




LEVC - Valencia

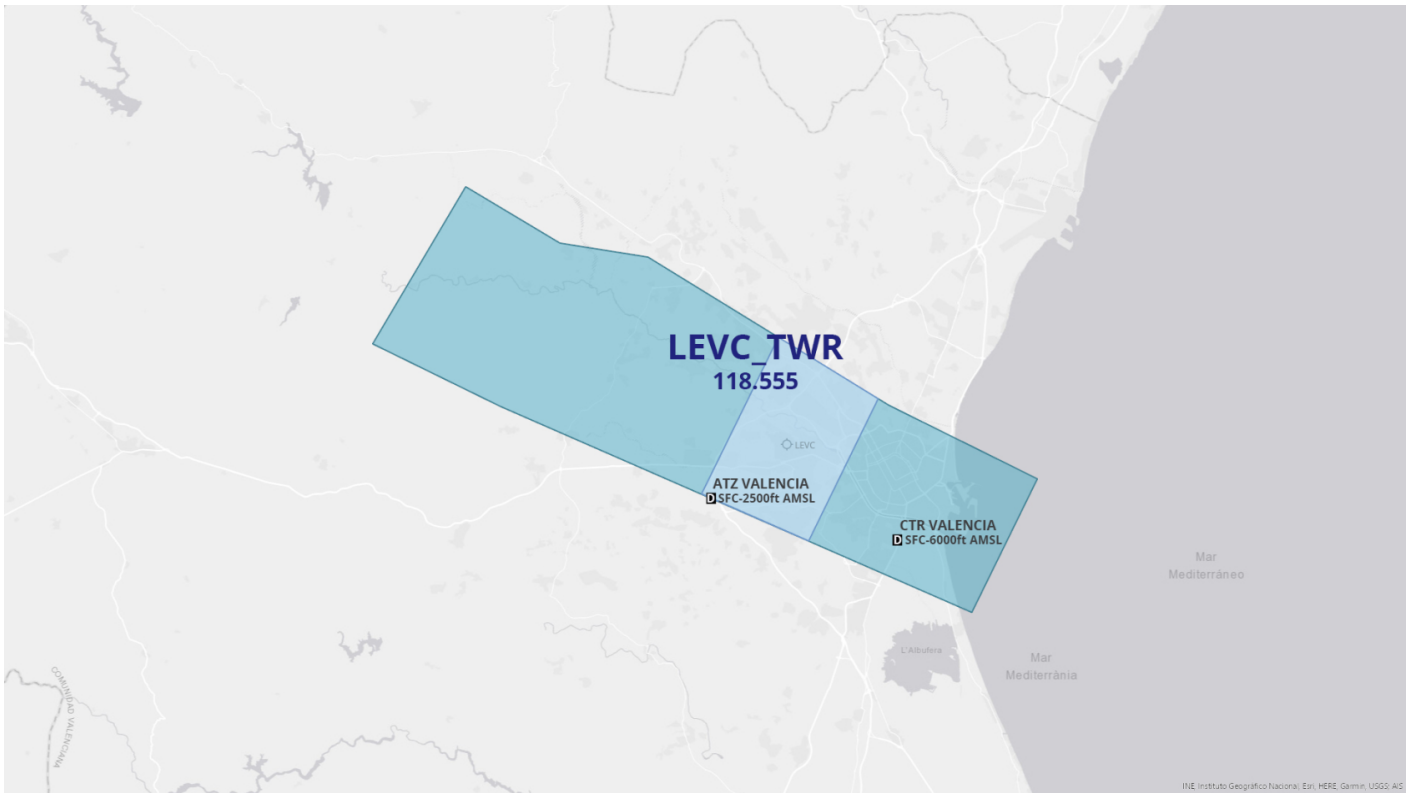
1. Posiciones activas

Log-in	Callsign	Frecuencia	FRA	Observaciones
LEVC_TWR	Valencia Tower	118.555		-
LEVC_GND	Valencia Ground	121.880		-

2. Posiciones NO activas

Log-in	Callsign	Frecuencia	FRA	Observaciones
LEVC_DEL	Valencia Delivery	123.580		Activable mediante NOTAM

3. Espacio Aéreo



Área de responsabilidad

- LEVC_TWR es la unidad responsable de gestionar el ATZ de LEVC.
- LEVC_APP es la unidad responsable de gestionar el CTR de LEVC (a excepción del ATZ de LEBT).
- LEBT_TWR es la unidad responsable de gestionar el ATZ de LEBT.

Delegaciones de control de tránsito

- De LEVC_APP a LEVC_TWR:
 - Delegación del control del tránsito VFR en corredores S1-S2, N1-N2 y W1-W2 a altitud igual o inferior a 1000 ft AGL.
 - Delegación de la gestión y escucha del tránsito VFR local en las inmediaciones del ATZ.

