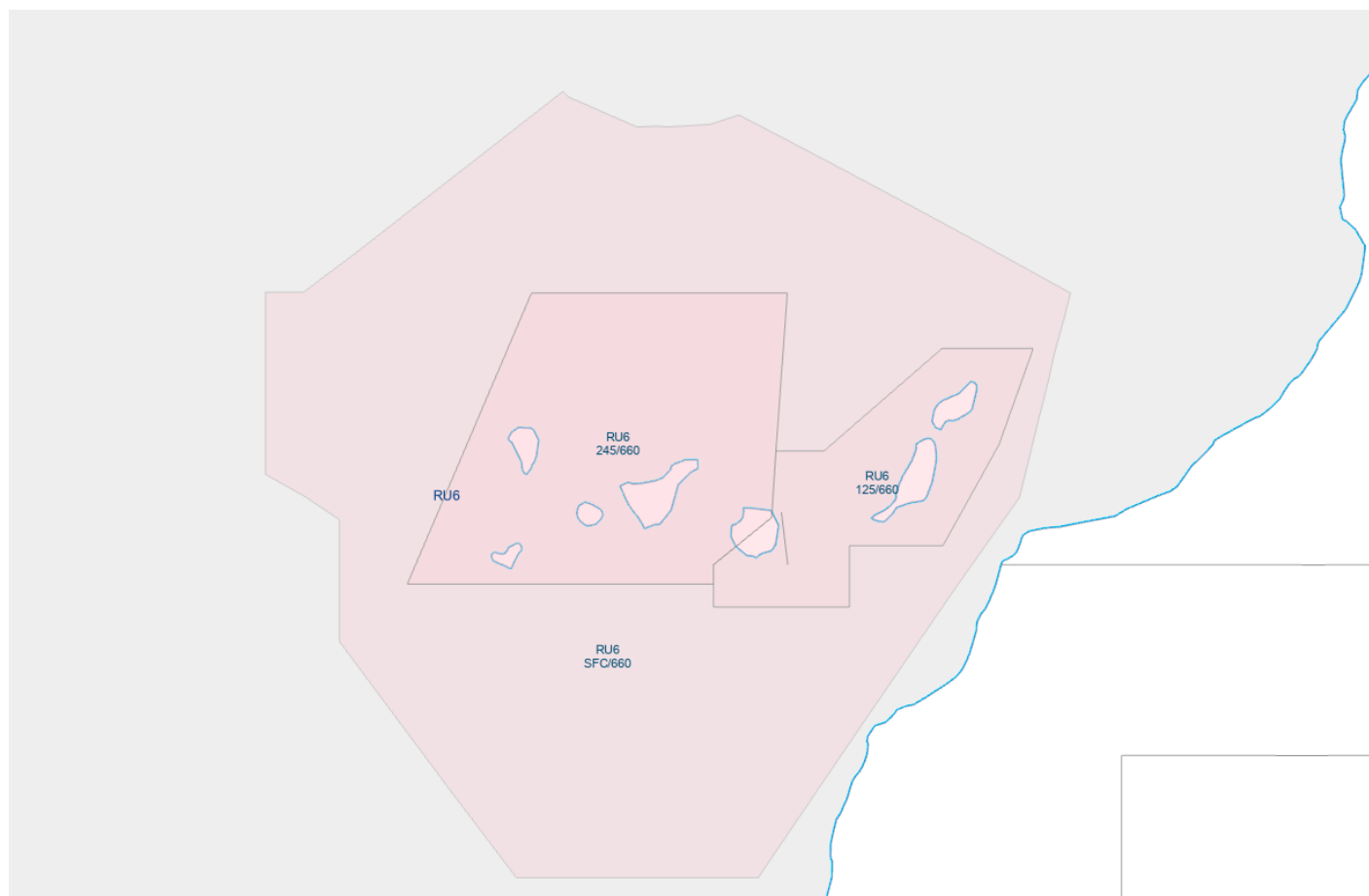
- [Canarias Control | Información General](#)
- [Canarias Control | NEL](#)
- [Canarias Control | RCW](#)

Canarias Control | Información General

POSICIONES Y DESDOBLES

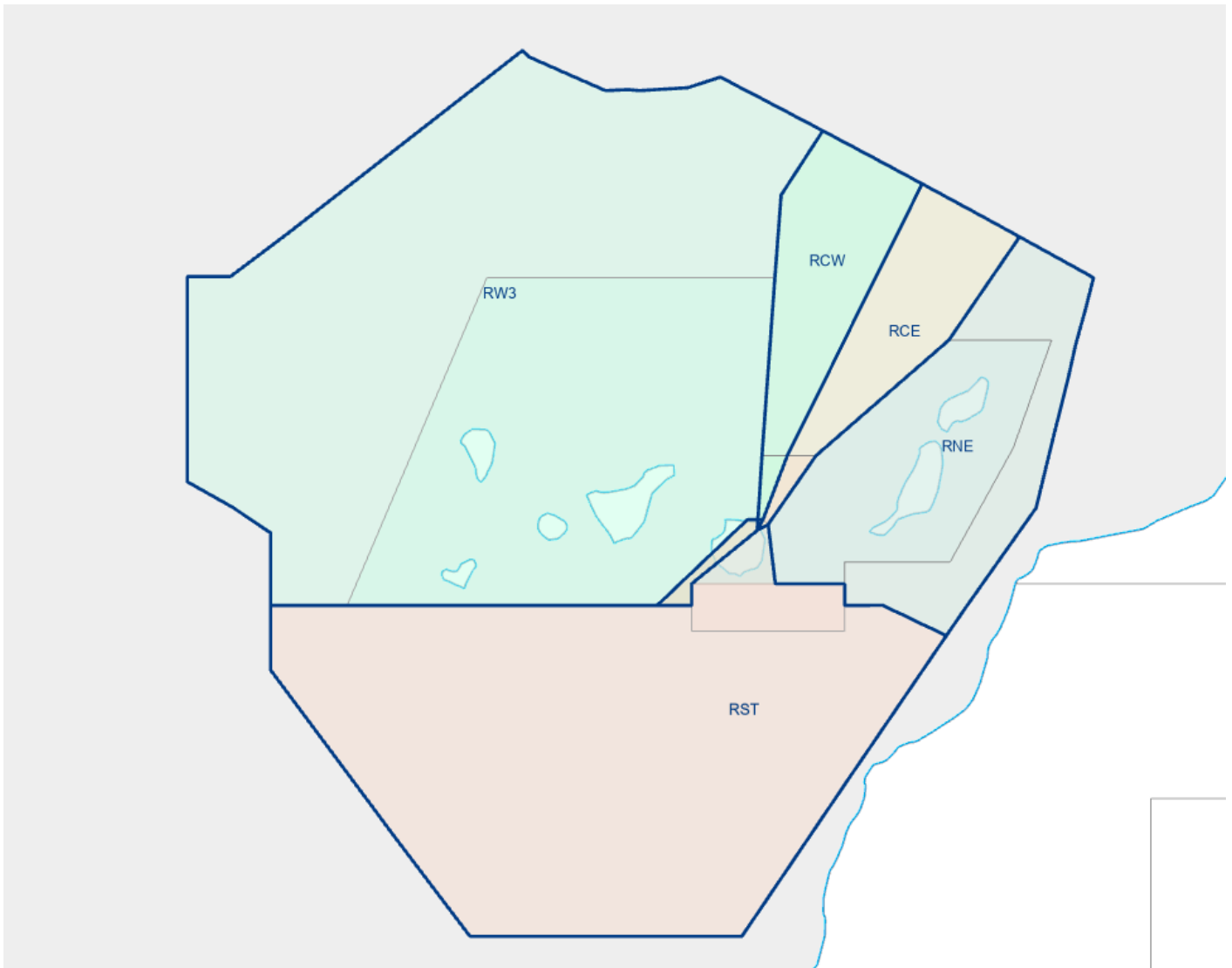
CANARIAS CONTROL (RU6)

