

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO  
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME

LEVC - VALENCIA

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 392922N 0002854W. Ver AD 2-LEVC ADC.

Distancia y dirección desde la ciudad: 8 km W.

Elevación: 73 m / 240 ft.

Ondulación geoid: 50.23 m ± 0.05 m (1).

Temperatura de referencia: 31°C.

→ Temperatura baja media: 9°C.

Declinación magnética: 1° E (2020).

Cambio anual: 7.5' E.

Administración AD: Aena.

Dirección: Aeropuerto de Valencia; 46940 Manises; Valencia.

TEL: +34-961 598 500.

FAX: +34-961 598 510.

AFTN: LEVC

E-mail: VLC\_ceops@aena.es

Tránsito autorizado: IFR/VFR. (2) (3)

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: LEVCZPZX

SITA: VLCAPYA

No se permitirán vuelos sin autorización.

(3) Ver Reglamentación Local.

ARP: 392922N 0002854W. See AD 2-LEVC ADC.

Distance and direction from the city: 8 km W.

Elevation: 73 m / 240 ft.

Geoid undulation: 50.23 m ± 0.05 m (1).

Reference temperature: 31°C.

Low average temperature: 9°C.

Magnetic variation: 1° E (2020).

Annual change: 7.5' E.

AD administration: Aena.

Address: Aeropuerto de Valencia; 46940 Manises; Valencia.

TEL: +34-961 598 500.

FAX: +34-961 598 510.

AFTN: LEVC

E-mail: VLC\_ceops@aena.es

Approved traffic: IFR/VFR. (2) (3)

Remarks: (1) For all AD points.

(2) For air traffic security reasons:

- Local VFR flights may be subject to ATC clearance.

Except: hospital, SAR, emergencies and state flights.

Business and General Aviation Traffic (IFR/VFR) may be conditioned on the declared capacity.

IFR school and training flights permitted only from 0100 LT to 0500 LT.

Occasionally, restrictions may apply, which will be published by NOTAM.

Local Scheduling Coordination Office:

TEL: +34-961 598 535

FAX: +34-961 598 537

AFTN: LEVCZPZX

SITA: VLCAPYA

Flights without clearance are not allowed.

(3) See Local Regulations.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: H24.

Aduanas e Inmigración: HR AD.

Servicios médicos y de sanidad: Ver GEN 1.4.

AIS/ARO: HR AD.

Información MET: HR AD.

ATS: HR AD.

Abastecimiento de combustible: HR AD.

Asistencia en tierra: HR AD.

Seguridad: HR AD.

Deshielo: No.

Observaciones: Ninguna.

Airport: H24.

Customs and Immigration: HR AD.

Health and Sanitation: See GEN 1.4.

AIS/ARO: HR AD.

MET briefing: HR AD.

ATS: HR AD.

Fuelling: HR AD.

Handling: HR AD.

Security: HR AD.

De-icing: No.

Remarks: None.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: Hasta 3000 kg.

Tipos de combustible: GNA AVGAS 100LL, RD 2494 JET A-1. (1)

Tipos de lubricante: AEROSHELL W-100, 15W50.

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

Instalaciones para el deshielo: No.

Espacio disponible en hangar: No.

Instalaciones para reparaciones: Hangar de mantenimiento aeronaves Cessna.

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.com

vlcjtuno@groundforce.aero

SITA: VLCGFXH

Cargo facilities: Up to 3000 kg.

Fuel types: GNA AVGAS 100LL, RD 2494 JET A-1. (1)

Oil types: AEROSHELL W-100, 15W50.

Refuelling capacity: AVGAS 100 LL: 1 truck 5500 L; 3 L/s.

JET A-1: 3 trucks 40000 L,

2 trucks 30000 L,

2 trucks 20000 L,

1 truck 10000 L; 100 L/s

De-icing facilities: No.

Hangar space: No.

Repair facilities: Cessna aircraft maintenance hangar.

Remarks: A handling agent must be used for all operations, including non-commercial operations.

Except: hospital, SAR, emergencies and state flights.

For arrival operations, passengers and crew must wait for their handling agent.

Commercial and Cargo aviation handling agents:

GROUNDFORCE VLC 2015 UTE

TEL: +34-961 522 708 / +34-961 598 941

FAX: +34-961 525 562

E-mail: vlcgfxh@groundforce.com

vlcjtuno@groundforce.aero

SITA: VLCGFXH

SWISSPORT  
 TEL: +34-961 598 517  
 FAX: +34-961 598 889  
 Móvil: +34-618 256 339  
 E-mail: VLC.Dutymanager@swissport.com  
 SITA: VLCCO8X

Agentes handling de Aviación General:

UNITED AVIATION SERVICES  
 TEL: +34-961 598 931  
 FAX :+34-961 523 425  
 Móvil: +34-676 900 350  
 E-mail: ops.vlc@unitedaviation.com

EXECUJET SPAIN, S.L  
 TEL: +34-961 598 392  
 FAX:+34-961 598 393  
 E-mail: fbo.levc@execujet.eu  
 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  
 Móvil: +34-635 855 841  
 E-mail: valencia@generalaviation.es

(1) Solicitud de suministro de combustible:  
 SKYTANKING  
 Móvil: +34-660 795 371  
 E-mail: vlc@skytanking.com  
 oscar.martin@skytanking.com

SLCA  
 TEL: +34-961 599 011  
 +34-961 523 549  
 FAX: +34-961 599 012  
 Móvil: +34-618 749 304  
 E-mail: VLC@slca.es

SWISSPORT  
 TEL: +34-961 598 517  
 FAX: +34-961 598 889  
 Mobile phone: +34-618 256 339  
 E-mail: VLC.Dutymanager@swissport.com  
 SITA: VLCCO8X

General Aviation handling agents:

UNITED AVIATION SERVICES  
 TEL: +34-961 598 931  
 FAX: +34-961 523 425  
 Mobile phone: +34-676 900 350  
 E-mail: ops.vlc@unitedaviation.com

EXECUJET SPAIN, S.L  
 TEL: +34-961 598 392  
 FAX: +34-961 598 393  
 E-mail:fbo.levc@execujet.eu  
 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  
 Mobile phone: +34-635 855 841  
 E-mail: valencia@generalaviation.es

(1) Fuelling requests:  
 SKYTANKING  
 Mobile phone: +34-660 795 371  
 E-mail: vlc@skytanking.com  
 oscar.martin@skytanking.com

SLCA  
 TEL: +34-961 599 011  
 +34-961 523 549  
 FAX: +34-961 599 012  
 Mobile phone: +34-618 749 304  
 E-mail: VLC@slca.es

**5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS**

**PASSENGER FACILITIES**

**Hoteles:** No.  
**Restaurante:** Si.  
**Transporte:** Autobuses, taxis, coches de alquiler y metro.  
**Instalaciones médicas:** Primeros auxilios. (1)  
**Banco/Oficina Postal:** No.  
**Información turística:** Sí.  
**Observaciones:** (1) Ver item 3 para horario de operación.

**Hotels:** No.  
**Restaurant:** Yes.  
**Transportation:** Buses, taxis, car hire and underground.  
**Medical facilities:** First aid. (1)  
**Bank/Post Office:** No.  
**Tourist information:** Yes.  
**Remarks:** (1) See item 3 for hours of operation.

➔ **6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS**

**RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES**

**Categoría de incendios:** 7. (1) (2)  
**Equipo de salvamento:** De acuerdo a la categoría de incendio publicada.  
**Retirada de aeronaves inutilizadas:**  
 Camiones grúa externos al AD con capacidad máxima de elevación de 500 TM.  
 Eslingas OLCOVEN de 10 m para elevación de aeronaves, 8000 kg de carga máxima soportada simple y en recto, 16000 kg doble y en recto.  
 3 mini cojines elevadores de alta potencia neumática (1 bar), para la recuperación de aeronaves con problemas en el tren de aterrizaje, obteniendo una altura hinchados de 60 cm.  
**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").

**Fire category:** 7. (1) (2)  
**Rescue equipment:** In accordance with the fire category published.  
**Removal of disabled aircraft:**  
 Crane trucks not belonging to AD, with a maximum lifting capacity of 500 TM.  
 10 m OLCOVEN recovery straps used to lift aircraft, maximum weight 8000 kg single and straight, 16000 kg double and straight.  
 3 mini high power lifting bags, for transporting aircraft with damaged landing gear, up to 60 cm inflated.  
**Remarks:** (1) The response time of the rescue and fire fighting service is less than 3 MIN, with an operational objective of less than 2 MIN.  
 (2) 8 and 9 exceptionally (see item 20, "Procedure for requesting of exceptional fire category").

➔ **7. EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE**

**RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN**

**Tipos de equipamiento de limpieza:** No aplica.  
**Prioridades de limpieza:** No aplica.  
**Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento:** No aplica.  
**Pistas de invierno especialmente preparadas:** No aplica.  
**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.

**Types of clearing equipment:** Not applicable.  
**Clearance priorities:** Not applicable.  
**Use of material for movement area surface treatment:** Not applicable.  
**Specially prepared winter runways:** Not applicable.  
**Remarks:** Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2.  
 Aerodrome in service during all seasons of the year.

## 8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

## MOVEMENT AREA DETAILS

**Plataforma:** Superficie: Norte: Hormigón.  
Sur: Hormigón.  
R4: Pavimento asfáltico.

**Resistencia:** Norte: PCN 57/R/A/W/T. EXC:  
PRKG 26 a 41, 51, 61: PCN 119/R/A/W/T.  
PRKG 52 a 60: PCN 98/R/C/W/T.  
PRKG BT5: PCN 41/R/C/W/T.  
GATE-A: PCN 81/F/A/W/T.  
GATE-B, GATE-C: PCN/105/F/A/W/T.  
BTN GATE-A & TWY W1: PCN 67/F/C/W/T.

Sur: PCN 70/R/A/W/T. EXC:  
PRKG 201 a 205 & 212 a 216: PCN 103/R/B/W/T.  
BTN PRKG 106 & APN BDRY: PCN 66/F/A/W/T.

R4: PCN 35/F/A/W/T.  
Carga: PCN 129/R/B/W/T. EXC:  
GATE-D: PCN 45/F/A/W/T.

