

LEVC AD 2 DATOS DEL AERÓDROMO

LEVC AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO

LEVC - VALENCIA

LEVC AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	ARP	392922N 0002854W. Ver AD 2-LEVC ADC.
2	Distancia y dirección desde la ciudad	8 km W.
3	Elevación	73 m / 240 ft.
4	Ondulación geoide	50.23 m ± 0.05 m (1).
5	Temperatura de referencia	31°C.
6	Temperatura baja media	9°C.
7	Declinación magnética	1° E (2020).
8	Cambio anual	7.5' E.
9	Administración AD	Aena.
10	Dirección	Aeropuerto de Valencia; 46940 Manises; Valencia.
11	TEL	+34-961 598 500
12	FAX	+34-961 598 510
13	AFTN	LEVC
14	E-mail	vlc.oficinaceops@aena.es
15	Tránsito autorizado	IFR/VFR. (2) (3)
16	Observaciones	(1) Para todos los puntos del AD. (2) Debido a razones de seguridad del tránsito aéreo: - Los vuelos locales VFR podrán estar sujetos a autorización ATC. Excepto: vuelos hospital, SAR, emergencia y estado. Tráfico de Aviación General y de Negocios (IFR/VFR) podrá estar condicionado a la capacidad declarada. Vuelos IFR de escuela y entrenamiento sólo permitidos de 0100 LT a 0500 LT. Puntualmente se podrán producir restricciones, las cuales serán publicadas mediante NOTAM. Oficina Local de Coordinación de Horarios: - TEL: +34-961 598 535 - FAX: +34-961 598 537 - AFTN: LEVCYFYX - SITA: VLCAPYA No se permitirán vuelos sin autorización. (3) Ver Reglamentación Local.

LEVC AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	Aeropuerto	H24.
2	Aduanas e Inmigración	HR AD.
3	Servicios médicos y de sanidad	Ver GEN 1.4.
4	AIS/ARO	H24. (1)
5	Información MET	HR AD.
6	ATS	HR AD.
7	Abastecimiento de combustible	HR AD.
8	Asistencia en tierra	HR AD.
9	Seguridad	HR AD.
10	Deshielo	No.
11	Observaciones	(1) Oficina ARO Centralizada zona geográfica 8 • TEL: +34-918 603 563; +34-672 344 445 (solo en contingencia de comunicaciones) • E-mail: arocentralizada@enaire.es • Dirección AFTN gestión Plan Vuelo LEVC: LEVCZPZX Oficina AIO Centralizada – Oficina NOTAM Internacional • TEL: +34-913 213 137/138 • E-mail: unof@enaire.es

LEVC AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

1	Instalaciones para el manejo de carga	Hasta 3000 kg.
2	Tipos de combustible	GNA AVGAS 100LL, RD 2494 JET A-1. (1)
3	Tipos de lubricante	AEROSHELL W-100, 15W50.
4	Capacidad de reabastecimiento	AVGAS 100 LL: 1 cisterna 5500 L; 3 L/s. JET A-1: 3 cisternas 40000 L, 2 cisternas 30000 L, 2 cisternas 20000 L, 1 cisterna 10000 L; 100 L/s.
5	Instalaciones para el deshielo	No.
6	Espacio disponible en hangar	No.
7	Instalaciones para reparaciones	Hangar de mantenimiento aeronaves Cessna.

8	Observaciones	Es obligatorio disponer de agente de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales. Excepto: vuelos hospital, SAR, emergencia y estado. En las operaciones de llegada, los pasajeros y tripulantes deberán esperar la llegada de su agente de asistencia en tierra. Agentes handling de aviación Comercial y Carga: • GROUNDFORCE VLC 2015 UTE ◦ TEL: +34-961 522 708 / +34-961 598 941 ◦ FAX: +34-961 525 562 ◦ E-mail: vlcgfxh@groundforce.aero; vlcjturno@groundforce.aero ◦ SITA: VLCGFXH • AVIAPARTNER VALENCIA SA ◦ TEL: +34-655 322 766 ◦ E-mail: vlc.ops@aviapartner.aero ◦ SITA: VLCAOXH ◦ FREQ: 131.650 MHz Agentes handling de Aviación General: • UNITED AVIATION SERVICES ◦ TEL: +34-961 598 931; +34-676 900 350 ◦ FAX: +34-961 523 425 ◦ E-mail: ops.vlc@unitedaviation.es • EXECUJET SPAIN, S.L. ◦ TEL: +34-961 598 392 ◦ FAX: +34-961 598 393 ◦ E-mail: fbo.levc@execujet.com ◦ SITA: VLCEH8X • SKY VALET SPAIN SLU ◦ TEL: +34-916 782 648 (H24); +34-961 599 188 ◦ FAX: +34-961 599 187 ◦ E-mail: occ@skyvalet.com; fbo.levc@skyvalet.com ◦ FREQ: 131.800 MHz ◦ SITA: MADSKXH • GENERAL AVIATION SERVICE ◦ TEL: +34-961 598 666; +34-635 855 841 ◦ E-mail: valencia@generalaviation.es • Aviapartner Aviavip Spain, S. A. ◦ TEL: +34-674 131 133 (H24) ◦ E-mail: levc@aviavip.com ◦ FREQ: 130.900 MHz (1) Solicitud de suministro de combustible: • SKYTANKING ◦ TEL: +34-660 795 371 ◦ E-mail: vlc@skytanking.com; oscar.martin@skytanking.com • SLCA ◦ TEL: +34-961 599 011; +34-961 523 549; +34-618 749 304 ◦ FAX: +34-961 599 012 ◦ E-mail: VLC@slca.es
---	---------------	---

1	Hoteles	No.
2	Restaurante	Sí.
3	Transporte	Autobuses, taxis, coches de alquiler y metro.
4	Instalaciones médicas	Primeros auxilios. (1)
5	Banco/Oficina Postal	No.
6	Información turística	Sí.
7	Observaciones	(1) Ver ítem 3 para horario de operación.

LEVC AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Categoría de incendios	7. (1) (2)
2	Equipo de salvamento	De acuerdo a la categoría de incendio publicada.
3	Retirada de aeronaves inutilizadas	Camiones grúa externos al AD con capacidad máxima de elevación de 700 TM. Plataformas de traslado de aeronaves inutilizadas de diferentes capacidades que permiten recuperar todas las aeronaves que operan habitualmente en el Aeropuerto de Valencia: Aircraft Recovery Dolly (5t) + Towing bar RT5 Aircraft Recovery Dolly (10t) + Towing bar RT10 Aircraft Recovery Dolly (30t) + Towing bar RT30
4	Observaciones	(1) El tiempo de respuesta del servicio de salvamento y extinción de incendios es inferior a 3 MIN, con un objetivo operacional menor de 2 MIN. (2) 8 y 9 a puntual (ver casilla 20, "Procedimiento de solicitud de categoría de incendios puntual").

LEVC AD 2.7 EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA, Y PLAN PARA LA NIEVE

1	Tipos de equipamiento de limpieza	No aplica.
2	Prioridades de limpieza	No aplica.
3	Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento	No aplica.
4	Pistas de invierno especialmente preparadas	No aplica.
5	Observaciones	Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF) descrita en AD 1.2.2. Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

LEVC AD 2.8 DATOS SOBRE PLATAFORMAS, CALLES DE RODAJE Y EMPLAZAMIENTOS/POSICIONES DE VERIFICACIÓN DE EQUIPO

1	Plataforma	Superficie: Norte: Hormigón. Sur: Hormigón. R4: Pavimento asfáltico. Resistencia: Norte: PCN 143/R/A/W/T, EXC: PRKG 1 a 6B & 7 a 12: PCN 84/R/B/W/T; PRKG 52 a 60: PCN 150/R/B/W/T; GATE-A: PCN 58/F/A/W/T; GATE-B, GATE-C: PCN 134/F/A/W/T; GATE-D: PCN 101/F/A/W/T; PRKG BT5 y TWY W1: PCN 39/R/C/W/T. Sur: PCN 26/R/C/W/T, EXC: TWY W13 hasta GATE-F: PCN 84/F/A/W/T; TWY W14, PRKG 101 a 108, PRKG 201 a 206 & PRKG 211 a 216: PCN 76/R/A/W/T. R4: PCN 30/F/D/W/T.
2	Calles de rodaje	Anchura: 23 m. EXC T2 y H5: 45 m. Superficie: Asfalto. Resistencia: TWY N3, N4, H7, H8, H9: PCN 134/F/A/W/T. TWY H1, N1, H3, H4, N2, H6: PCN 84/F/A/W/T. TWY H2: PCN 65/F/B/W/T. TWY S1 a S4, T1, T3, T4: PCN 40/F/A/W/T. TWY H5, T2: PCN 84/F/A/W/T. TWY M1, M2: PCN 101/F/A/W/T. TWY W2: 84/R/B/W/T. TWY W3, W4, W5: PCN 143/R/A/W/T. TWY W6: PCN 150/R/B/W/T. TWY W11 BTN PRKG 201 a 203: PCN 84/F/A/W/T. TWY W11 BTN PRKG 203 a 206: PCN 76/R/A/W/T. TWY W11 BTN PRKG 206 a 208: PCN 26/R/A/W/T. TWY W13 BTN GATE F & PRKG 108: PCN 84/F/A/W/T. TWY W14: PCN 76/R/A/W/T. TWY W15, W-16: PCN 26/R/C/W/T. TWY Y1, Y2 BTN PRKG 207 a 208 & 209 a 210: PCN 26/R/C/W/T. TWY Y1, Y2 BTN PRKG 201 a 206 & 211 a 216: PCN 76/R/A/W/T.
3	Posiciones de comprobación	Altímetro: Plataforma: - Rampas 1, 2 & 3: ELEV 55 m/181 ft. EXC BT5: ELEV 51 m/168 ft. - Rampa 5 & Cargo: ELEV 59 m/194 ft. VOR: No. INS: No.
4	Observaciones	Ninguna.

