



ANEXO X: AIP. AEROPUERTO DE VALENCIA

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

vlcjtturno@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

vlcjtturno@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 ítem 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.

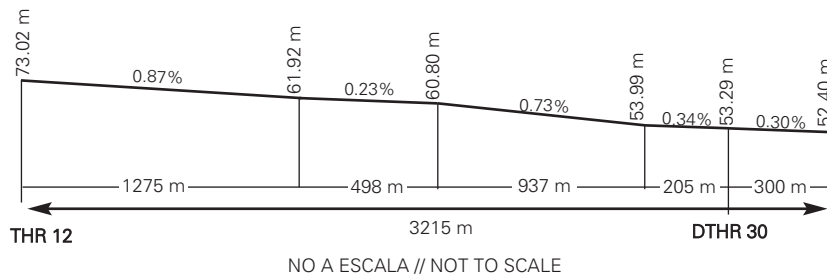
12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS										
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN	
→ 12 (4)	116.16°GEO 116°MAG	3215x45	392946.8700N 0003000.4100W	THR: 73.0 m/240 ft TDZ: 73.0 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	
→ Observaciones: (1) Excepto los pasillos VFR (RMZ), que son clase G. (2) Distintivo de llamada: Valencia TWR. HR ATS: ver casilla 3.				Remarks: (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 362.300 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	H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24	BACK-UP EMERG GMC CLR EMERG
ATIS	Valencia información	121.075 MHz	H24	
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 ATERRIZAJE

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: FL80 a // at 60 NM, FL100 a // at 90 NM, FL140 a // at 100 NM solape con // overlap with VOR AMR. R-233 U/S FM 50 NM.
DME	VLC	CH 108X	H24	392908.0N 0002859.5W	60 m	COV 40 NM AVBL BTN: R-009/R-038 a // 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: FL80 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 FL85 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 FL70. R-155 AVBL a // at: FL70 FM 29 NM, FL130 FM 67 NM. R-174 AVBL a // at: FL70 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 FL85 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 FL85 R-155 COV 21 NM a // at FL70 R-174 COV 29 NM a // at FL70 R-143 COV 22 NM a // at FL70
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.

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.

AD closed to airfraf without two-way radiocommunications.

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

- 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.

FLIGHT PLAN

- 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

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

HANDLING

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

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)

PROCEDURE FOR SLOT COORDINATION FOR GENERAL AND BUSINESS AVIATION FLIGHTS

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: LEVCZPXZ

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: LEVCZPXZ

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 con 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 con letra de clave B.
- Rodaje por TWY W1: desde el acceso a PRKG 6B hasta el BT5 está limitado a aeronave MAX con letra de clave B. Desde el PRKG BT5 hasta el surtidor de combustible, está limitado a aeronave MAX con letra de clave A.
- En TWY W5, W6, W11, W14, W15, W16, está limitado el rodaje a aeronaves MAX con letra de clave C.
- En TWY W2 y RAMPA CARGO, está limitado el rodaje a aeronaves MAX con letra de clave D.
- En TWY W3, W4, está limitado el rodaje a aeronaves MAX con letra de clave E.
- En TWY W13, está limitado el rodaje de aeronaves a MAX con letra de clave D desde GATE-E hasta PRKG 108. Limitado el rodaje a aeronaves MAX con 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 RWY

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

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 al PRKG 24.

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.

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/TYPO E OR F AIRCRAFT (B748 OR A124)

STANDS

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.

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.

PRKG 44. (aeronave MAX con letra de clave E). 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.

RUTAS DE RODAJE

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

SALIDAS Y LLEGADAS

- Salidas/llegadas a pista por THR RWY 30: Salida de plataforma (GATE-B o GATE-C según PRKG) hasta TWY N2, rodará por TWY N2, N3, H7, esperará para cruzar la pista en el punto de espera de la pista de TWY H7, una vez autorizada, continuará rodando por TWY T3, S3, S2, S1, T1, y a continuación hasta THR RWY 30. Para las llegadas se hará el mismo recorrido que para las salidas pero en sentido contrario.

- Salidas/llegadas a pista por THR RWY 12: Salida de plataforma (GATE-B o GATE-C según corresponda). Cuando la salida sea por GATE-B, el guiado será desde el puesto de estacionamiento hasta GATE-B, alineando la aeronave a TWY N2), hasta TWY N2, rodará por TWY N2, N3, N4, y entrada en pista por TWY H9 hasta THR 12. Para las llegadas se hará el mismo recorrido que para la salida pero en sentido contrario.

RESTRICCIONES OPERATIVAS.

En el desplazamiento desde la APN 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 con letra de clave E o F.

En las operaciones de rodaje de aeronave, en los puntos de tramos curvos: de TWY N3 hacia H7, de TWY S3 hacia T3, de TWY S1 hacia la T1, de RWY hacia TWY T1, acceso de la GATE-B o GATE-C a la APN, aeronaves deberán 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 TWY.

Durante el rodaje de una aeronave de letra de clave E o F sobre la TWY N2, solo se autorizarán rodajes de aeronave con letra de clave D o inferior sobre las TWY W3 y W4 o viceversa. Cuando una aeronave con letra de clave E o F esté parada, para el acceso a pista, en un punto de espera de la pista de TWY H7, H8 y T3, no se permitirá el rodaje de otra aeronave por detrás de ella.

INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC-ADVANCED ATC TWR

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

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

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

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

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

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

RESTRICCIONES A LA PLATAFORMA R4

No se admiten operaciones de rodaje de ocazo 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

PRKG 44. (MAX aircraft with code letter E). Exit manoeuvring shall be performed pushback, noising East, pushing it in the TWY W3 direction up to PRKG 25 level. So once the aircraft is lined-up with TWY W3, it shall taxi autonomous in the direction to GATE-B as well as exits from PRKG 25.

