

LEVD | Aeropuerto de Valladolid

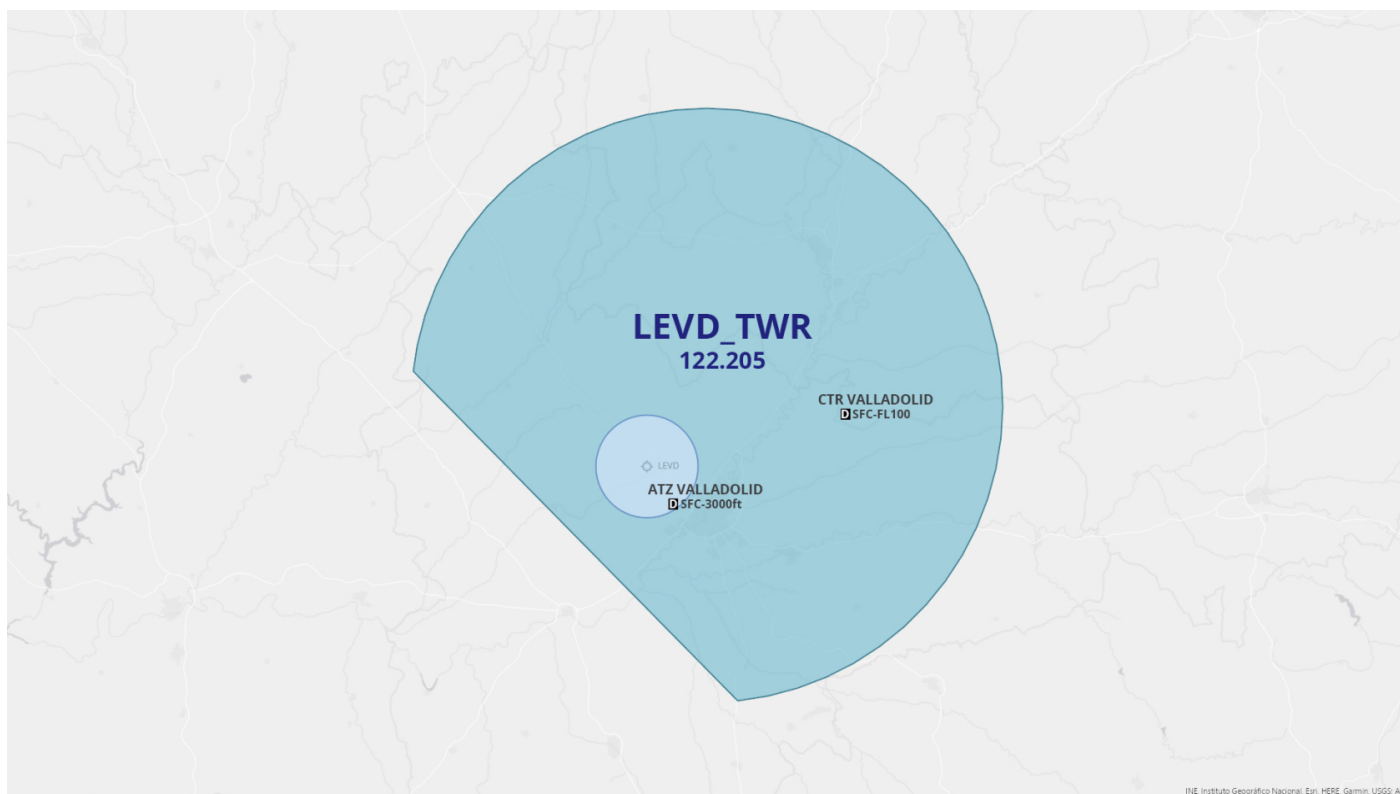
NO VÁLIDO PARA OPERACIONES REALES. SOLO PARA SIMULACIÓN.

El aeropuerto de Valladolid, situado a 14Km del centro de Valladolid, en la localidad de Villanubla, es el aeropuerto principal de la comunidad de Castilla y León. Es un aeródromo donde conviven aviación civil y militar.

Posiciones activas

Registro e indicativo	Frecuencia	FRA	Observaciones
LEVD_TWR Valladolid Torre	122.205	AS3 A33 Age not found or type upk	Control de aproximación por procedimientos hasta FL100. Recomendable conocimientos CAO

Espacio aéreo



Valladolid Torre es responsable del CTR y del ATZ, ambos espacios aéreos de clase Delta.

Valladolid Torre es una torre monoposición y gestiona su propia aproximación por procedimientos.

Valladolid Torre no dispone de servicio de vigilancia radar; **no da vectores.**

Puntos visuales

Valladolid cuenta con 4 puntos de notificación visuales:

- **N** - Boecillo: Pasillo al norte (1500ft AGL o inferior)
- **NE** - Quintana del puente: Pasillo al noreste (1500ft AGL o inferior)
- **E** - Peñafiel: Pasillo al este (1000ft AGL o inferior)
- **S** - Olmedo: Pasillo al sur (1000ft AGL o inferior)

Los tránsitos visuales serán transferidos con Valladolid Torre en las inmediaciones del CTR, y a la escucha con Madrid Control cuando deseen abandonarlo.

Reglamentación local

La pista preferente es

Las pistas 14/32 son de uso exclusivo militar. No cuentan con configuración preferente.

Los despegues desde intersección están disponibles para:

- Pista 05: intersección C-2.
- Pista 23: intersección C-5.

No se autorizará a ninguna aeronave civil (IFR/VFR) a efectuar prácticas de aproximaciones o tomas y despegues. Únicamente se autorizará la toma final siempre que se tenga aprobado un plan de vuelo con destino LEVD.

