

PAUTAS PARA LA GESTIÓN OPERACIONAL EN EL CORREDOR EUR/SAM

Julio de 2026

El COPAC recuerda a las tripulaciones a través de este documento las principales pautas para la gestión operacional en el corredor EUR/SAM; en concreto **en la aerovía N857**, con dos objetivos:

- Reforzar las principales indicaciones operacionales para el vuelo en esta aerovía para incrementar la conciencia situacional de las tripulaciones y la seguridad de los vuelos.
- Dotar a las tripulaciones de unas consideraciones básicas del control del tráfico aéreo en la zona y de sus limitaciones, que pueden condicionar la operación en esa zona del espacio aéreo.

INDICACIONES OPERACIONALES EN LA AEROVÍA N857

La aerovía N857 está definida en el UIR Canarias desde TERTO a GUNET en sentido norte-sur. A los niveles de vuelo habituales de los tráficos que cruzan el océano, tiene clasificación de espacio aéreo C, y se requiere capacidad RNAV5 como mínimo para poder usarla en todo su trayecto excepto en el tramo ETIBA-BIPET, que únicamente es RNP10 (RNAV10...)

A continuación, se recogen algunas de sus características principales:

- **Es bidireccional en todo su trayecto excepto en el tramo TERTO-LZR**, ya el punto TERTO está definido como únicamente de entrada en el FIR/UIR Canarias, y sólo es posible sobrevolarlo en sentido SW-NE a FL270 o inferior. **Los tráficos que sigan la N857 en sentido SW-NE, deben virar a la derecha en LZR y abandonar el FIR/UIR por KORAL.**
- La aerovía N857 forma parte del Corredor EUR/SAM junto a la N873, N866 y la N741, y tiene clasificación RVSM en toda su definición.