LEVC AD 2.9 SISTEMA DE GUÍA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES		
1	Sistema de guía de rodaje	Puntos de espera en pista, letreros iluminados, barras de parada, punto de espera intermedio, letreros NO ENTRY, PRKG y luces de protección de pista.
2	Señalización de RWY	Eje, umbral, umbral desplazado RWY 30, designadores, información longitudinal restante, faja lateral, zona de toma de contacto y punto de visada.

3	Señalización de TWY	Eje y faja lateral.
4	Señalización de información	Se dispone de letrero de doble línea de texto indicando un punto de espera (TIRIO) definido como Hot Spot en N1.
5	Observaciones	Ninguna.

LEVC AD 2.10 OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

1	Obstáculos que penetran las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Cónica, Horizontal interna, Transición, Transición Interna y aterrizaje interrumpido establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el Anexo 15 de la OACI. Los que penetran estas superficies se identifican en el fichero CSV como "Relevante_Relevant = Si/Yes".	Ver Ítem 10 y Conjunto de Datos.
2	Observaciones	Ver AD 2-LEVC AOC.

LEVC AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

1	Oficina MET	Valencia MET.
2	HR	H24.
3	METAR	Semihorario.
4	TAF	24 HR.
5	TREND	Sí.
6	Información	En persona y telefónica.
7	Documentación de vuelo/Idioma	Cartas y lenguaje claro / Español.
8	Cartas	Mapas previstos significativos y de viento y temperatura en altitud.
9	Equipo suplementario	Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.
10	Dependencia ATS atendida	TWR, APP.
11	Información adicional	Valencia OMAe (LEVA): H24 - TEL: +34-963 690 750 MET office Valencia: H24 - TEL: +34-961 598 653
12	Observaciones	Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

LEVC AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RWY	Orientación	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
12 (2)	116.16°GEO 116°MAG	3215 x 45	392946.8700N 0003000.4100W	THR: 73.0 m/240 ft TDZ: 73.0 m/240 ft	No	No	3335 x 280	Yes	240 x 150	RWY: ASPH PCN 119/F/A/W/T PCN 84/F/A/W/T (3) PCN 134/F/A/W/T (4) SWY: No

RWY	Orientación	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
30 (1)	296.18°GEO 296°MAG	3215 x 45	392905.1900N 0002810.9600W	THR: 53.3 m/175 ft TDZ: 59.3 m/195 ft	No	No	3335 x 280	Yes	240 x 150	RWY: ASPH PCN 119/F/A/W/T PCN 84/F/A/W/T (3) PCN 134/F/A/W/T (4) SWY: No

Observaciones:

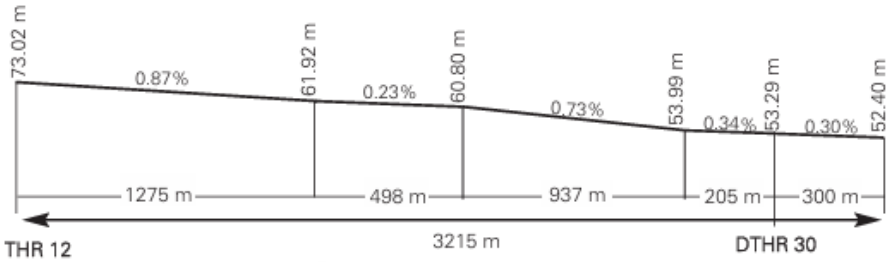
(1) THR 30 desplazado 300 m.

(2) Coordenadas extremo RWY 12: 392900.90N 0002759.70W

(3) Zona de toma de contacto RWY 12

(4) Zona de toma de contacto RWY 30

12.1 PERFIL



LEVC AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
12	3215	3215	3215	3215
30	3215	3215	3215	2915
12 INT T4	2723	2723	2723	--
12 INT T3	2391	2391	2391	--
12 INT H6	1787	1787	1787	--
12 INT T2	1475	1475	1475	--
30 INT H2	3052	3052	3052	--
30 INT H3	2564	2564	2564	--
30 INT T2	1787	1787	1787	--

Observaciones: Ninguna.

LEVC AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

1	Pista	12
2	Aproximación	Precisión CAT I 900 m. LIH.
3	PAPI (MEHT)	3° (15 m / 51 ft). (1)
4	Umbral	Verdes.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	3215 m: 2315 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 30 m.
7	Borde de pista	3215 m: 2615 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.

8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	(1) PAPI no utilizable por aeronaves de letra de clave E, F ni los modelos MD11, A30B ni B764.

1	Pista	30
2	Aproximación	Precisión CAT I 900 m. LIH.
3	PAPI (MEHT)	3° (17.48 m / 57 ft). (1)
4	Umbral	Verdes.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	3215 m: 2315 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 30 m.
7	Borde de pista	3215 m: 300 m rojas + 2315 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	(1) PAPI no utilizable por aeronaves de letra de clave E, F ni los modelos MD11, A30B ni B764.

LEVC AD 2.15 OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN Y FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA ELÉCTRICA

1	ABN/IBN	No.
2	WDI	1 cerca THR 12, 1 cerca THR 30. LGTD.
3	Iluminación de TWY	Borde en T3, T4, S1, S2, S3, S4 y M2. Eje en N1, N2, N3, N4, H1, H2, H3, H4, H5, H6, H7, H8, H9, M1, T1 y T2.
4	Iluminación de plataforma	23 torres de iluminación en plataforma norte, 7 torres de iluminación en plataforma sur y 8 torres de iluminación en la plataforma de cargo. Luces de borde de plataforma en plataforma Norte y R4 y en el resto de plataformas balizas retrorreflectante de borde de plataforma.
5	Fuente secundaria de energía	Sistema de alimentación ininterrumpida (SAI) para todos los sistemas de luces aeronáuticas. Incluido luces de obstáculos.
6	Observaciones	Los siguientes circuitos de ayudas visuales disponen de luces LED: • Luces de Eje de TWY: H1, H2, H3, H5, H6, H7, H8, H9, M1, N1, N2, N3, N4, T1, T2. • Luces de barra de parada: TIRIO, H3, H5, H6, H7, H8, H9, T1, T3, T4. • Barra anti-intrusión: H4. • Luces de protección de pista: barras anti-intrusión H4, barras de parada TIRIO. • Luces de punto de espera intermedio: Intersección (T2-S2-S3-R4), (M1-S1-T1), (N3-H6-N2), (N4-N3-H7).

LEVC AD 2.16 ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS

1	Situación	FATO: RWY 12/30. Coordenadas THR 12 y THR 30, ver casilla 12. Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 12/30. Coordenadas 392922N 0002854W (coincide con ARP). Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 125, 126, 127, 128, 129, 131, 132, 133, 134, 135, 148, 149, 152 y 153.
2	Elevación	FATO: RWY 12/30. Elevación THR 12 y THR 30, ver casilla 12. Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 12/30. Elevación 60.80 m (coincide con ARP). Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 125, 126, 127, 128, 129, 131, 132, 133, 134, 135, 148, 149, 152 y 153. (*) Ver tabla
3	Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización	FATO: RWY 12/30. Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 12/30, ver casilla 12. Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 125, 126, 127, 128, 129, 131, 132, 133, 134, 135, 148, 149, 152 y 153: Hormigón hidráulico PCN 70/R/A/W/T. Faja circular de 50 cm de ancho y diámetro interior 8.63 m para los PRKG 148, 149 y 153; 10.0 m para el PRKG 152. PRKG 125 al 135 para estacionamiento de helicópteros de rodaje sin viraje.
4	Orientación	No.
5	Distancias declaradas	No.
6	Iluminación	No.
7	Observaciones	Rodaje aéreo: Dimensiones máximas de helicópteros. Ver AD 2-LEVC PDC 2.

(*)

PRKG	ELEV (M)
125	58.22
126	58.30
127	58.38
128	58.45
129	58.54
131	58.66
132	58.75
133	58.86
134	58.91
135	59.05
148	59.06
149	58.92
152	58.42
153	58.26

LEVC AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO		
1	Denominación	CTR VALENCIA.
2	Límites laterales	394033.0N 0004701.0W; 393806.0N 0004142.0W; 393729.4N 0003643.3W; 393105.3N 0002312.9W; 392750.9N 0001444.7W; 392201.4N 0001827.2W; 392856.1N 0003855.5W; 393044.5N 0004418.9W; 393053.6N 0004446.2W; 393343.2N 0005216.1W; 394033.0N 0004701.0W.

3	Límites verticales	SFC - 6000 ft AMSL.
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad responsable Idioma	VALENCIA APP ES/EN.
6	Altitud de transición	1850 m / 6000 ft.
7	Horas de aplicabilidad	H24.
8	Observaciones	-

1	Denominación	ATZ VALENCIA.
2	Límites laterales	393401.1N 0002923.1W; 393120.0N 0002343.8W; 392508.6N 0002739.8W; 392711.1N 0003343.1W; 393401.1N 0002923.1W.
3	Límites verticales	SFC - 2500 ft AMSL.
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad responsable Idioma	VALENCIA TWR. (1) ES/EN.
6	Altitud de transición	-
7	Horas de aplicabilidad	HR AD.
8	Observaciones	(1) Distintivo de llamada: Valencia TWR. HR ATS: ver casilla 3.

