

Actuación GCCC-GVSC

GENERALIDADES

1. Propósito:

El propósito de este documento es definir los procedimientos de coordinación que deben aplicarse entre el Centro de Control de Área de Canarias y el Centro de Control de Área de Sal. No existen LoAs definidas entre VATSIM España y VATSSA por lo que este documento servirá como manual de operación.

Estos procedimientos son complementarios a los especificados en los documentos de la OACI, EUROCONTROL y/o en los documentos nacionales.

1. 2. Estatus operacional:

Ambas ATSU deberán mantener coordinación constante, y en especial, el controlador o conjunto de controladores del ACC de Canarias sobre cualquier cambio en el estado operativo de sus operaciones y ayudas a la navegación que pueda afectar a los procedimientos entre ambos ACCs.

ÁREAS DE RESPONSABILIDAD PARA LA PRESTACIÓN DE ATS.

2. 1. Área de Responsabilidad:

Los límites laterales y verticales de las respectivas áreas de responsabilidad son los publicados en los AIP nacionales correspondientes: AIP-ESPAÑA y AIP-CABO VERDE.

PROCEDIMIENTOS

3. 1. Procedimientos específicos:

Los procedimientos que deben aplicar el ACC de Sal y el ACC de Canarias se detallan en los Anexos de este documento:

Anexo A: Definiciones y Abreviaturas

Anexo B: Área de Interés Común

Anexo C: Intercambio de Datos de Vuelo

Anexo D: Procedimientos de Coordinación

Anexo E: Transferencia de Control y Transferencia de Comunicaciones

Anexo F: Procedimientos de Coordinación Basados en Vigilancia ATS

Anexo G: Procedimientos Suplementarios

3. 2. Procedimientos específicos:

Estos procedimientos deberán ser difundidos al personal operativo de las unidades ATS implicadas de VATSIM España.

REVISIONES Y DESVIACIONES

4. 1. Revisión de los Anexos de este documento:

La revisión de de los Anexos de este documento estará a cargo del Departamento de Operaciones - División de Documentación y estará basada tanto en lo previsto o documentado por el Departamento de Operaciones. Siempre prevalecerá por orden jerárquico:

- Lo publicado en el AIP y
- Finalmente, este documento junto a los procedimientos locales del vACC publicados en esta Biblioteca.

4. 2. Desviaciones temporales:

Cuando sea necesario, los responsables de los Departamentos de Operaciones podrán introducir, bajo acuerdo previo y por un periodo de tiempo específico, modificaciones temporales a los procedimientos que conciernen a ambos vACCs.

4. 3. Desviaciones incidentales:

Pueden surgir situaciones en las que se hagan desviaciones incidentales de los Procedimientos Especificados en los Anexos de este documento. En estas circunstancias, se espera que los controladores ejerzan su mejor juicio para garantizar la seguridad y eficiencia del tráfico aéreo.

INTERPRETACIÓN Y SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

En caso de surgir alguna duda o discrepancia respecto a la interpretación de cualquier disposición de este documento o con la Carta de Acuerdo publicada, o en caso de disputa sobre su aplicación, las controladores del ACC de Canarias consultarán con el Departamento de Operaciones sus dudas y desacuerdos para que, si proceden, puedan ser elevadas a instancias superiores.

VALIDEZ

La validez de este documento tendrá vigencia en la medida que este documento esté publicado por los medios de documentación públicas de VATSIM Spain. Se recomienda a los controladores revisar constantemente esto documento antes de abrir cualquiera de las dependencias en GCCC.

ANEXO A:

ABREVIATURAS

ABI	Advance Boundary Information	LAM	Logical Acknowledge (Message Type Designator)
ACI*	Area of Common Interest	LoA*	Letter of Agreement
ACT	Activation Message	LOF*	Logon Forward Message (OLDI)
AIP	Aeronautical Information Publication	MAC*	Message for Abrogation of Coordination (OLDI)
AMC*	Airspace Management Cell	MEA	Minimum en-route altitude
AoR*	Area of Responsibility	MFC*	Multi Frequency Coding (telephone system)
ATC	Air Traffic Control	NAN*	Next Authority Notified Message (OLDI)
ATS	Air Traffic Services	NM	Nautical Mile
ATSP*	Air Traffic Services Provider	OAT*	Operational Air Traffic
CBA*	Cross Border Area	OLDI	On-line Data Interchange
CDR*	Conditional Route	ORCAM	Originating Region Code Assignment Method
COP*	Coordination Point	REV*	Revision Message
CPDLC	Controller-Pilot Data Link Communications	RTF	Radio Telephony
DL*	Division Level	RVSM	Reduced Vertical Separation Minimum
ETO	Estimated Time Over Significant Point	SSR	Secondary Surveillance Radar
FDPS	Flight Data Processing System	TSA*	Temporary Segregated Airspace
FIC	Flight Information Centre	UIR	Upper Flight Information Region
FIR	Flight Information Region	VFR	Visual Flight Rules
FMP*	Flow Management Position		
FRA	Free Route Airspace		
GAT*	General Air Traffic		
ICAO	International Civil Aviation Organization		
IFR	Instrument Flight Rules		

