

[GCCC]

Aproximaciones: procedimientos locales

- [GCAC - Canarias Aproximación](#)
- [GCLP - Gran Canaria](#)
- [GCNB - Norte Baja](#)
- [GCTS - Tenerife Sur](#)
- [GCXO - Tenerife Norte](#)

GCAC - Canarias

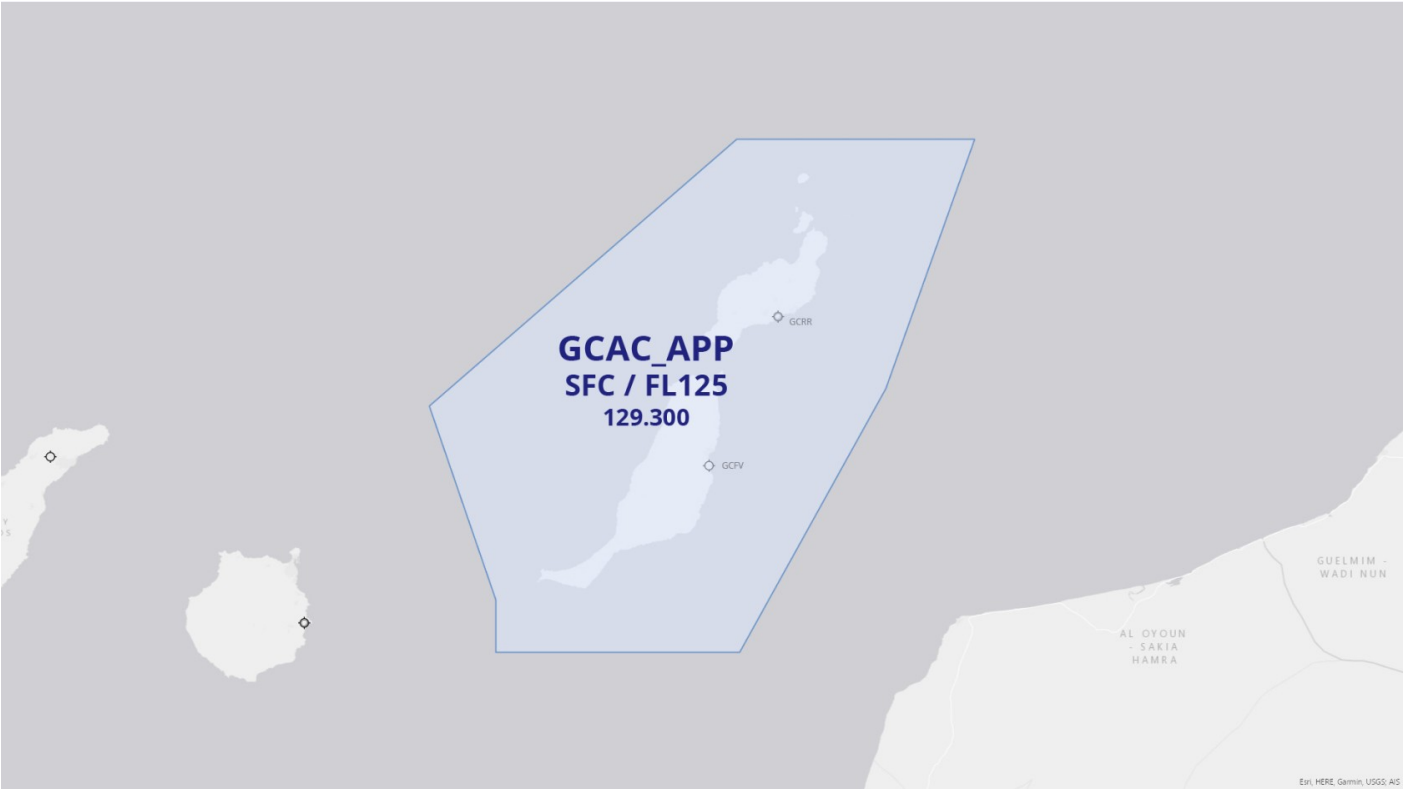
Aproximación

El sector de Canarias Aproximación "AC" gestiona todas las aproximaciones y salidas de Fuerteventura y Lanzarote, aeropuertos que se encuentran muy cerca y tienen un alto número de movimientos, además de actuar como alimentador de Gran Canaria para vuelos interinsulares.

1. Posiciones Activas

Log-in	Callsign	Frecuencia	FRA	Observaciones
GCAC_APP	Canarias Approach	129.300		-

2. Espacio Aéreo



3. Gestión de Tránsito

El sector AC utiliza un sistema Point Merge para secuenciar las llegadas desde el este mediante STAR RNAV. La forma de gestionar el tráfico es dejar que vuelen la STAR, controlando estrictamente la velocidad, y dirigiendo hacia el punto de convergencia a medida que tengan la separación requerida.

Las posiciones colaterales transferirán los tránsitos con **solo indicativo**.

Los vuelos entre GCFV y GCRR requieren aprobación previa de GCAC, y su salida estará siempre sujeta.

Mínimas de separación

- 1000ft verticales
- 5 NM horizontales

En caso de distinta categoría de estela turbulenta, **siempre** debe cumplirse la separación radar más restrictiva establecida en RCA 4.6.7.4.4, representada en la siguiente tabla:

Segunda aeronave	Aeronave precedente	Separación mínima (distancia)
Ligero	Pesado	6 NM
Pesado	Super	6 NM
Medio		7 NM
Ligero		8 NM

Ajuste general de velocidades

- 250kt por debajo de FL100
- 220kt en el Point Merge o librando el IAF
- 210kt hasta 12NM final
- 190kt hasta 9NM final
- 160kt hasta 4NM final

Tránsito VFR

Los tránsitos VFR serán transferidos entre APP y TWR en curso a los puntos de notificación visual, antes de cruzar el límite del ATZ.