LEVC AD 2.18

INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

Servicio	Distintivo llamada	FREQ	HR	Observaciones
APP	Valencia APP	119.075 MHz	H24	BACK-UP
		120.100 MHz	H24	APP/L
		124.750 MHz	H24	APP/H
		363.550 MHz	H24	APP/MIL
TWR	Valencia TWR	118.555 C	H24	-
		125.480 C	H24	BACK-UP
		121.500 MHz	H24	EMERG
		121.880 C	H24	GMC
		123.580 C	H24	CLR
		243.000 MHz	H24	EMERG
		257.800 MHz	H24	-
ATIS	Valencia información	121.080 C	H24	-
D-ATIS	Valencia información	NIL	H24	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos.

LEVC AD 2.19

RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
DVOR (1° E)	VLC	116.100 MHz	H24	392908.3N 0002859.0W	-	COV 40 NM AVBL BTN: - R-009/R-038 a 6500 ft AMSL o ABV; - R-038/R-129 a 3500 ft AMSL o ABV; - R-129/R-179 a 5000 ft AMSL o ABV; - R-179/R-279 a 6500 ft AMSL o ABV; - R-279/R-009 a 7500 ft AMSL o ABV. R-209 AVBL: FL080 a 60 NM, FL100 a 90 NM, FL140 a 100 NM solape con VOR AMR. R-233 U/S FM 50 NM.
DME	VLC	CH 108X	H24	392908.0N 0002859.5W	60 m	COV 40 NM AVBL BTN: - R-009/R-038 a 6500 ft AMSL o ABV; - R-038/R-129 a 3500 ft AMSL o ABV; - R-129/R-179 a 5000 ft AMSL o ABV; - R-179/R-279 a 6500 ft AMSL o ABV; - R-279/R-009 a 7500 ft AMSL o ABV. R-209 AVBL: FL080 a 60 NM, FL100 a 90 NM, FL140 a 100 NM solape con DME AMR. R-233 U/S FM 50 NM.
DVOR (0°)	CLS	117.550 MHz	H24	394225.8N 0005910.8W	-	COV 40 NM U/S BTN: - R-049/R-176 a FL175 o BLW; - R-176/R-229 a FL135 o BLW; - R-229/R-299 a FL150 o BLW; - R-299/R-340 a FL085 o BLW; - R-340/R-049 a FL120 o BLW. R-348 COV 6000 ft AMSL 38 NM. R-143 COV FL070 22 NM. R-154 COV FL070 29 NM, FL130 67 NM. R-173 COV FL070 26 NM, FL130 65 NM.
DME	CLS	CH 122Y	H24	394225.9N 0005911.4W	570 m	COV 40 NM U/S BTN: - R-049/R-176 a FL175 o BLW; - R-176/R-229 a FL135 o BLW; - R-229/R-299 a FL150 o BLW; - R-299/R-340 a FL085 o BLW; - R-340/R-049 a FL120 o BLW. R-348 COV 6000 ft AMSL 38 NM. R-299 COV FL085 30 NM. R-154 COV FL070 21 NM. R-173 COV FL070 29 NM. R-143 COV FL070 22 NM.
NDB (1° E)	SGO	356.000 kHz	H24	394027.1N 0001228.1W	-	COV 50 NM
LOC 12 (1° E) ILS CAT I	VLN	111.500 MHz	H24	392855.3N 0002745.0W	-	116° MAG / 692 m FM THR 30. COV 25 NM
GP 12	-	332.900 MHz	-	392938.1N 0002948.7W	-	3°; RDH 16 m a 372 m FM THR 12 & 120 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH. COV 10 NM AVBL BTN ±8 FM RCL a 2400 ft o ABV. Pueden no recibirse indicaciones de fly-up a fondo de escala BLW GP.
ILS/DME 12	VLN	CH 52X	H24	392938.1N 0002948.7W	75 m	REF DME THR 12
LOC 30 (1° E) ILS CAT I	IVC	110.100 MHz	H24	392954.5N 0003020.4W	-	296° MAG / 534 m FM THR 12. COV 25 NM
GP 30	-	334.400 MHz	H24	392905.5N 0002823.4W	-	3°; RDH 16.30 m; a 271 m FM THR 30 & 123 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH.

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
ILS/DME 30	IVC	CH 38X	H24	392905.5N 0002823.4W	57 m	REF DME THR 30

LEVC AD 2.20 REGLAMENTO LOCAL DEL AERÓDROMO

AD cerrado para aeronave sin radiocomunicación en ambos sentidos.

Cuando se produzca un fallo en las luces de eje y/o borde de una TWY en uso, con la consiguiente pérdida de guía, los pilotos detendrán el rodaje, comunicarán a ATC la incidencia y esperarán la llegada de un vehículo "SÍGAME", el cual guiará a la aeronave hasta el PRKG asignado si se trata de un vuelo de llegada, o hasta la RWY en servicio para los vuelos de salida.

20.1 PLANES DE VUELO

- Aeródromo coordinado desde el 30/04/2014 (R.D. 20/2014, de 17 de enero).
- Ver AIP ENR 1.10.
- Toda aeronave que vaya a ser albergada en el hangar de Cessna lo deberá notificar en la casilla 18 del FPL.

20.2 ASISTENCIA EN TIERRA

Es obligatoria la contratación de un agente de asistencia (Ver AD 2-LEVC 1 casilla 4. Servicios e Instalaciones de Asistencia en Tierra).

20.3 PROCEDIMIENTO PARA LA COORDINACIÓN DE SLOTS DE VUELOS DE AVIACIÓN GENERAL Y DE NEGOCIOS

Solicitud obligatoria de la autorización de slot aeroportuario previa para todos los vuelos de aviación general y de negocios, por parte de la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios de Aena, en aplicación del Artículo 2(g) del Reglamento (CEE) No 95/93 modificado. Las solicitudes de slots para aviación general y ejecutiva para las fechas entre el 15 de junio y el 15 de septiembre, sólo admitidas con MAX 15 días de antelación sobre DOF y ETA.

Las solicitudes de slots correspondientes a vuelos de Aviación General y de Negocios deben remitirse a la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios de Aena, para su autorización:

- Via SITA: MADGSYA
- Via e-mail: slot.coord.admin@aecfa.es

Para vuelos de Aviación General y de negocios que deseen operar en el aeropuerto, se deberá incluir en la casilla 18 "Otros datos" la siguiente información:

- Agente Handling del vuelo o
- Gestor de aviación general y de negocios contratado.

20.4 PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

1. PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS.

Nota: En este apartado se utilizan abreviaturas definidas en ENR 1.5.

Para evitar que los planes de vuelo sean suspendidos automáticamente, se deberá mantener actualizada la EOBT.

- Se solicitará permiso para poner en marcha los motores/turbinas en la frecuencia de autorizaciones o, en caso de no estar atendida, en la frecuencia informada mediante ATIS o mensaje CLD. Cuando se solicite dicho permiso, la aeronave deberá estar completamente lista para la puesta en marcha inmediatamente.
- En caso de solicitud vía voz, los pilotos notificarán a ATC el indicativo completo de la aeronave, el puesto de estacionamiento que ocupan y el mensaje ATIS recibido.
- La solicitud de puesta en marcha deberá efectuarse:
 - Aeronaves sin CTOT asignado: Desde 15 minutos antes de su EOBT hasta 10 minutos después de su EOBT si se encuentra

estacionado en puestos de estacionamiento con salida con retroceso remolcado, o hasta 15 minutos en el resto de los puestos de estacionamiento.

- Aeronaves con CTOT asignado: Desde 20 minutos antes de su CTOT hasta 10 minutos antes de su CTOT si se encuentra estacionado en puestos de estacionamiento con salida con retroceso remolcado, o desde 15 minutos antes de su CTOT hasta 5 minutos antes de su CTOT en el resto de los puestos de estacionamiento.
- Para mejorar la predictibilidad de la TTOT, ATC podrá instruir para que se solicite el permiso de puesta en marcha a una hora determinada.
- En periodos de alta demanda ATC pueden aplicar otros valores que garanticen el cumplimiento de la ventana de tolerancia del vuelo.

SOLICITUD DE AUTORIZACION ATC Y PUESTA EN MARCHA VIA ENLACE DE DATOS

En el aeropuerto de Valencia se aplican procedimientos de salida vía DCL para los servicios de autorización ATC y puesta en marcha. Para más información sobre el servicio DCL, ver AIP ENR 1.5, apartado 3. VUELOS QUE SALEN, Autorización ATC y puesta en marcha vía enlace de datos.

En caso de discrepancia la voz siempre prevalecerá sobre el enlace de datos.

El piloto podrá solicitar la autorización ATC por DCL con una antelación máxima de 30 minutos respecto de la EOBT.

Se facilitará la aprobación de puesta en marcha junto con la autorización ATC siempre que se cumplan los parámetros establecidos en AD 2-LEVC, casilla 20, Procedimientos generales de rodaje, 1.C.

- El piloto solicitará la autorización ATC y puesta en marcha conjuntamente vía RCD. El mensaje RCD deberá contener los siguientes datos:
 1. Indicativo de la aeronave conforme al plan de vuelo presentado (FPL).
 2. Aeródromo de origen.
 3. Posición de estacionamiento.
 4. Aeródromo de destino.
 5. Letra correspondiente a la información ATIS recibida.
 6. Designador OACI del tipo de aeronave.