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).

DEPARTURES AND ARRIVALS

- Departures/arrivals to runway via THR RWY 30: Exit from APN (GATE-B or GATE-C according to PRKG) up to TWY N2, taxiing via TWY N2, N3, H7, will wait to cross the runway at the runway holding point TWY H7, once authorised, aircraft shall continue taxiing via TWY T3, S3, S2, S1, T1, and shall continue to THR RWY 30. Arrivals shall realise the same route but in opposite direction.

- Departures/arrivals runway via THR RWY 12: Exit apron (GATE-B or GATE-C as appropriate). When the exit is via GATE-B, guidance service shall be from the stand up to GATE-B, with the aircraft aligned to TWY N2), up to TWY N2, taxi via TWY N2, N3 and N4 to enter the runway via TWY H9 as far as THR 12. The same route shall be used for arrivals but in reverse.

OPERATIVE RESTRICTIONS.

During displacement from APN to the runway, aircraft must taxi with their outboard engines idling. The airport PAPI are not suitable for use by aircraft with code letter E or F.

During aircraft taxiing operations, at the curved section points: from TWY N3 to H7, from TWY S3 to T3, from TWY S1 to T1, from RWY to TWY T1, from GATE-B or GATE-C to access APN, aircraft must complete an "oversteering" manoeuvre to correct the trajectory and maintain the safety distance from the outer wheel of the main gear and the edge of the TWY pavement area.

During taxiing of an aircraft with code letter E or F via TWY N2, the taxi of aircraft with code letter D or below via TWY W3 and W4 shall only be cleared or vice versa. When an aircraft with code letter E or F is stopped, to access runway, at a runway holding position of TWY H7, H8 and T3, taxiing of other aircraft behind it shall not be allowed.

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

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.

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.
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.

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

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.

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.

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.

GROUND ENGINE TEST

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

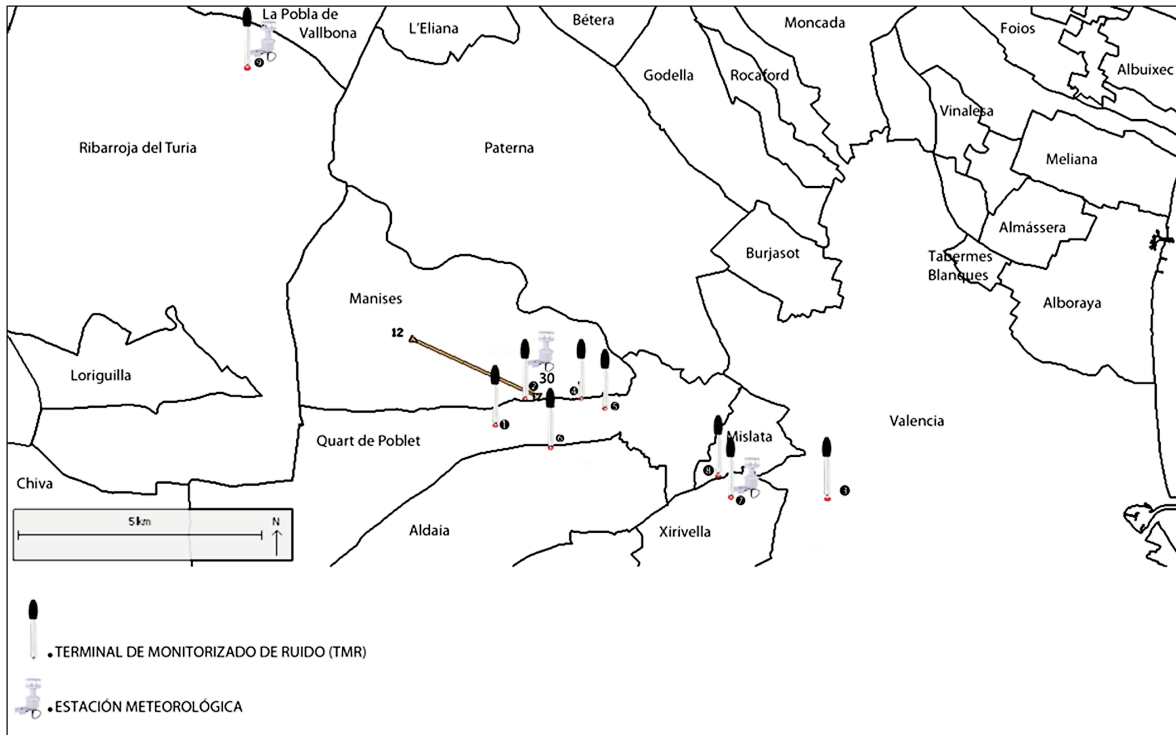
The clearance request for engine tests at any regime, as well as any consultation on the procedure engine tests, shall be addressed to:

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

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	COORDENADAS // COORDINATES	
	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;

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.- Establecimiento de separación radar entre aeronaves sucesivas a la salida; y
- 4.- Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

- 3.- Establishing radar separation between successive departing aircraft; and
- 4.- Providing navigation assistance to VFR flights.

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.
 - 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 con letra de clave E o F estacionadas en el PRKG 25, que lo harán por GATE-B.