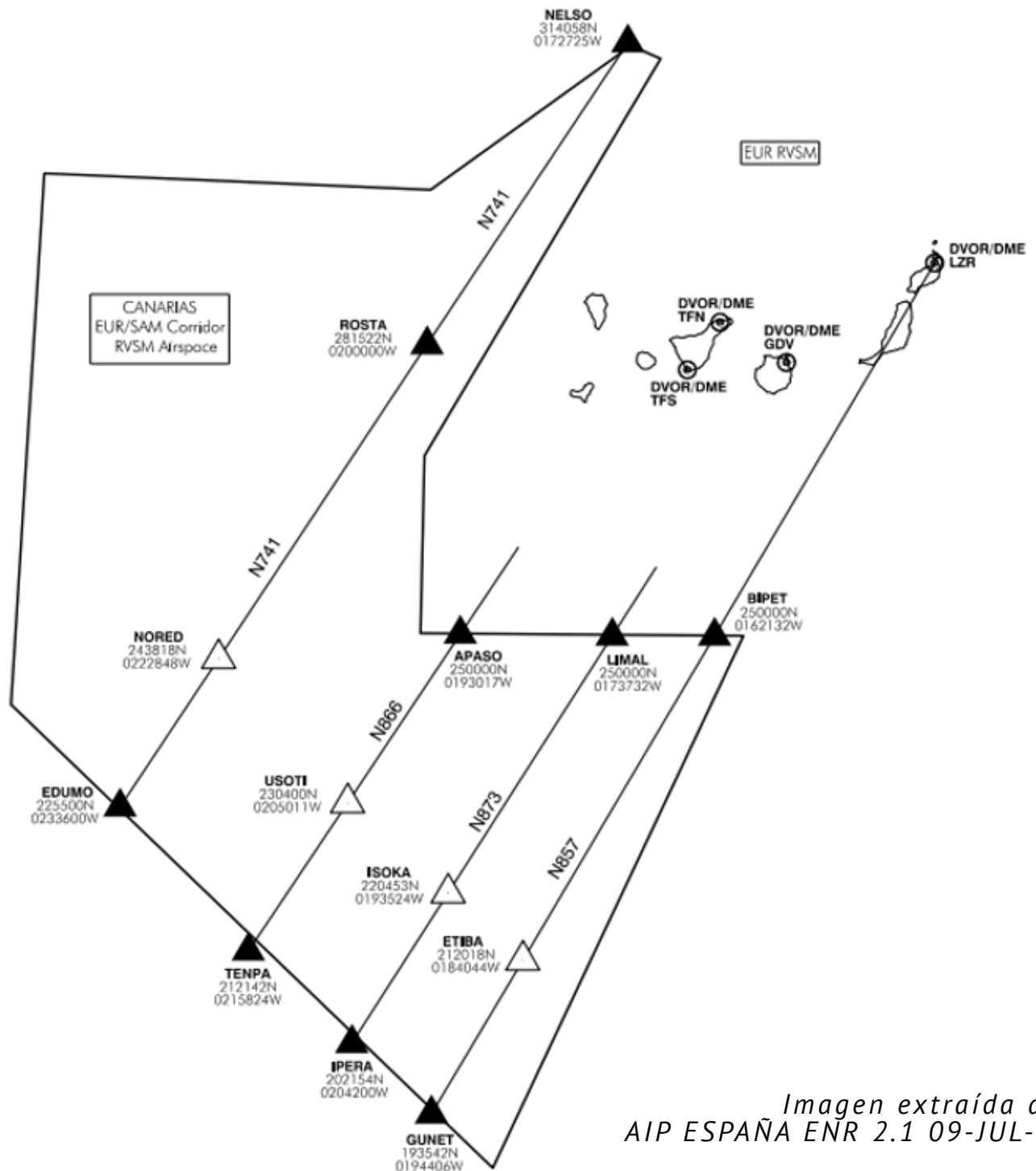
AIP ESPAÑA
ENR 2.1 WEF 09-JUL-26

El objetivo de estas pautas es incrementar la conciencia situacional y la seguridad de los vuelos. Además, dotar a las tripulaciones de consideraciones básicas del control de tráfico aéreo en la zona



AIP ESPAÑA
ENR 3.2 WEF 09-JUL-26

- La aerovía tiene como puntos de notificación obligatoria BIPET y GUNET, que se corresponden con la entrada en el sector OCE de Canarias y el límite con el espacio aéreo de Cabo Verde (Sal Control) respectivamente. Sobre el punto ETIBA la notificación no es obligatoria excepto a requerimiento de ATC Canarias.



*Imagen extraída de
AIP ESPAÑA ENR 2.1 09-JUL-26*

CONSIDERACIONES SOBRE CONTROL DE TRÁFICO AÉREO EN LA ZONA

La gestión del tráfico en la aerovía N857 en Canarias Control corresponde a partir de la mitad sur del FIR/UIR al último sector con cobertura radar, denominado ST. A partir del punto BIPET, el tráfico es transferido al sector OCE.

- De manera general, los sobrevuelos en dirección SW (EUR→SAM) deben ocupar FLs impares, y aquellos que vuelen en sentido NE (SAM→EUR) pares. Es decir, Canarias recibe los vuelos desde Sal a FLs pares, y los transfiere a FLs impares. La responsabilidad de colocar las aeronaves en sus FL correspondientes es de Canarias Control, y debe hacerse antes de que se pierda la cobertura radar para aquellos que van en sentido SW, y después de entrar en espacio aéreo radar para los que vuelen en sentido NE. Por tanto, es el sector ST el que debe realizar los cambios de FL dentro del espacio aéreo con cobertura radar, pero debiendo coordinar previamente con el sector OCE en el caso de aeronaves que vuelan en sentido SW si esos cambios de nivel de vuelo se producen 30NM antes de BIPET.
- Los procedimientos de Canarias Control recogen que es posible pero no recomendable realizar cambios de FL en el sector OCE.
- Dentro del espacio aéreo de cobertura radar, en los sectores de Área de Canarias (FIR/UIR) la separación horizontal mínima reglamentaria entre aeronaves es de 5NM o la mínima requerida por estela turbulenta en caso de aplicación. Esto aplica en el sector ST.
- En el sector OCE se aplican procedimientos de separación y cruce entre aeronaves denominados “convencionales”; es decir, basados en informes de posición realizados por los pilotos referidos a los puntos de notificación de la aerovía (BIPET-ETIBA-GUNET). Estas referencias pueden ser en tiempo o distancia, y las mínimas dependen de las capacidades de navegación de las aeronaves, de su velocidad y de si hay sistemas de vigilancia como el ADS. Estos procedimientos se desarrollan en el Reglamento de la Circulación Aérea y provienen del Doc. 4444 (PANS-ATM) de la OACI.

