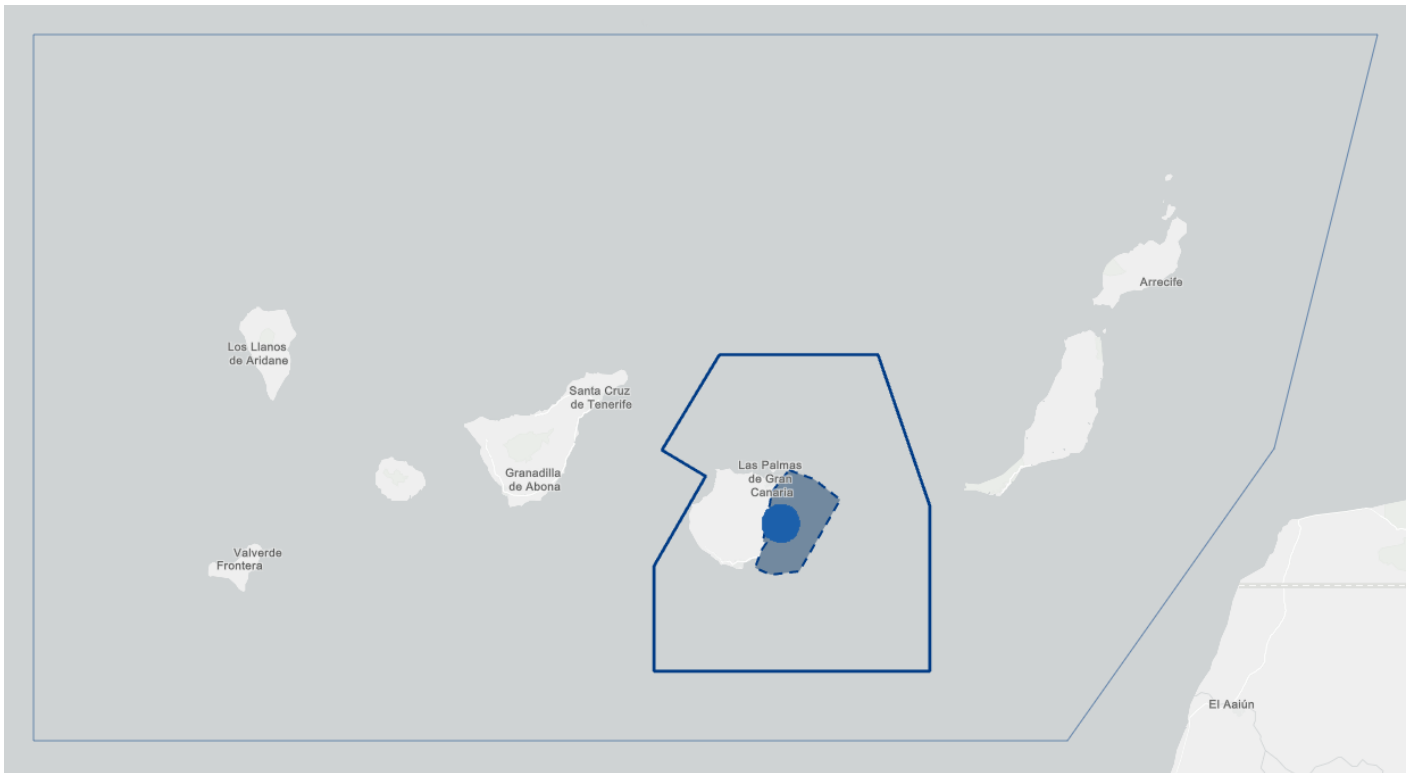


# Gran Canaria Aproximación | TMA Canarias

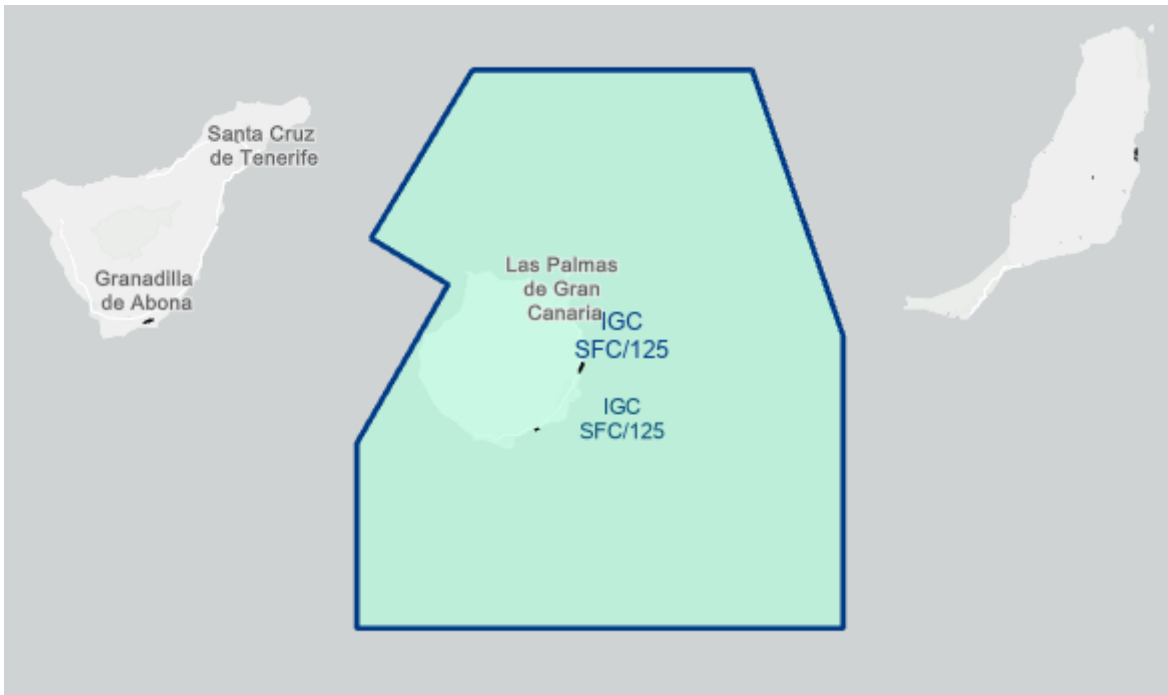
## ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO