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.
 - 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 or F parked in PRKG 25, that will accomplish this via 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

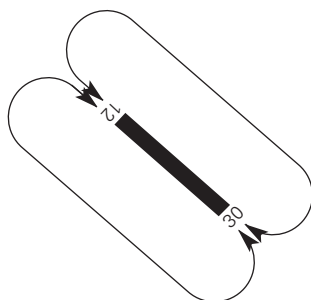
En el caso de una aeronave o vehículo operando en el área de maniobras que experimente un fallo en las comunicaciones procederá como sigue:

- 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 le conducirá al PRKG asignado.
- c) Si se trata de un vehículo, permanecerá en su posición y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME" que lo conducirá hasta el lugar que se determine.

➔ **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.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD



AD TRAFFIC CIRCUIT

- RWY 30: exit via GATE-A, taxiing via TWY N1 up to runway holding position TIRIO, except aircraft with code letter D, E or 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.

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

ZONA DE CONCENTRACIÓN DE AVES

BIRD CONCENTRATION ZONES

ENTORNO AEROPORTUARIO: FLUJOS

AIRPORT VICINITY: FLOWS

Movimiento 1:

Movement 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.

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.

Movimiento 2:

Movement 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.

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.

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.

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:

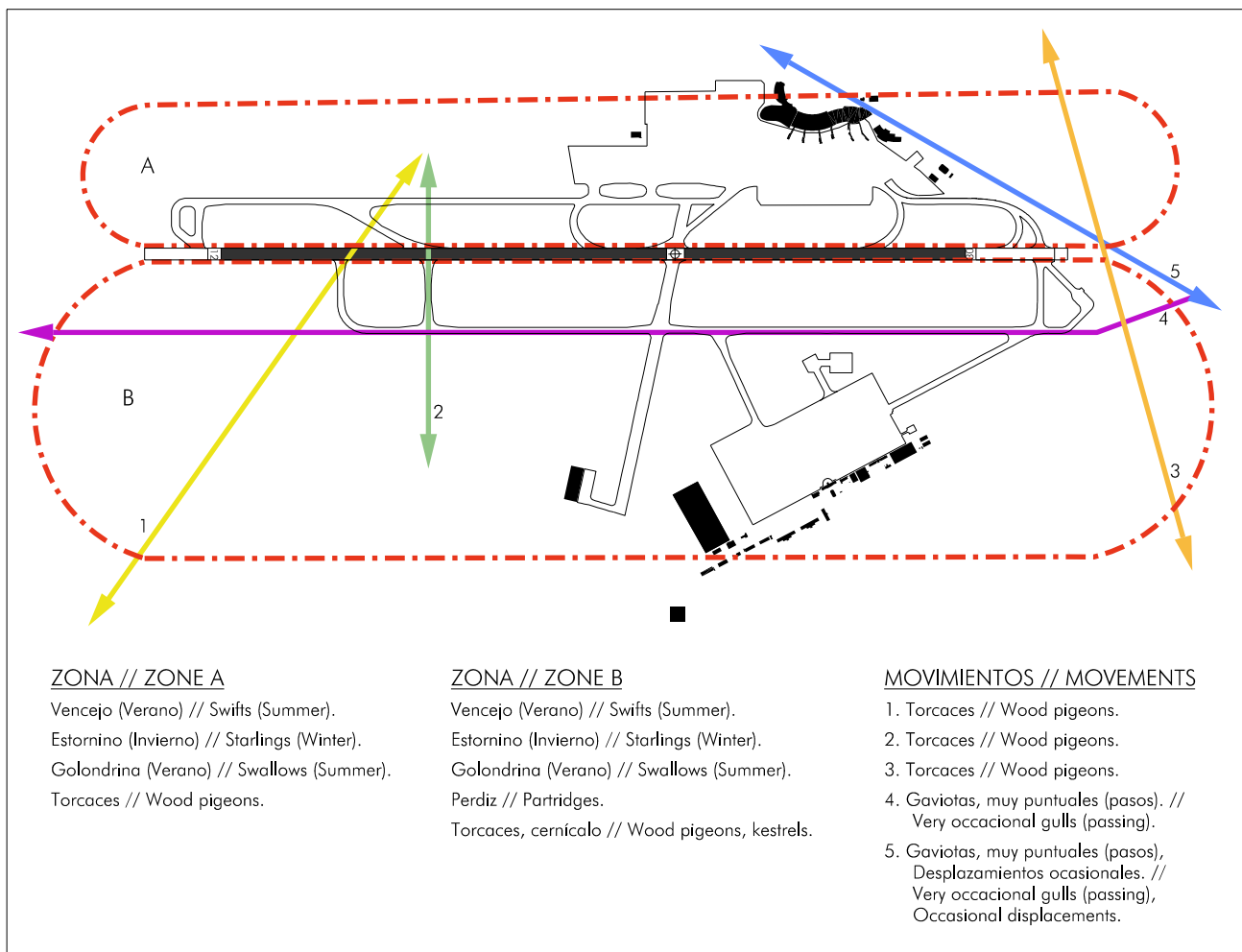
Very occasional passage of gulls close to the head of RWY 12. Gulls from outside the airport moving from the South towards the locality of Manises.