Se proporcionará información de tránsito a los vuelos VFR, al ser espacio aéreo de Clase D.

4. Procedimientos de Fuerteventura (GCFV)

La aproximación preferente es la **ILS Z RWY 01**.

En caso de configuración Sur, es preferente la ILS Z RWY 19.

GCAC es responsable del CTR de Fuerteventura.

La secuencia estándar es de **8 NM**.

5. Procedimientos de Lanzarote (GCRR)

La aproximación preferente es la **ILS Z RWY 03**.

En caso de configuración Sur, se dispone tanto de aproximación VOR A como de RNP (+VPT en horario diurno) RWY 21.

GCAC es responsable del CTR de Lanzarote.

No utilizar LOBSO para número dos y siguientes en la secuencia.

La secuencia estándar es de **8 NM**.

6. Transferencias

Tráfico que entra al sector

De sector	Nivel	Condiciones
GCCC_NE_CTR	↓ FL130	
GCCC_C_CTR	ECL Impar	RFL <FL125
GCLP_APP	ECL Impar	RFL <FL125

Tráfico que sale del sector

A sector	Nivel	Condiciones
GCCC_NE_CTR	↑ FL120	
GCCC_C_CTR	ECL Par	RFL <FL125
GCLP_APP	ECL Par	RFL <FL125

* ECL = nivel de crucero coordinado / RFL = nivel solicitado

7. Información Adicional

En la sección de [Documentación](#) encontrarás las Fichas de Aeródromo y otros documentos de resumen.

En [este enlace al AIP](#) encontrarás las cartas de los procedimientos.

Algunas imágenes mostradas en esta página web están basadas en cartas aeronáuticas de navegación, publicadas en el AIP o capturas de la aplicación INSIGNIA, con el consentimiento de ENAIRE, titular de los derechos de propiedad intelectual e industrial de dichos sitios web, así como de su contenido.

Some images shown on this website are based on aeronautical navigation charts, published in the AIP or captured from the INSIGNIA application, with the consent of ENAIRE, owner of the intellectual and industrial property rights of that website, as well as their content.


SÓLO PARA USO EN SIMULACIÓN, NO VÁLIDO PARA OPERACIONES REALES
ONLY FOR SIMULATION PURPOSES, NOT VALID FOR REAL OPERATIONS

Última actualización: 28/12/2023


GCLP - Gran Canaria

Gran Canaria Aproximación no solo gestiona el tránsito en llegada y salida del aeropuerto, sino también sobrevuelos interinsulares. Además, al ser uno de los aeropuertos con más movimientos a nivel nacional, es el único de las islas que dispone de una posición de aproximación final.

1. Posiciones Activas

Log-in	Callsign	Frecuencia	FRA	Observaciones
GCLP_APP	Gran Canaria Approach	124.300		-

Posiciones NO activas

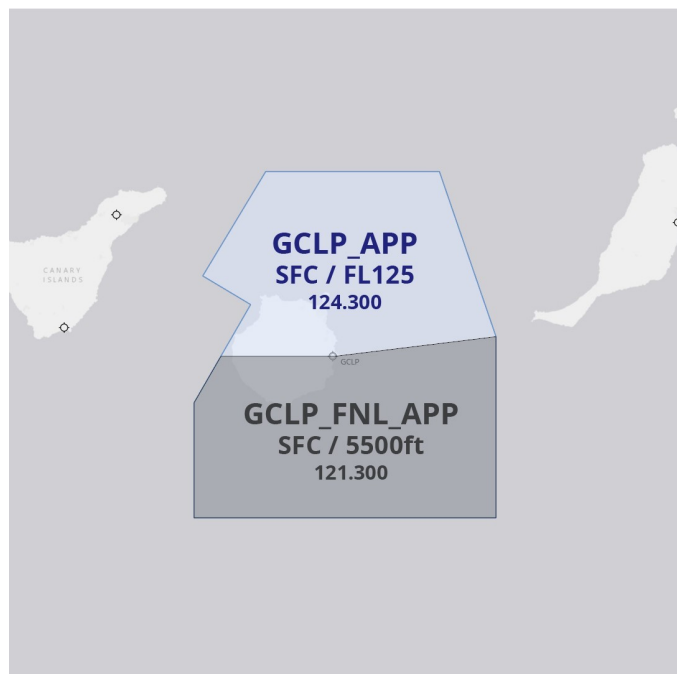
Log-in	Callsign	Frecuencia	FRA	Observaciones
GCLP_FNL_APP	Gran Canaria Approach	121.300		*Debe estar conectada GCLP_APP

2. Espacio Aéreo

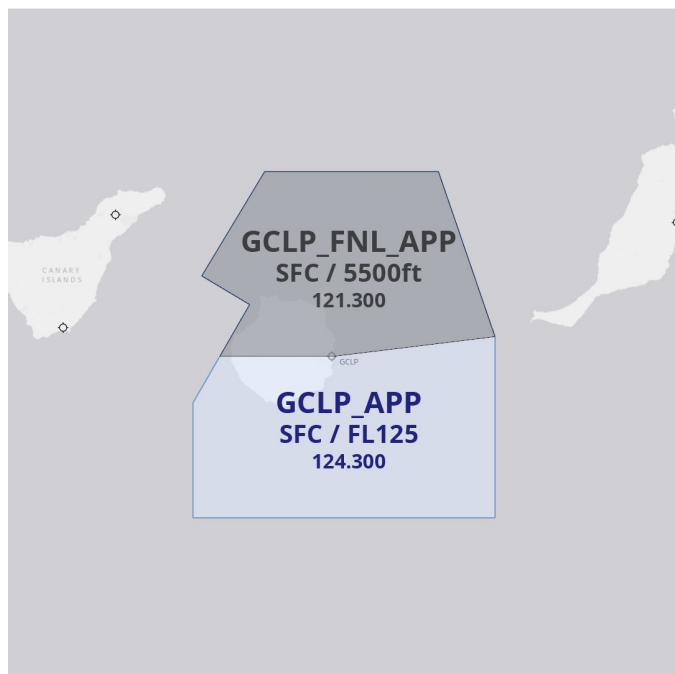


3. Desdoble

Configuración Norte (03L/R)



Configuración Sur (21L/R)



Como se aprecia en las imágenes, FNL se encarga únicamente de dar los últimos vectores hacia el localizador según la Configuración en la que se esté operando.