ANEXO B:

Área del Interés Común

B.1. Estructura y Clasificación del Espacio Área de Interés Común.

El área de interés común (ACI) comprende la porción del espacio aéreo adyacente a cada una de las respectivas Áreas de Responsabilidad (AoR) hasta un límite de 40 NM.

B.2. Canarias ACC

Area	Vertical limits	Airspace Classification
UIR	FL660/UNL	G
	FL195/FL660	C
FIR	FL145/FL195	C
	SFC/FL145	G
AIRWAYS	FL145/FL660	C
	MEA(FL095)/FL145	D

B.3. Sal ACC

Area	Vertical limits	Airspace Classification
FIR	GND-MSL/FL245	G
UIR	FL245/UNL	A
AWYS	FL195/FL245	A
AWYS	FL85 /FL195	C

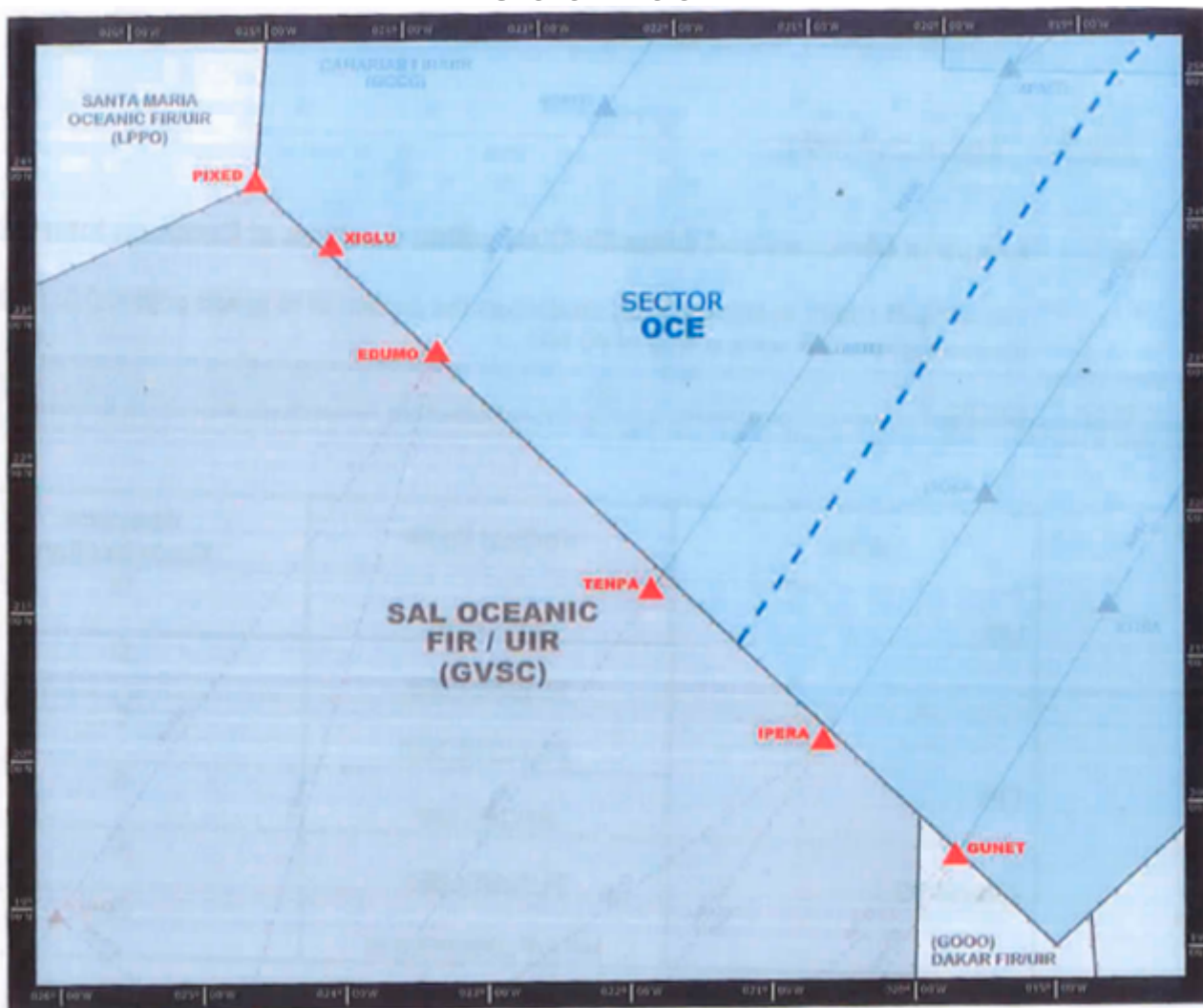
Nota: La ruta ATS dentro de un espacio aéreo de clasificación superior (A, B, C o D) adoptará la clasificación del espacio aéreo mencionado.