OTRAS AVES

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

OTHER BIRDS

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



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PLANO DE AERÓDROMO-OACI

39°29'22"N
000°28'54"W

ELEV 73

TWR 118.550
GMC 121.875

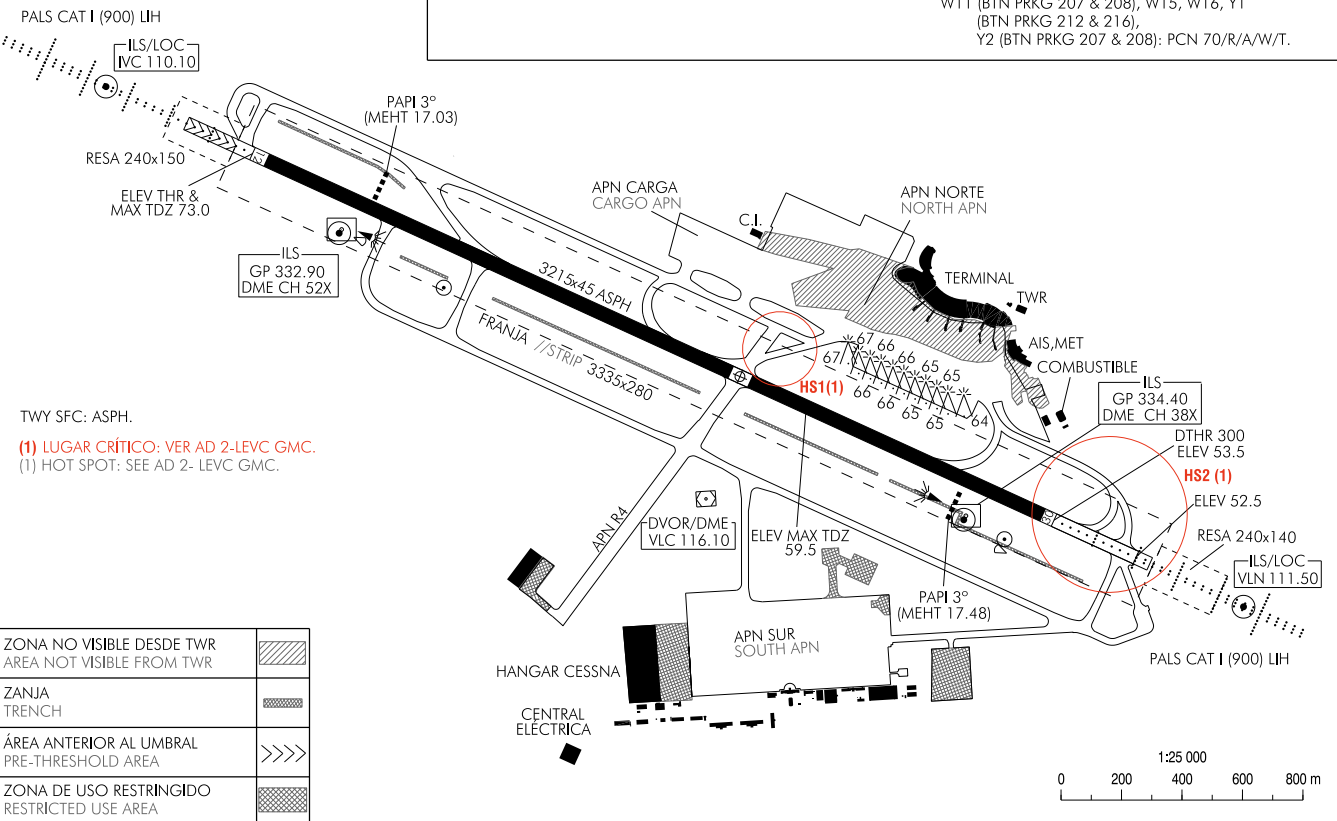
VALENCIA

RWY	DIRECCIÓN DIRECTION	THR	RESISTENCIA STRENGTH
12	116°	39°29'46.87"N 000°30'00.41"W	RWY: PCN 105/F/A/W/T, EXC: 500 m - 800 m RWY 12 & 2115 m - 2415 m RWY 30: PCN 78/F/A/W/T; 2550 m - 2750 m RWY 12 & 165 m - 365 m RWY 30: PCN 85/F/A/W/T. APN: NORTE // NORTH PCN 57/R/A/W/T, EXC: PRKG 26 a // to 41, 51, 61: PCN 119/R/A/W/T; PRKG 52 a // 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 & W1: PCN 67/F/C/W/T. SUR // SOUTH PCN 70/R/A/W/T, EXC: PRKG 201 a // to 205, 212 a // 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. CARGA // CARGO PCN 129/R/B/W/T, EXC: GATE-D: PCN 45/F/A/W/T. TWY: 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; INT 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.
30	296°	39°29'05.19"N 000°28'10.96"W	

ELEV. DIM: M.
BRG: MAG.

VAR 1°E (2020)

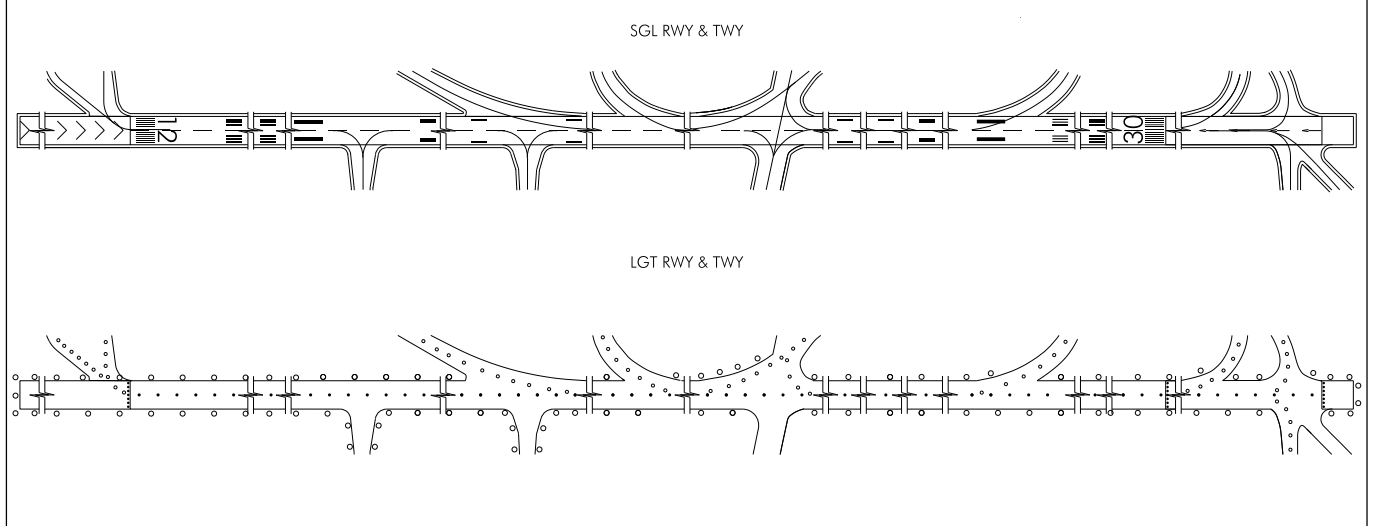
RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL
ANNUAL RATE OF CHANGE:
7.5°E