- **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

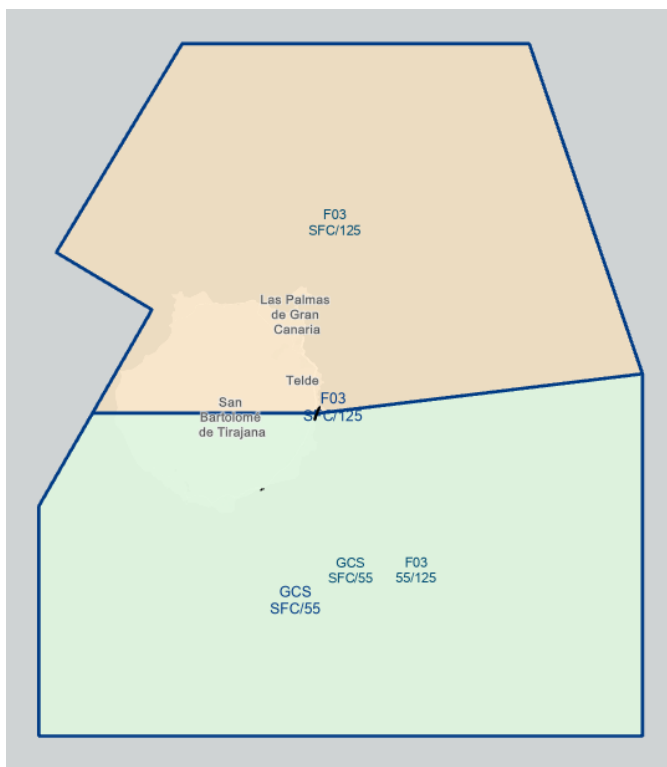


## POSICIONES

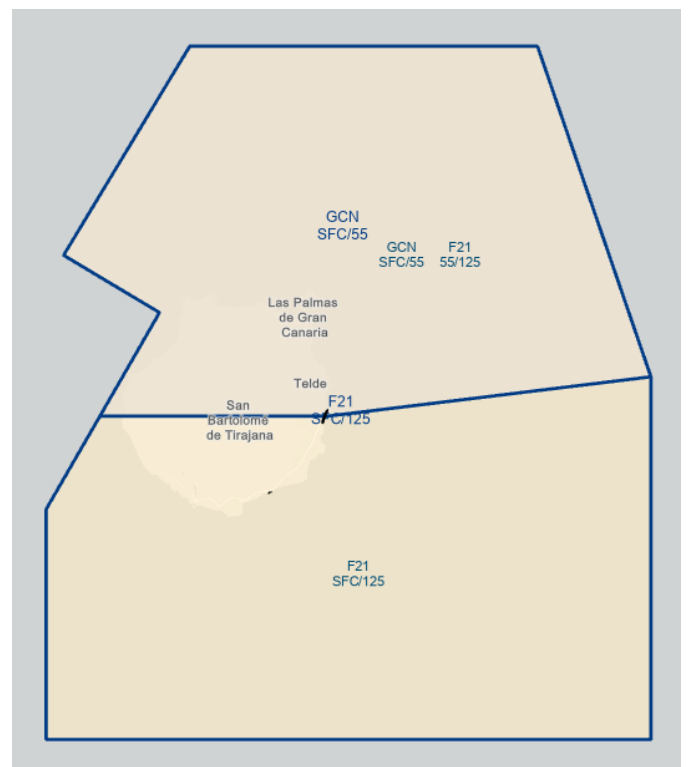
SECTOR	POSICIÓN	INDICATIVO	FRECUENCIA
IGC	GCLP_GCA_APP	Gran Canaria Approach	124.300