**Calles de rodaje:** Anchura: 23 m.  
EXC T2 y H5: 45 m.

Superficie: Asfalto.

**Resistencia:** H1: PCN 87/F/A/W/T;  
H2: PCN 90/F/A/W/T;  
H3, H6: PCN 82/F/A/W/T;  
H4: PCN 78/F/A/W/T;  
H5, T2: PCN 80/F/A/W/T;  
H7, H8, H9, N3, N4: PCN 105/F/A/W/T;  
M1, M2, W13 (BTN PRKG 106 & GATE-F):  
PCN 46/F/A/W/T;  
N1: PCN 85/F/A/W/T;  
N2: PCN 73/F/A/W/T;  
S1 a S4, T1, T3, T4: PCN 57/F/A/W/T;  
S5: PCN 46/F/A/W/T;  
Intersección de T2 con S2: PCN 51/F/A/W/T;  
W1: PCN 77/R/A/W/T;  
W2: PCN 57/R/A/W/T;  
W3: PCN 119/R/B/W/T;  
W4, W5, W6 (BTN PRKG 22 & 23):  
PCN 119/R/A/W/T;  
W6 (BTN PRKG 56 & 52): PCN 98/R/C/W/T;  
W11 (BTN PRKG 201 & 206), W14, Y1  
(BTN PRKG 209 & 211), Y2 (BTN PRKG 201 & 206):  
PCN 103/R/B/W/T;  
W11 (BTN PRKG 207 & 208), W15, W16, Y1  
(BTN PRKG 212 & 216), Y2 (BTN PRKG 207 & 208):  
PCN 70/R/A/W/T.

**Posiciones de comprobación:** Altimetro: 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.

**Observaciones:** Ninguna.

**Apron:** Surface: North: Concrete.  
South: Concrete.  
R4: Asphalt pavement.

**Strength:** North: PCN 57/R/A/W/T. EXC:  
PRKG 26 to 41, 51, 61: PCN 119/R/A/W/T;  
PRKG 52 to 60: PCN 98/R/C/W/T.  
PRKG BT5: PCN 41/R/C/W/T.  
GATE-A: PCN 81/F/A/W/T.  
GATE-B, GATE-C: PCN/105/F/A/W/T.  
BTN GATE-A & TWY W1: PCN 67/F/C/W/T.

South: PCN 70/R/A/W/T. EXC:  
PRKG 201 to 205 & 212 to 216: PCN 103/R/B/W/T.  
BTN PRKG 106 & APN BDRY: PCN 66/F/A/W/T.

R4: PCN 35/F/A/W/T.  
Cargo: PCN 129/R/B/W/T. EXC:  
GATE-D: PCN 45/F/A/W/T.

**Taxiways:** Width: 23 m.  
EXC T2 and H5: 45 m.

Surface: Asphalt.

**Strength:** H1: PCN 87/F/A/W/T;  
H2: PCN 90/F/A/W/T;  
H3, H6: PCN 82/F/A/W/T;  
H4: PCN 78/F/A/W/T;  
H5, T2: PCN 80/F/A/W/T;  
H7, H8, H9, N3, N4: PCN 105/F/A/W/T;  
M1, M2, W13 (BTN PRKG 106 & GATE-F):  
PCN 46/F/A/W/T;  
N1: PCN 85/F/A/W/T;  
N2: PCN 73/F/A/W/T;  
S1 to S4, T1, T3, T4: PCN 57/F/A/W/T;  
S5: PCN 46/F/A/W/T;  
T2 intersection with S2: PCN 51/F/A/W/T;  
W1: PCN 77/R/A/W/T;  
W2: PCN 57/R/A/W/T;  
W3: PCN 119/R/B/W/T;  
W4, W5, W6 (BTN PRKG 22 & 23):  
PCN 119/R/A/W/T;  
W6 (BTN PRKG 56 & 52): PCN 98/R/C/W/T;  
W11 (BTN PRKG 201 & 206), W14, Y1  
(BTN PRKG 209 & 211), Y2 (BTN PRKG 201 & 206):  
PCN 103/R/B/W/T;  
W11 (BTN PRKG 207 & 208), W15, W16, Y1  
(BTN PRKG 212 & 216), Y2 (BTN PRKG 207 & 208):  
PCN 70/R/A/W/T.

**Check locations:** Altimeter: Apron:  
- Rampas 1, 2 & 3: ELEV 55 m/181 ft  
EXC BT5: ELEV 51 m/168 ft.  
- Ramp 5 & Cargo: ELEV 59 m/194 ft.  
VOR: No.  
INS: No.

**Remarks:** None.

## 9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

## TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

**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.

**Señalización de RWY:** Eje, umbral desplazado RWY 30, designadores, información longitudinal restante, faja lateral, zona de toma de contacto y punto de visada.

**Señalización de TWY:** Eje y faja lateral.

**Observaciones:** Ninguna.

**Taxiing guidance system:** Runway holding positions, lighted boards, stop bars, intermediate holding positions, NO ENTRY boards, PRKG and runway guard lights.

**RWY markings:** Centre line, threshold, displaced threshold RWY 30, designators, distance to go information, side stripe, touchdown zone and aiming point.

**TWY markings:** Centre line and side stripe.

**Remarks:** None.

## 10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

## AERODROME OBSTACLES

**Obstáculos que perforan las Superficies de Transición, Horizontal, Cónica, Aproximación, Circuito, Despegue, establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las Áreas 2 y 3 establecidas en el Anexo 15 de OACI.**

Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales.

**Observaciones:** Ver AD 2-LEVC AOC.

**Obstacles which penetrate Transitional, Horizontal, Conical, Approach, Circuit, Take-off, contained in Annex 14 of ICAO; and Areas 2 and 3 contained in Annex 15 of ICAO.**

See Item 10 and Digital Data section.

**Remarks:** See AD 2-LEVC AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

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

**MET office:** Valencia MET.  
**HR:** H24.  
**METAR:** Half-hourly.  
**TAF:** 24 HR.  
**TREND:** Yes.  
**Briefing:** In person and by telephone.  
**Flight documentation/Language:** Charts and plain language / Spanish.  
**Charts:** Forecasted significant and wind and temperature in altitude maps.  
**Supplementary equipment:** Clouds and lightning image and radar information display.  
**ATS unit served:** TWR, APP.  
**Additional information:** Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750.  
 MET office Valencia: H24; TEL: +34-961 598 653.  
**Remarks:** Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

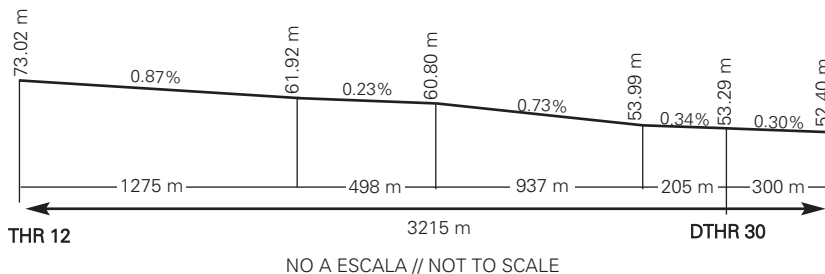
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
→ 12 (4)	116.16°GEO 116°MAG	3215x45	392946.8700N 0003000.4100W	THR: 73.0 m/240 ft TDZ: 73.0 m/240 ft	No	No	3335 x 280	Si/Yes	240 x 140	RWY: ASPH PCN 105/F/A/W/T PCN 78/F/A/W/T (2) PCN 85/F/A/W/T (3) SWY: No
→ 30 (1)	296.18°GEO 296°MAG	3215x45	392905.1900N 0002810.9600W	THR: 53.3 m/175 ft TDZ: 59.3 m/195 ft	No	No	3335 x 280	Si/Yes	240 x 150	RWY: ASPH PCN 105/F/A/W/T PCN 78/F/A/W/T (2) PCN 85/F/A/W/T (3) SWY: No

**Observaciones:** (1) THR 30 desplazado 300 m.  
 (2) 500 m - 800 m RWY 12 y 2115 m - 2415 m RWY 30  
 (3) 2550 m - 2750 m RWY 12 y 165 m - 365 m RWY 30  
 (4) Coordenadas extremo RWY 12: 392900.90N 0002759.70W

**Remarks:** (1) THR 30 displaced 300 m.  
 (2) 500 m - 800 m RWY 12 and 2115 m - 2415 m RWY 30  
 (3) 2550 m - 2750 m RWY 12 and 165 m - 365 m RWY 30  
 (4) End RWY 12 coordinates: 392900.90N 0002759.70W

**Perfil:**

**Profile:**



13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
12	3215	3215	3215	3215
30	3215	3215	3215	2915
12 INT T4	2700	2700	2700	--
12 INT T3	2340	2340	2340	--
12 INT H6	1695	1695	1695	--
12 INT T2	1440	1440	1440	--
30 INT H2	2970	2970	2970	--
30 INT H3	2460	2460	2460	--
30 INT T2	1770	1770	1770	--

**Observaciones:** Ninguna.

**Remarks:** None.

**14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA**

**APPROACH AND RUNWAY LIGHTING**

**Pista:** 12  
**Aproximación:** Precisión CAT I 900 m. LIH.  
**PAPI (MEHT):** 3° (17.03 m / 56 ft).  
**Umbral:** Verdes.  
**Zona de toma de contacto:** No.  
**Eje pista:** 3215 m: 2315 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH.  
 Distancia entre luces: 30 m.  
**Borde de pista:** 3215 m: 2615 m blancas + 600 m amarillas. LIH.  
 Distancia entre luces: 50 m.  
**Extremo de pista:** Rojas.  
**Zona de parada:** No.  
**Observaciones:** Ninguna.

**Runway:** 12  
**Approach:** Precision CAT I 900 m. LIH.  
**PAPI (MEHT):** 3° (17.03 m / 56 ft).  
**Threshold:** Green.  
**Touchdown zone:** No.  
**Runway centre line:** 3215 m: 2315 m white + 600 m white and red + 300 m red LIH.  
 Distance between lights: 30 m.  
**Runway edge:** 3215 m: 2615 m white + 600 m yellow. LIH.  
 Distance between lights: 50 m.  
**Runway end:** Red.  
**Stopway:** No.  
**Remarks:** None.