RU6			
GCCC_R6_CTR	Canarias Control	123.650	Sector principal de control del ACC de Canarias. Cubre toda la parte doméstica del FIR.



Siguiendo la filosofía **TopDown**, este sector dará los servicios de las dependencias no conectadas en su área de responsabilidad.

DESDOBLES



POSICIÓN	SECTORES	INDICATIVO	FRECUENCIA	NOTAS
GCCC_RCW_CTR	<u>RCW</u>	Canarias Control	130.950 MHz	<p>Sector central oeste de control del ACC de Canarias. Alimentador para llegadas a GCLP y GCXO por SAMAR.</p>
GCCC_RC2_CTR	RCE+<u>RCW</u>	Canarias Control	126.825 MHz	<p>Sector central de control del ACC de Canarias. Gestiona las salidas por VASTO.</p> <p><i>Asume RCW cuando no esté conectado GCCC_RCW_CTR</i></p>

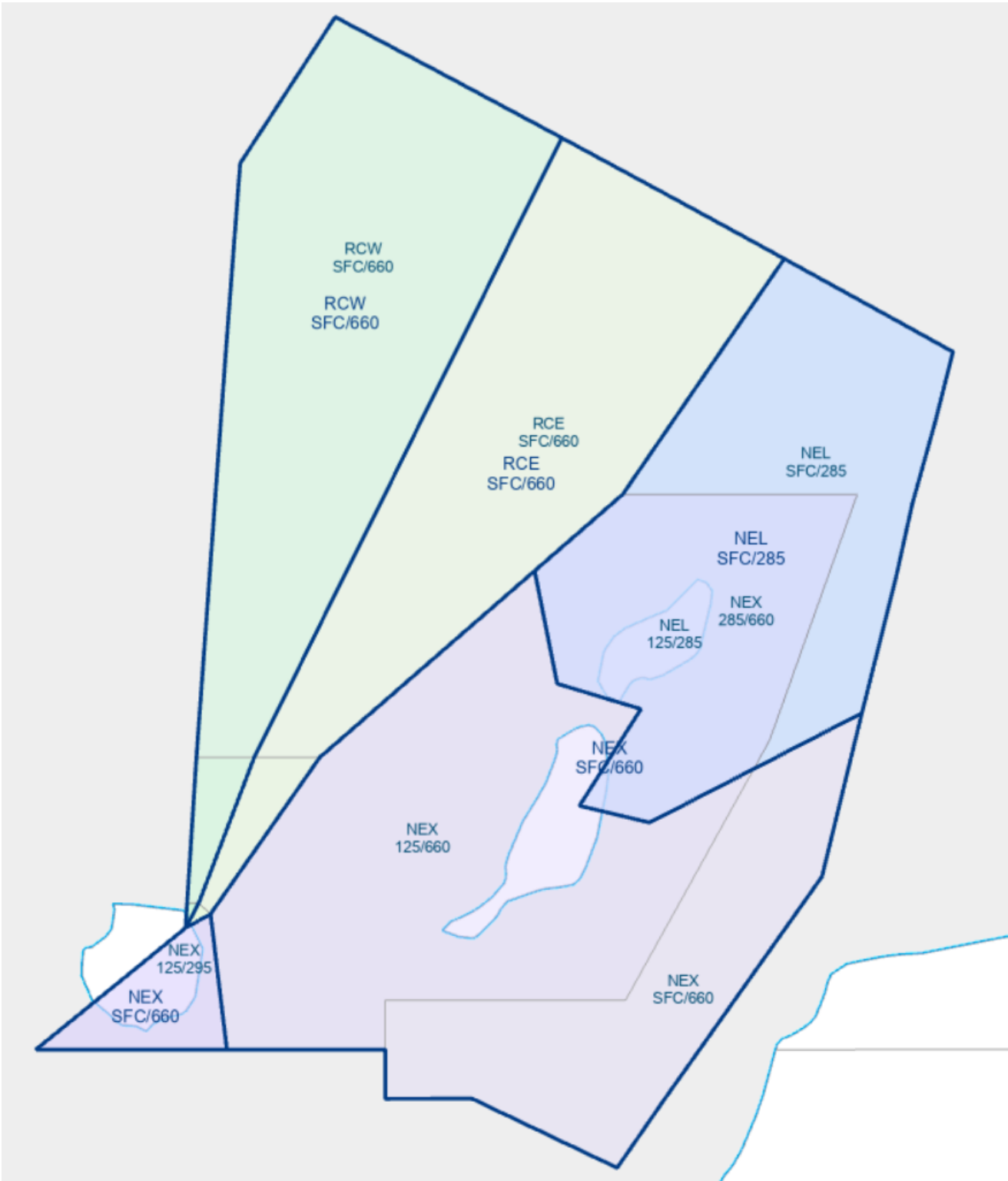
GCCC_RW3_CTR	RW3+<u>RCW</u>	Canarias Control	126.500 MHz	<p>Sector oeste de control del ACC de Canarias. Este sector a parte de gestionar las rutas que discurren por él, funcionará como alimentador para llegadas por ORTIS y KONBA.</p> <p><i>Asume RCW cuando no esté conectado GCCC_RC2_CTR o GCCC_RCW_CTR</i></p>
GCCC_NEL_CTR	<u>NEL</u>	Canarias Control	128.975 MHz	<p>Alimentador para llegadas a GCRR y GCFV por TERTO, RUSIK y DEVLA.</p> <p><i>Cubre hasta FL285</i></p>
GCCC_RNE_CTR	NEX+<u>NEL</u>	Canarias Control	129.100 MHz	<p>Sector noreste de control del ACC de Canarias. Este sector a parte de gestionar las rutas que discurren por él, funcionará como alimentador para llegadas a través de RUSIK.</p> <p><i>Asume NEL cuando no esté conectado GCCC_NEL_CTR</i></p>