El texto libre enviado en el RCD por el piloto no será considerado por el ATC. Los requerimientos especiales se harán siempre vía voz.

- El piloto recibirá un mensaje de aceptación "RCD RECEIVED" o de rechazo "RCD REJECTED".

Cuando se reciba un mensaje RCD antes de los rangos establecidos en AD 2- LEVC, casilla 20, Procedimientos generales de rodaje, 1.C, será aceptado el RCD y se enviará CLD con autorización ATC instando a la tripulación a llamar cuando esté listo y de acuerdo a su EOBT/CTOT.

Cuando se reciba un mensaje RCD dentro de los rangos establecidos en AD 2- LEVC, casilla 20, Procedimientos generales de rodaje, 1.C, será aceptado el RCD y se enviará CLD con autorización ATC y aprobación de puesta en marcha.

- En caso de aceptación Valencia Autorizaciones emitirá un mensaje CLD con los siguientes campos:
 1. Indicativo de la aeronave.
 2. Aeródromo de destino.
 3. Pista asignada para la salida.
 4. Procedimiento de salida (SID). Nota: La altitud inicial será la correspondiente a la SID publicada.
 5. Código SSR modo A (SQUAWK).
 6. ADT (Approved Departure Time). Nota: ADT = CTOT del vuelo, de tenerlo.
 7. Siguiendo frecuencia.
 8. Letra de la información ATIS vigente.
 9. Información adicional, que incluirá la autorización de puesta en marcha o las instrucciones para solicitarla en caso de solicitarse antes de cumplir con los parámetros de aprobación de puesta en marcha indicados en AD 2- LEVC, casilla 20, 1.C
- Cuando se reciba un mensaje FSM del tipo "REVERT TO VOICE PROCEDURES" la comunicación vía enlace de datos se dará por

concluida y aplicará el procedimiento pasar a voz.

- Cuando se reciba el mensaje CLD, el piloto:
 1. Si detecta alguna inconsistencia en el mensaje recibido, pasará a voz para solicitar una nueva autorización.
 2. Si considera la autorización del mensaje CLD correcta, responderá vía enlace de datos con un mensaje CDA.
 3. Si no se encontrase listo para puesta en marcha, no aceptará la autorización y contactará vía voz con el controlador cuando esté listo.
- Si no se recibe por parte del piloto un mensaje CDA dentro del tiempo de espera, o se recibe un CDA inconsistente con el mensaje CLD previo, la comunicación vía enlace de datos se terminará y se recibirá un mensaje "CDA REJECTED" en el FMS.
- Cuando se reciba un mensaje CDA correcto, el sistema ATC enviará a la aeronave un mensaje "CLEARANCE CONFIRMED" en el FMS y dará por finalizada la comunicación vía enlace de datos.

La petición de retroceso deberá ser solicitada en la frecuencia informada en el mensaje CLD correspondiente y sólo puede ser aprobada vía voz en dicha frecuencia.

PROCEDIMIENTO PASAR A VOZ

Al recibir un mensaje del tipo "REVERT TO VOICE PROCEDURES", o ante cualquier inconsistencia en la autorización recibida, el piloto contactará vía voz con el controlador y solicitará una nueva autorización.

1. Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:
 1. Los pilotos en rodaje en plataforma y en la zona no visible desde TWR (ver AD 2-LEVC PDC).
 2. Las compañías de asistencia en tierra durante el remolcado.
2. Evitar colisiones con otras aeronaves, equipos o personas es responsabilidad de:
 1. Los pilotos si utilizan más potencia de la permitida.
 2. Las compañías de asistencia en tierra durante las maniobras de salida.
3. A excepción de los vehículos de salvamento y extinción de incendios, en el desarrollo de sus funciones específicas, todos los movimientos en superficie de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetas a autorización previa de la TWR.
4. Las autorizaciones e instrucciones de la TWR deben ser colacionadas.

5. ZONAS NO VISIBLES DESDE TORRE

PRKG C1 cuando haya aparcada otra aeronave en el PRKG C2.

En la plataforma Sur, la aeronave estacionada próxima al PRKG 108 interrumpe la visión de la rodadura entre GATE-E y los PRKG 125, 126, 127 y 151.

a. AERONAVES DE SALIDA

1. Los pilotos solicitarán autorización de puesta en marcha de motores a Valencia GMC, que incluirá el PRKG.
2. Las autorizaciones de rodaje incluirán el procedimiento de rodaje hasta el límite del permiso.
3. El punto de espera de la RWY 30, TIRIO, se encuentra situado en paralelo a la pista, en lugar de estar perpendicular como el resto de puntos de espera.

b. MANIOBRAS DE RETROCESO Y RODAJE

1. Las aeronaves deberán estar listas para el retroceso remolcado o rodaje dentro de los cinco minutos siguientes a la hora aprobada de puesta en marcha. En caso contrario el piloto deberá informar al ATC.
2. Cuando una aeronave esté preparada para el retroceso y/o rodaje, antes de iniciar el mismo, solicitará permiso a la TWR.
3. Sólo se notificará a ATC que se está "listo para retroceso" cuando la maniobra esté completamente preparada para iniciarse y puede hacerlo antes de los próximos 30 segundos.
4. Las maniobras de salida de los PRKG 1, 2, 3, 4, 5, 6, 6B, 22, 23, 24, 41, 42, 43 y 44 deberán realizarse mediante retroceso remolcado para todas las aeronaves.
5. La maniobra de salida del PRKG 25 deberá realizarse mediante retroceso remolcado, en el caso de aeronaves de letra de clave F se aprobarán al Este.

6. No permitido el rodaje por la TWY de plataforma W3 durante la operación de entrada o salida de una aeronave de letra de clave E o F al PRKG 25.

7. El rodaje para el punto de espera en RWY 12, se realizará vía GATE-C, salvo instrucciones ATC.

c. AERONAVES DE LLEGADA

1. Las aeronaves notificarán RWY libre y esperarán instrucciones de rodaje.

2. Al abandonar la RWY, de no recibir instrucciones de rodaje, la aeronave se detendrá al final del tramo de TWY de salida de RWY y esperará instrucciones de la TWR o del vehículo "SÍGAME".

d. LIMITACIONES DE RODAJE

- Utilización de TWY N1, M2 y S5 limitada a aeronave de letra de clave C o inferiores.
- Las aeronaves que crucen RWY 30 por TWY H1 hacia TWY T1 y viceversa, notificarán RWY libre pasado el punto de espera de la pista T1 o TIRIO.
- TWY W13 solo utilizable para acceso a los PRKG 101 a 108.
- No se permitirá el rodaje por TWY N2 entre GATE-C e intersección con TWY H4, cuando una aeronave se encuentra parada en punto de espera de TWY H5. Las aeronaves para continuar su rodaje hacia la plataforma podrán abandonar por GATE-D o C de acuerdo con las instrucciones de ATC.
- El rodaje por TWY H5 solo se permitirá, salvo instrucciones en contra de ATC, desde el Norte hacia el Sur.
- En TWY Y1, Y2 y APN R4 está limitado el rodaje a aeronaves MAX de letra de clave B.
- Rodaje por TWY W1: desde el acceso a PRKG 6B hasta el BT5 está limitado a aeronave MAX de letra de clave B.
- En TWY W5, W6, W11, W14, W15, W16, está limitado el rodaje a aeronaves MAX de letra de clave C.
- En TWY W2 y RAMPA CARGO, está limitado el rodaje a aeronaves MAX de letra de clave D.
- En TWY W3, W4, está limitado el rodaje a aeronaves MAX de letra de clave E.
- En TWY W13, está limitado el rodaje de aeronaves a MAX de letra de clave D desde GATE-E hasta PRKG 108. Limitado el rodaje a aeronaves MAX de letra de clave C desde el PRKG 101 al 107.
- Para realizar el giro entre TWY T3 y TWY S3, las aeronaves podrán solicitar a TWR guiado del vehículo "SIGAME".
- No se admite operación de aeronaves tipo MD-11 en TWY H6.

1. PROCEDIMIENTO DE RODAJE DE HELICÓPTEROS

Los helicópteros operarán en RWY 12/30. En el caso excepcional de que existan condicionantes técnicos, meteorológicos, de emergencia o de cualquier otra índole que aconsejen no operar desde la pista, para garantizar la seguridad de la operación, se podrá solicitar a ATC la operación desde las TWY M1 y M2.

Los helicópteros que desarrollen operaciones especiales con carácter de urgencia bajo las condiciones de carta de exención en los términos prescritos en el Artículo 2.3.9. del Reglamento de la Circulación Aérea podrán operar desde las TWY M1 ó M2, siempre bajo supervisión de TWR.

LLEGADAS

- RWY 12 en uso

La FATO comienza a partir del umbral de RWY 12. Los helicópteros abandonarán pista preferentemente por TWY T2, o bien en caso necesario por TWY T1, T3 ó T4, y serán autorizados por ATC a rodar a TWY M2 ó M1, vía TWY SUR para acceder por GATE-F ó E a plataforma SUR, donde seguirán indicaciones del vehículo "SÍGAME". El rodaje podrá ser terrestre o aéreo indistintamente.

- RWY 30 en uso

La FATO comienza a partir del extremo de RWY 12 y, por tanto, la aproximación se podrá realizar también área anterior al umbral de RWY 30. Los helicópteros abandonarán pista preferentemente por TWY T1, o bien en caso necesario por TWY T2, T3 ó T4, y serán autorizados por ATC a rodar vía TWY SUR y M1 ó M2, para acceder por GATE-E ó F a plataforma SUR, donde seguirán indicaciones del vehículo "SÍGAME". El rodaje podrá ser terrestre o aéreo indistintamente.