GCLP_APP recibe todos los tráfico de sectores adyacentes y los transfiere a FNL en descenso a 6000ft ya secuenciados y con velocidad controlada (generalmente 220kt).

4. Gestión de Tránsito

En configuración Norte, el método de operación habitual será del tipo "Vectors to Merge" hacia el punto de convergencia TISCA.

En configuración Sur, los vectores serán del estilo viento en cola extendido, para posteriormente instruir directo al IF TIPUX.

No están permitidas las operaciones simultáneas en las pistas paralelas.

Mínimas de separación

- 1000ft verticales
- 3 NM horizontales

En caso de distinta categoría de estela turbulenta, **siempre** debe cumplirse la separación radar más restrictiva establecida en RCA 4.6.7.4.4, representada en la siguiente tabla:

Segunda aeronave	Aeronave precedente	Separación mínima (distancia)
Ligero	Medio	5 NM
Pesado	Pesado	4 NM
Medio		5 NM
Ligero		6 NM
Pesado	Super	6 NM
Medio		7 NM
Ligero		8 NM

Ajuste general de velocidades

- 250kt por debajo de FL100
- 220kt al abandonar el IAF
- 210kt hasta 12NM final
- 190kt hasta 9NM final
- 160kt hasta 4NM final

Tránsito VFR

Los tránsitos VFR serán transferidos entre APP y TWR en curso a los puntos de notificación visual, antes de cruzar el límite del ATZ.

Se proporcionará información de tránsito a los vuelos VFR, al ser espacio aéreo de Clase D.

5. Procedimientos de Gran Canaria (GCLP)

La aproximación preferente es la **ILS Z RWY 03L**.

En caso de configuración Sur, es preferente la ILS Z RWY 21R.

GCLP_APP es responsable del CTR de Gran Canaria.

La secuencia estándar es de **6 NM**, ampliándose a 8 NM si se opera con pista única.

6. Procedimientos de Maspalomas - El Berriel (GCLB)

No se presta servicio de control en El Berriel.

Tráfico en salida que vaya a volar en espacio aéreo controlado debe contactar con GCLP_APP una vez en el aire, antes de abandonar la zona A/A1.

Tráfico con destino a El Berriel notificará sus intenciones a GCLP_APP, y será transferido a Unicom al entrar en la zona A/A1 con toma asegurada ([ver procedimientos en la guía VFR de Enaire](#)).

Los tráficos en tomas y despegues están exentos de llamar a aproximación mientras se mantengan en circuito de aeródromo.

7. Transferencias

Transferencias internas

De sector	A sector	Nivel	Condiciones
GCLP_APP	GCLP_FNL_APP	↓ 6000ft	

Tráfico que entra al sector

De sector	Nivel	Condiciones
GCCC_CTR	↓ FL130	
GCCC_NE_CTR	↓ FL130	
GCCC_C_CTR	↓ FL130	
GCAC_APP	ECL Par	RFL <FL125
GCNB_E_APP	↓ FL130	
	ECL Impar	RFL <FL125
GCTS_APP	ECL Impar	RFL <FL105
GCXO_APP	ECL Impar	RFL <FL75

Tráfico que sale del sector

A sector	Nivel	Condiciones
GCCC_CTR	↑ FL120	
GCCC_NE_CTR	↑ FL120	
	↑ FL200	SID KORAL RWY 21
GCCC_C_CTR	↑ FL120	
	↑ FL200	SID SAMAR, VASTO RWY 21
GCAC_APP	ECL Impar	RFL <FL125
GCNB_E_APP	↑ FL120	
	↑ FL150	SID BIMBO, KONBA RWY 21
	ECL Par	RFL <FL125
GCTS_APP	ECL Par	RFL <FL105
GCXO_APP	ECL Par	RFL <FL75

** ECL = nivel de crucero coordinado / RFL = nivel solicitado*

8. Información Adicional

En la sección de [Documentación](#) encontrarás la Ficha de Aeródromo y otros documentos de resumen.

En [este enlace al AIP](#) encontrarás las cartas de los procedimientos del aeródromo.

Algunas imágenes mostradas en esta página web están basadas en cartas aeronáuticas de navegación, publicadas en el AIP o capturas de la aplicación INSIGNIA, con el consentimiento de ENAIRE, titular de los derechos de propiedad intelectual e industrial de dichos sitios web, así como de su contenido.

Some images shown on this website are based on aeronautical navigation charts, published in the AIP or captured from the INSIGNIA application, with the consent of ENAIRE, owner of the intellectual and industrial property rights of that website, as well as their content.


SÓLO PARA USO EN SIMULACIÓN, NO VÁLIDO PARA OPERACIONES REALES
ONLY FOR SIMULATION PURPOSES, NOT VALID FOR REAL OPERATIONS

Última actualización: 03/10/2024

GCNB - Norte Baja

El sector de Canarias Aproximación "Norte Baja" gestiona gran parte de la zona central del TMA de Canarias. Además de encargarse de las aproximaciones a La Palma y El Hierro, actúa como alimentador para los aeropuertos de Tenerife Norte y Sur, y Gran Canaria.