## 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 separación 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)

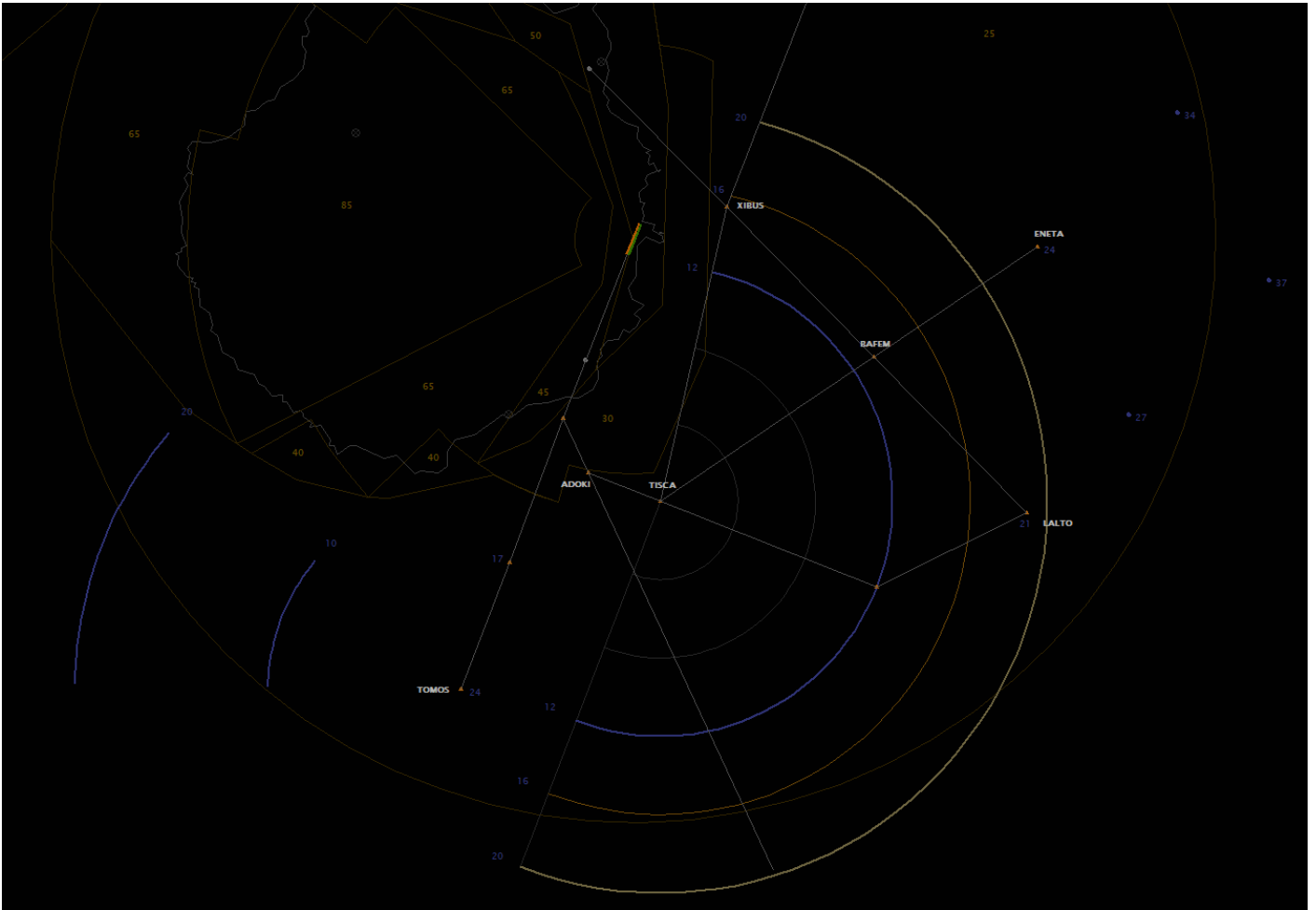
Configuración	Pistas en uso	Nº de despegues sucesivos	Separación (NM)
Norte	Ambas	2	12
		3	17
	Una	2	15
		3	20
Sur	Ambas	2	12
		3	17
	Una	2	16
		3	21