Procedimientos locales

Autorizaciones de salida

Valladolid Torre indicará siempre el QNH del campo y la pista en uso, y asignará un código transpondedor al tráfico en salida.

El ascenso inicial es FL090 en todos los casos.

Se instruirá a las salidas IFR a mantener rumbo de pista en el ascenso inicial, para posteriormente instruir un vector o un directo, y transferirlos con Madrid Control por debajo de FL100.

Cualquier instrucción tras la salida, deberá ser coordinada con Madrid Control. Valladolid Torre nunca ofrecerá control radar, ni en particular guía vectorial, por iniciativa propia.

Autorizaciones de llegada

Los tránsitos en llegada a Valladolid AD serán autorizados al descenso a FL110 antes de ser transferidos a Valladolid Torre.

Valladolid torre instruirá a los tránsitos directos al VOR de Villanubla o para interceptar el curso final, según la aproximación que vayan a realizar, y asegurando la separación por procedimientos.

Instruir a un tránsito interceptar un radial del VOR a una determinada distancia es una buena forma de asegurar la guía al curso de aproximación.

La pista 23 es adecuada para realizar operaciones de CAT II y III.

Procedimientos de rodaje

El rodaje de las aeronaves dentro de la plataforma de Valladolid será contrario al sentido de operaciones de la pista que se esté usando.

Los rodajes desde plataforma civil se expedirán hasta el punto de espera a través de la única puerta disponible para cruzar la pista (A) y rodar por T, teniendo en cuenta el tránsito en el aeródromo y sus proximidades. (Debido a que únicamente existe una calle de rodaje y una única intersección para cruzar pista desde plataforma civil, las aeronaves no serán autorizadas a rodar hasta que tengan o vayan a tener paso.)

Los rodajes desde plataforma militar se expedirán a través de C-1-1 para rodar por T.

Procedimientos de visibilidad reducida (LVP)

Se informará a los pilotos de que los LVP están en uso mediante la radio.

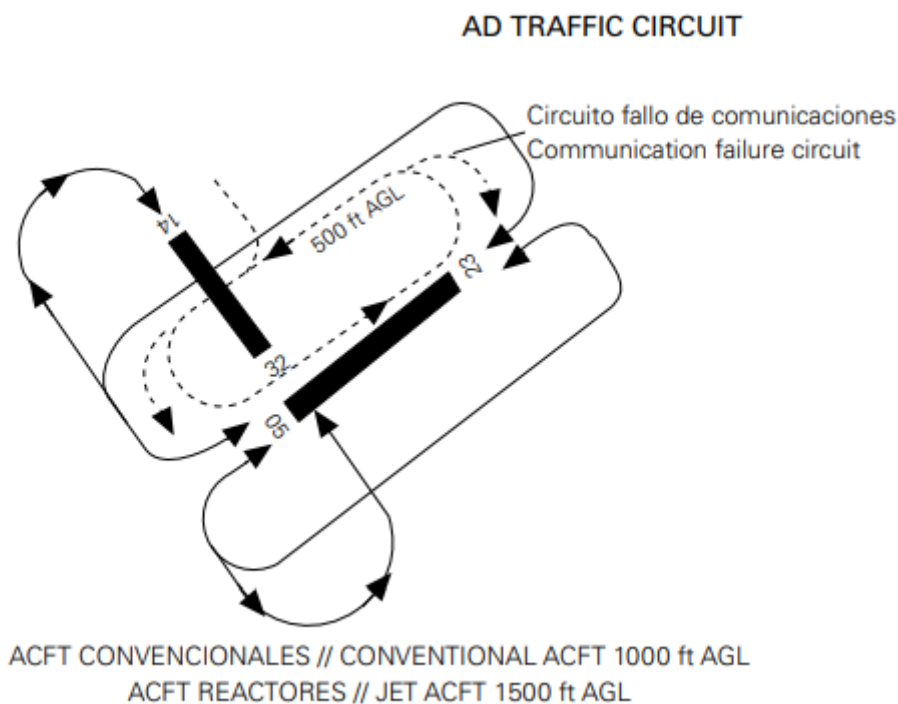
El Procedimiento de Visibilidad Reducida se aplicará cuando el valor de RVR o visibilidad general si fallara el anterior, sea inferior o igual a 1000 m o cuando el techo de nubes sea inferior a 75 m.

Se cancelará cuando el valor de RVR sea superior a 1000 m, el techo de nubes sea igual o superior a 90 m al menos durante 10 minutos y se prevea que la situación meteorológica tiende a mejorar.

Con este procedimiento activo, sólo se utilizarán como puntos de espera las cabeceras de las pistas.

El vehículo "sígueme" guiará a los pilotos desde el estacionamiento hasta la cabecera de la pista en salida; y desde T hasta el estacionamiento en llegada.

Circuito de tránsito



NO VÁLIDO PARA OPERACIONES REALES. SOLO PARA SIMULACIÓN.

* Algunas imágenes mostradas en esta página web (originales o modificadas) están basadas en cartas aeronáuticas de navegación, publicadas en el AIP o capturas de la aplicación INSIGNIA, con el consentimiento de ENAIRE, titular de los derechos de propiedad intelectual e industrial de dichos sitios web, así como de su contenido. Todo lo expuesto en esta página web es para uso exclusivo en simulación y no se permite su uso operacional.

* Some images shown on this website are based on aeronautical navigation charts, published in the AIP or captured from the INSIGNIA application, with the consent of ENAIRE, owner of the intellectual and industrial property rights of that website, as well as their content. Everything stated on this website is for exclusive use in simulation and its operational use is not allowed.

Última actualización: 30/12/2023 por 635990