GCCC_RES_CTR	RST+NEX+NEL +RCE	Canarias Control	127.900 MHz	<p>Sector este y sur de control del ACC de Canarias. Este sector gestiona las rutas que discurren por él y asignará niveles de vuelos correctos para los tráficos entrando y saliendo del sector oceánico. Además funcionará cómo alimentador para llegadas por REMGI, ODEGI y URQUI.</p> <p><i>Asume NEX+NEL+RCE cuando no esté conectado</i> GCCC_RNE_CTR, GCCC_NEL_CTR o GCCC_RC2_CTR</p>
--------------	-----------------------------------	------------------	-------------	--

Los sectores RCW y NEL podrán operar de forma individual o combinada con otros sectores, según se requiera en función de la carga de trabajo

El sector **RST** nunca puede operar solo; siempre debe combinarse, como mínimo, con otro sector

Detalle de la sectorización RCW, RCE, NEX y NEL:



OWNERSHIP

RST	NEL	NEX	RCE	RCW	RW3
	GCCC_NEL_CTR			GCCC_RCW_CTR	
	GCCC_RNE_CTR		GCCC_RC2_CTR		

GCCC_RES_CTR

GCCC_RW3_CTR

GCCC_R6_CTR

CÓDIGOS CPDLC

POSICIÓN	CÓDIGO
GCCC_R6_CTR	CCR6
GCCC_RES_CTR	CRES
GCCC_RW3_CTR	CRW3
GCCC_RNE_CTR	CRNE
GCCC_RC2_CTR	CRC2
GCCC_RCW_CTR	CRCW

Al igual que en la vida real, en Canarias se usará el CPDLC por encima de **FL285** y para aquellas comunicaciones que no requieran de urgencia (**non time-critical communications**)

GENERALIDADES

ALTITUDES MÍNIMAS DE VIGILANCIA DEL TMA

Cuando no se asuman las posiciones de aproximación, deberán utilizarse las [altitudes mínimas de vigilancia del TMA](#), disponibles mediante la combinación de teclas 'Alt' + '0'

MÍNIMAS DE SEPARACIÓN

- **Horizontal:** 5 NM (asumiremos que disponemos de capacidad [MLat](#) en todo momento)
- **Vertical:** 1000 ft

NIVELES DE VUELO (REGLA SEMICIRCULAR)

En Canarias la asignación de niveles de vuelo (par e impar) es un poco más complicada que en el resto de la península, pues hay varios factores a tener en cuenta:

- Gran cantidad de vuelos interinsulares con flujo este-oeste y viceversa
- Sobrevuelos por el corredor EUR-SAM con flujo norte-sur y viceversa
- Ubicado entre países con reglas semicirculares diferente

Vuelos interinsulares:

- Hasta FL245:
 - Flujo este-oeste FL PAR
 - Flujo oeste-este FL IMPAR
- Por encima de FL245:
 - Flujo este-oeste ECL * IMPAR
 - Flujo oeste-este ECL * PAR

Se recomienda no usar FL240 y FL250 para los interinsulares

**El nivel de crucero coordinado (En-route Clearance Level) se considerará correctamente coordinado con los sectores vecinos si se cumple una de las siguientes condiciones:*

- *El nivel está introducido en el campo XFL de la Sector Exit List al menos 5 minutos antes de que cruce el límite del sector*
- *El nivel ha sido coordinado por voz*

Sobrevuelos:

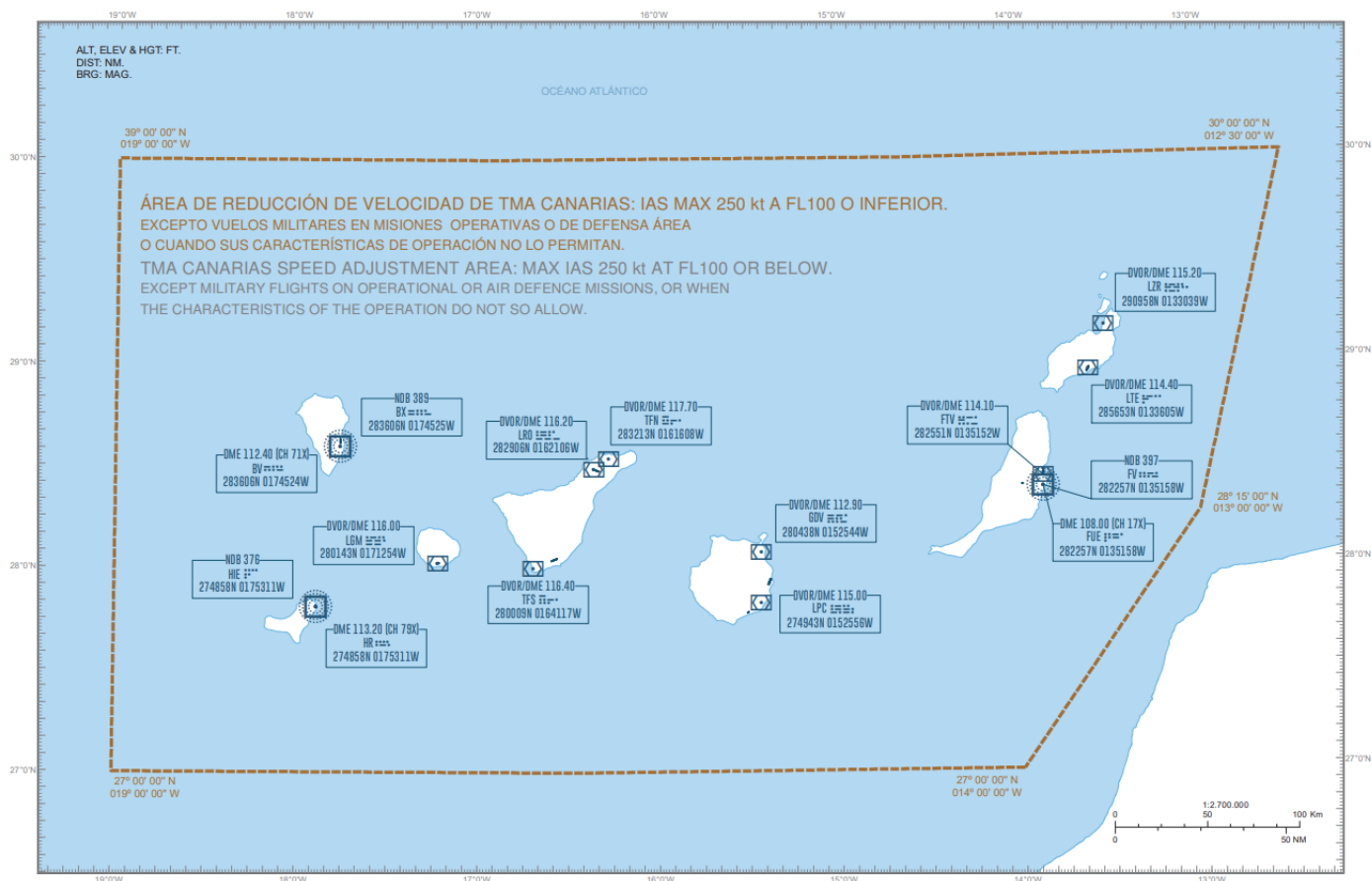
- Tráficos que se alejen de las islas FL PAR
- Tráficos que se acerquen a las islas FL IMPAR