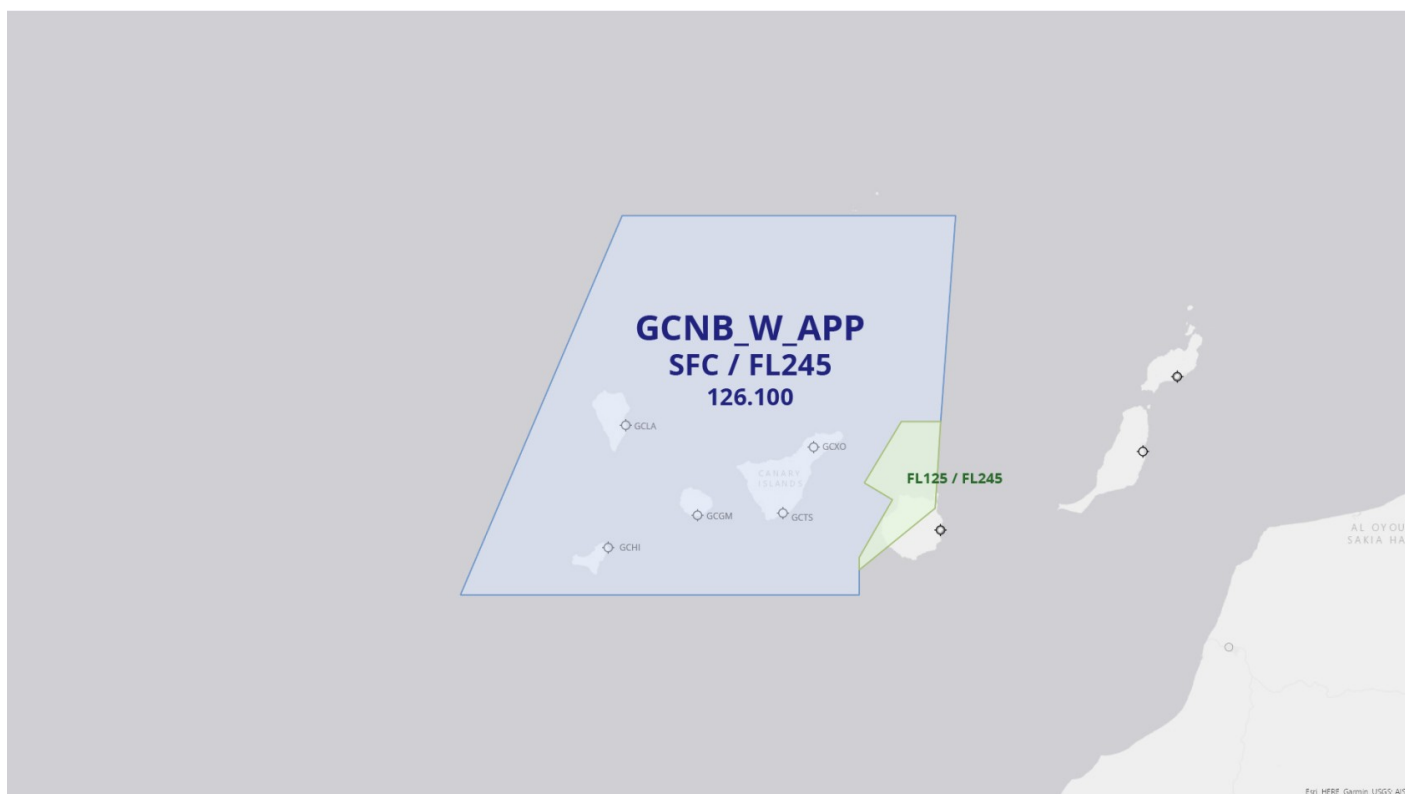
1. Posiciones Activas

Log-in	Callsign	Frecuencia	FRA	Observaciones
GCNB_W_APP	Canarias Approach	126.100		-