TWY SFC: ASPH.

(1) LUGAR CRÍTICO: VER AD 2-LEVC GMC.
(1) HOT SPOT: SEE AD 2-LEVC GMC.

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	



CAMBIOS: FRANJA ADE PISTA.
CHANGES: RUNWAY STRIP.

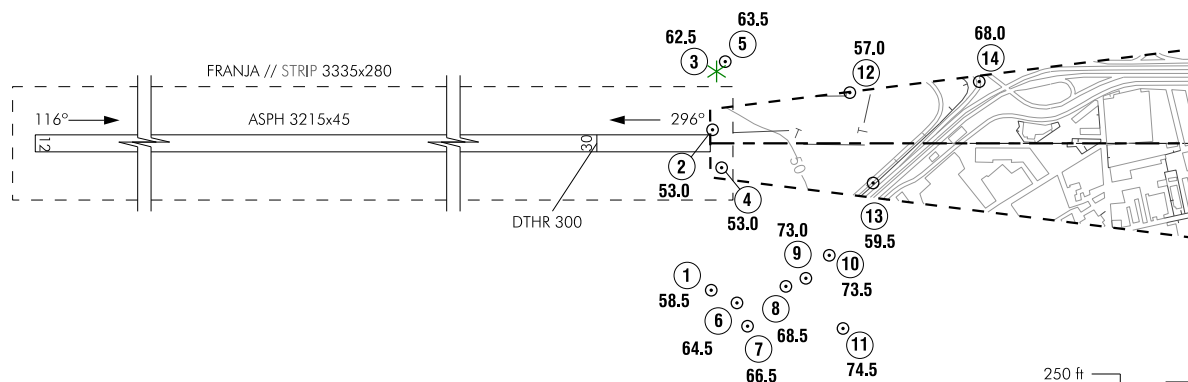
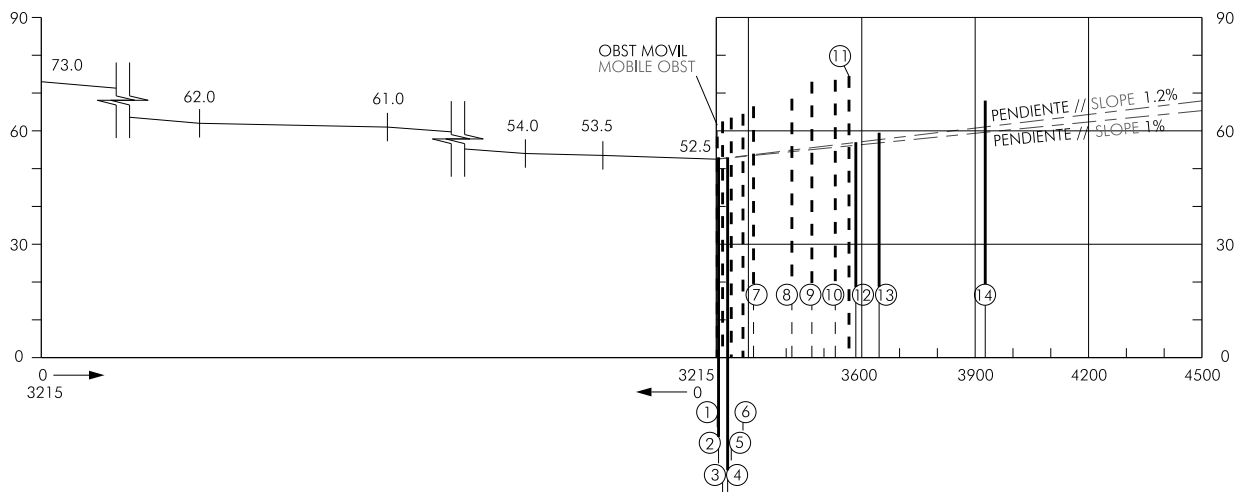
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO OACI
TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN)

VALENCIA

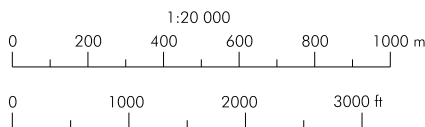
RWY 12

DIM, ELEV: M.
VAR 1° E (2020)