**Pista:** 30  
**Aproximación:** Precisión CAT I 900 m. LIH.  
**PAPI (MEHT):** 3° (17.48 m / 57 ft).  
**Umbral:** Verdes.  
**Zona de toma de contacto:** No.  
**Eje pista:** 3215 m: 2315 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH.  
 Distancia entre luces: 30 m.  
**Borde de pista:** 3215 m: 300 m rojas + 2315 m blancas + 600 m amarillas. LIH.  
 Distancia entre luces: 50 m.  
**Extremo de pista:** Rojas.  
**Zona de parada:** No.  
**Observaciones:** Ninguna.

**Runway:** 30  
**Approach:** Precision CAT I 900 m. LIH.  
**PAPI (MEHT):** 3° (17.48 m / 57 ft).  
**Threshold:** Green.  
**Touchdown zone:** No.  
**Runway centre line:** 3215 m: 2315 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH.  
 Distance between lights: 30 m.  
**Runway edge:** 3215 m: 300 m red + 2315 m white + 600 m yellow. LIH.  
 Distance between lights: 50 m.  
**Runway end:** Red.  
**Stopway:** No.  
**Remarks:** None.

**15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA**

**OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY**

**ABN/IBN:** No.  
**WDI:** 1 cerca THR 12, 1 cerca THR 30. LGTD.  
 → **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.  
**Iluminación de plataforma:** Borde.  
 → **Fuente secundaria de energía:** Sistema de alimentación ininterrumpida (SAI) para todos los sistemas de luces aeronáuticas. Incluido luces de obstáculos.  
**Observaciones:** Ninguna.

**ABN/IBN:** No.  
**WDI:** 1 near THR 12, 1 near THR 30. LGTD.  
**TWY lighting:** Edge in T3, T4, S1, S2, S3, S4 and M2.  
 Centre line in N1, N2, N3, N4, H1, H2, H3, H4, H5, H6, H7, H8, H9, M1, T1 and T2.  
**Apron lighting:** Edge.  
**Secondary power supply:** Uninterrupted power supply (UPS) for all aeronautical lighting systems. Included obstacles lights.  
**Remarks:** None.

**16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS**

**HELICOPTER LANDING AREA**

**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, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 148, 149, 152 y 153.  
**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, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 148, 149, 152 y 153.

**Position:**  
 - FATO: RWY 12/30. Coordinates THR 12 and THR 30, see item 12.  
 - Ground taxiing: TLOF same as RWY 12/30. Coordinates 392922N 0002854W (same as ARP).  
 - Air taxiing: TLOF same as PRKG 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 148, 149, 152 and 153.  
**Elevation:**  
 - FATO: RWY 12/30. THR 12 and THR 30 elevation, see item 12.  
 - Ground taxiing: TLOF same as RWY 12/30. Elevation 60.80 m (same as ARP).  
 - Air taxiing: TLOF same as PRKG 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 148, 149, 152 and 153.

PRKG	ELEV (m)
125	58.22
126	58.30
127	58.38
128	58.45
129	58.54
130	58.60
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

**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, 130, 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.

**Orientación:** No.

**Distancias declaradas:** No.

**Iluminación:** No.

**Observaciones:** Rodaje aéreo: Dimensiones máximas de helicópteros.  
Ver AD 2-LEVC PDC 2.

**Dimensions, surface, maximum weight, marking:**

- FATO: RWY 12/30.  
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 12/30, see item 12.  
- Air taxiing: TLOF same as PRKG 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 148, 149, 152 and 153: Hydraulic concrete PCN 70/R/A/W/T.  
Circular strip 50 cm wide, with an inner diameter of 8.63 m at PRKG 148, 149 and 153; 10.0 m at PRKG 152.  
PRKG 125 to 135 for helicopter parking for taxiing without turning.

**Direction:** No.

**Declared distances:** No.

**Lighting:** No.

**Remarks:** Air Taxiing: Maximum dimensions of helicopters.  
See AD 2-LEVC PDC 2.

**17. ESPACIO AÉREO ATS**

**ATS AIRSPACE**

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
CTR VALENCIA 394033N 0004701W; 393806N 0004142W; 394234N 0003227W; arco de 6 NM de radio centrado en // 6 NM radius arc centred on 393728N 0002821W (Bétera ARP); 393453N 0002120W; 392932N 0001559W; 391650N 0001629W; 392238N 0003500W; 393551N 0005038W; 394033N 0004701W.	6000 ft AMSL SFC	D (1)	VALENCIA APP (ES/EN)	1850 m/6000 ft
ATZ VALENCIA Círculo de 5 NM de radio centrado en ARP. // Circle radius 5 NM centred on ARP.	2500 ft AMSL SFC	D	VALENCIA TWR (2) ES/EN	
<b>Observaciones:</b> (1) Excepto los pasillos VFR (RMZ), que son clase G. (2) Distintivo de llamada: Valencia TWR. HR ATS: ver casilla 3.		<b>Remarks:</b> (1) Except for VFR corridors (RMZ), which are class G. (2) Call sign: Valencia TWR. HR ATS: see item 3.		

**18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS**

**ATS COMMUNICATION FACILITIES**

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Valencia APP	119.075 MHz 120.100 MHz 124.750 MHz 363.550 MHz	H24 H24 H24 H24	BACK-UP APP/L APP/H APP/MIL
TWR	Valencia TWR	118.550 MHz 125.475 MHz 121.500 MHz 121.875 MHz 123.575 MHz 243.000 MHz 257.800 MHz 121.075 MHz	H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24	BACK-UP EMERG GMC CLR EMERG
ATIS	Valencia información			
D-ATIS	Valencia información	NIL	H24	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos. // Provision of ATIS information via data link.

**19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIAJE**

**RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES**

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (1° E)	VLC	116.100 MHz	H24	392908.3N 0002859.0W		COV 40 NM AVBL BTN: R-009/R-038 a // at 6500 ft AMSL o // or ABV; R-038/R-129 a // at 3500 ft AMSL o // or ABV; R-129/R-179 a // at 5000 ft AMSL o // or ABV; R-179/R-279 a // at 6500 ft AMSL o // or ABV; R-279/R-009 a // at 7500 ft AMSL o // or ABV. R-209 AVBL: FL080 a // at 60 NM, FL100 a // at 90 NM, FL140 a // at 100 NM solape con // overlap with VOR AMR.
DME	VLC	CH 108X	H24	392908.0N 0002859.5W	60 m	R-233 U/S FM 50 NM. COV 40 NM AVBL BTN: R-009/R-038 a // at 6500 ft AMSL o // or ABV; R-038/R-129 a // at 3500 ft AMSL o // or ABV; R-129/R-179 a // at 5000 ft AMSL o // or ABV;



Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (0°)	CLS	117.550 MHz	H24	394225.8N 0005910.8W		R-179/R-279 a // at 6500 ft AMSL o // or ABV; R-279/R-009 a // at 7500 ft AMSL o // or ABV. R-209 AVBL: FL080 a // at 60 NM, FL100 a // at 90 NM, FL140 a // at 100 NM solape con // overlap with DME AMR. R-233 U/S FM 50 NM. COV 40 NM U/S BTN: R-049/R-176 a // at FL175 o // or BLW; R-176/R-229 a // at FL135 o // or BLW; R-229/R-299 a // at FL150 o // or BLW; R-299/R-340 a // at FL085 o // or BLW; R-340/R-049 a // at FL120 o // or BLW. R-348 COV 38 NM a // at 6000 ft AMSL. R-143 COV 22 NM a // at FL070. R-154 AVBL a // at: FL070 FM 29 NM, FL130 FM 67 NM. R-173 AVBL a // at: FL070 FM 26 NM, FL130 FM 65 NM.
→ → DME	CLS	CH 122Y	H24	394225.9N 0005911.4W	570 m	COV 40 NM U/S BTN: R-049/R-176 a // at FL175 o // or BLW; R-176/R-229 a // at FL135 o // or BLW; R-229/R-299 a // at FL150 o // or BLW; R-299/R-340 a // at FL085 o // or BLW; R-340/R-049 a // at FL120 o // or BLW. R-348 COV 38 NM a // at 6000 ft AMSL. R-299 COV 30 NM a // at FL085 R-154 COV 21 NM a // at FL070 R-173 COV 29 NM a // at FL070 R-143 COV 22 NM a // at FL070
→ → NDB (1° E)	SGO	356.000 kHz	H24	394027.1N 0001228.1W		COV 50 NM
NDB (1° E)	PND	340.000 kHz	H24	392614.6N 0002047.3W		COV 50 NM
LOC 12 (1° E)	VLN	111.500 MHz	H24	392855.3N 0002745.0W		116° MAG / 692 m FM THR 30 COV 25 NM
ILS CAT I						
GP 12		332.900 MHz		392938.1N 0002948.7W		3°; RDH 16 m a // at 372 m FM THR 12 & 120 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // On the right in the APCH direction. COV 10 NM U/S BTN +2° y // and +8° a la derecha // to the right FM RCL BLW 2400 ft AMSL
ILS/DME 12	VLN	CH 52X	H24	392938.1N 0002948.7W	75 m	REF DME THR 12
LOC 30 (1° E)	IVC	110.100 MHz	H24	392954.5N 0003020.4W		296° MAG / 534 m FM THR 12 COV 25 NM
ILS CAT I						
GP 30		334.400 MHz	H24	392905.5N 0002823.4W		3°; RDH 16.30 m; a // at 271 m FM THR 30 & 123 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // On the left in the APCH direction.
ILS/DME 30	IVC	CH 38X	H24	392905.5N 0002823.4W	57 m	REF DME THR 30

## 20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

## LOCAL REGULATIONS

AD cerrado para aeronave sin radiocomunicación en ambos sentidos.

AD closed to airfraf without two-way radiocommunications.

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 "SIGAME", 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.

In the event of failure in the centre line and/or edge lights of a TWY in use, with subsequent loss of guidance, pilots will stop taxiing, notify ATC of the incidence and wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle, which will guide the aircraft to the assigned PRKG, for flights on arrival, or to the RWY, for flights on departure.