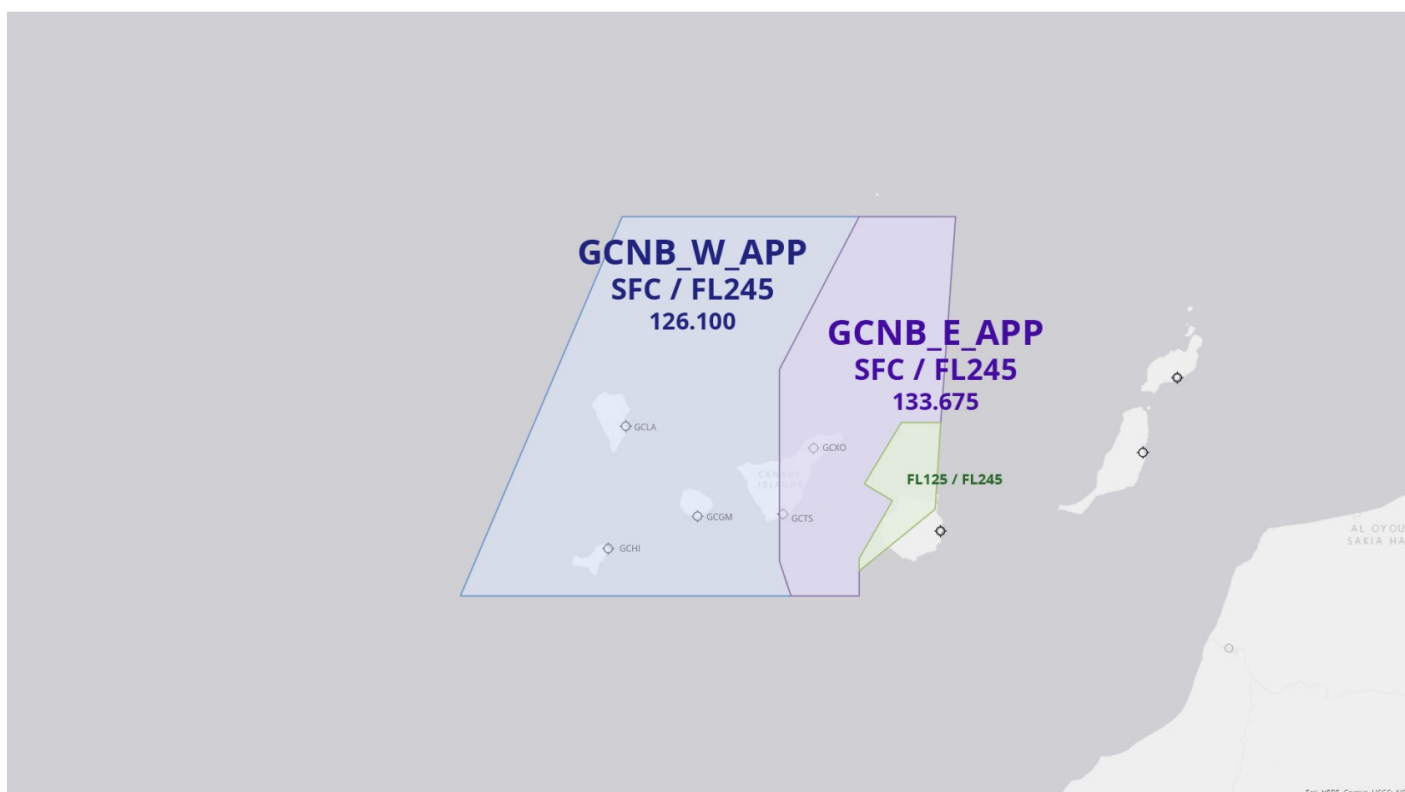
Posiciones NO activas

Log-in	Callsign	Frecuencia	FRA	Observaciones
GCNB_E_APP	Canarias Approach	133.675		*Debe estar conectada GCNB_W_APP

2. Espacio Aéreo



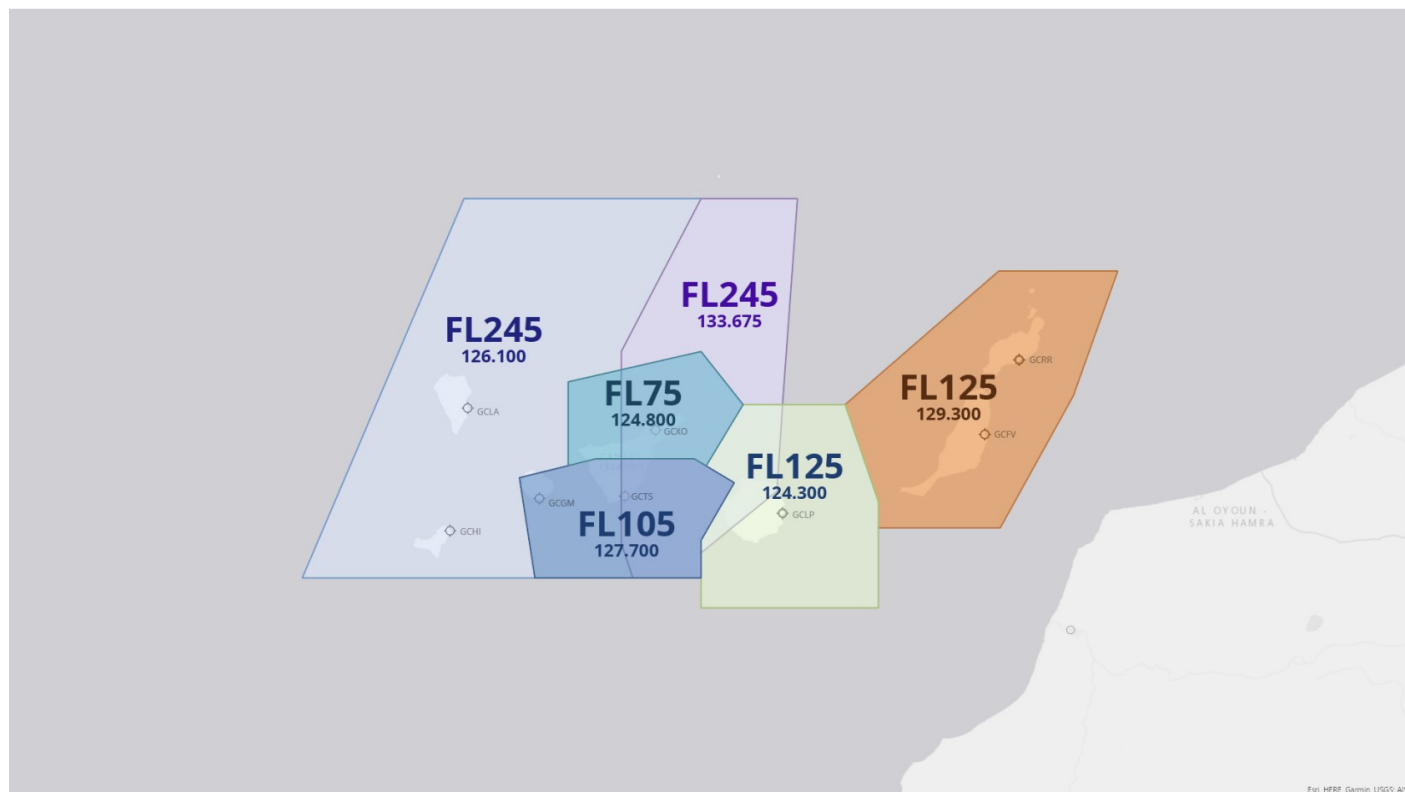
3. Desdoble



En el día a día, Norte Baja Oeste (W) engloba todo el volumen. GCNB_E_APP solo pude abrirse como un desdoble de ésta, y no por sí sola. De esta forma, la carga de trabajo queda repartida, llevando Norte Baja Este la mayor parte del tráfico de Tenerife, aunque ambas aproximaciones han de trabajar mano a mano para asegurar un flujo eficiente del tráfico.