El cambio de FL para los vuelos que entren y salgan del UIR se realizará en el sector RST

Las aerovías unidireccionales podrán ser voladas tanto a nivel PAR como IMPAR

VELOCIDADES

- **<250 kt** por debajo de FL100

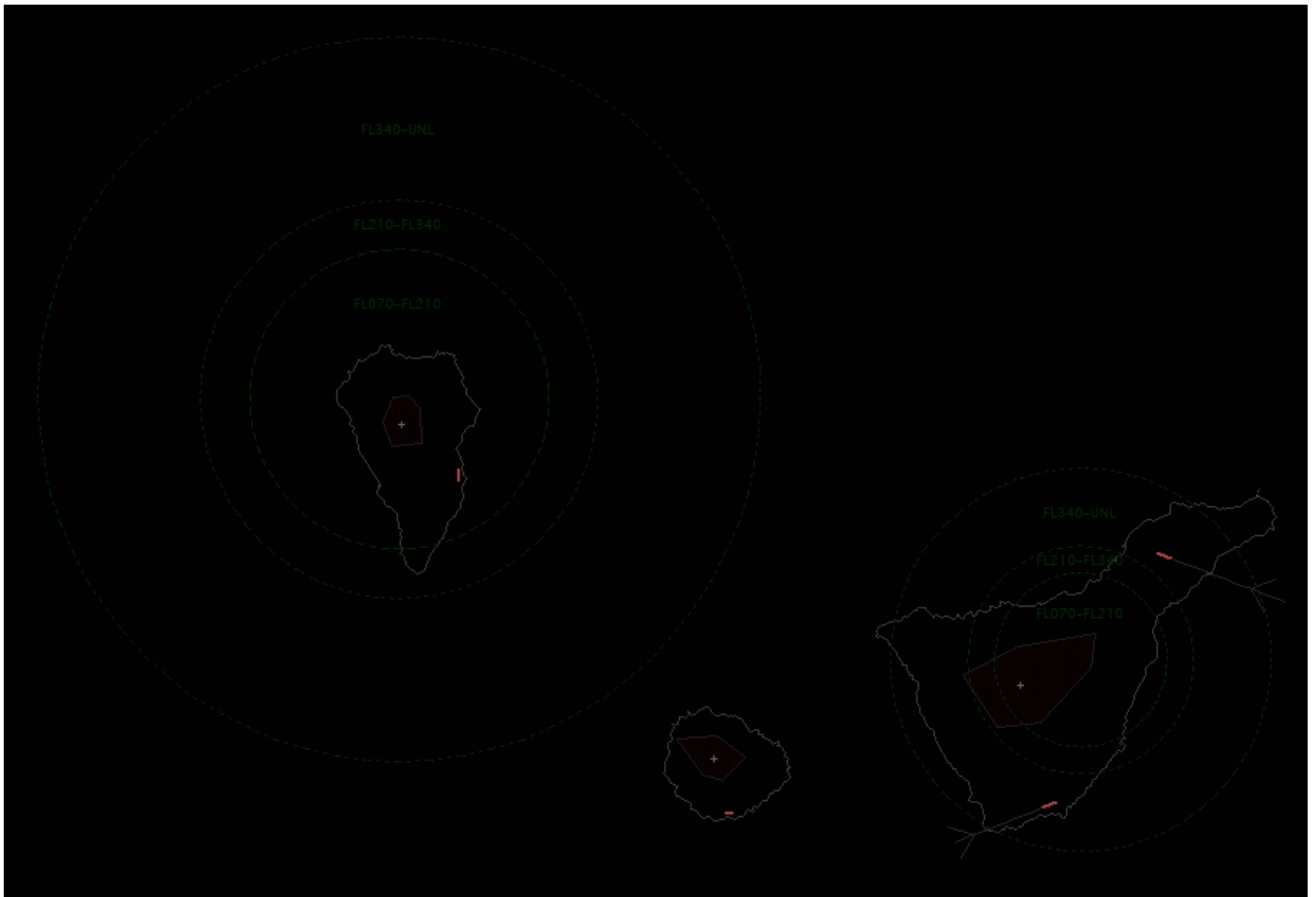


VUELOS VFR

- Se solicitará a la aeronave que notifique la **zona de vuelo**, el **número de personas a bordo** y el **tiempo de operación**, salvo que ya se disponga de dicha información
- Se solicitará a la aeronave que confirmen su posición y estado de la operación al menos cada **30 minutos**
- En caso de toma en una base o aeródromo no sujeto a control se le informará del **fin de servicio de control** en el momento que vaya a abandonar el espacio aéreo controlado

OBSERVATORIOS

Tanto la isla de La Palma como Tenerife albergan algunos de los observatorios astronómicos más importantes del mundo. Por este motivo, se han definido áreas con forma de cono invertido en las que **las operaciones de aeronaves están terminantemente prohibidas**, salvo en el caso de tráfico militar o misiones humanitarias. Estas áreas pueden consultarse mediante la combinación de teclas **'Alt' + '9'**



CARTAS DE ACUERDO (LoA)

“ [España - Maghreb](#) ”

“ [España - Portugal](#) ”

La lectura de las Cartas de Acuerdo es obligatoria antes de conectarse en Canarias Control

MANUAL OPERATIVO

En el siguiente enlace encontrarás el **Manual Operativo de Canarias Control**, donde podrás conocer en detalle el funcionamiento de este FIR.