### Ejemplo de fraseología entre TWR y APP

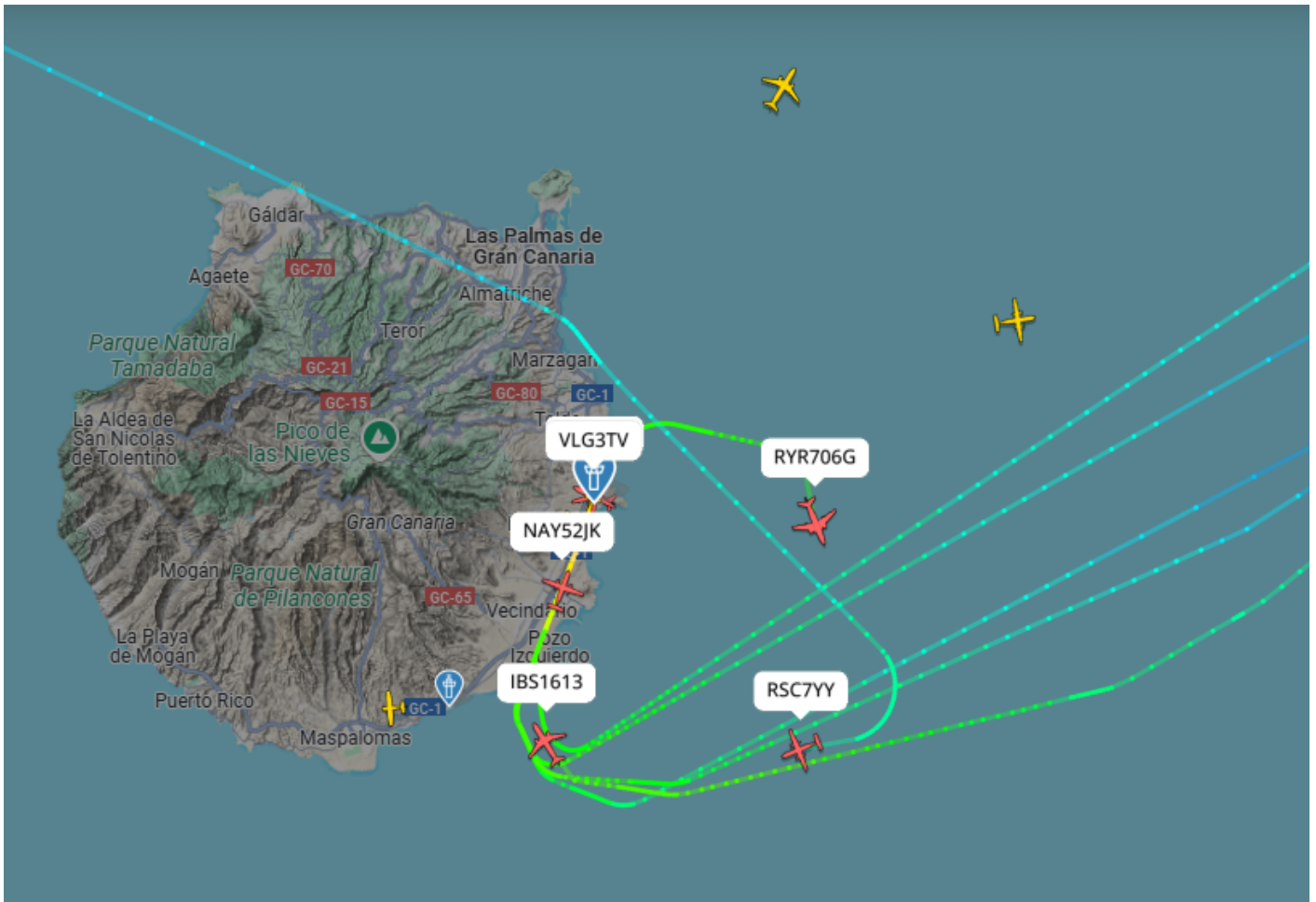
Por saturación de punto de espera en los próximos xx minutos se solicita X salidas por arribada con separación entre arribadas sucesivas de Y NM