4. Gestión de Tránsito

El sector de Norte Baja gestiona gran parte del TMA, funcionando principalmente como alimentador de las aproximaciones que se encuentran por debajo, y llevando directamente las aproximaciones a La Palma y El Hierro, además de sobrevuelos interinsulares. Para entender mejor la relativa complejidad de este sector, en la siguiente imagen se muestra el sector en contexto con el resto de sectores de aproximación:



GCNB no asume el volumen de Gran Canaria Aproximación.

Debido a las altas MRVA al oeste del TMA y al tipo de procedimientos, normalmente no se vectoriza a las aproximaciones de El Hierro y La Palma.

Cuando no se asumen las posiciones de aproximación inferiores, se utilizarán las MRVA del TMA (seleccionable pulsando Mayúsculas+Clic izquierdo en el botón MRV).

Mínimas de separación

- **1000ft** verticales
- **5 NM** horizontales

En caso de distinta categoría de estela turbulenta, **siempre** debe cumplirse la separación radar más restrictiva establecida en RCA 4.6.7.4.4, representada en la siguiente tabla:

Segunda aeronave	Aeronave precedente	Separación mínima (distancia)
Ligero	Pesado	6 NM
Pesado	Super	6 NM
Medio		7 NM
Ligero		8 NM

Ajuste general de velocidades

- 250kt por debajo de FL100

Tránsito VFR

Los tránsitos VFR serán transferidos entre APP y las TWR de GCHI/GCLA en curso a los puntos de notificación visual, antes de cruzar el límite del CTR/FIZ.

Se proporcionará información de tránsito a los vuelos VFR en espacio aéreo de Clase D (<FL145).

5. Procedimientos de El Hierro (GCHI)

Las aproximaciones instrumentales son utilizables únicamente si se dan condiciones VMC en el entorno del aeródromo, al estar certificado con pista de vuelo visual.

Se recomienda una secuencia estándar de unas 15 NM para permitir los regresos por pista.

Durante la operación como AFIS, se transferirán las llegadas a TWR en curso a HIE (o sobre la espera) tras finalizar el servicio de control (GCNB NO autoriza a la aproximación).

Solo se permitirá, dentro de la FIZ, una única operación IFR simultánea.

6. Procedimientos de La Palma (GCLA)

La aproximación preferente es la **RNP Y RWY 36**.

En caso de configuración Sur, es preferente la RNP A.

La secuencia estándar es de **15 NM**.

7. Procedimientos de Tenerife (GCTS/GCXO)

La secuencia estándar para transferir al sector de APP correspondiente es de **12 NM**.

8. Transferencias

Transferencias internas

De sector	A sector	Nivel	Condiciones
GCNB_W_APP	GCNB_E_APP	ECL Impar	
GCNB_E_APP	GCNB_W_APP	ECL Par	

Tráfico que entra al sector

De sector	Nivel	Condiciones
GCCC_CTR	↓ FL250	
	ECL Impar	RFL <FL245
GCCC_NE_CTR	↓ FL250	
	ECL Par	RFL <FL245
GCCC_C_CTR	↓ FL250	
	ECL Par	RFL <FL245
GCLP_APP	↑ FL120	
	↑ FL150	SID BIMBO, KONBA RWY 21
	ECL Par	RFL <FL125
GCTS_APP	↑ FL100	
	↑ FL240	SID BIMBO, DESUM, GDV, KASAS, KONBA, KORAL, RASEP, VASTO
	ECL Par	RFL <FL105

GCXO_APP	↑ FL70	
	↑ 6000ft	QNH <1013,2
	ECL	RFL <FL75

Tráfico que sale del sector

A sector	Nivel	Condiciones
GCCC_CTR	↑ FL240	
	ECL Par	RFL <FL245
GCCC_NE_CTR	↑ FL240	
	ECL Impar	RFL <FL245
GCCC_C_CTR	↑ FL240	
	ECL Impar	RFL <FL245
GCLP_APP	↓ FL130	
	ECL Impar	RFL <FL125
GCTS_APP	↓ FL110	
	ECL Impar	RFL <FL105
GCXO_APP	↓ FL80	
	ECL	RFL <FL75

* ECL = nivel de crucero coordinado / RFL = nivel solicitado

9. Información Adicional

En la sección de [Documentación](#) encontrarás las Fichas de Aeródromo y otros documentos de resumen.

En [este enlace al AIP](#) encontrarás las cartas de los procedimientos.

Algunas imágenes mostradas en esta página web están basadas en cartas aeronáuticas de navegación, publicadas en el AIP o capturas de la aplicación INSIGNIA, con el consentimiento de ENAIRE, titular de los derechos de propiedad intelectual e industrial de dichos sitios web, así como de su contenido.

Some images shown on this website are based on aeronautical navigation charts, published in the AIP or captured from the INSIGNIA application, with the consent of ENAIRE, owner of the intellectual and industrial property rights of that website, as well as their content.


SÓLO PARA USO EN SIMULACIÓN, NO VÁLIDO PARA OPERACIONES REALES
ONLY FOR SIMULATION PURPOSES, NOT VALID FOR REAL OPERATIONS