SALIDAS

- RWY 12 en uso

Los helicópteros serán autorizados por ATC a rodar desde puesto de estacionamiento en plataforma SUR a la GATE-E y

posteriormente a rodar por TWY M1 hasta punto de espera intermedio T1, donde esperarán instrucciones de ATC para entrar en RWY 12/30 y despegar con rumbo magnético 120°.

- RWY 30 en uso

Los helicópteros serán autorizados por ATC a rodar desde puesto de estacionamiento en plataforma SUR a la GATE-F y posteriormente a rodar por TWY M2 y S2 hasta punto de espera T2, donde esperarán instrucciones de ATC para entrar en RWY 12/30 y despegar con rumbo magnético 300°.

VUELOS OPERACIONALES (Con carta de exención)

LLEGADAS

- RWY 12 en uso

Desde los circuitos Norte o Sur, los helicópteros procederán en rumbo de pista y paralelos a ella hacia el punto medio de la TWY M2 previa coordinación con ATC. Desde allí efectuarán rodaje terrestre o aéreo hasta el estacionamiento accediendo a plataforma SUR por GATE-F. Para facilitar la alineación correcta al punto de aterrizaje se pueden utilizar como referencias visuales la plataforma de aviación general sur (a la derecha en sentido de la aproximación) y el VOR (a la izquierda en sentido de la aproximación).

- RWY 30 en uso

Desde los circuitos Norte o Sur, los helicópteros procederán en rumbo de pista y paralelos a ella hacia el punto medio de la TWY M1 previa coordinación con ATC. Desde allí efectuarán rodaje terrestre o aéreo hasta el estacionamiento accediendo a plataforma SUR por GATE-E. Para facilitar la alineación correcta al punto de aterrizaje se pueden utilizar como referencias visuales la TWY S1 (a la derecha en sentido de la aproximación) y una antena de comunicaciones existente en el interior del aeropuerto (a la izquierda en sentido de la aproximación).

SALIDAS

- RWY 12 en uso

Salida 1

Desde el puesto de estacionamiento, y previa coordinación con ATC, los helicópteros realizarán rodaje aéreo o terrestre hacia TWY M1 vía GATE- E. Una vez alcancen aproximadamente el punto medio de la calle de rodaje despegarán en rumbo de pista y paralelos a ella. Para facilitar la identificación correcta del punto de despegue se pueden utilizar como referencias visuales la TWY S1 (a la izquierda en sentido de despegue) y una antena de comunicaciones existente en el interior del aeropuerto (a la derecha en sentido de despegue).

Salida 2

Helicópteros que requieran carrera de despegue, rodarán desde el estacionamiento en Plataforma SUR hacia GATE-E y, previa autorización de ATC, podrán ejecutar la maniobra de salida utilizando los primeros 300 m de la TWY M1, efectuando después un viraje a la derecha para alinearse con el rumbo de pista.

Para facilitar la identificación correcta del punto de despegue se pueden utilizar como referencias visuales la TWY S1 (a la izquierda en sentido de despegue) y una antena de comunicaciones existente en el interior del aeropuerto (a la derecha en sentido de despegue).

Para el despegue desde TWY M1 con carrera de despegue no se permite la operación simultánea con la RWY 12/30.

- RWY 30 en uso

Desde el puesto de estacionamiento, y previa coordinación con ATC, los helicópteros realizarán rodaje aéreo o terrestre hacia TWY M2 vía GATE-F. Una vez alcancen aproximadamente el punto medio de la calle de rodaje despegarán en rumbo de pista y paralelos a ella. Para facilitar la identificación correcta del punto de despegue se pueden utilizar como referencias visuales la plataforma de aviación general Sur (a la izquierda en sentido de despegue) y el VOR (a la derecha en sentido de despegue).

Si se requiere carrera de despegue, con RWY 30 en uso, rodarán por GATE-F a TWY M2 y S2 hasta punto de espera de la pista T2, donde esperarán instrucciones de ATC para entrar en RWY 12/30 y despegar con rumbo magnético 300°.

20.5 RESTRICCIONES A VUELOS VFR

Los vuelos VFR en despegue, antes de efectuar ningún viraje, deberán asegurarse de no sobrevolar edificaciones, plataformas ni terminales aeroportuarias por debajo de las altitudes mínimas de seguridad.

20.6 OPERACIÓN DE AERONAVES QUE SUPERAN LAS CARACTERÍSTICAS DE DISEÑO CERTIFICADAS DEL AERÓDROMO E O F (B748 O A124)

Las aeronaves B767-400 y el MD-11 a pesar de ser aeronaves clasificadas como letra de clave D-IV operarán siguiendo las especificaciones del procedimiento VLC-OPS-1008 Operación de aeronaves  que superan las características de diseño certificadas del aeródromo E/F (B748 o A124).

PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

AERONAVES CLAVE F: PRKG 25. La maniobra de salida se realizará mediante retroceso, aproando al este. Una vez alineada la aeronave con la TWY en APN, se remolcará hacia delante hasta que la punta de ala esté a la altura del PRKG 25, de forma que el rodaje por sus propios medios no afecte el PRKG 24.

AERONAVES CLAVE F: PRKG 27. La maniobra de salida se realizará mediante retroceso, aproando al oeste. Una vez alineada la aeronave con la TWY W3, se remolcará hacia delante hasta que la punta de ala esté a la altura del PRKG 27, de forma que el rodaje por sus propios medios no afecte al PRKG 25.

AERONAVES CLAVE E: Estacionadas en PRKG 23, 24, 25, 27 o 29, la salida del estacionamiento se realizará mediante push-back, aproando el avión hacia el este u oeste según indicación de TWR, la aeronave rodará por W3 hasta GATE-B o GATE-C.

PRKG 44. (aeronave MAX B747-400). La maniobra de salida se realizará mediante retroceso, aproando al este, empujándola en dirección a TWY W3 hasta la altura del PRKG 25, una vez alineada la aeronave con TWY W3, rodará por sus propios medios en dirección a la GATE-B igual que las salidas desde el PRKG 25.

En las operaciones de rodaje de aeronave, en los puntos de tramos curvos: de TWY N2 hacia H5, de TWY T2 hacia S2, de TWY S1 hacia T1, de TWY T1 hacia RWY, de GATE-B o GATE-C hacia N2, de TWY N2 hacia W3, de RWY hacia T1, de TWY T1 hacia S1, de TWY S2 hacia T2, de TWY T2 hacia H4, de TWY H5 hacia N2, de TWY H9 hacia N4, de TWY H7 hacia N3 y en la maniobra de acceso al APN, las aeronaves deberán hacer una maniobra de "sobreviraje" para corregir la trayectoria y mantener la distancia de seguridad de la rueda exterior del tren principal con el límite de la zona pavimentada de la calle de rodaje. Estos sobrevirajes también deben realizarlos las aeronaves de letra clave D modelos MD-11 y B767-400.

RUTAS DE RODAJE

En condiciones normales, (horario diurno), el vehículo FOLLOW ME solo guiará la aeronave desde la puerta de acceso a plataforma que corresponda hasta el PRKG o viceversa. En condiciones nocturnas y de LVP (LVP solo salidas) se guiará la aeronave desde el PRKG hasta el punto de espera de la pista de THR RWY 30 (salidas por RWY 30/llegadas por RWY 12) o viceversa, y hasta la GATE-B o GATE-C según corresponda, para THR RWY 12 (salidas por RWY 12/llegadas por RWY 30). En el caso de la GATE-B el vehículo "SÍGAME" guiará a la aeronave a la GATE-B hasta alinearla con la TWY N2.

SALIDAS Y LLEGADAS

Salidas a pista por THR 30: Salida de plataforma (GATE-B o GATE-C, según puesto de estacionamiento). Rodará por TWY N2, H5, esperará para cruzar la pista en el punto de espera de la pista de TWY H5, una vez autorizada, continuará rodando por TWY T2, S2, S1 y T1, y a continuación hasta THR 30. La aeronave notificará pista libre, después de cruzar ésta, a la entrada en TWY S2.

Llegadas a pista por THR 30: Salida de pista por TWY H9 o H7. Rodaje a través de TWY N4, N3 y N2 en caso de haber abandonado pista por TWY H9, notificando pista libre a la entrada en TWY N4. Si abandona pista por TWY H7 rodará por TWY N3 y N2 hasta GATE-B o GATE-C, según puesto de estacionamiento.

Aeronaves de letra de clave E podrán acceder a PRKG 23, 24, 25, 27 o 29 por GATE-C o por GATE-B y TWY W3.

A PRKG 44 se accederá a plataforma por GATE-B y directamente a PRKG 44.

Las aeronaves de letra de clave F accederán a plataforma por la GATE-B si van a estacionar en el PRKG 25 y por la GATE-C si estacionarán en el PRKG 27.

Salidas a pista por THR 12: Aeronaves de letra de clave E: Salida de plataforma (GATE-B o GATE-C, según puesto de estacionamiento). Rodará por TWY N2, N3 y N4 y entrada en pista por TWY H9 hacia THR 12.

Aeronaves de letra de clave F: Desde PRKG 25, salida de plataforma por GATE-B hasta TWY N2, rodaje por TWY N2, N3, N4, y entrada en pista por TWY H9 hacia THR 12. Desde PRKG 27, salida de plataforma por GATE-C hasta TWY N2, rodará por TWY N2, N3, N4, y entrada en pista por TWY H9 hacia THR 12.