El seguimiento de las aeronaves en el corredor EUR/SAM, y por tanto en la N857, se hace por parte del control aéreo mediante la gestión de las fichas de progresión de vuelo. En dichas fichas deberán apuntarse todos los datos de FL, velocidad y hora de sobrevuelo de los puntos de notificación de la aerovía, así como de las estimadas al siguiente punto solicitado.

A partir de dicha información el ATC se hace una composición mental de la situación y evolución de las aeronaves en el espacio aéreo de su responsabilidad, en este caso el sector OCE. La información se obtiene bien por comunicaciones directas ATC-piloto por VHF, o en caso de mala cobertura, en la banda HF a través de la oficina de COM de Canarias, labor realizada por técnicos que no son controladores aéreos y que hacen de relay entre los pilotos y los controladores.

Además, y de manera paralela, existe la posibilidad de mantener comunicaciones CPDLC (Controller-Pilot Direct-Link Communication) si la aeronave dispone de dicha capacidad.

- Aunque no es obligatorio, en Canarias está disponible el servicio ADS-C para el sector OCE. El ADS-C consiste en que la aeronave de manera automática y sin intervención de la tripulación, remite un paquete informativo de reporte de posición a la posición de control de OCE. Esta información se transmite de manera automática cada 15 minutos, o a solicitud del ATC. El sistema SACTA de Canarias control realiza entonces una proyección exacta de la posición de la aeronave en el espacio aéreo, a partir de la cual y en base a la información contenida en dicho informe automático, representa la evolución de la aeronave en el espacio y en el tiempo. Pero dicha evolución no representa la posición real, pues se basa fundamentalmente en la notificación de velocidad de la aeronave.
- En caso de que la aeronave no esté equipada con ADS-C, la proyección de la posición y su evolución se representa de manera completamente ficticia (denominada pseudo-pista), y se basa únicamente en la información que el ATC introduce en el SACTA, y que ha obtenido a través de las comunicaciones VHF/HF con la tripulación.
- La representación de la posición y evolución de las aeronaves en la pantalla del controlador es una ayuda en la construcción mental de la situación del tráfico en su espacio aéreo, pero no permite el establecimiento de separaciones basadas en las posiciones de las aeronaves allí representadas. La gestión del tráfico aéreo y su separación se basa totalmente en el adecuado seguimiento de los procedimientos convencionales.

- Aunque el sistema SACTA de Enaire dispone de una alarma de conflicto a corto plazo, denominada PAC/VAC, este necesita de traza radar de los tráficos implicados en una potencial pérdida de separación. Es decir, no se activa en caso de que alguno de los tráficos no aparezca en el radar bien por no tener el transponder activo, o por estar fuera de la cobertura de los radares de vigilancia SSR/PSR. Por tanto, en el sector OCE, que no dispone de cobertura radar, no existe alarma de conflicto de ningún tipo. **La única manera de detección de conflictos entre aeronaves consiste en su identificación en la bahía de seguimientos de las fichas de progresión de vuelo. Por tanto, en caso de que la información de alguna o varias aeronaves no esté actualizada correctamente o sea errónea, será muy complicada la detección de un conflicto potencial en el corto/medio/largo plazo.**

- De esta manera resulta fundamental que los controladores aéreos revisen y monitoreen constantemente la situación de las aeronaves y comprueben que la información notificada por los pilotos se apunta correcta y adecuadamente en la ficha de progresión de vuelo de la aeronave correspondiente (strip-marking).

El AIP España recoge el Procedimiento Estratégico Lateral Offset como práctica normal de operación para mitigar riesgo de colisión y estela turbulenta, y establece que será utilizable a través del FIR Canarias (AIP ENR 1.8-5 ESPAÑA WEF 13-JUN-24).

Sin embargo, ni el sistema SACTA ni los controladores aéreos disponen de herramientas para detectar su uso, ni es obligatorio notificarlo por parte de las tripulaciones.

Documentación de referencia:

 [AIP ESPAÑA ENR 3.2 WEF 09-JUL-26](#)

 [AIP ESPAÑA ENR 2.1 WEF 09-JUL-26](#)

 [AIP ENR 1.8-5 ESPAÑA WEF 13-JUN-24](#)