Última actualización: 08/08/2024

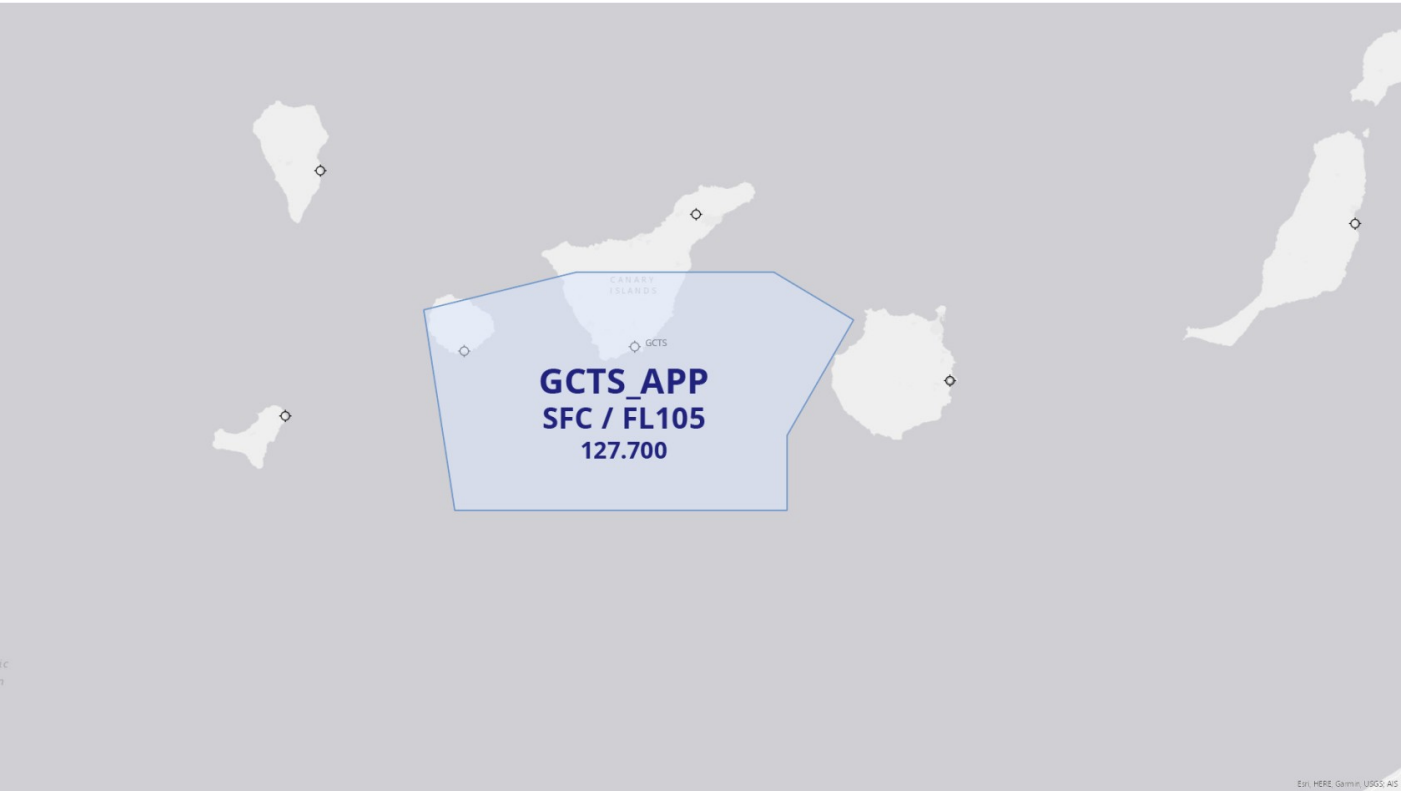
GCTS - Tenerife Sur

Tenerife Sur Aproximación se encarga del tránsito del propio aeropuerto y también de La Gomera. A diferencia de otros sectores de aproximación del TMA, no actúa de alimentador a otros sectores. El área es delegada desde Canarias ACC, gestionándose desde las instalaciones del aeropuerto.

1. Posiciones Activas

Log-in	Callsign	Frecuencia	FRA	Observaciones
GCTS_APP	Tenerife South Approach	127.700		-

2. Espacio Aéreo



3. Gestión de Tránsito

Tenerife Sur utiliza procedimientos de llegada RNAV que facilitan la creación de una secuencia. La operativa habitual consiste dejar que los tráficos vuelen la STAR, controlando la velocidad, y recortando hacia puntos más cercanos a medida que se obtenga la separación requerida.

Al no tener las STAR un límite de nivel superior cerca del IAF, es importante controlar activamente el descenso de las aeronaves a informar a los pilotos para que no se queden altos en el perfil.

Mínimas de separación

- 1000ft verticales
- 3 NM horizontales

En caso de distinta categoría de estela turbulenta, **siempre** debe cumplirse la separación radar más restrictiva establecida en RCA 4.6.7.4.4, representada en la siguiente tabla:

Segunda aeronave	Aeronave precedente	Separación mínima (distancia)
Ligero	Medio	5 NM
Pesado	Pesado	4 NM
Medio		5 NM
Ligero		6 NM
Pesado	Super	6 NM
Medio		7 NM
Ligero		8 NM

Ajuste general de velocidades

- 250kt por debajo de FL100
- 220kt al abandonar el IAF
- 210kt hasta 12NM final
- 190kt hasta 9NM final
- 160kt hasta 4NM final

Tránsito VFR

Los tránsitos VFR serán transferidos entre APP y TWR en curso a los puntos de notificación visual, antes de cruzar el límite del ATZ.



Se proporcionará información de tránsito a los vuelos VFR, al ser espacio aéreo de Clase D.

4. Procedimientos de Tenerife Sur (GCTS)

La aproximación preferente es la **ILS Z RWY 07**.

En caso de configuración Sur, es preferente la ILS Z RWY 25.

GCTS_APP es responsable del CTR de Tenerife Sur.

La secuencia estándar es de **8 NM**.

5. Procedimientos de La Gomera (GCGM)

Solo está autorizado tránsito VFR.

Tráfico con destino a espacio aéreo controlado está sujeto a la autorización previa de GCTS_APP.

Tráfico operando hacia/desde La Gomera deberá seguir, preferentemente, los procedimientos de entrada y salida publicados en el AIP ([ver en este enlace](#)).