Llegadas a pista por THR 12: Salida de pista por TWY T1, notificará pista libre a la entrada en TWY S1, rodaje a través de TWY S1, S2 y T2 mantendrá espera para cruzar pista en punto de espera de TWY T2, una vez autorizada continuará rodando por TWY H4 o H5 según puesto de estacionamiento:

Aeronaves de letra de clave F: Estacionamiento en PRKG 25: Entrada desde TWY H4 por GATE-B a PRKG 25. La aeronave notificará pista libre al llegar al letrero de GATE-B. Estacionamiento en PRKG 27: Rodará por TWY H5 y, una vez en TWY N2, entrará en plataforma por GATE-C y estacionará en PRKG 27. Las aeronaves de letra de clave E pueden entrar por GATE-B a través de TWY H4 y rodar por TWY W3 hasta PRKG 27. La aeronave notificará pista libre a la entrada en TWY N2.

Aeronaves de letra de clave E: Podrán entrar por TWY H4 y H5, y acceder a plataforma por GATE-B o GATE-C y podrán rodar por TWY W3 para estacionar en los PRKG 23, 24, 25, 27 y 29. Si la aeronave accede por TWY H5, notificará pista libre a la entrada en TWY N2.

Estacionamiento en PRKG 44: Se accederá por GATE-B a través de TWY H4 y directamente al PRKG 44.

RESTRICCIONES OPERATIVAS

En el desplazamiento desde la plataforma hasta la pista, las aeronaves deberán rodar con los motores exteriores al ralentí.

Los PAPI del aeropuerto no son aptos para la operación de aeronaves de letra de clave E, F o aeronaves MD11, A30B o B764.

Las maniobras de push-back deberán hacerse con "sobreviraje" para corregir la trayectoria y mantener la distancia de seguridad de la rueda exterior del tren principal con el límite de la zona pavimentada de la calle de rodaje.

En las operaciones de rodaje de aeronave, en los puntos de tramos curvos: de TWY N2 hacia H5, de TWY T2 hacia S2, de TWY S1 hacia T1, de TWY T1 hacia RWY, de GATE-B o GATE-C hacia N2, de TWY N2 hacia W3, de RWY hacia T1, de TWY T1 hacia S1, de TWY S2 hacia T2, de TWY T2 hacia H4, de TWY H5 hacia N2, de TWY H9 hacia N4, de TWY H7 hacia N3, y en la maniobra de acceso a la plataforma, la aeronave deberá hacer maniobra de "sobreviraje" para corregir la trayectoria y mantener la distancia de seguridad de la rueda exterior del tren principal con el límite de la zona pavimentada de la calle de rodaje. Estos sobrevirajes también deben realizarlos las aeronaves de letra de clave D modelos MD-11 y B767-400.

Durante el rodaje de una aeronave de letra de clave E o F sobre la TWY N2, solo se autorizarán rodajes de aeronave de letra de clave D o inferior sobre las TWY W3 y W4 o viceversa. Cuando una aeronave de letra de clave E o F esté parada, para el acceso a pista, en un punto de espera de la pista de TWY H5, H9 y T2, no se permitirá el rodaje de otra aeronave por detrás de ella.

Durante el rodaje de aeronaves de letra de clave E o F no se utilizarán los puntos de espera intermedios por otras aeronaves.

Las aeronaves de letra de clave F cuando estacionen en el PRKG 27 deberán acceder y salir de plataforma a través de la GATE-C.

20.7 INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC- ADVANCED ATC TWR

El aeropuerto de Valencia intercambia información para los vuelos de salida aplicando los procedimientos Advanced ATC TWR.

El intercambio de mensajes desde el sistema local a la red ATM utiliza el standard europeo para aeropuertos A-CDM, usando los siguientes tipos de mensaje:

- A-DPI: ATC Departure Planning Information message / Mensaje ATC de Información de Planificación de Salidas, para todos los vuelos instrumentales de salida.
- C-DPI: Cancel DPI / Cancelación de información de planificación de salidas, cuando se requiere.

Cuando la aprobación de puesta en marcha esté publicada y la aeronave comience la salida del estacionamiento, la hora objetivo de despegue (TTOT) se calculará y transmitirá a NMOC (Network Manager Operations Center) a través del mensaje A-DPI. El uso de la hora real de fuera de calzos (AOBT) en lugar de la EOBT del plan de vuelo, junto con el tiempo de rodaje variable, aumentará la precisión de la hora de despegue.

Desde el momento de la recepción del A-DPI, no se aceptarán mensajes DLA o CHG que modifiquen datos del plan de vuelo. Si estuviera regulado, se mantendrá la CTOT asignada previa a la recepción del A-DPI.

Si una aeronave tuviera que abortar el rodaje por causas técnicas, el aeropuerto enviará al NMOC un mensaje C-DPI (mensajes de cancelación de información de planificación de salidas). Como consecuencia de dicho C-DPI, el plan de vuelo se suspenderá informándose al operador por medio de un mensaje FLS con la observación "Suspended by Departure airport". El plan de vuelo podrá ser activado de nuevo a través de una actualización de la EOBT con un mensaje DLA o de CHG.

20.8 RESTRICCIONES A LA PLATAFORMA R4

No se admiten operaciones de rodaje de ocaseo a orto.

20.9 PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE CATEGORÍA DE INCENDIOS PUNTUAL

El aeropuerto de Valencia proporciona categoría SEI 7 de forma continuada y categoría 8 o 9 de forma puntual. Para poder operar con categoría 8 o 9 las compañías aéreas interesadas deberán solicitarlo vía:

E-mail: vlc.oficinaceops@aena.es

La solicitud deberá realizarse al menos 15 días antes de la fecha prevista para el vuelo y deberá contener los siguientes datos:

- Categoría OACI-SEI requerida.

- Tipo y modelo de aeronave.
- Clase de vuelo.
- Fecha y hora prevista de operación.

La confirmación de la Categoría 8 o 9 se realizará a través del mismo medio por el que fue solicitada.

20.10 POLÍTICA DE AHORRO ENERGÉTICO

El Aeropuerto de Valencia, dentro del horario 0000 LT a 0400 LT y si no existen operaciones de aeronaves previstas, aplicará procedimientos de ahorro energético consistentes en el apagado de los sistemas de ayuda visuales asociados a RWY y TWY.

20.11 PUNTO DE ENTRADA DE VIAJEROS CON ANIMALES DE COMPAÑÍA PROCEDENTES DE TERCEROS PAÍSES

Para garantizar el cumplimiento del Reglamento (UE) N° 576/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de junio de 2013 relativo a los desplazamientos sin ánimo comercial de animales de compañía y por el que se deroga el Reglamento (CE) N° 998/2003, toda Compañía Aérea que desee operar en el Aeropuerto y transporte en cabina, como parte del equipaje de mano de los pasajeros, los animales (mascotas) recogidos en el Anexo I del citado Reglamento, debe tener contratado un agente handling que se encargue de la gestión de los mismos en los casos en que, durante los controles llevados a cabo por el Resguardo Fiscal de la Guardia Civil o el Personal de la Aduana en las Terminales de Viajeros del Aeropuerto de Valencia, detecten un incumplimiento de los requisitos sanitarios fijados en la citada normativa que provoquen su rechazo en frontera.

La gestión del animal rechazado en frontera incluirá, al menos, el traslado hasta las instalaciones designadas para su estancia temporal en el aeropuerto, su manutención, cuidado veterinario y bienestar animal, e incluso su devolución a origen en los plazos establecidos por las autoridades sanitarias.

20.12 PLAN DE EMERGENCIA DEL AEROPUERTO

Ver AD 1.1 Gestión de emergencias.

LEVC AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO

21.1 GENERALIDADES

1. Los procedimientos siguientes se han establecido para evitar ruidos excesivos en los alrededores del aeropuerto de Valencia.
2. Su incumplimiento puede ocasionar sanciones a los operadores de las aeronaves.
3. El Aeropuerto de Valencia dispone de un Sistema Integrado de monitorizado de Ruidos y seguimiento de trayectorias (SIRVAL) que funciona de forma automática y permanente, recogiendo los niveles de ruido existentes en los lugares donde se han instalado los Terminales de Monitorizado de Ruido (TMR), y que, con la información procedente del sistema de radar del aeropuerto y la correspondiente a los planes de vuelo de las aeronaves, representa sobre una base cartográfica los lugares por donde se desplazan las aeronaves en vuelo, mediante la utilización de un sistema de información geográfica con cartografía digital y orto-fotos. El área controlada con datos radar abarca un radio 30 millas alrededor del aeropuerto.

El SIRVAL dispone de 10 TMR de los que actualmente se encuentran instalados y funcionando 9, en los siguientes municipios: Valencia, Manises, Xirivella, Quart de Poblet, Mislata, Aldaia y Ribarroja de Turia. El TMR número 10 es un TMR portátil que será instalado en diferentes emplazamientos dependiendo de las necesidades de evaluación.

El SIRVAL tiene como finalidad comprobar que, por parte de las aeronaves, se cumplen las trayectorias y procedimientos de vuelo establecidos.

1. El término noche se aplica al periodo comprendido entre las 2300-0700 LT, y el termino día al periodo comprendido entre las 0700-2300 LT.
2. RWY 12: No se autorizarán desvíos de las SID hasta que la aeronave se encuentre a 9 DME de VLC o haya librado la altitud de 6000 ft, excepto para las aeronaves propulsadas por hélice, helicópteros, aeronaves de estado y hospital, salvo por motivos de seguridad operacional.