NOTA: ESTUDIO DE OBSTÁCULOS DE FEBRERO DE 2020
NOTE: OBSTACLES SURVEY FEBRUARY 2020

ORDEN DE EXACTITUD
ORDER OF ACCURACY
VERTICAL: 0.5 m
HORIZONTAL: 5 m



1:2 000

Árbol o Arbusto Tree or Shrub	✕
Carretera Road	====
Cota de terreno Spot elevation	•
Curva de nivel del Terreno Terrain Contour Line	~
Edificio o estructura grande Building or large structure	■
Vallado Fence	— ✕ — ✕ —
Ferrocarril Railroad	— + + —
Línea de Transmisión o Cable Aéreo Transmission Line or Overhead Cable	— T — T —
Obstáculo móvil Mobile obstacle	- - - - -
Poste, Torre, Campanario, Antena, etc. Pole, Tower, Spire, Antenna, etc.	⊙
Terreno que penetra el plano de obstáculos Terrain penetrating obstacle plane	⌒

IDENT	
⊙	OBST en la trayectoria de despegue en línea recta OBST into take-off flight path area in a straight line.
⊙	OBST próximo // Close-in OBST.
⊙	OBST que sólo penetra la pendiente 1% OBST only penetrating the 1% slope.
⊙	OBST que penetra la pendiente 1.2% OBST penetrating the 1.2% slope.

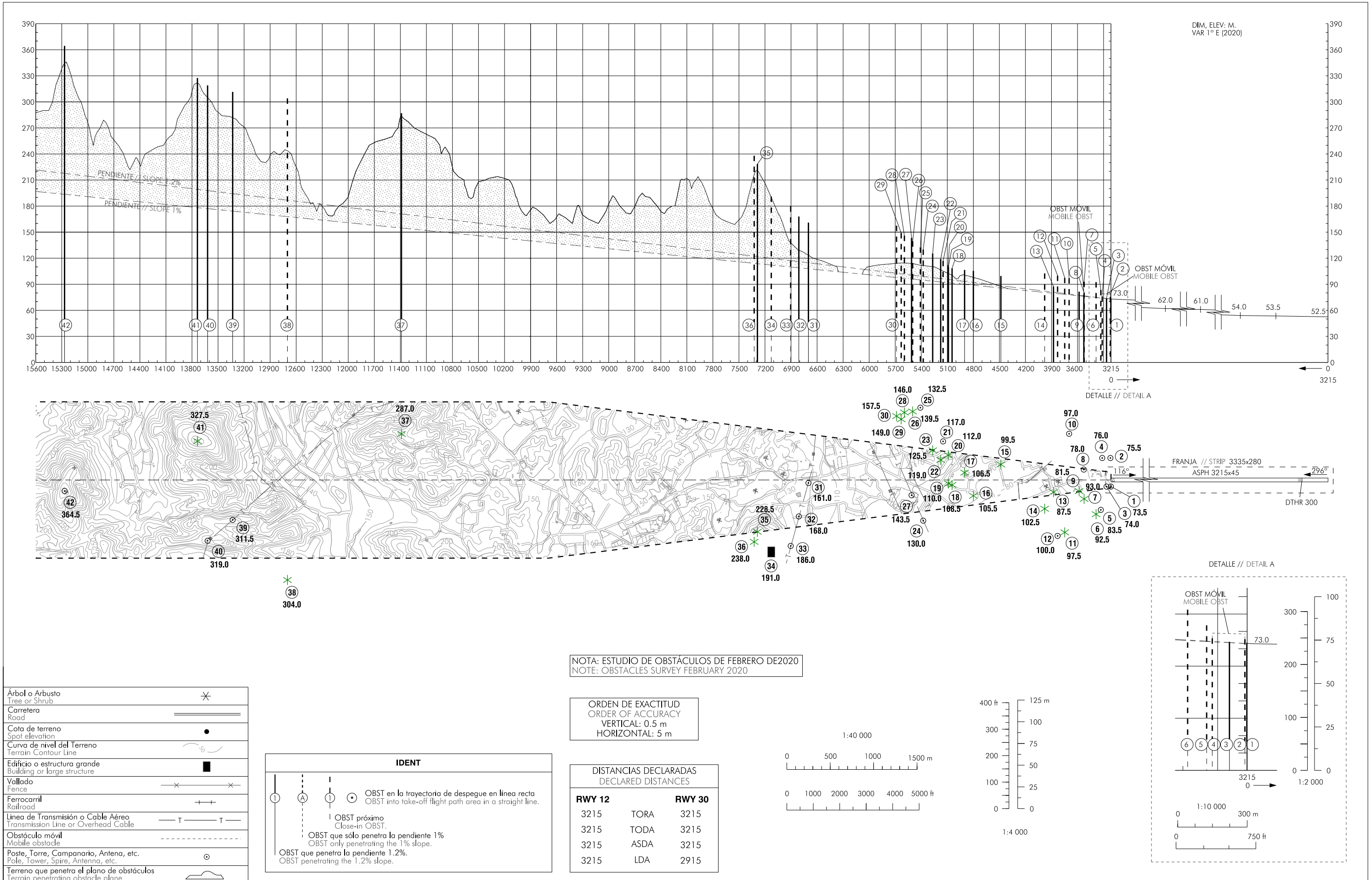
DISTANCIAS DECLARADAS DECLARED DISTANCES		
RWY 12		RWY 30
3215	TORA	3215
3215	TODA	3215
3215	ASDA	3215
3215	LDA	2915

CAMBIOS: FRANJA DE PISTA, NOTA.
CHANGES: RUNWAY STRIP, NOTE.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO
TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN)

VALENCIA
RWY 30



CAMBIOS: FRANJA DE PISTA, NOTA.
CHANGES: RUNWAY STRIP, NOTE.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PLANO DE AERÓDROMO PARA
MOVIMIENTOS EN TIERRA-OACI

ELEV APN
60

TWR 118.550
GMC 121.875

VALENCIA

TWY SFC: ASPH.