4. Procedimientos de aeródromo

Reglamentación local

- En ausencia de viento la pista preferente es la 30.
- Los despegues desde intersección están disponibles para:
 - Pista 12: intersección T4, T3, H7 y T2.
 - Pista 30: intersección H2, H3 y T2.
- No se instruirá a ningún tránsito a abandonar la pista en uso utilizando alguna salida rápida para la pista contraria.
- El tránsito que solicite utilizar una configuración diferente a la configuración en uso deberá asumir las demoras necesarias.

Secuencia de salidas

La separación entre salidas consecutivas IFR está basada en radar. Queda a criterio del controlador de torre utilizar separación por tiempo o por distancia, pero es recomendable para agilizar operaciones el uso de separación por distancia. Para establecer el tiempo de separación se debe consultar este documento.

Procedimientos de rodaje

Exceptuando los extremos, el rodaje de las aeronaves dentro de la plataforma de Valencia AD será contrario al sentido de operaciones de la pista que se esté usando.

- En salida 12, los tráfico abandonarán la plataforma por la puerta C rodarán hasta alcanzar el punto de espera donde LEVC_GND los transferirá a LEVC_TWR.
- En arribada 12, los tráfico librarán la pista por H3, H2 y H1, donde LEVC_TWR los transferirá a LEVC_GND, para entrar a la plataforma por la puerta A.
- En salida 30, los tráfico abandonarán la plataforma por la puerta A, y rodarán hasta alcanzar el punto de espera donde LEVC_GND los transferirá a LEVC_TWR.
- En arribada 30, los tráfico librarán la pista por H7, H8 y H9, donde LEVC_TWR los transferirá a LEVC_GND, para entrar a la plataforma por la puerta B, C o D.

TWY SFC: ASPHL

TWY WID: 23,
EXC T2 & H5: 45.

TWY LGT: BORDE // EDGE: T3, T4, S1, S2, S3, S4 & M2;
EJE// CENTRE LINE: N1, N2, N3, N4, H1, H2,
H3, H4, H5, H6, H7, H8, H9, M1, T1 & T2.

RESISTENCIA TWY // TWY 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 A // TO S4, T1, T3, T4: PCN 57/F/A/W/T;
S5: PCN 46/F/A/W/T;
NT T2 & 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;

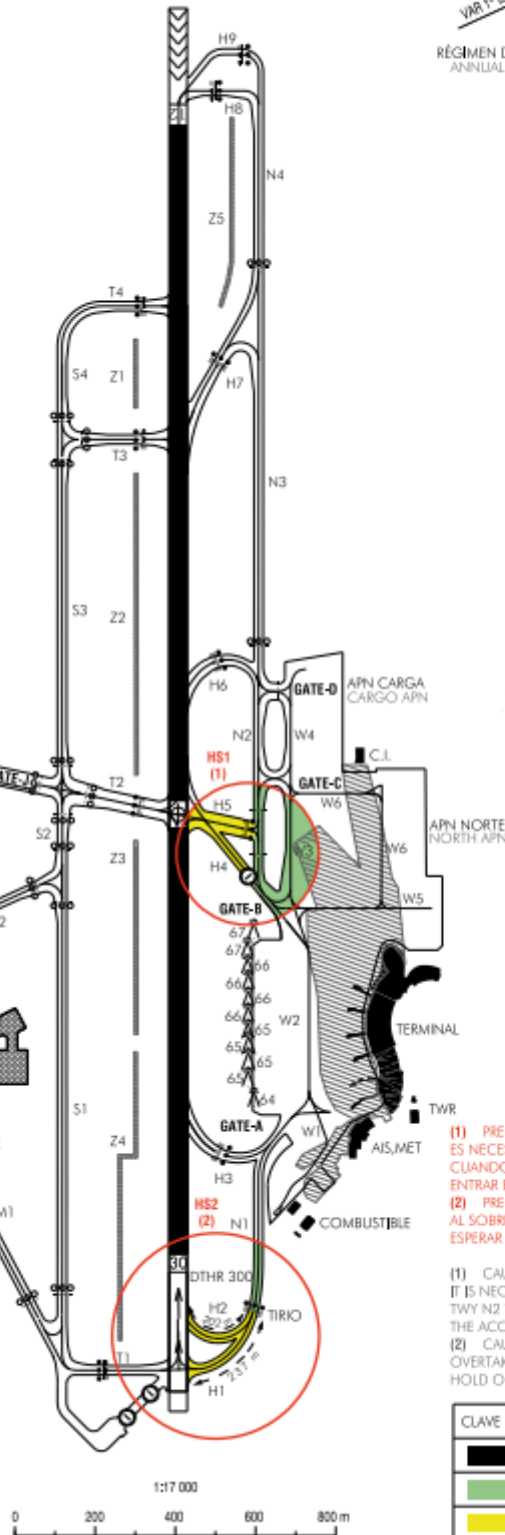
PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE Y
PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA:
VER AD 2-LEVC CASILLAS 20 Y 22.
GENERAL TAXING PROCEDURES AND LOW
VISIBILITY PROCEDURES: SEE AD 2-LEVC
ITEMS 20 AND 22.