## 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**

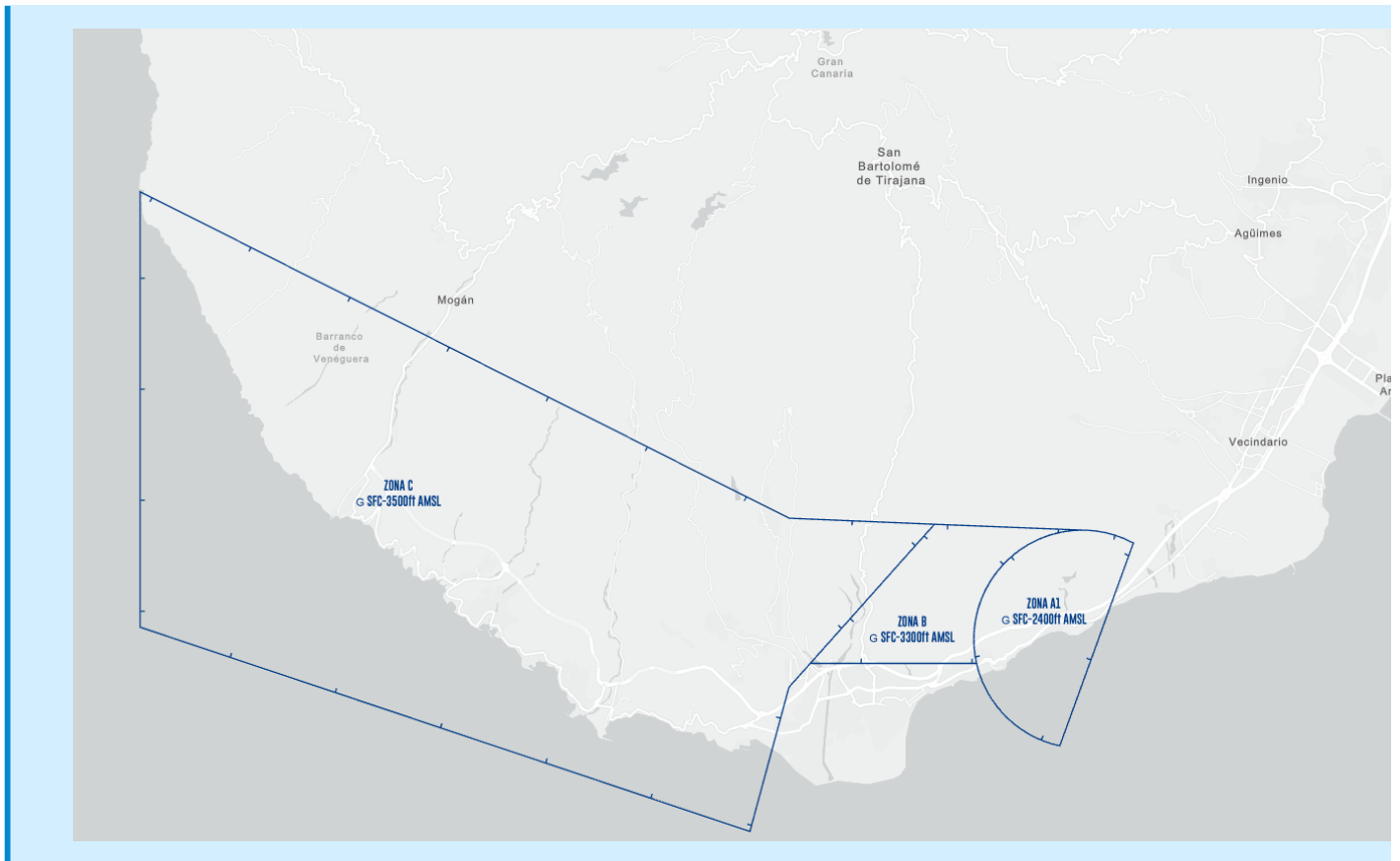
## EL BERRIEL (GCLB)

La carta de acuerdo entre GCLB, GCLP y GCCC puede ser encontrada [aquí](#).

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)

---

Revision #25

Created 2025-05-25 21:52:51 UTC by Operaciones

Updated 2025-11-24 19:48:12 UTC by Operaciones