RWY 30: No se autorizarán desvíos de las SID por debajo de la altitud de 6000 ft, excepto para las aeronaves propulsadas por hélice, helicópteros, aeronaves de estado y hospital, salvo por motivos de seguridad operacional.

21.2 PRUEBA DE MOTORES EN TIERRA

Las pruebas de motores en régimen superior al de ralentí podrán realizarse en horario H24 en las zonas habilitadas a tal fin.

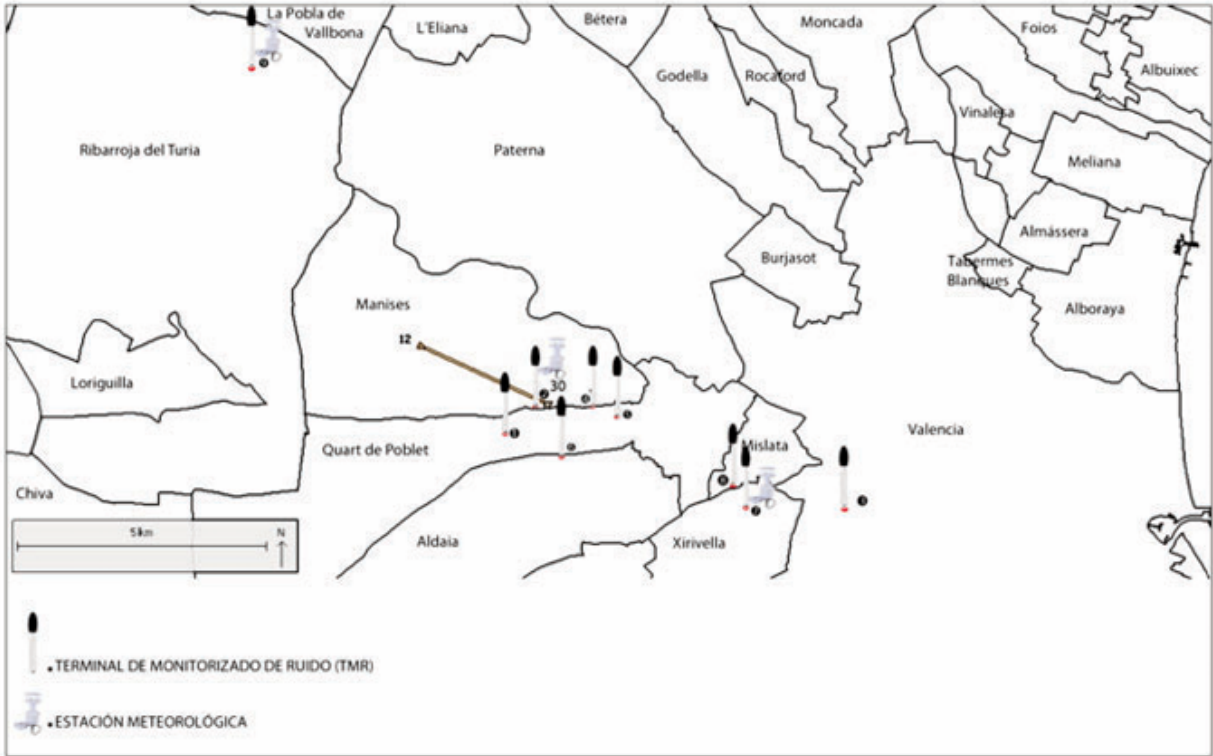
Las solicitudes de autorización de pruebas de motor a cualquier régimen, así como cualquier consulta sobre el procedimiento de pruebas de motor, deberá realizarse a:

CENTRO DE OPERACIONES

- TEL: +34-961 598 535
- FAX: +34-961 598 537
- E-mail: vlc.oficinaceops@aena.es

Queda prohibido utilizar empuje de reversa a partir de ralenti durante el periodo nocturno (2300-0700 LT) salvo por razones de seguridad, en cuyo caso, se notificará a torre inmediatamente.

21.3 UBICACIÓN DE LOS SENSORES DE MEDICIÓN DE RUIDO



SITUACIÓN	COORD	
	LAT	LONG
AEROPUERTO BA	392848N	0002850W
AEROPUERTO ILS	392905N	0002824W
VALENCIA	392755N	0002408W
MANISES	392904N	0002735W
QUART DE POBLET	392857N	0002715W
ALDAIA	392832N	0002802W
XIRIVELLA	392756N	0002530W
MISLATA	392809N	0002540W
RIBARROJA	393300N	0003213W

LEVC AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

22.1 AJUSTE DE VELOCIDAD

En el TMA de Valencia, a menos que el ATC indique otra cosa, en las llegadas de VALENCIA AD, bajo control radar, la velocidad se ajustará conforme a lo especificado a continuación:

- IAS MAX 250 kt a FL100 o inferior.
- IAS 220 kt al abandonar los IAF (CLS o MULAT).
- IAS 180 kt al abandonar el IF o al completar el viraje a final.
- IAS 160 kt al cruzar el FAF/FAP. Esta velocidad deberá mantenerse hasta 4 NM del umbral.
- Las aeronaves con IAS de crucero inferiores a las citadas anteriormente deberán mantener la velocidad de crucero hasta el punto de ajuste que les afecte.

Si no se puede cumplir con este ajuste de velocidad, se notificará al ATC qué velocidades se pueden mantener.

Las aeronaves estarán exentas de cumplir con estas limitaciones de velocidad cuando estén realizando un procedimiento de

llegada instrumental de descenso continuo (CDA).

22.2 SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR

Se autoriza el uso del radar de vigilancia en el suministro del Servicio de Control de Aeródromo en la Torre de Control del Aeropuerto de Valencia, para ejecutar las siguientes funciones, tal como se establece en el vigente Reglamento de la Circulación Aérea:

1. Asistencia radar a aeronaves en aproximación final;
2. Asistencia radar a otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;
3. Establecimiento de separación radar entre aeronaves sucesivas a la salida; y
4. Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

22.3 PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA PARA MOVIMIENTOS EN SUPERFICIE (LVP)

22.3.1 GENERALIDADES

La RWY 12/30 está autorizada para despegues en condiciones de visibilidad reducida.

- Se aplicarán los procedimientos de visibilidad reducida para despegues (LVP), en los siguientes casos:
- Cuando los mínimos meteorológicos que se establecen a continuación, estén definidos en términos de:
 - alcance visual en RWY (RVR) para las RWY 12 y 30, o
 - visibilidad general en el área de movimientos, para las RWY 12 y 30, cuando cualquiera de ellos sean inferiores a 550 m y no estén por debajo de 350 m, en cuyo caso se cancelarán los despegues.
- No se admiten llegadas cuando el RVR/visibilidad sea inferior a 550 m.
- Se informará a los pilotos que se están aplicando los procedimientos de visibilidad reducida por la dependencia ATC correspondiente y a través del sistema ATIS con el texto "LOW VISIBILITY PROCEDURE IN OPERATION".
- El ATC informará igualmente a los pilotos cuando se proceda a cancelar la aplicación de los procedimientos, lo cual se producirá una vez superados los 800 m de RVR o visibilidad horizontal.
- Durante la aplicación del LVP, quedan canceladas todas las operaciones excepto vuelos comerciales y de emergencia.

22.3.2 MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Mientras se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida, se autorizará el rodaje de una sola aeronave en el área de movimiento.

Los pilotos procederán a verificar en todo momento la situación de la aeronave, comprobando que el rodaje se ejecuta en condiciones de completa seguridad. En el caso de desorientación o duda detendrán la aeronave, e informarán al ATC inmediatamente.

Durante la activación de los procedimientos de visibilidad reducida se tomarán las siguientes medidas:

- PRKG
- Se realizará con guiado de vehículo "SÍGAME" las entradas y salidas de todos los PRKG del aeropuerto.
- Vías de servicio
- Se reducirá al mínimo imprescindible la circulación por vías de servicio autorizadas. No se utilizará el vial del SEI a RWY 12/30, excepto en caso de emergencia. Se cerrarán las siguientes vías de servicio:
- Plataforma NORTE:
 - Desde el PRKG 6B hasta el 25.
 - Desde el PRKG 6B hasta el 7A.
 - Desde el PRKG 42 hasta el 12.
 - Vía de servicio que transcurre entre los PRKG 42 y 43.
- Plataforma SUR: Todas, excepto la vía de servicio que va desde el PRKG 141 al 153, próxima a los edificios.

Llegadas:

Las aeronaves que hayan aterrizado, al abandonar la RWY notificarán: "Pista libre" al cruzar el letrero de RWY libre de la TWY por la que abandonen.

A la entrada de la plataforma de estacionamiento, esperarán la presencia del vehículo "SÍGAME", para dirigirse al PRKG asignado, comunicando a TWR: "SÍGAME" a la vista.

Salidas:

Los pilotos solicitarán permisos de puesta en marcha o rodaje, notificando el PRKG en el que se encuentran. A fin de establecer una mejor puesta en secuencia del tránsito, los pilotos no solicitarán autorizaciones de puesta en marcha, retroceso o rodaje cuando los valores de RVR, o visibilidad en su caso, estuviesen por debajo de sus mínimos operacionales.

Cuando el RVR/visibilidad sea inferior a 550 m y no estén por debajo de 350 m, sólo se autorizará el rodaje de una aeronave, a la vez, en el área de movimientos. En estas condiciones todas las salidas desde el PRKG serán asistidas por vehículo "SÍGAME" en todos los PRKG.

En el caso de que una aeronave que sale tuviera que regresar a plataforma, el piloto informará a TWR y esperará nuevas instrucciones de rodaje.