### PLANES DE VUELO

### FLIGHT PLAN

- 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 o en el de Avialsa lo deberá notificar en la casilla 18 del FPL.

- Airport coordinated since 30/04/2014 (R.D 20/2014 17th January)
- See AIP ENR 1.10.
- Every aircraft to be accommodated at Cessna or at Avialsa hangar shall so report in item 18 of the FPL.

### ASISTENCIA EN TIERRA

### HANDLING

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

Use of a handling agent is required (See AD 2-LEVC 1, item 4. Handling services and facilities).

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

### PROCEDURE FOR SLOT COORDINATION FOR GENERAL AND BUSINESS AVIATION FLIGHTS

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)

All general and business aviation flights must request airport slot clearance, provided by the Aena Airport Slots Coordinator Office, in advance, in accordance with modified article 2(g) of EEC Regulation No. 95/93. Slot

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.

#### RESTRICCIONES A LA PLATAFORMA DE CARGA

Debido a limitación de capacidad de la plataforma de carga, las aeronaves cargueros charter tendrán restringidas las escalas, no permitiéndose escalas superiores a 24 horas.

Cualquier escala superior deberá ser solicitada con 72 horas de antelación a la autoridad aeroportuaria para su autorización. Las solicitudes deberán dirigirse a:

SITA: VLCAPYA AFTN: LEVCZPZX

#### 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.

A. 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.

B. 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.

C. 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.

##### 1.1 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.

requests for general and executive aviation for the period between 15 June and 15 September, only admitted with MAX 15 days in advance over DOF and ETA.

Slot requests for General and Business aviation flights must be sent to the Aena Airport Slots Coordinator Office for clearance:

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

General and Business Aviation flights to operate at the airport must include the following information in the Item 18 "Other Data":

- Flight handling agent or
- Hired general and business aviation manager.

#### CARGO APRON RESTRICTIONS

Due to capacity limitations on the cargo apron, stop times will be restricted for charter cargo aircraft. Stop times over 24 hours are not permitted.

Permission for longer stop times must be requested from the airport authority 72 hours in advance. The request must be addressed to:

SITA: VLCAPYA AFTN: LEVCZPZX

#### STANDARD TAXIING PROCEDURES

##### 1. START-UP OF ENGINES/JETS.

Note: This section uses abbreviations defined in ENR 1.5.

To avert the automatic cancellation of flight plans, the EOBT must be maintained up-to-date.

A. Permission to start up engines/jets shall be requested on the clearance frequency or, if this is not attended, on the frequency stated via ATIS or CLD message. When this permission is requested, the aircraft must be completely ready to start up immediately.

B. For requests by voice, pilots must indicate the full aircraft call sign to ATC, together with the stand occupied and the ATIS message received.

C. Start-up clearance shall be requested:

- Aircraft without assigned CTOT: From 15 minutes prior to their EOBT, until 10 minutes after it if they are parked on stands with exit by towed push-back, or until 15 minutes after their EOBT for the remaining stands.
- Aircraft with assigned CTOT: From 20 minutes prior to their CTOT until 10 minutes prior to their CTOT, if they are parked on stands with exit by towed push-back, or from 15 minutes prior to their CTOT to 5 minutes prior to their CTOT for the remaining stands.

- To improve the predictability of the TTOT, ATC may issue instructions for start-up clearance to be requested at a specific time.

- In periods of high demand, ATC may apply other values which guarantee compliance with the TW of the flight.

##### 1.1 ATC CLEARANCE REQUEST AND START-UP VIA DATA LINK

DCL departure procedures are applied at Valencia Airport in the provision of ATC clearance and start-up services. For more information on the DCL service, see AIP ENR 1.5, section 3. DEPARTING FLIGHTS, ATC clearance and start-up via data link (DCL).

In the event of any discrepancy, voice communications will always prevail over data link.

The pilot may request ATC clearance via DCL no earlier than 30 minutes before the EOBT.

Approval of start-up jointly with ATC clearance will be facilitated provided that the parameters established in AD 2-LEVC, item 20, General taxiing procedures, 1.C, are satisfied.

• The pilot shall request ATC clearance and start-up simultaneously via RCD. The RCD message shall contain the following data:

1. Call sign according to the submitted flight plan (FPL).
2. Departure aerodrome.
3. Parking position.
4. Destination aerodrome.
5. Letter of the ATIS information received.
6. ICAO aircraft type.

Any free text sent via the RCD by the pilot will not be considered by ATC. Special requests shall always be made via voice communications.

• The pilot will receive a message of acceptance, "RCD RECEIVED", or of rejection, "RCD REJECTED".

When an RCD message is received earlier than the ranges established in AD 2-LEVC, item 20, General taxiing procedures, 1.C, the RCD will be accepted and the CLD will be sent with ATC clearance, asking the crew to call when the aircraft is ready and in accordance with their 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:

- A. Si detecta alguna inconsistencia en el mensaje recibido, pasará a voz para solicitar una nueva autorización.
- B. Si considera la autorización del mensaje CLD correcta, responderá vía enlace de datos con un mensaje CDA.
- C. 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.

## 1.2 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.

2. Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:
  - a) Los pilotos en rodaje en plataforma y en la zona no visible desde TWR (ver AD 2-LEVC PDC).
  - b) Las compañías de asistencia en tierra durante el remolcado.

3. Evitar colisiones con otras aeronaves, equipos o personas es responsabilidad de:
  - a) Los pilotos si utilizan más potencia de la permitida.
  - b) Las compañías de asistencia en tierra durante las maniobras de salida.

4. 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.

5. Las autorizaciones e instrucciones de la TWR deben ser colacionadas.

## 6. 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.

## 7. AERONAVES DE SALIDA

- a) Los pilotos solicitarán autorización de puesta en marcha de motores a Valencia GMC, que incluirá el PRKG.
- b) Las autorizaciones de rodaje incluirán el procedimiento de rodaje hasta el límite del permiso.
- c) 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.

## 8. MANIOBRAS DE RETROCESO Y RODAJE

- a) 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.
- b) Cuando una aeronave esté preparada para el retroceso y/o rodaje, antes de iniciar el mismo, solicitará permiso a la TWR.

When an RCD message is received within the ranges established in AD 2-LEVC, item 20, General taxiing procedures, 1.C, the RCD will be accepted and the CLD will be sent with ATC clearance and approval of start-up.

- In the case of acceptance, Valencia Clearance will issue a CLD message with the following fields:

1. Aircraft call sign.
2. Destination aerodrome.
3. Assigned runway for departure.
4. Departure procedure (SID).

Note: The initial altitude will be that of the published SID.

5. SSR code mode A (SQUAWK).
6. ADT (Approved Departure Time).  
Note: ADT = CTOT of the flight, if applicable.

7. Next frequency.
8. Current ATIS information letter.
9. Additional information, which will include start-up clearance or instructions to request it if the start-up approval parameters indicated in AD 2-LEVC, item 20, 1.C, are not yet satisfied.

- When an FSM message of the type "REVERT TO VOICE PROCEDURES" is received, the data link communication will be deemed to have concluded and the revert to voice procedures will be applied.

- When the CLD message is received, the pilot:

- A. If any inconsistency is detected in the received message, the pilot must revert to voice procedures and request a new clearance.
- B. If the pilot considers the CLD clearance message to be correct, he/she must respond via data link with a CDA message.
- C. If the pilot is not ready for start-up, he/she shall not accept the clearance and shall contact the controller by voice when ready.

- If a CDA message is not received by the pilot within the waiting time, or a CDA that is inconsistent with the previous CLD message is received, the data link communication will be terminated and a "CDA REJECTED" message will be received in the FMS.

- When a correct CDA message is received, the ATC system will send the aircraft a "CLEARANCE CONFIRMED" message in the FMS and will terminate the data link communication.

Push-back must be requested on the frequency stated in the appropriate CLD message, and it may only be approved via voice on that frequency.

## 1.2 REVERT TO VOICE PROCEDURES

Upon receiving a message of the type "REVERT TO VOICE PROCEDURES", or in the event of any inconsistency in the clearance received, the pilot will contact the controller by voice and request a new clearance.

2. Collision avoidance with other aircraft or obstacles is the responsibility of:
  - a) Pilots when taxiing on the apron and in the zone not visible from TWR (see AD 2-LEVC PDC).
  - b) Handling companies when towing.

3. Collision avoidance with other aircraft, equipment or people is the responsibility of:
  - a) Pilots if using higher power than allowed.
  - b) Handling companies during their assistance for exit manoeuvring.

4. Except for rescue and fire fighting vehicles when carrying out their specific missions, all ground movements of aircraft, towed aircraft, personnel and vehicles on the manoeuvring area are subject to prior TWR clearance.

5. All TWR clearances and instructions must be read back.

## 6. AREAS NOT VISIBLE FROM TOWER

PRKG C1 when PRKG C2 is occupied by another aircraft.

At the South apron, the aircraft parked near PRKG 108 screens taxiing from GATE-E to PRKG 125, 126, 127 and 151.

## 7. DEPARTING AIRCRAFT

- a) Pilots will request clearance to start-up engines from Valencia GMC, including the PRKG.
- b) Taxiing clearances will include the taxiing procedure up to the limit of clearance.
- c) RWY 30 runway holding position, TIRIO, has been placed in parallel to the runway instead of perpendicular, as well as the rest of runway holding positions.

## 8. PUSH-BACK MANOEUVRING AND TAXIING

- a) Aircraft must be ready for towed push-back or taxiing within five minutes of the approved start-up time; pilots will contact ATC if that is not the case.
- b) When aircraft is ready to push back and/or taxi, the pilot shall request advance clearance from the TWR

- c) 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.
- d) 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.
- e) 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.
- f) 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.
- g) El rodaje para el punto de espera en RWY 12, se realizará vía GATE-C, salvo instrucciones ATC.

#### 9. AERONAVES DE LLEGADA

- a) Las aeronaves notificarán RWY libre y esperarán instrucciones de rodaje.
- b) 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 "SIGAME".

#### 10. 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. Desde el PRKG BT5 hasta el surtidor de combustible, está limitado a aeronave MAX de letra de clave A.
- 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.