INFORMACIÓN ADICIONAL

Si has encontrado información errónea en esta página o hay algo que crees que podrías mejorar, comunicalo a operaciones a través de la [página de contacto](#)

Log de versiones

(ACCSP54) 1558357 - Redacción inicial. (27/01/2025)

(ACCSP2) 1495376 - Actualización para la nueva sectorización (28/04/2025)

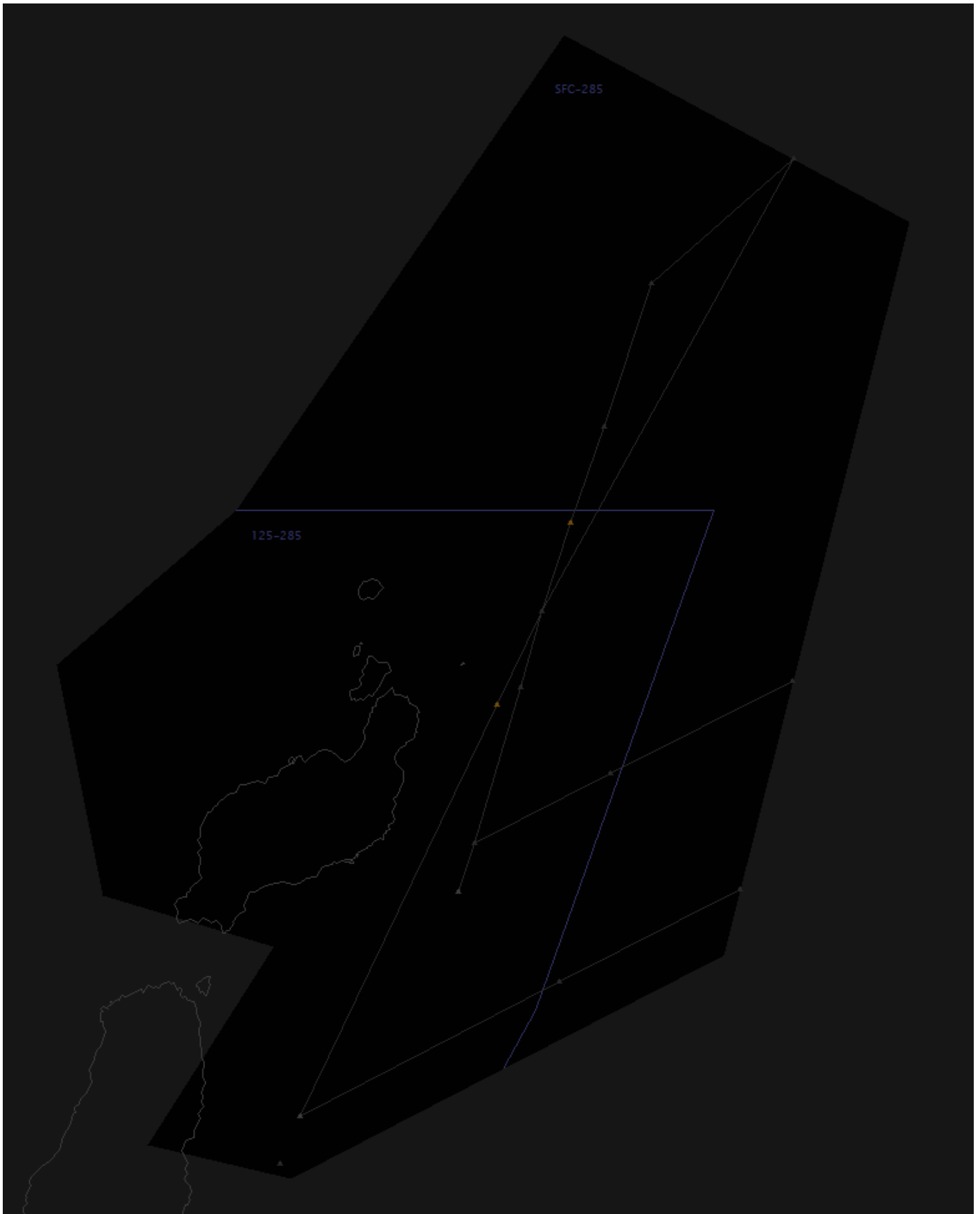
(ACCSP2) 1495376 - Adición GCCC_NEL_CTR (26/08/2025)

(ACCSP2) 1495376 - Añadido apartado Niveles de vuelo, Manual Operativo CPDLC y cambios de estilo (16/10/2025)