TWY WD: 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;
INT 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 TAXIING PROCEDURES AND LOW
VISIBILITY PROCEDURES: SEE AD 2-LEVC
ITEMS 20 AND 22.

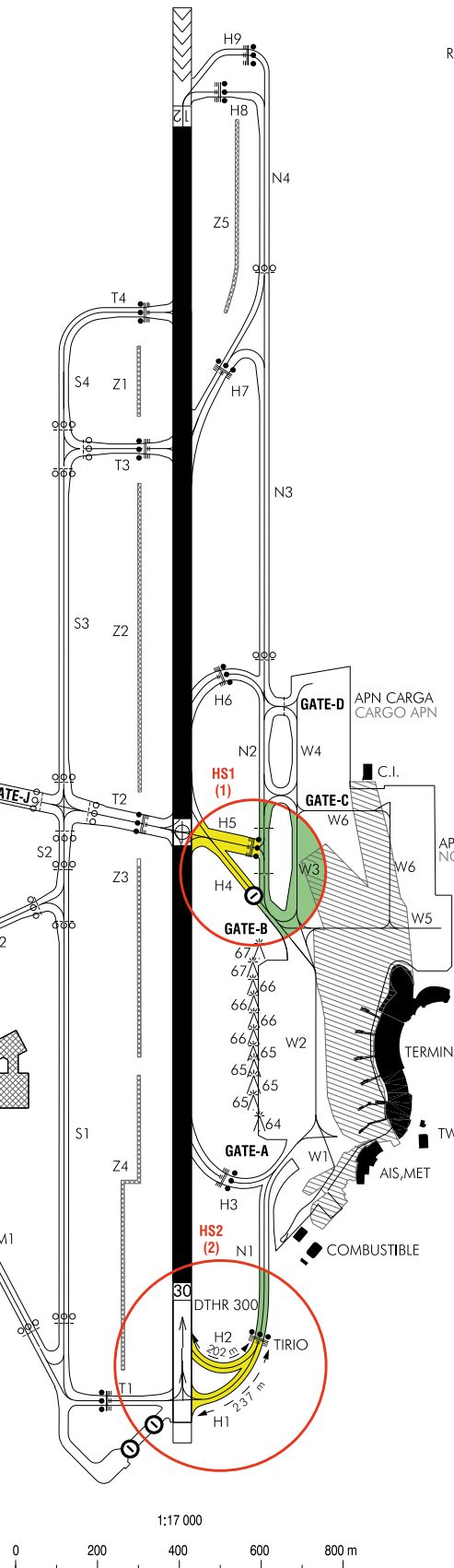
VAR 1º E (2020)
RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL
ANNUAL RATE OF CHANGE:
7.5'E

ELEV, DIM: M.

CAMBIOS: NUEVAS TWS S5 Y ZONA DE USO RESTRINGIDO, ILUMINACIÓN DE TWY.
CHANGES: NEW TWY S5 AND RESTRICTED USE AREA, TWY LIGHTING.

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	



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

- (1) CAUTION: POSSIBLE RWY INCURSION RISK. IT IS NECESSARY TO CONTINUE TAXIING VIA TWY N2 WHEN ACCESS VIA GATE-B TO AVOID THE ACCESS TO TWY H4.
- (2) CAUTION: POSSIBLE RWY INCURSION RISK OVERTAKING TIRIO 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

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

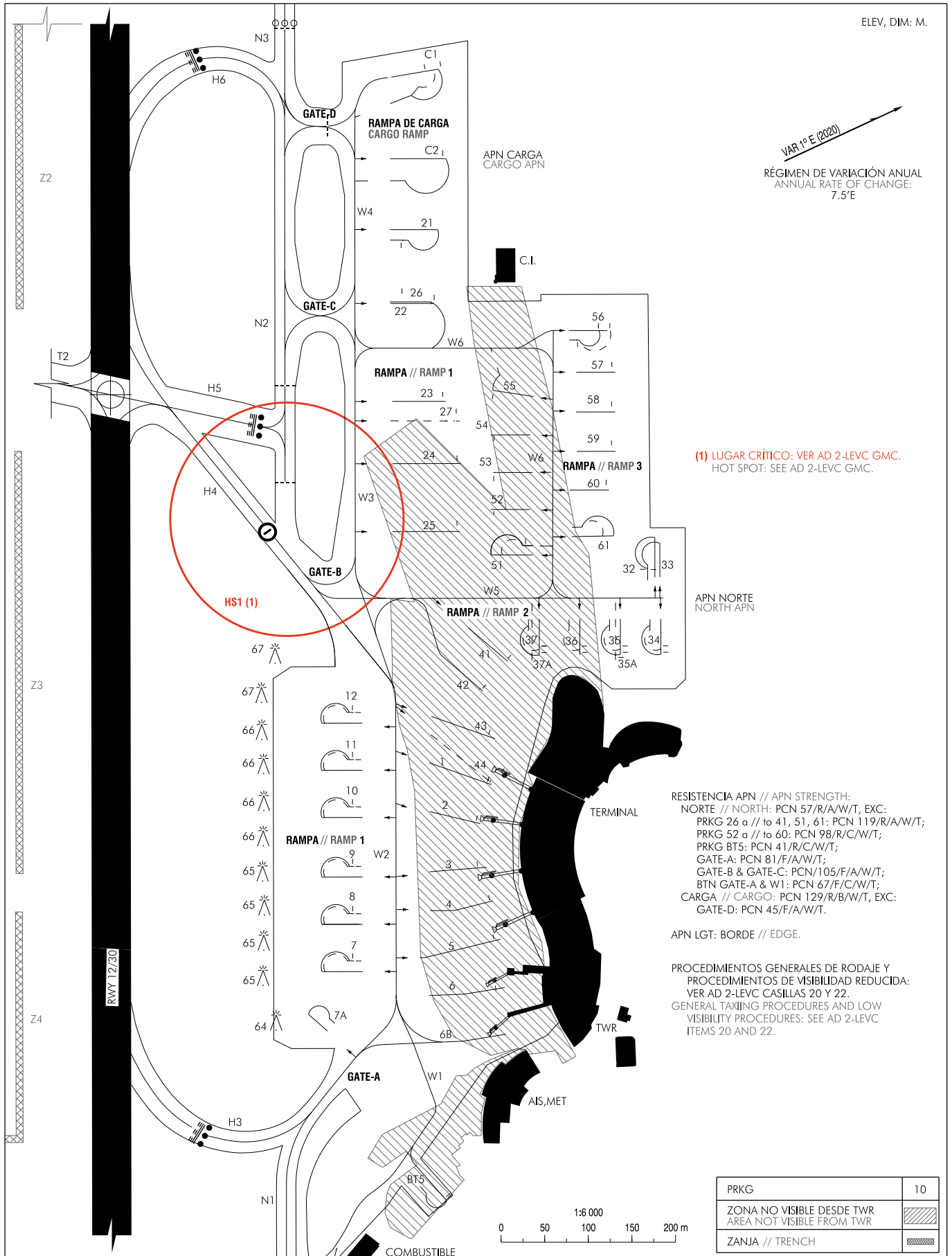
PLANO DE ESTACIONAMIENTO
Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