#### 11. 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 "SIGAME". 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 "SIGAME". 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

c) ATC shall only be advised of "ready to push-back" status when the manoeuvre is completely ready to start and can be accomplished within the following 30 seconds.

d) Towed push-back manoeuvres will be carried out for all exiting aircraft at PRKG 1, 2, 3, 4, 5, 6, 6B, 22, 23, 24, 41, 42, 43 and 44.

e) Towed push-back manoeuvres will be carried out at PRKG 25; code letter F aircraft will be nosed to the East.

f) Taxiing along apron TWY W3 is not allowed during entry or exit operations of code letter E or F aircraft to the PRKG 25.

g) Taxiing to the RWY 12 holding position shall be accomplished via GATE-C, unless ATC instructs otherwise.

#### 9. ARRIVING AIRCRAFT

a) Aircraft shall report RWY cleared and await taxiing instructions.

b) If no taxiing instructions have been received, the aircraft, after vacating the RWY, shall stop at the end of the exit TWY segment and await instructions from TWR or a "FOLLOW ME" vehicle.

#### 10. TAXIING RESTRICTIONS

- Use of TWY N1, M2 and S5 is available only for code letter C or lower aircraft.

- Aircraft crossing RWY 30 from TWY H1 to TWY T1 and vice versa shall report RWY cleared when the runway holding position T1 or TIRIO is overshoot.

- TWY W13 is only available for access to PRKG 101 to 108.

- Taxiing via TWY N2 between GATE-C and intersection with TWY H4 will not be allowed when an aircraft is stopped at the TWY H5 holding position. Aircraft may leave via GATE-D or C, as instructed by ATC, to continue taxiing towards the apron.

- Taxiing via TWY H5 is only allowed from North to South, unless ATC instructs otherwise.

- On TWY Y1, Y2 and APN R4 the MAX aircraft allowed is code letter B.

- On TWY W1: From access to PRKG 6B to BT5, MAX aircraft allowed to taxi is code letter B. From PRKG BT5 to the fuel pump, MAX aircraft allowed to taxi is code letter A.

- On TWY W5, W6, W11, W14, W15, W16, the MAX aircraft allowed is code letter C.

- On TWY W2 and CARGO RAMP the MAX aircraft allowed is code letter D.

- On TWY W3, W4, the MAX aircraft allowed is code letter E.

- On TWY W13, the MAX aircraft allowed is code letter D from GATE-E to PRKG 108. The MAX aircraft allowed from PRKG 101 to 107 is code letter C.

- To perform the turn between TWY T3 and TWY S3, aircraft may request to TWR the guidance of the "FOLLOW ME" vehicle.

- Operation of aircraft type MD-11 is not allowed in TWY H6.

#### 11. HELICOPTER TAXIING PROCEDURE

Helicopters shall operate on RWY 12/30. In exceptional cases where technical, meteorological or emergency factors or any other circumstance are such as to advise against operating from the runway to ensure the safety of the operation, pilots may request ATC to clear operation from TWY M1 and M2.

Helicopters carrying out special urgent operations under the conditions of the letter of exemption as provided for in Article 2.3.9 of the Reglamento de la Circulación Aérea may operate from TWY M1 or M2, always under the supervision of TWR.

##### ARRIVALS

- RWY 12 in use.

The FATO starts from the threshold of RWY 12. Helicopters shall vacate the runway preferably via TWY T2 or, if necessary, via TWY T1, T3 or T4, and will be cleared by ATC to taxi to TWY M2 or M1, via TWY SUR to use GATE-F or E to access the Apron SUR, where they will follow the indications of the "FOLLOW ME" vehicle. Either ground or air taxiing may be employed.

- RWY 30 in use.

The FATO starts from the end of RWY 12 and therefore, the approach may also be accomplished from the pre-threshold area of RWY 30. Helicopters shall vacate the runway preferably via TWY T1 or, if necessary, via TWY T2, T3 or T4, and will be cleared by ATC to taxi via TWY SUR and M1 or M2, to use GATE-F or E to access the Apron SUR, where they will follow the instructions of the "FOLLOW ME" vehicle. Either ground or air taxiing may be employed.

##### DEPARTURES

- RWY 12 in use.

Helicopters will be cleared by ATC to taxi from the stand on the Apron SUR to GATE-E, and then to taxi via TWY M1 to the intermediate holding position T1, where they will await instructions from ATC to enter

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 via 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 via 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°.

#### 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.

#### OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE/TIPO E O 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.

RWY 12/30 and take-off on magnetic heading 120°.

- RWY 30 in use.

Helicopters will be cleared by ATC to taxi from the stand on the Apron SUR to GATE-F, and then to taxi via TWY M2 and S2 to the holding position T2, where they will await instructions from ATC to enter RWY 12/30 and take-off on magnetic heading 300°.

#### OPERATIONAL FLIGHTS (with letter of exemption)

##### ARRIVALS

- RWY 12 in use.

From the North or South circuits, helicopters shall proceed on the runway heading, and parallel to the same, to the mid-point of TWY M2, subject to coordination with ATC. From there, they shall carry out ground or air taxiing to the stand, accessing the Apron SUR via GATE-F.

To facilitate correct alignment to the landing point, the following may be used as visual references the South general aviation apron (to the right in the direction of approach) and the VOR (to the left in the direction of approach).

- RWY 30 in use.

From the North or South circuits, helicopters shall proceed on the runway heading, and parallel to the same, to the mid-point of TWY M1, subject to coordination with ATC. From there, they shall carry out ground or air taxiing to the stand, accessing the Apron SUR via GATE-E.

To facilitate correct alignment to the landing point, the following may be used as visual references TWY S1 (to the right in the direction of approach) and a communications antenna within the airport (to the left in the direction of approach).

##### DEPARTURES

- RWY 12 in use.

Departure 1.

From the stand, and subject to coordination with ATC, helicopters shall accomplish air or ground taxiing to TWY M1 via GATE-E. Once they have reached the approximate mid-point of the taxiway, they shall take-off on the runway heading, and parallel to the same.

To facilitate correct identification of the take-off point, the following may be used as visual references TWY S1 (to the left in the direction of take-off) and a communications antenna within the airport (to the right in the direction of take-off).

Departure 2.

Helicopters requiring a take-off run shall taxi from the stand on the Apron SUR to GATE-E and, prior ATC clearance, may execute the departure procedure using the first 300 m of TWY M1, subsequently turning right to accomplish alignment with the runway heading.

To facilitate correct identification of the take-off point, the following may be used as visual references TWY S1 (to the left in the direction of take-off) and a communications antenna within the airport (to the right in the direction of take-off).

For take-off from TWY M1 with a take-off run, simultaneous operation with RWY12/30 is not permitted.

- RWY 30 in use.

From the stand, and subject to coordination with ATC, helicopters shall accomplish air or ground taxiing to TWY M2 via GATE-F. Once they have reached the approximate mid-point of the taxiway, they shall take-off on the runway heading, and parallel to the same.

To facilitate correct identification of the take-off point, the following may be used as visual references: the South general aviation apron (to the left in the direction of take-off) and the VOR (to the right in the direction of take-off).

If a take-off run is required, with RWY 30 in use, they shall taxi via GATE-F to TWY M2 and S2 up to the runway holding position T2, where they shall await instructions from ATC to enter RWY 12/30 and take-off on magnetic heading 300°.

#### VFR FLIGHT RESTRICTIONS

Departing VFR flights, before any turnaround, shall ensure they do not overfly airport buildings, aprons or terminal buildings below the minimum safety altitudes.

#### OPERATION FOR CODE LETTER/TYPE E OR F AIRCRAFT (B748 OR A124)

##### STANDS

CODE LETTER F AIRCRAFT: PRKG 25. Exit manoeuvring shall be performed by push-back, noising East, so once the aircraft is lined-up with the TWY in APN, it will be towed forward until the wing tip is at the same level as PRKG 25, such that autonomous taxiing does not affect PRKG 24.

CODE LETTER F AIRCRAFT: PRKG 27. Exit manoeuvring shall be performed by push-back, noising West, so once the aircraft is lined-up with TWY W3, it will be towed forward until the wing tip is at the same level as PRKG 27, such that autonomous taxiing does not affect 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/legadas por RWY 12) o viceversa, y hasta la GATE-B o GATE-C según corresponda, para THR RWY 12 (salidas por RWY 12/legadas por RWY 30). En el caso de la GATE-B el vehículo "SIGAME" 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.

##### - 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: Salida de plataforma (GATE-B o GATE-C, según puesto de estacionamiento). Rodará por TWY N2 y H5, esperando 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 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 aeronave de letra de clave E o F.

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,

CODE LETTER E AIRCRAFT: When parking on PRKG 23, 24, 25, 27 or 29, the exit shall be accomplished using push-back, nosing the aircraft towards the East or West as instructed by TWR, to then taxi via W3 to GATE-B or GATE-C.

PRKG 44. (MAX aircraft B747-400). The exit manoeuvre shall be accomplished using push-back, nosing to the East, pushing it on TWY W3 direction as far as PRKG 25, and once it is aligned with TWY W3, it shall taxi under its own power on GATE-B direction, just as for exits from PRKG 25.

In aircraft taxiing operations, at the points of curved sections: from TWY N2 to H5, from TWY T2 to S2, from TWY S1 to T1, from TWY T1 to RWY, from GATE-B or GATE-C to N2, from TWY N2 to W3, from RWY to T1, from TWY T1 to S1, from TWY S2 to T2, from TWY T2 to H4, from TWY H5 to N2, from TWY H9 to N4, from TWY H7 to N3 and on the APN access manoeuvre, aircraft must perform an "oversteering" manoeuvre to correct their course and maintain the safety clearance between the outer wheel of the main landing gear and the limit of the paved area of the taxiway. These oversteering manoeuvres must also be performed by code letter D aircraft models MD-11 and B767-400.

#### TAXIING ROUTES

Under standard conditions, (daytime), the FOLLOW ME vehicle shall only guide aircraft from the appropriate access to apron gate to the PRKG or vice versa. Under night time and LVP conditions (LVP only departures) aircraft shall be guided from PRKG to runway holding point of THR RWY 30 (take-off by RWY 30/landings on RWY 12) or vice versa, and up to the appropriate GATE-B or GATE-C, for THR RWY 12 (take-off by RWY 12/landings on RWY 30). In case of GATE-B, the "FOLLOW ME" vehicle shall guide the aircraft until it aligns with TWY N2.