Canarias Control | NEL

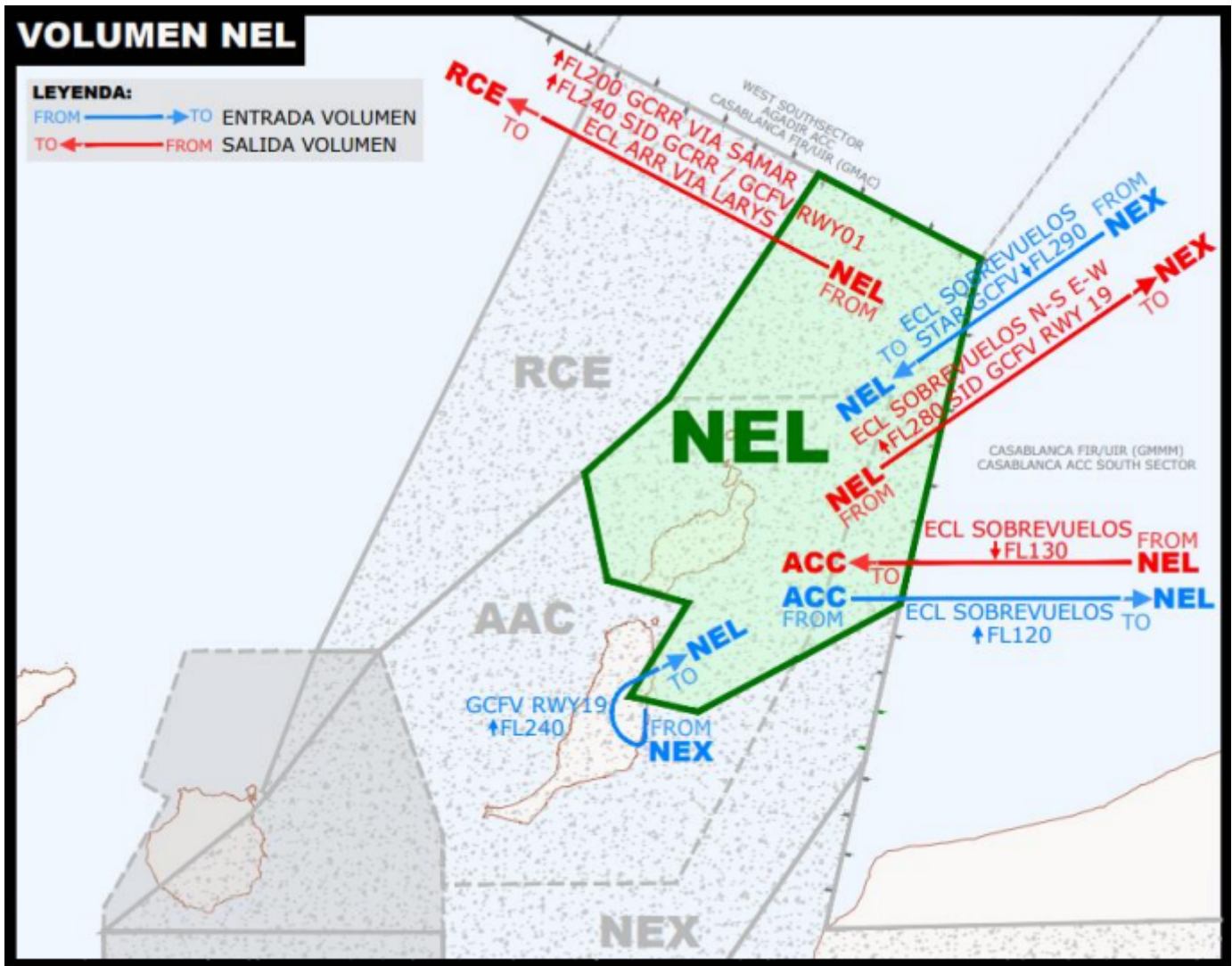
GENERAL

POSICIÓN	SECTOR	INDICATIVO	FRECUENCIA
GCCC_NEL_CTR	NEL	Canarias Control	128.975 MHz



Revisa la [Información General de Ruta de Canarias](#), ya que contiene datos aplicables a todos los sectores

COORDINACION ENTRE VOLUMENES



DESDE	HACIA	NIVEL	PROCEDIMIENTO
NEL	AAC	130	STAR de TERTO/DEVLA a GCRR y de TERTO/RUSIK a GCFV
		ECL 120 o inferior	Sobrevuelos y entradas a aeropuertos canarios por debajo de F130
	RCE	240	SID GCRR/GCFV (RWY01) a VASTO SID GCFV (RWY 01) a SAMAR SID GCRR a DESUM
		200	SID GCRR a SAMAR
NEX	ECL 280 o inferior	Sobrevuelos a F280 o inferior de este a oeste y de norte a sur Entradas a aeropuertos canarios a F280 o inferior	

280	Salidas GCFV (RWY19) a KORAL que requieran más alto
-----	---

DESDE	HACIA	NIVEL	PROCEDIMIENTO
NEX	NEL	290	STAR de TERTO a GCFV
		240	SID GCFV RWY19 por KORAL
		ECL 280 o inferior	Sobrevuelos a F280 o inferior de oeste a este y de sur a norte.
AAC		120	SID GCRR/GCFV (RWY01) a SAMAR, VASTO, DESUM y KORAL, excepto SID GCFV RWY19

MODO DE OPERACIÓN

El objetivo principal de este sector es **secuenciar las llegadas a GCRR y GCFV**, para transferirlas a [AAC](#) con una separación de al menos **8 NM**, separándolas a su vez de las salidas de estos aeropuertos y de los sobrevuelos que atraviesen el sector

Como norma general **no se quitarán restricciones** a los tráficos en llegada ni salida

A excepción de las llegadas por TERTO a GCFV que serán transferidas a FL290 por el sector NEX, todas las demás llegadas serán transferidas por Agadir o Casablanca a FL280 o inferior. A estas últimas **tendremos que autorizarles a la STAR** indicando el IAF como autorización límite

Descenso a **FL130** en la primera llamada si no hay conflictos

Ejemplo de primera llamada:

- **Desde Agadir o Casablanca:** VLG3156 autorizado TERTO1P llegada hasta BAPAL, descienda para 130
- **Desde NEX:** VLG3156 descienda para 130

MÉTODOS DE SEPARACIÓN

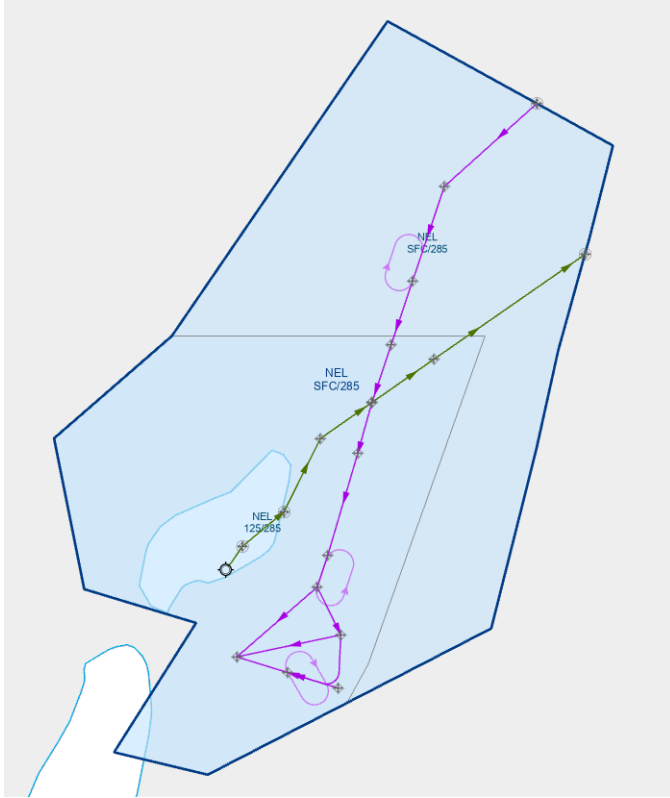
Por lo general la separación y presecuenciación se llevará a cabo mediante un estricto control de velocidades, recomendando pasarlos al sector [AAC](#) a **270 kt**