B.4. Sectorización:

La sectorización dentro del ACI se muestra en el Apéndice 1 del Anexo B.

APÉNDICE 1 DEL ANEXO B

SECTORIZACIÓN



ANEXO C

Intercambio de Datos de Vuelo

C. 1. Coordinaciones verbales:

Mensajes de Canarias ACC a Sal ACC

TCP	ID Sector	Mensaje	Herramienta
EDUMO	SAL OCEÁNICO	Datos de Plan de Vuelo y Estimadas, Mensajes de Control y Revisiones.	VCCS Data Link (OLDI)
XIGLU	SAL OCEÁNICO		
TENPA	SAL OCEÁNICO		
IPERA	SAL OCEÁNICO		
GUNET	SAL OCEÁNICO		

Mensaje de Sal ACC a Canarias ACC

Sector receptor/COPs	Mensaje	Posición	Herramienta
Sector Oceánico (OCE)	Datos de Plan de Vuelo y Estimadas		VCCS Data Link (OLDI)
XIGLU EDUMO TENPA IPERA GUNET	Mensajes de control Acelerar autorizaciones Solicitudes de aprobación Revisiones Datos del plan de vuelo Otra coordinación	Según sectorización	
	Coordinación Radar	N/A	
FIC	Datos de Plan de Vuelo y otra Coordinación		

- Notas:**

- El Data Line se simulará a través de mensaje privado (comando .chat) para coordinaciones puntuales.
- EDUMO y XIGLU son solo puntos de salida desde Canarias.

C. 2. Procedimientos de *autotransfer*.

- Se deberá instruir a los pilotos, al menos veinte (20) minutos antes del punto de transferencia de control, para que transmitan los datos de vuelo en la frecuencia correspondiente del Centro que acepta, con el fin de obtener una autorización de entrada de ATC por parte del Centro receptor.
- Si el Centro receptor no puede emitir una autorización de entrada al piloto en su contacto inicial, se deberá instruir al piloto para que informe al Centro que transfiere en consecuencia, a través de RTF.
- El Centro que transfiere deberá mantener la aeronave dentro de su AoR y, después de un mínimo de cinco (5) minutos, instruir al piloto para que restablezca el contacto por RTF con el Centro receptor.

- Este procedimiento se deberá repetir hasta que se haya obtenido una autorización de continuación por parte del Centro receptor.
- Las aeronaves con transferencia automática deberán ser transferidas establecidas a un nivel de vuelo adecuado para la ruta que se va a seguir.

ANEXO D

Procedimientos de Coordinación

D. 1. FRA DCTs, Rutas-ATS, Puntos de Coordinación y Asignación de Nivel:

Las rutas ATS disponibles, DCTs y COPs a utilizar, así como la asignación de niveles de vuelo a aplicar, salvo que se indique lo contrario en el párrafo , se describen en las siguientes tablas.

Para todos los efectos, una aeronave que transite vía XIGLU será considerada como un vuelo “fuera de la ruta ATS”.