#### DEPARTURES AND ARRIVALS

##### - Departures to the runway via THR 30:

Departure from the apron (GATE-B or GATE-C, depending on stand). Taxi via TWY N2, H5, wait to cross the runway at the runway holding position on TWY H5, and once cleared, continue taxiing via TWY T2, S2, S1 and T1, and then to THR 30. The aircraft shall report runway vacated, after crossing the same, at the entrance to TWY S2.

##### - Arrivals at runway via THR 30

Vacate runway via TWY H9 or H7. Taxi via TWY N4, N3 and N2, and if the runway was vacated via TWY H9, report runway vacated at the entrance to TWY N4. If it vacates the runway via TWY H7, it shall taxi via TWY N3 and N2 to GATE-B or GATE-C, depending on stand.

Code letter E aircraft may access PRKG 23, 24, 25, 27 or 29 via GATE-C or GATE-B and TWY W3.

To access PRKG 44, enter the apron via GATE-B and then proceed directly to PRKG 44.

##### - Departures to the runway via THR 12:

Code letter E aircraft: Departure from apron (GATE-B or GATE-C, according to stand). Taxi via TWY N2, N3 and N4, and enter the runway via TWY H9 to THR 12.

Code letter F aircraft: Departure from apron (GATE-B or GATE-C, according to stand). Taxi via TWY N2 and H5, waiting to cross the runway at the runway holding position on TWY H5. Once cleared, continue taxiing via TWY T2, S2, S1 and T1, and then to THR 30. The aircraft shall report runway vacated, after crossing the same, at the entrance to TWY S2.

##### - Arrivals at runway via THR 12:

Vacate runway via TWY T1, report runway vacated at the entrance to TWY S1, taxi via TWY S1, S2 and T2, hold to cross the runway at the holding position on TWY T2, and once cleared, continue taxiing via TWY H4 or H5 according to stand:

Code letter F aircraft: Parking on PRKG 25: Entrance from TWY H4 via GATE-B to PRKG 25. The aircraft shall report runway vacated upon arrival at the GATE-B board.

Parking on PRKG 27: Taxi via TWY H5 and, once on TWY N2, enter the apron via GATE-C and park on PRKG 27. Code letter E aircraft may enter via GATE-B using TWY H4 and taxi via TWY W3 to PRKG 27. The aircraft shall report runway vacated at the entrance to TWY N2.

Code letter E aircraft: These may enter via TWY H4 and H5, access the apron via GATE-B or GATE-C and may taxi via TWY W3 to park on stands 23, 24, 25, 27 and 29. If the aircraft accesses via TWY H5, it shall report runway vacated at the entrance to TWY N2.

Parking on PRKG 44: Access via GATE-B by means of TWY H4, and proceed directly to PRKG 44.

#### OPERATIVE RESTRICTIONS.

In the movement from the apron to the runway, aircraft must taxi with their outer engines idling.

The airport PAPI are not suitable for the operation of code letter E or F aircraft.

The push-back manoeuvres must be performed with oversteering to correct course and maintain the safety clearance between the outer wheel of the main landing gear and the limit of the paved area of the taxiway.

In aircraft taxiing operations, at the points of curved sections: from TWY N2 to H5, from TWY T2 to S2, from TWY S1 to T1, from TWY T1 to RWY, from GATE-B or GATE-C to N2, from TWY N2 to W3, from RWY to T1, from TWY



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 realizarse 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.

#### 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.

DSG del 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.

#### RESTRICCIONES A LA PLATAFORMA R4

No se admiten operaciones de rodaje de ocaaso a orto.

#### 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\_ceops@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.

#### 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.

T1 to S1, from TWY S2 to T2, from TWY T2 to H4, from TWY H5 to N2, from TWY H9 to N4, from TWY H7 to N3 and on the apron access manoeuvre, aircraft must perform an "oversteering" manoeuvre to correct their course and maintain the safety clearance between the outer wheel of the main landing gear and the limit of the paved area of the taxiway. These oversteering manoeuvres must also be performed by code letter D aircraft models MD-11 and B767-400.

During taxiing by a code letter E or F aircraft on TWY N2, only taxiing by code letter D or lower aircraft will be cleared on TWY W3 and W4, or vice versa. When a code letter E or F aircraft is stopped, awaiting access to the runway at the runway holding position on TWY H5, H9 and T2, no aircraft shall be permitted to taxi behind it.

During taxiing by code letter E or F aircraft, other aircraft shall not use the intermediate holding positions.

When code letter F aircraft park on PRKG 27, they must access and exit the apron via GATE-C.

#### EXCHANGE OF DATA WITH NMOC - ADVANCED ATC TWR

The airport of Valencia exchanges information for departure flights by applying the Advanced ATC TWR procedures.

Message exchanges from the local system to the ATM network uses the European standard for A-CDM airports, using the following message types:

- A-DPI: ATC Departure Planning information message, for all instrumental departure flights.
- C-DPI: Cancel DPI, cancellation of departure planning information, when required.

When start-up approval has been announced and the aircraft starts to exit the stand, the target take-off time (TTOT) is calculated and transmitted to NMOC (Network Manager Operations Center) via an A-DPI message. The use of the actual off-block time (AOBT) instead of the EOBT of the flight plan, along with the variable taxiing time, increases the precision of the take-off time.

After reception of the A-DPI, DLA or CHG messages that change the flight plan data shall not be accepted. If regulated, the CTOT assigned before receiving the A-DPI shall be maintained.

If an aircraft has to abort taxiing for technical reasons, the airport shall send a C-DPI message to the NMOC (cancellation message of departure flight planning information). The result of the C-DPI is that the flight plan shall be suspended by informing the operator via an FLS message with the comment "Suspended by Departure airport". The flight plan can be activated again by updating the EOBT with a DLA or CHG message.

#### APRON R4 RESTRICTIONS

Taxiing operations are not allowed from sunset to sunrise.

#### PROCEDURE FOR REQUESTING OF EXCEPTIONAL FIRE CATEGORY

Valencia Airport provides SEI category 7 continuously and 8 or 9 exceptionally. To operate with category 8 or 9, companies interested must so request via:

E-mail: VLC\_ceops@aena.es

The request must be made at least 15 days prior to the scheduled flight, and it shall contain the following data:

- Required ICAO-SEI Category
- Aircraft type and model.
- Flight class.
- Expected date and time of operation.

Confirmation of Category 8 or 9 shall be made by the same means used when requested.

#### ENERGY-SAVING POLICY

Valencia Airport, between the hours of 0000 LT and 0400 LT, if there are no airway operations expected, will apply energy-saving procedures consisting of switching off the visual aids systems associated to RWY and TWY.

### 21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

#### 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.

### NOISE ABATEMENT PROCEDURES

#### GENERAL

1. The following procedures have been established to avoid excessive noise in the area surrounding Valencia airport.
2. Failure to adhere to them may result in sanctions against aircraft operators.
3. Valencia airport has an Integrated Noise Monitored and Path Tracking System (SIRVAL) that operates automatically and at all times, collecting existing noise levels in areas where the terminals have been installed to monitor Noise (TMR), and, with information from the radar system for airport and flight plans, it represents on a map the places where aircraft are moving in flight, using a geographic information system mapping and digital ortho-photos. The area controlled with radar data covers a radius of 30 miles around the airport.

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.

4. El termino noche se aplica al periodo comprendido entre las 2300-0700 LT, y el termino día al periodo comprendido entre las 0700-2300 LT.

5. 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.

The SIRVAL has 10 TMR, of which nine are currently installed and running in the following municipalities: Valencia, Manises, Xirivella, Quart de Poblet, Mislata, Aldaia and Ribarroja de Turia. TMR number 10 is portable and will be installed at different locations depending on evaluation needs.

The purpose of SIRVAL is to ensure that aircraft follow the flight paths and procedures established.

4. The term "night" is applicable to the time period between 2300-0700 LT and the term "day" is the time period between 0700-2300 LT.

5. RWY 12: Deviations from the SID will not be cleared until the aircraft is at 9 DME from VLC or has cleared the altitude of 6000 ft, except for propeller-driven aircraft, helicopters, State and hospital aircraft, other than for reasons of operational safety.

RWY 30: Deviations from the SID will not be cleared below the altitude of 6000 ft, except for propeller-driven aircraft, helicopters, State and hospital aircraft, other than for reasons of operational safety.

**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

**GROUND ENGINE TEST**

Engine tests higher than idle regime will be allowed in H24 in the areas enabled for that purpose.

The clearance request for engine tests at any regime, as well as any consultation on the procedure engine tests, shall be addressed to:

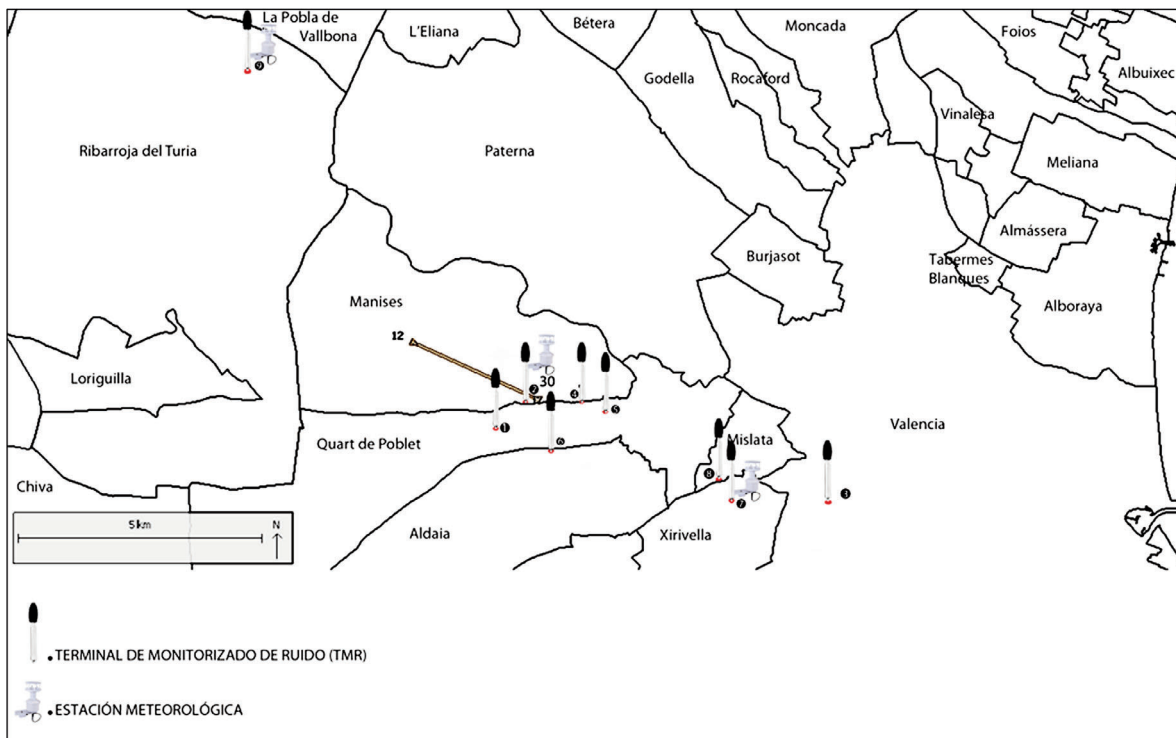
CENTRO DE OPERACIONES  
 TEL: +34-961 598 535  
 FAX: +34-961 598 537