Los tráficos a GCFV vendrán ya secuenciados a 10 NM desde NEX. En caso de necesitarse **vectores** para separar los tráficos a GCRR, se dará un vector al **oeste** utilizando la técnica del **abanico** y posterior directo a **POKAB**

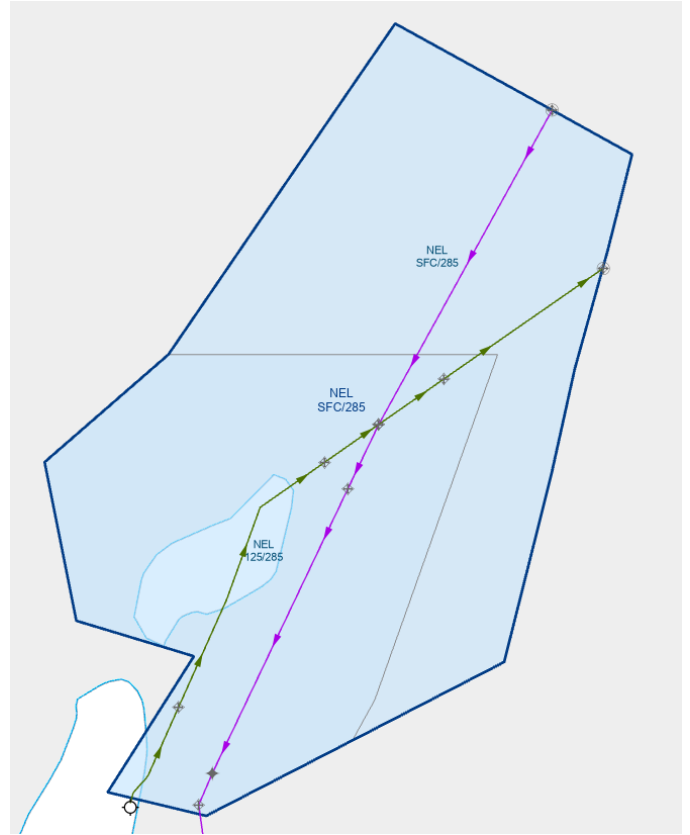
CONFLICTOS COMUNES

GCCR

GCFV



+FL130 GIMPO
-FL120 GAMVA



+FL250 BUSAP
-FL240 GAMVA

En caso de prever los siguientes conflictos entre tráficos lo mejor es no quitarles las restricciones de altitud de la SID/STAR. Para ello podremos dar ascensos y descensos escalonados o usar la siguiente fraseología estándar:

DESCIENDA VÍA STAR A (nivel) // DESCEND VIA STAR TO (level)
SUBA VÍA SID A (nivel) // CLIMB VIA SID TO (level)

INFORMACIÓN ADICIONAL

Si has encontrado información errónea en esta página o hay algo que crees que podrías mejorar, comunicalo a operaciones a través de la [página de contacto](#)

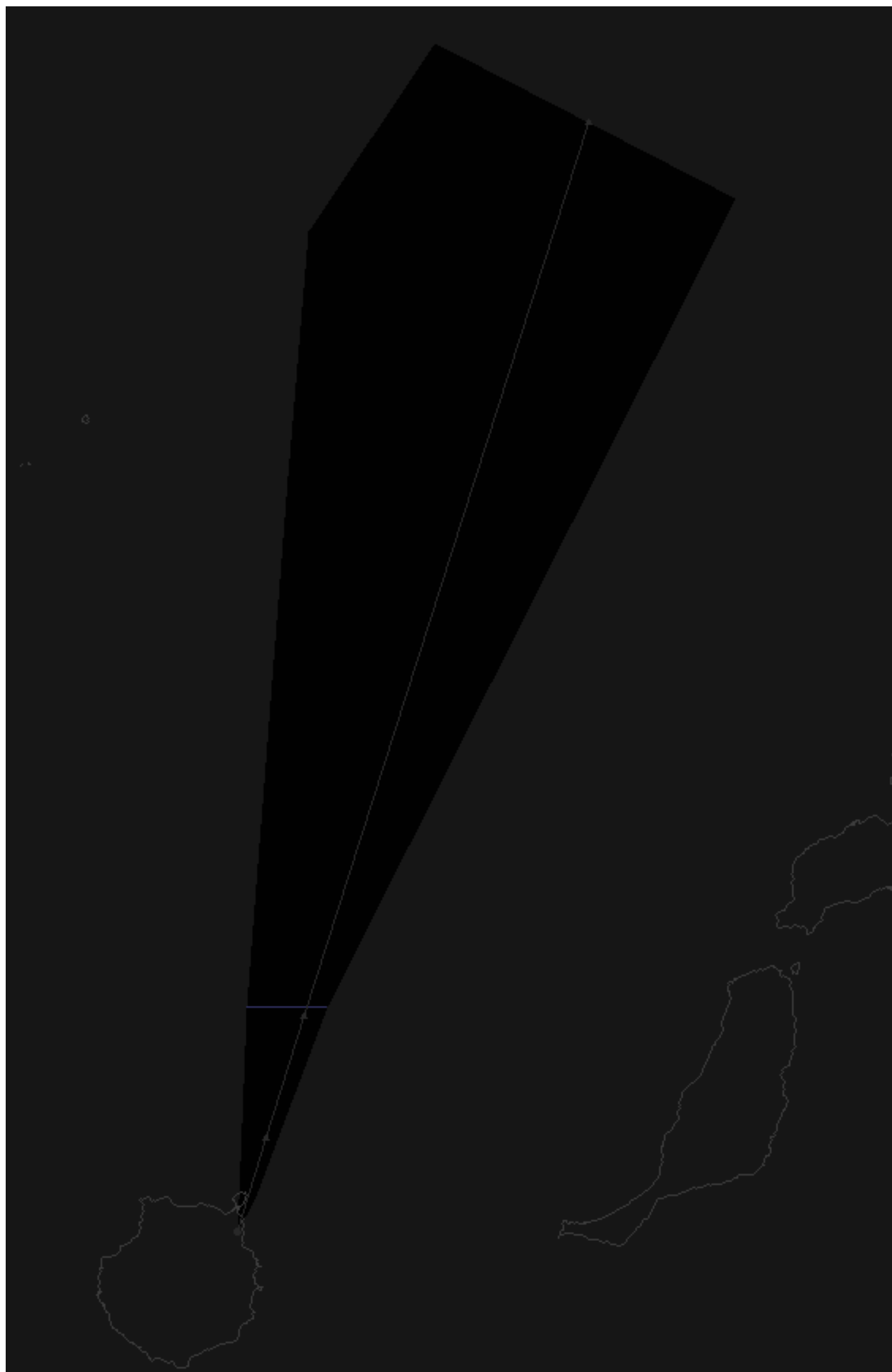
Log de versiones
(ACCSP2) 1495376 - Redacción inicial. (19/10/2025)