6. Transferencias

Tráfico que entra al sector

De sector	Nivel	Condiciones
GCLP_APP	ECL Par	RFL <FL105
GCNB_W_APP	↓ FL110	
	ECL Impar	RFL <FL105
GCNB_E_APP	↓ FL110	
GCXO_APP	ECL	RFL <FL75

Tráfico que sale del sector

A sector	Nivel	Condiciones
GCLP_APP	ECL Impar	RFL <FL105
GCNB_W_APP	↑ FL100	
	ECL Par	RFL <FL105
GCNB_E_APP	↑ FL100	
	↑ FL240	SID BIMBO, DESUM, GDV, KASAS, KONBA, KORAL, RASEP, VASTO
GCXO_APP	ECL	RFL <FL75

* ECL = nivel de crucero coordinado / RFL = nivel solicitado

7. Información Adicional

En la sección de [Documentación](#) encontrarás la Ficha de Aeródromo y otros documentos de resumen.

En [este enlace al AIP](#) encontrarás las cartas de los procedimientos del aeródromo.

Algunas imágenes mostradas en esta página web están basadas en cartas aeronáuticas de navegación, publicadas en el AIP o capturas de la aplicación INSIGNIA, con el consentimiento de ENAIRE, titular de los derechos de propiedad intelectual e industrial de dichos sitios web, así como de su contenido.

Some images shown on this website are based on aeronautical navigation charts, published in the AIP or captured from the INSIGNIA application, with the consent of ENAIRE, owner of the intellectual and industrial property rights of that website, as well as their content.


SÓLO PARA USO EN SIMULACIÓN, NO VÁLIDO PARA OPERACIONES REALES
ONLY FOR SIMULATION PURPOSES, NOT VALID FOR REAL OPERATIONS

Última actualización: 28/12/2023

GCXO - Tenerife Norte

Tenerife Norte Aproximación gestiona un área delegada de Canarias ACC desde las propias instalaciones del aeropuerto. Dado su límite superior relativamente bajo, en la práctica actúa casi como una aproximación final del tráfico que le transfiere Norte Baja.

1. Posiciones Activas

Log-in	Callsign	Frecuencia	FRA	Observaciones
GCXO_APP	Tenerife North Approach	124.800		-

2. Espacio Aéreo



3. Gestión de Tránsito

El método de operación habitual en el sector es la vectorización al ILS de la pista correspondiente, evitando la convergencia de llegadas y salidas sobre el VOR TFN. Para ello, GCXO_APP actúa en la práctica como una aproximación final, recibiendo el tráfico ya secuenciado y coordinado desde GCNB.

Mínimas de separación

- 1000ft verticales
- 5 NM horizontales

En caso de distinta categoría de estela turbulenta, **siempre** debe cumplirse la separación radar más restrictiva establecida en RCA 4.6.7.4.4, representada en la siguiente tabla:

Segunda aeronave	Aeronave precedente	Separación mínima (distancia)
Ligero	Pesado	6 NM
Pesado	Super	6 NM
Medio		7 NM
Ligero		8 NM

Ajuste general de velocidades

- 250kt por debajo de FL100
- 220kt al abandonar el IAF
- 210kt hasta 12NM final
- 190kt hasta 9NM final
- 160kt hasta 4NM final

Tránsito VFR

Los tránsitos VFR serán transferidos entre APP y TWR en curso a los puntos de notificación visual, antes de cruzar el límite del ATZ.

Se proporcionará información de tránsito a los vuelos VFR, al ser espacio aéreo de Clase D.

4. Procedimientos de Tenerife Norte (GCXO)

La aproximación preferente es la **ILS Z RWY 30**.

En caso de configuración Sur, es preferente la ILS Z RWY 12.

GCXO_APP es responsable del CTR de Tenerife Norte.

La secuencia estándar es de **8 NM**.

NOTAM ES6A0301/24: baja temporal del VOR LRO

Como aparece publicado en el [Suplemento 162/24](#): hasta el 13 de julio de 2025 estimado, el VOR LRO estará fuera de servicio. Solo la salida YEAQAY1C queda utilizable por la RWY 12, el resto son sustituidas por SID temporales recogidas en el suplemento.

Todas las salidas disponibles por la RWY 12 requieren equipamiento RNAV 1.

5. Transferencias

Tráfico que entra al sector

De sector	Nivel	Condiciones
GCLP_APP	ECL Par	RFL <FL75
GCNB_W_APP	↓ FL80	
	ECL Impar	RFL <FL75
GCNB_E_APP	↓ FL80	
	ECL Par	RFL <FL75
GCTS_APP	ECL	RFL <FL75

Tráfico que sale del sector

A sector	Nivel	Condiciones
GCLP_APP	ECL Impar	RFL <FL75
GCNB_W_APP	↑ FL70	
	↑ 6000ft	QNH <1013,2
	ECL Par	RFL <FL75
GCNB_E_APP	↑ FL70	
	↑ 6000ft	QNH <1013,2

ECL Impar	RFL <FL75	
GCTS_APP	ECL	RFL <FL75

** ECL = nivel de crucero coordinado / RFL = nivel solicitado*

6. Información Adicional

En la sección de [Documentación](#) encontrarás la Ficha de Aeródromo y otros documentos de resumen.

En [este enlace al AIP](#) encontrarás las cartas de los procedimientos del aeródromo.

Algunas imágenes mostradas en esta página web están basadas en cartas aeronáuticas de navegación, publicadas en el AIP o capturas de la aplicación INSIGNIA, con el consentimiento de ENAIRE, titular de los derechos de propiedad intelectual e industrial de dichos sitios web, así como de su contenido.

Some images shown on this website are based on aeronautical navigation charts, published in the AIP or captured from the INSIGNIA application, with the consent of ENAIRE, owner of the intellectual and industrial property rights of that website, as well as their content.

SÓLO PARA USO EN SIMULACIÓN, NO VÁLIDO PARA OPERACIONES REALES
ONLY FOR SIMULATION PURPOSES, NOT VALID FOR REAL OPERATIONS

Última actualización: 03/10/2024