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

The use of reverse power from idle regime is not allowed during the night period (2300-0700 LT) except for safety reasons, in which case, TWR must be notified immediately.

**UBICACIÓN DE LOS SENSORES DE MEDICIÓN DE RUIDO**

**LOCATION OF NOISE SENSOR SYSTEM**



SITUACIÓN LOCATION	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



**22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO****FLIGHT PROCEDURES****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).

**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.

**PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA PARA MOVIMIENTOS EN SUPERFICIE (LVP)****1. GENERALIDADES**

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

- 1.1. Se aplicarán los procedimientos de visibilidad reducida para despegues (LVP), en los siguientes casos:
  - 1.1.1. 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.
  - 1.1.2. No se admiten llegadas cuando el RVR/visibilidad sea inferior a 550 m.
- 1.2. 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".
- 1.3. 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.
- 1.4. Durante la aplicación del LVP, quedan canceladas todas las operaciones excepto vuelos comerciales y de emergencia.

**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.

**SPEED ADJUSTMENT**

Within Valencia TMA, unless otherwise indicated by ATC, the speed on arrival to VALENCIA AD, under radar control, shall be adjusted as specified below:

- MAX IAS 250 kt at FL100 or below.
- IAS 220 kt when leaving IAF (CLS or MULAT).
- IAS 180 kt when leaving IF or when completing the final turn.
- IAS 160 kt when crossing the FAF/FAP. Aircraft shall maintain this speed till 4 NM from threshold.
- Aircraft with cruising IAS lower than the aforementioned shall maintain cruising speed up to the corresponding adjustment point.

If this speed adjustment cannot be carried out, pilots shall notify ATC of the speed that can be maintained.

Aircraft will be exempted from complying with these speed limits when performing an instrument continuous descent arrival (CDA) procedure.

**RADAR DISPLAY SYSTEM**

The use of surveillance radar in providing the Aerodrome Control Service in the Control Tower of Valencia airport is authorised for performing the following functions as established in the Reglamento de la Circulación Aérea in force:

- 1.- Radar assistance to aircraft on final approach;
- 2.- Radar assistance to other aircraft in the vicinity of the aerodrome;
- 3.- Establishing radar separation between successive departing aircraft; and
- 4.- Providing navigation assistance to VFR flights.

**LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP) FOR GROUND MOVEMENT****1. GENERAL**

RWY 12/30 is authorised for take-off in low visibility conditions.

- 1.1. Low Visibility Procedures (LVP) for take-off will be applied in the following cases:
  - 1.1.1. When the minimum weather conditions established below are defined in terms of:
    - RWY visual range (RVR) for RWY 12 and 30, or
    - general visibility in the movement area, for RWY 12 and 30 when anyone of them is 550 m or below, and not below 350 m, in this case all take-offs will be cancelled.
  - 1.1.2. Landings operations are not allowed when the RVR/visibility are lower than 550 m.
- 1.2. Pilots will be informed of the application of Low Visibility Procedures by the appropriate ATC unit and by ATIS system with the text "LOW VISIBILITY PROCEDURE IN OPERATION".
- 1.3. Pilots will be also informed by ATC when the application of the LVP are cancelled, which will occur when RVR or the horizontal visibility is above 800 m.
- 1.4. During the application of the LVP, operations shall be cancelled except commercial and emergency flights.

**2. GROUND MOVEMENT**

The movement of only one aircraft at a time will be authorised in the movement area when the Low Visibility Procedures are being applied.

Pilots will proceed to verify the aircraft position at all times, checking that taxiing is being carried out under conditions of complete safety. If disoriented or in doubt, pilots shall stop the aircraft and immediately notify ATC.

During the activation of the low visibility procedures, the following measures shall be taken:

- PRKG:
  - Entry and exit for all PRKG will be carried out with the guidance of the "FOLLOW ME" vehicle.
- Service roads:
  - Movements by the authorised service roads will be reduced to a minimum.
  - The road from SEI to RWY 12/30 will not be used, except in case of emergency. The following service roads will be closed:
    - NORTH apron
    - From PRKG 6B to 25.
    - From PRKG 6B to 7A.
    - From PRKG 42 to 12.
    - Service road that runs between PRKG 42 and 43.

- Plataforma SUR  
Todas, excepto la vía de servicio que va desde el PRKG 141 al 153, próxima a los edificios.

2.1. Llegadas:

2.1.1. 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.

2.1.2. 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.

2.2. Salidas:

2.2.1. 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.

2.2.2. 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.

2.2.3. 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.

2.2.4. 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 N1 hasta punto de espera de pista TIRIO, excepto para las aeronave 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, 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 aeronave 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 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.

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 lo 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.

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.

- SOUTH apron

All roads, except the one that runs from PRKG 141 to 153, near the buildings.

2.1. Arrivals:

2.1.1. Aircraft that have already landed will notify "Runway vacated" when the RWY vacated board on the TWY they use to leave has been passed.

2.1.2. At apron entry, aircraft must wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle to be guided to the assigned PRKG, and will notify TWR: "FOLLOW ME" in sight.

2.2. Departures:

2.2.1. Pilots must request start-up or taxi clearance, indicating the PRKG in which they are located. To establish a better transit sequence, pilots must not request clearance for engine start-up, push-back or taxiing when the RVR values or the weather visibility is below their operational minimums.

2.2.2. When the RVR/visibility is lower than 550 m, and not below 350 m, only one aircraft at a time will be authorised to taxi in the manoeuvring area. In these conditions all the exits from the PRKG will be assisted by a "FOLLOW ME" vehicle in all PRKG.

2.2.3. When a departing aircraft has to return to the apron, the pilot shall inform TWR and await new taxiing instructions.

2.2.4 LVC taxiing routes:

Aircraft shall proceed according to the RWY to be used:

NORTH APN:

- RWY 12: exit via gate GATE-C, taxiing via TWY N2, N3 y N4 up to runway holding position TWY H9, unless ATC instructs otherwise. Except aircraft with code letter E o F parked in PRKG 25, that will accomplish this via GATE-B.

- RWY 30: exit via GATE-A, taxiing via TWY N1 up to runway holding position TIRIO, except aircraft with code letter D, E o F which shall use the route defined in the procedure for code letter/type E or F aircraft (B748 o A124). Entry into the RWY may be accomplished via TWY H1 only, unless ATC instructs otherwise.

CARGO APN:

- RWY 12: exit via GATE-D, taxiing via TWY N3 and N4 up to runway holding position TWY H9, unless ATC instructs otherwise.

- RWY 30: exit via GATE-A, taxiing via TWY N1 up to runway holding position TIRIO, except code letter D, E and F aircraft, which shall use the route defined in the procedure for code letter/type E or F aircraft (B748 o A124). Entry into the RWY may be accomplished via TWY H1 only, unless ATC instructs otherwise.

SOUTH APN:

When Low Visibility Procedures are being applied, operations of aircraft parked on this apron will be cancelled. Only aircraft exempted from ATFCM measures will operate (Flights carrying Heads of State or equivalent, Flights conducting search and rescue operations, Flights authorized by the relevant State authorities, Flights engaged in life-critical emergency evacuation, Flights engaged in fire-fighting services) it shall do as follows:

- RWY 12: exit via GATE-F, TWY S2, S3, S4 up to runway holding position TWY T4, unless ATC instructs otherwise.

- RWY 30: exit via GATE-E, TWY M1 up to runway holding position TWY T1, unless ATC instructs otherwise.

R4 APRON:

Operations are not allowed.

3. COMMUNICATIONS FAILURE

Whenever an aircraft or vehicle operating in the manoeuvring area experiences a communication failure, it shall proceed as follows:

a) When it is a departing aircraft, it shall continue along the assigned route to its clearance limit, exercising extreme caution to avoid detours. Aircraft must hold this position and wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle to be guided to the assigned PRKG or holding bay.

b) When it is an arriving aircraft, it shall maintain the position in the first segment of the TWY where the ILS-sensitive area is free, and await the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle to be guided to the assigned PRKG.

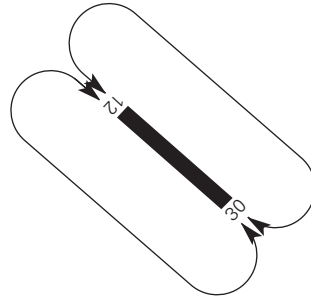
c) When it is a vehicle, it shall hold its position and await the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle to be guided to the assigned location.

CONTINUOUS DESCEND OPERATIONS

Depending on traffic situation, and if no need for interrupting the descent is foreseen, aircraft will be cleared to proceed to a standard arrival (STAR), or by means of a "direct to" clearance to an intermediate fix of the STAR, to the IAF, to an intermediate approach fix or to the IF, to the minimum altitude of the IAF or the IF of the instrumental procedure (IAC), in order to allow a continuous descent operation.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

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.