D. 2. Vuelos de GCCC a GVSC (TRAFICOS AL SUR).

ATS- Route or DCT	COP	Flight Level Allocation	Minimum Longitudinal Separation	Lateral Separation
N741	EDUMO	EVEN / ODD	10 Minutes	Not Necessary
N866	TENPA	EVEN	10 Minutes	Not Necessary
N873	IPERA	EVEN	10 Minutes	Not Necessary
N857	GUNET	EVEN	10 Minutes	Not Necessary
OUTSIDE ATS ROUTES	XIGLU	EVEN	10 Minutes	Applicable 50 NM

D. 3. Vuelos de GVSC a GCCC (TRÁFICOS AL NORTE).

ATS- Route or DCT	COP	Flight Level Allocation	Minimum Longitudinal Separation	Lateral Separation
N/UN866	TENPA	ODD	10 Minutes	Not Necessary
UN873	IPERA	ODD	10 Minutes	Not Necessary
UN857	GUNET	ODD	10 Minutes	Not Necessary
UN873/ B623	IPERA	ODD	10 Minutes	Not Necessary
OUTSIDE ATS ROUTES		ODD	10 Minutes	Applicable 50 NM

TNM: Técnica del Número de Mach, de acuerdo con el procedimiento descrito en los AIC relevantes publicados por los Estados concernidos. Para la aplicación de la separación de 10 minutos usando MNT, cuando la aeronave precedente sea más rápida o más lenta que la aeronave sucesora, se aplicarán las disposiciones

contenidas en PANS-ATM ([DOC4444/ATM/501, 5.4.2.4](#)). VER ANEXO G: SEPARACIÓN PROCEDIMENTAL.

D. 4. Vuelos VFR.

Ambas unidades deberán mantenerse informadas entre sí del tránsito VFR relevante.

D. 5. Tráfico *random* sobre el punto común GUNET.

Tráficos *random* sobre el punto común GUNET y que no tengan como destino GVSC, deben ser coordinados entre Canarias, Dakar y Sal ACCs:

- Temporalmente, en adición la coordinación OLDI, ambos ACCs deben compartir información relevante 30 minutos antes de ETO GUNET.
- Este procedimiento se aplicará con TRÁFICO *RANDOM* AL NORTE y TRÁFICO AL SUR sobre GUNET.

D. 6. Procedimientos de transferencia de enlace de datos para aeronaves equipadas

- **Tráfico de Canarias ACC a Sal ACC:**
 - Canarias ACC deberá enviar a la aeronave el mensaje CPDLC (UM 160) NEXT DATA AUTHORITY (NDA) conteniendo el código OACI de cuatro letras "GVSC" al menos 1 minuto antes de hacer el próximo paso.
 - Entre 15 y 20 minutos antes de alcanzar el punto común límite, Canarias ACC iniciará el mensaje del procedimiento automático de transferencia de conexión, que instruirá al sistema de la aeronave para iniciar un AFN Log-on hacia Sal ACC (GVSC).
- **Tráfico de Sal ACC a Canarias ACC:**
 - Sal ACC deberá enviar a la aeronave el mensaje CPDLC (UM 160) NEXT DATA AUTHORITY (NDA) conteniendo el código OACI de cuatro letras "CCRO" al menos 1 minuto antes de hacer el próximo paso.
 - Procedimiento automático de transferencia de conexión hacia Canarias ACC, enviando un mensaje FN_CAD que instruirá al sistema de la aeronave para iniciar un AFN Log-on hacia Canarias ACC.
 - Sal enviará a la aeronave el mensaje END SERVICE no menos de cinco (5) minutos antes de cruzar el punto de coordinación.

ANEXO E

Transferencia de Control y Transferencia de Comunicaciones

E. 1. Transferencia de Control

La transferencia de control tiene lugar en el límite del AoR, a no ser que se coordine lo contrario.

E. 2. Transferencia de Comunicaciones

La transferencia de comunicaciones deberá tener lugar no más tarde que la transferencia de control, a no ser que se coordine lo contrario.

ATC CENTRE	SECTOR	FREQUENCY	TCP	AWY
GCCC	OCEANIC	119.300 Mhz.	EDUMO XIGLU TENPA	N741 ----- N866
	OCEANIC	133.00 Mhz	IPERA GUNET	N873 N857
SAL*	SAL OCEANIC	128.300 MHz.	EDUMO XIGLU TENPA IPERA GUNET	UN741 ----- UN866 UN873/B623 UN857

El tráfico aleatorio con rumbo sur sobre el punto común GUNET y que no tenga como destino GVSC será transferido a las frecuencias de Dakar (VHF o HF).

NOTA: Para evitar malentendidos con este tema, si Sal ACC alguna vez establece conexión CPDLC con cualquiera de estos tráfico, el piloto siempre será informado por Sal de que la responsabilidad del control corresponde a Dakar.