Canarias Control | RCW

GENERAL

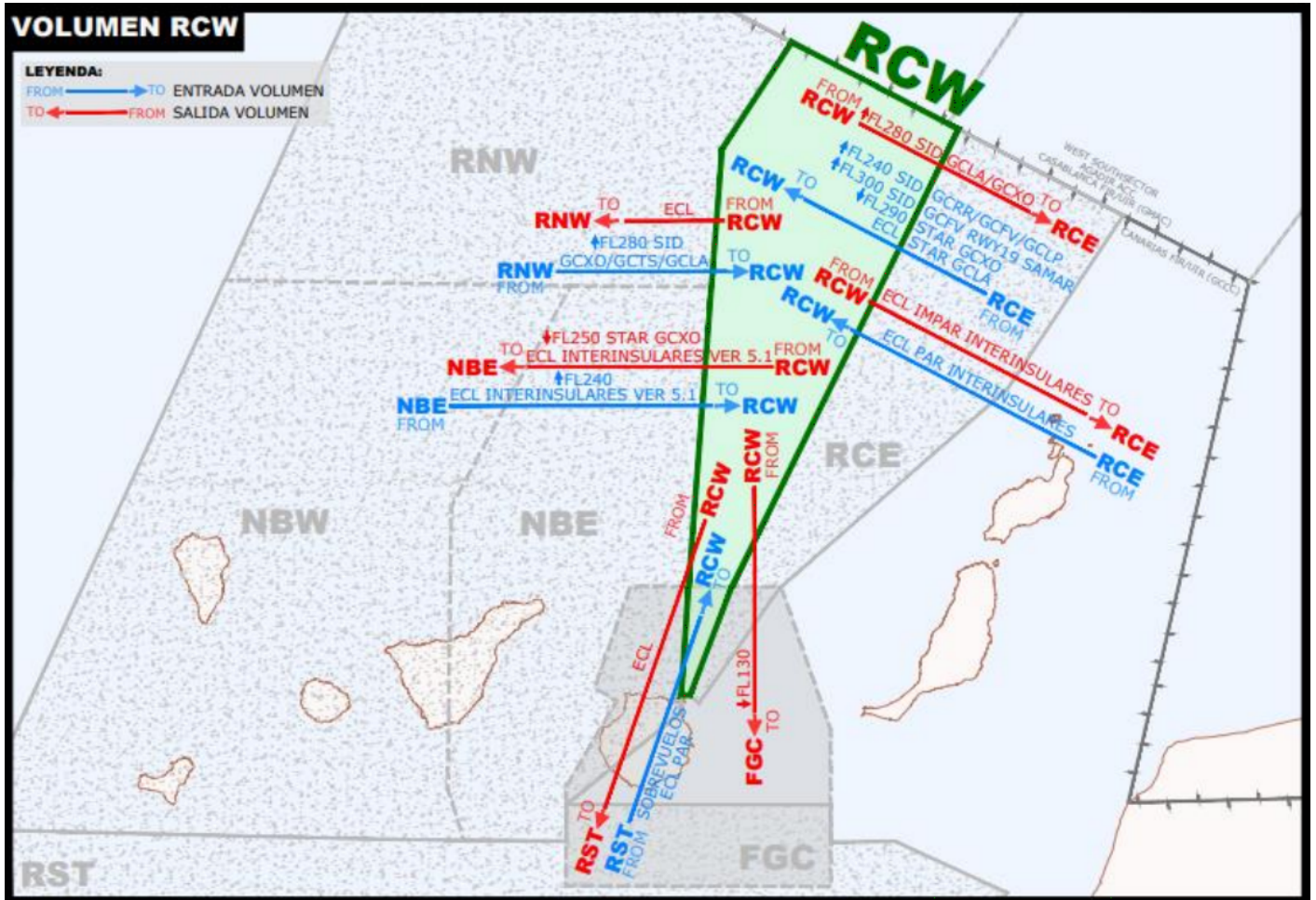
POSICIÓN	SECTORES	INDICATIVO	FRECUENCIA
GCCC_RCW_CTR	RCW	Canarias Control	130.950 MHz
GCCC_RC2_CTR	RCE+RCW	Canarias Control	126.825 MHz
GCCC_RW3_CTR	RW3+RCW	Canarias Control	126.500 MHz

Las posiciones están ordenadas por preferencia, de arriba hacia abajo



Revisa la Información General de Ruta de Canarias, ya que contiene datos aplicables a todos los sectores

COORDINACIÓN ENTRE VOLÚMENES



DESDE	HACIA	NIVEL	PROCEDIMIENTO
RCW	RCE	240	SID GCXO
		280	SID GCLA
		ECL impar	Interinsulares GCLP RWY21
	RNW	ECL	STAR GCLA STAR GCXO VIA SAMAR

NBE	250	STAR GCXO vía LARYS
FGC	130	STAR GCLP (libres de tráfico, incluido interinsular por LARYS o GDV)
RST	ECL	Sobrevuelos

DESDE	HACIA	NIVEL	PROCEDIMIENTO
RCE	RCW	300	SID GCFV RWY19 a SAMAR
		250	STAR GCXO
		240	SID GCLP/GCRR/GCFV
		ECL	STAR GCLA Interinsulares GCLP RWY21
RNW		280	SID GCXO/GCTS via KASAS SID GCLA
NBE		240	SID GCXO
		ECL	Interinsulares
RST	ECL PAR	Sobrevuelos	

MODO DE OPERACIÓN

El objetivo principal de este sector es **secuenciar las llegadas por SAMAR a GCLP**, para transferirlas a [FGC](#) con una separación de unas **8-10 NM**, separándolas a su vez de las salidas y sobrevuelos que atraviesen el sector

Para ello se mantendrá un estricto control de velocidad. En caso de necesitarse **vectores** para separar los tráficos, se usará la técnica del **abanico** y posterior directo a **ISORU**

INFORMACIÓN ADICIONAL

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

Log de versiones

(ACCSP2) 1495376 - Redacción inicial. (19/10/2025)