OTRAS AVES

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

BIRD CONCENTRATION ZONES  
AIRPORT VICINITY: FLOWS

Movement 1:  
Infrequent passage of wood pigeons which cross the runway at the level of H7. Wood pigeons from outside the airport moving to the golf course.

Movement 2:  
Infrequent passage of wood pigeons which cross the runway at the level of H7. Wood pigeons from the South zone of the airport moving to the golf course.

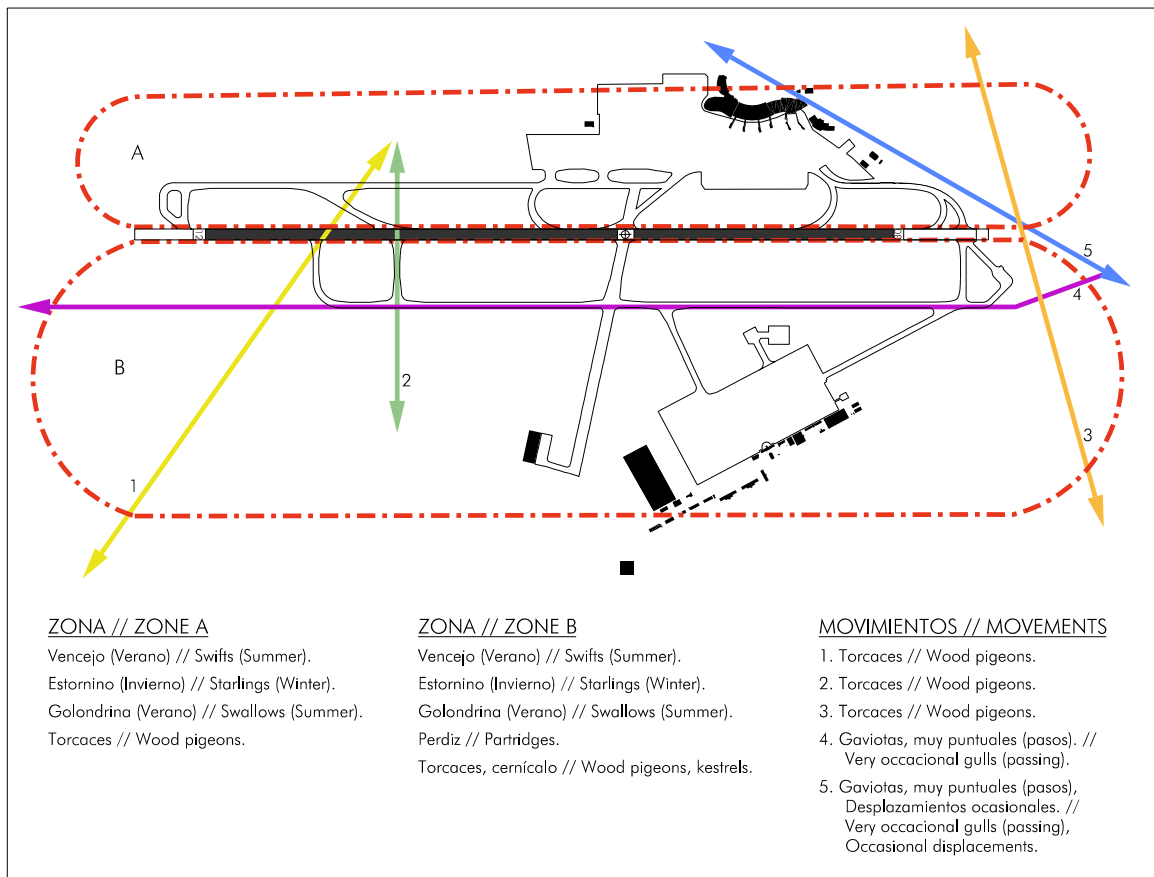
Movement 3:  
Infrequent passage of wood pigeons close to the head of RWY 30. Wood pigeons from outside the airport moving from the South towards the locality of Manises.

Movement 4:  
Very occasional passage of gulls crossing the airport, overflying TWY S1, S2 and S3.

Movement 5:  
Very occasional passage of gulls close to the head of RWY 12. Gulls from outside the airport moving from the South towards the locality of Manises.

OTHER BIRDS

During the months of April, May and June, swifts and swallows come to the airport to feed.



➔ 24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

CHARTS RELATED TO THE AERODROME

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

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

The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below:

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

➔ 25. PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMOS VISUAL (VSS)

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

A continuación, se incluyen los obstáculos que penetran la superficie del tramo visual, así como los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

Obstacles penetrating the visual segment surface, as well as the instrument approach procedures affected, can be found below:

IAC/1 ILS Z RWY 12,  
IAC/2 ILS Y RWY 12,  
IAC/3 LOC Z RWY 12,  
IAC/4 LOC Y RWY 12,  
AC/6 RNP Z RWY 12 (LPV ONLY):

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Armario // Cabinet	39°29'46.9"N	00°30'03.3"W	2	244
Terreno // Ground	39°29'47.4"N	00°30'04.2"W	–	245
Luz APCH // APCH light	39°29'47.7"N	00°30'02.7"W	0	241
Terreno // Ground	39°29'49.0"N	00°30'02.0"W	–	241
Luz APCH // APCH light	39°29'47.7"N	00°30'02.7"W	0	241
Luz APCH // APCH light	39°29'47.7"N	00°30'02.7"W	0	241
Luz APCH // APCH light	39°29'47.8"N	00°30'02.7"W	0	241
Luz APCH // APCH light	39°29'47.8"N	00°30'02.6"W	0	241
Terreno // Ground	39°29'47.4"N	00°30'03.1"W	–	241
Terreno // Ground	39°29'45.8"N	00°30'04.2"W	–	241
Terreno // Ground	39°29'48.3"N	00°30'04.1"W	–	245
Terreno // Ground	39°29'49.8"N	00°30'02.0"W	–	241
Eje RWY // RWY centre line	39°29'47.9"N	00°30'03.2"W	0	241
Terreno // Ground	39°29'48.2"N	00°30'03.1"W	–	241
Eje TWY // TWY centre line	39°29'48.8"N	00°30'02.0"W	0	240

IAC/5 VOR RWY 12

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Armario // Cabinet	39°29'46.9"N	00°30'03.3"W	2	244
Letrero // Board	39°29'50.4"N	00°30'01.2"W	3	242
Camino // Road	39°29'52.9"N	00°30'03.9"W	16	254
Terreno // Ground	39°29'50.6"N	00°30'00.9"W	–	241
Luz APCH // APCH light	39°29'47.7"N	00°30'02.7"W	0	241
Luz APCH // APCH light	39°29'47.7"N	00°30'02.7"W	0	241
Terreno // Ground	39°29'47.4"N	00°30'04.2"W	–	245
Luz APCH // APCH light	39°29'47.7"N	00°30'02.7"W	0	241
Luz APCH // APCH light	39°29'47.8"N	00°30'02.7"W	0	241
Terreno // Ground	39°29'49.0"N	00°30'02.0"W	–	241
Luz APCH // APCH light	39°29'47.8"N	00°30'02.6"W	0	241
Terreno // Ground	39°29'47.4"N	00°30'03.1"W	–	241
Terreno // Ground	39°29'45.8"N	00°30'04.2"W	–	241
Terreno // Ground	39°29'51.4"N	00°30'00.9"W	–	241
Terreno // Ground (*)	39°29'48.3"N	00°30'04.1"W	–	245

## IAC/7 RNP Y RWY 12

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Armario // Cabinet	39°29'46.9"N	00°30'03.3"W	2	244
Letrero // Board	39°29'50.4"N	00°30'01.2"W	3	242
Terreno // Ground	39°29'50.6"N	00°30'00.9"W	–	241
Camino // Road	39°29'52.9"N	00°30'03.9"W	16	254
Luz APCH // APCH light	39°29'47.7"N	00°30'02.7"W	0	241
Luz APCH // APCH light	39°29'47.7"N	00°30'02.7"W	0	241
Luz APCH // APCH light	39°29'47.7"N	00°30'02.7"W	0	241
Luz APCH // APCH light	39°29'47.8"N	00°30'02.7"W	0	241
Luz APCH // APCH light	39°29'47.8"N	00°30'02.6"W	0	241
Terreno // Ground	39°29'49.0"N	00°30'02.0"W	–	241
Terreno // Ground	39°29'47.4"N	00°30'04.2"W	–	245
Terreno // Ground	39°29'47.4"N	00°30'03.1"W	–	241
Terreno // Ground	39°29'45.8"N	00°30'04.2"W	–	241
Terreno // Ground	39°29'51.4"N	00°30'00.9"W	–	241

IAC/8 ILS RWY 30,

IAC/9 LOC RWY 30,

IAC/12 RNP Z RWY 30 (LPV ONLY)

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Terreno // Ground	39°29'02.6"N	00°28'09.8"W	–	176
Terreno // Ground	39°29'04.2"N	00°28'08.7"W	–	176

## IAC/10 VOR RWY 30

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Farola // Lampost	39°29'07.2"N	00°27'57.7"W	46	209
Árbol // Tree	39°29'06.7"N	00°27'56.4"W	42	208
Farola // Lampost	39°29'06.6"N	00°27'56.1"W	47	208
Farola // Lampost	39°29'05.9"N	00°27'54.6"W	47	208
Farola // Lampost	39°29'06.6"N	00°27'54.2"W	48	208
Vegetación // Vegetation	39°29'06.2"N	00°27'55.5"W	40	205
Árbol // Tree	39°29'06.8"N	00°27'57.3"W	36	201
Árbol // Tree	39°29'05.9"N	00°27'54.7"W	45	206
Terreno // Ground	39°29'02.6"N	00°28'09.8"W	–	176
Terreno // Ground	39°29'04.2"N	00°28'08.7"W	–	176

IAC/11 NDB RWY 30,

IAC/13 RNP Y RWY 30

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	39°29'05.9"N	00°27'54.7"W	45	206
Terreno // Ground	39°29'02.6"N	00°28'09.8"W	–	176
Terreno // Ground	39°29'04.2"N	00°28'08.7"W	–	176

**INTENCIONADAMENTE EN BLANCO**  
**INTENTIONALLY BLANK**