ANEXO F

Procedimientos de Coordinación basado en Vigilancia ATS

F.1. Asignación de Códigos SSR:

Ambos Centros deberán transferir aeronaves en códigos SSR discretos verificados. Cualquier cambio del código SSR por parte del Centro receptor solo podrá efectuarse después del punto de transferencia de control

F.2. Procedimientos de Coordinación Radar:

No aplica.

F.3. Transferencia de Control Radar:

No aplica.

F.4. Separación Longitudinal Reducida:

No aplica.

ANEXO G

Procedimientos Suplementarios

G.1. Separación procedimental

- Cada FIR será responsable de manejar la separación en sus propios espacios aéreos y no en el corredor EUR/SAM entero.
- Las aeronaves a reacción deberán cumplir con el número de Mach aprobado por el ATC y deberán solicitar la aprobación del ATC antes de realizar cualquier cambio en el mismo. Si es necesario efectuar un cambio temporal e inmediato en el número de Mach (por ejemplo, debido a turbulencia), se deberá notificar al ATC lo antes posible que dicho cambio se ha realizado.
 - Si no es factible, debido al rendimiento de la aeronave, mantener el último número de Mach asignado durante los ascensos y descensos en ruta, los pilotos de las aeronaves

involucradas deberán informar al ATC al momento de la solicitud de ascenso/descenso.

- Siempre que se cumpla que:
 - Las aeronaves involucradas hayan reportado sobre el mismo punto de reporte y sigan la misma trayectoria o trayectorias que se separan continuamente hasta que se proporcione otra forma de separación; o
 - Si las aeronaves no han reportado sobre el mismo punto de reporta y sea posible asegurar, mediante radar u otros medios, que existirá el intervalo de tiempo apropiado en el punto común desde el cual siguen la misma trayectoria o trayectorias que se separan continuamente.
 - Cuando se aplique la Técnica de Número de Mach, la separación longitudinal mínima entre aeronaves a reacción en la misma trayectoria, ya sea al mismo nivel, en ascenso o descenso, será:
 - 10 minutos; o
 - Entre 9 y 5 minutos inclusive, siempre que:
 - 9 minutos: si la aeronave precedente es Mach 0.02 más rápida que la aeronave que sigue.
 - 8 minutos, si la aeronave precedente es Mach 0.03 más rápido que la aeronave que sigue.
 - 7 minutos, si la aeronave precedente es Mach 0.04 más rápida que la aeronave que sigue.
 - 6 minutos, si la aeronave precedente es Mach 0.05 más rápida que la aeronave que sigue.
 - 5 minutos, si la aeronave precedente es Mach 0.06 más rápida que la aeronave que sigue.
 - Cuando se aplica el mínimo de separación longitudinal de 10 minutos con la técnica de número Mach, la aeronave precedente deberá mantener un número Mach igual o mayor que el mantenido por la aeronave que le sigue.
- Valga esto como conocimiento general, los procedimientos específicos de control procedimental de Canarias Oceánico se encuentran en su [Manual Operativo en el punto 3. 2. 1. Mínimas de separación horizontal y vertical.](#)
- Para más de 10 minutos de acuerdo a la siguiente tabla cuando la aeronave precedente está manteniendo un número Mach inferior al que sigue. Cada FIR enviará al tráfico al FIR vecino con la Técnica del Número Mach descrito en la tabla de abajo:

Difference in Mach Num	Time Separation at the TCP
.01	11
.02	12
.03	13
.04	14
.05	15
.06	16
.07	17
.08	18
.09	19
.10	20

- Tráfico al sur destino GVSC:
 - Si la aeronave precedente mantiene un número de Mach menor que la aeronave que le sigue, la separación longitudinal será de 10 minutos (incluyendo la compensación TNM necesaria).
 - Si la aeronave precedente mantiene un número Mach mayor que la aeronave que sigue la separación longitudinal será la compensación de la TNM de acuerdo a lo establecido anteriormente.

G.2. Asignación de frecuencias para transferencia de comunicaciones.

	SAL	CANARIAS
VHF (MHz)	128.3	133.0 sector OCE 119.3 sector OCE
HF (KHz)	3452	3452
	5565	5565
	6535	6535
	8861	8861
	11291	11291
	13357	13357

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

Log de versiones

1513609 - Creación de Manual de Actuación GCCC-GVSC (15/10/2025).

Revision #1

Created 2026-01-11 01:21:58 UTC by Operaciones

Updated 2026-01-11 01:21:58 UTC by Operaciones