CENTRAL
ELECTRICA

HANGAR
CESSNA

DIM ZANJAS // TRENCH DIM:
Z1: 172 x 2 x 0.40;
Z2: 757 x 2 x 0.40;
Z3: 484 x 2 x 0.40;
Z4: 842 x 2 x 0.40;
Z5 TRAMO // SECTION 1: 361 x 3 x 0.35;
Z5 TRAMO // SECTION 2: 114 x 2 x 0.40.

ZONA NO VISIBLE DESDE TWR AREA NOT VISIBLE FROM TWR	
ZANJA // TRENCH	
ÁREA ANTERIOR AL UMBRAL PRE-THRESHOLD AREA	
ZONA DE USO RESTRINGIDO RESTRICTED USE AREA	



RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL
ANNUAL RATE OF CHANGE:
7.5°E

(1) PRECAUCIÓN: POSIBLE RIESGO DE INCURSIÓN.
ES NECESARIO CONTINUAR POR TWY N2
CUANDO SE ACCEDE POR GATE-B Y EVITAR
ENTRAR EN TWY H4.
(2) PRECAUCIÓN: POSIBLE RIESGO DE INCURSIÓN
AL SOBREPASAR EL PUNTO DE ESPERA TRIPO.
ESPERAR CON AERONAVE EN PARALELO A LA PISTA.

(1) CAUTION: POSSIBLE RWY INCURSION RISK.
IT IS NECESSARY TO CONTINUE TAXING VIA
TWY N2 WHEN ACCESS VIA GATE-B TO AVOID
THE ACCESS TO TWY H4.
(2) CAUTION: POSSIBLE RWY INCURSION RISK.
OVERTAKING TRIPO RUNWAY HOLDING POSITION.
HOLD ON WITH ACFT PARALLEL TO RWY.

CLAVE LUGARES CRÍTICOS // HOT SPOT LEGEND	
	RWY
	TWY
	ENTRADA/SALIDA DE PISTA RWY ENTRY/EXIT

CAMBIO: ELEV APN, PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO TWY M1.
CHANGES: APN ELEV, INTERMEDIATE HOLDING POSITION TWY M1.

Procedimiento de salidas visuales para
vuelos IFR

En determinadas circunstancias que impidan el uso de las SID publicadas y de las salidas de contingencia, los vuelos IFR podrán solicitar a ATC una “salida visual” bajo las siguientes condiciones:

- Entre el comienzo del crepúsculo civil matutino y el final del crepúsculo civil vespertino.
- Condiciones meteorológicas en la dirección del despegue y ascenso inicial subsiguiente que permitan el vuelo visual hasta la Altitud Mínima Radar.
- El piloto, una vez alineado, propondrá a ATC un rumbo que le permita una salida segura.
- El piloto será el responsable de mantener el margen de franqueamiento de obstáculos hasta la Altitud Mínima Radar.

Transitos VFR

Valencia AD cuenta con tres pasillos VFR, con sus correspondientes puntos de notificación:

- Pasillo norte: entre Moncada (N-2) y Puig (N-1).
- Pasillo sur: entre Picassent (S-1) y Torrent (S-2).
- Pasillo oeste: entre Godellete (W-1) y Calicanto (W-2).

Circuitos de transito:

- El circuito de tránsito en el aeródromo de Valencia se puede realizar al norte o al sur de la pista 12/30.
- Las aeronaves a reacción podrán utilizar un circuito a 2.000 pies de altitud.

5. Transferencias de control y comunicaciones

LEVC_APP transferirá a LEVC_TWR el control de los tránsitos instrumentales establecidos en el localizador de la pista en servicio debidamente separados.

LEVC_TWR pasará los tránsitos visuales que abandonen el campo para ingresar en el espacio aéreo no controlado de los pasillos y sectores VFR "a la escucha" con LEVC_APP, frecuencia que usarán para información de tráfico y coordinación (sólo texto) con otros tráficos de la zona. Lo hará transmitiendo la frase “servicio de control terminado”. Se recuerda a los controladores que en los espacios aéreos clases Echo y Golf (no controlados) solamente se puede suministrar servicio de información y asesoramiento.

LEVC_TWR transferirá a LEVC_APP el control y las comunicaciones de los tránsitos VFR que puedan verse afectados por otro transito responsabilidad de LEVC_APP, previa coordinación entre las dependencias.

LEVC_TWR transferirá a LEVC_APP el control y las comunicaciones de los tránsitos IFR una vez en el aire y libres de tránsito.

5. Recursos adicionales

Accede a la ficha de aeródromo en este [enlace](#)