Rutas de rodaje en LVC: Se procederá según la RWY a utilizar:

APN NORTE:

- RWY 12: salida por GATE-C, rodar por TWY N2, N3 y N4 hasta el punto de espera de pista en la TWY H9, salvo instrucciones en contra de ATC. Excepto para aeronave de letra de clave E o F estacionadas en el PRKG 25, que lo harán por GATE-B.
- RWY 30: salida por GATE-A, rodar por TWY H3, N1 hasta punto de espera de pista TIRIO, excepto para las aeronaves de letra de clave D, E o F que utilizarán la ruta definida en el procedimiento para aeronave de letra de clave/tipo E o F (B748 o A124). Sólo podrá realizarse la entrada en pista por TWY H1, T1, salvo instrucciones de ATC.

APN CARGA:

- RWY 12: salida por GATE-D, rodar por TWY N3 y N4 hasta punto de espera de pista en la TWY H9, salvo instrucciones de ATC.
- RWY 30: salida por GATE-A, rodar por TWY N1 hasta punto de espera de pista TIRIO, excepto para las aeronaves de letra de clave D, E o F que utilizarán la ruta definida en el procedimiento para aeronave de letra de clave/tipo E o F (B748 o A124). Sólo podrá realizarse la entrada en pista por la TWY H1, salvo instrucciones de ATC.

APN SUR:

Cuando se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida, las operaciones de aeronave estacionadas en dicha plataforma serán canceladas. Únicamente aeronave excluidas de las medidas ATFCM podrán operar (Vuelos que transporten jefes de estado o equivalentes, vuelos en misiones de búsqueda y salvamento, vuelos autorizados por autoridades relevantes de los estados, vuelos médicos/ambulancias cuando estén en juego vidas humanas y vuelos involucrados en servicios de extinción de incendios) y lo harán como sigue:

- RWY 12: salida por GATE-F, rodar por TWY S2, S3, S4, T4 hasta punto de espera de pista en TWY T4, salvo instrucciones en contra de ATC.
- RWY 30: salida por la GATE-E, rodar por TWY M1 hasta punto de espera de pista en TWY T1, salvo instrucciones en contra de ATC.

PLATAFORMA R4: No se admiten operaciones.

22.3.3 FALLO DE COMUNICACIONES

En el caso de una aeronave o vehículo operando en el área de maniobras que experimente un fallo en las comunicaciones procederá como sigue:

- a. Si se trata de una aeronave de salida, continuará por la ruta asignada hasta el límite del permiso, extremando las precauciones para evitar desvíos de la misma. Una vez allí mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME", que lo conducirá al PRKG o apartadero de espera que se le asigne.
- b. Si se trata de una aeronave de llegada, mantendrá la posición en el primer tramo de TWY en el que el área sensible del ILS quede libre y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME" que le conducirá al PRKG asignado.
- c. Si se trata de un vehículo, permanecerá en su posición y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME" que lo conducirá hasta el lugar que se determine.

22.4 OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO

Dependiendo de las condiciones del tránsito, y siempre que se prevea que no vaya a ser necesario interrumpir un descenso, las aeronaves serán autorizadas a proceder por una llegada estándar (STAR) o mediante una autorización del tipo "directo" a un fijo intermedio de la STAR, al IAF, a un fijo de la aproximación intermedia o al IF, a la mínima altitud del IAF o del IF del procedimiento instrumental (IAC) de manera que la operación de descenso pueda ejecutarse de manera continua.

22.5 CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD



LEVC AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

23.1 ZONA DE CONCENTRACIÓN DE AVES

ENTORNO AEROPORTUARIO: FLUJOS

Movimiento 1: Paso poco frecuente de torcaces que cruzan pista a la altura de H7. Torcaces procedentes del exterior del aeropuerto que se dirigen al campo de golf.

Movimiento 2: Paso poco frecuente de torcaces que cruzan pista a la altura de H7. Torcaces procedentes de la zona sur del aeropuerto que se dirigen al campo de golf.

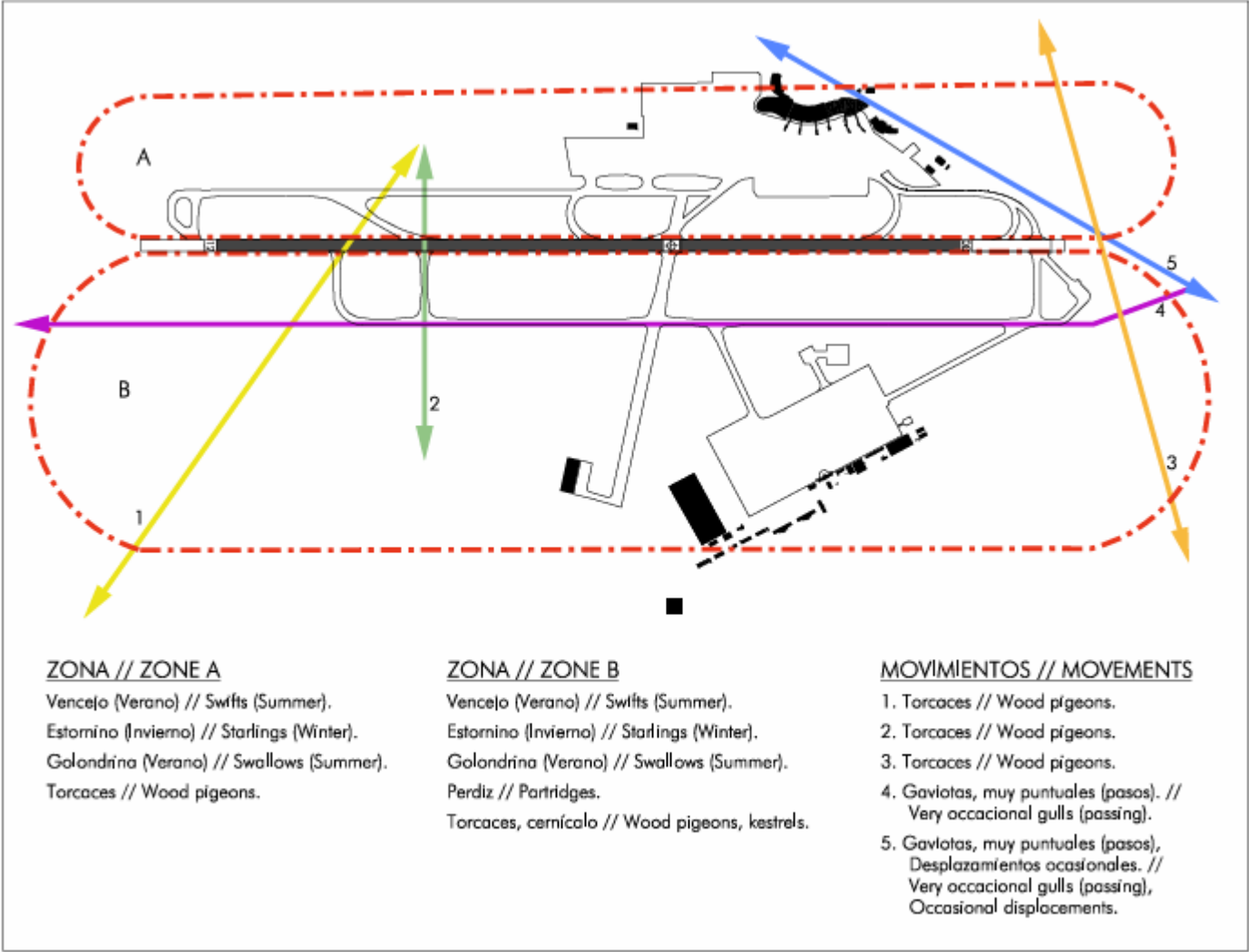
Movimiento 3: Paso poco frecuente de torcaces próximo a la cabecera RWY 30. Torcaces procedentes del exterior del aeropuerto se dirigen desde el sur hacia la localidad de Manises.

Movimiento 4: Paso muy puntual de gaviotas que cruzan el aeropuerto sobrevolando TWY S1, S2 y S3.

Movimiento 5: Paso muy puntual de gaviotas próximas a la cabecera de RWY 12. Gaviotas procedentes del exterior del aeropuerto se dirigen desde el sur hacia la localidad de Manises.

23.2 OTRAS AVES

Durante los meses de abril, mayo y junio vencejos y golondrinas acuden a alimentarse al aeropuerto.



LEVC AD 2.24 CARTAS AERONÁUTICAS RELATIVAS A UN AERÓDROMO

El listado de cartas relativas al aeródromo puede encontrarse en el siguiente enlace:

<https://aip.enaire.es/AIP/#LEVC>

LEVC AD 2.25 PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

A continuación se incluyen los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

- IAC 1 - ILS Z RWY 12: aproximación directa.
- IAC 2 - ILS Y RWY 12: aproximación directa.
- IAC 3 - LOC Z RWY 12: aproximación directa.
- IAC 4 - LOC Y RWY 12: aproximación directa.
- IAC 5 - VOR RWY 12: aproximación directa.
- IAC 6 - RNP Z RWY 12 (LPV ONLY): LPV.
- IAC 7 - RNP Y RWY 12: LNAV.
- IAC 8 - ILS RWY 30: aproximación directa.
- IAC 9 - LOC RWY 30: aproximación directa.

IAC 10 - VOR RWY 30: aproximación directa.

IAC 11 - RNP Z RWY 30 (LPV ONLY): LPV.

IAC 12 - RNP Y RWY 30: LNAV, LNAV/VNAV.