ELEV
APN NORTE // NORTH APN
55

TWR 118.550
GMC 121.875

VALENCIA

ELEV, DIM: M.



VAR 1º E (2020)
RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL
ANNUAL RATE OF CHANGE:
7.5'E

(1) LUGAR CRÍTICO: VER AD 2-LEVC GMC.
HOT SPOT: SEE AD 2-LEVC GMC.

RESISTENCIA APN // APN STRENGTH:
NORTE // NORTH: PCN 57/R/A/W/T, EXC:
PRKG 26 a // to 41, 51, 61: PCN 119/R/A/W/T;
PRKG 52 a // 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 & W1: PCN 67/F/C/W/T;
CARGA // CARGO: PCN 129/R/B/W/T, EXC:
GATE-D: PCN 45/F/A/W/T.

APN LGT: BORDE // EDGE.

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.

PRKG	10
ZONA NO VISIBLE DESDE TWR AREA NOT VISIBLE FROM TWR	
ZANJA // TRENCH	

CAMBIOS: NUEVOS PRKG 35A Y 37A.
CHANGES: NEW PRKG 35A AND 37A.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO
AIRCRAFT STAND CHARACTERISTICS

PUESTO STAND	RAMPA RAMP	COORDENADAS COORDINATES	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
1	1	39°29'27.64"N 000°28'29.18"W	R	B739/A321	–	INCOMP. 44 400 Hz - A/C
2	1	39°29'26.68"N 000°28'27.63"W	R	B739/A321	–	400 Hz - A/C
3	1	39°29'25.91"N 000°28'25.63"W	R	B738/A320	–	400 Hz - A/C
4	1	39°29'25.79"N 000°28'23.97"W	R	B739/A321	–	400 Hz - A/C
5	1	39°29'25.29"N 000°28'22.22"W	R	B739/A321	–	400 Hz - A/C
6	1	39°29'24.47"N 000°28'20.15"W	R	B752	–	400 Hz - A/C
6B	1	39°29'23.76"N 000°28'18.11"W	R	B752	–	400 Hz - A/C
7	1	39°29'20.27"N 000°28'24.38"W	A	B738/A320	–	–
7A	1	39°29'18.57"N 000°28'22.21"W	A	CRJ2	–	–
8	1	39°29'21.01"N 000°28'26.41"W	A	B738/A320	–	–
9	1	39°29'21.78"N 000°28'28.45"W	A	B738/A320	–	–
10	1	39°29'22.76"N 000°28'31.01"W	A	B738/A320	–	–
11	1	39°29'23.53"N 000°28'33.04"W	A	B738/A320	–	–
12	1	39°29'24.31"N 000°28'35.07"W	A	B738/A320	–	–
21	CARGO	39°29'34.83"N 000°28'53.27"W	A	B739/A321	–	–
22	CARGO	39°29'33.70"N 000°28'50.96"W	R	B752	–	INCOMP. 26
23	1	39°29'32.38"N 000°28'46.55"W	R	B763	–	INCOMP. 27
24	1	39°29'31.83"N 000°28'43.56"W	R	B763	–	INCOMP. 27
→ 25	1	39°29'30.73"N 000°28'40.63"W	R	B748/A124	–	–
26	CARGO	39°29'32.77"N 000°28'51.64"W	A	B739/A321	–	INCOMP. 22
27	1	39°29'32.55"N 000°28'45.41"W	R	B748/A124	–	INCOMP. 23,24
32	2	39°29'36.55"N 000°28'34.93"W	A	CRJ9	–	INCOMP. 33
33	2	39°29'36.55"N 000°28'34.93"W	A	B738/A320	–	INCOMP. 32
34	2	39°29'35.62"N 000°28'31.06"W	A	CRJ9/AT72	–	–
→ 35	2	39°29'34.26"N 000°28'31.92"W	A	CRJ9/AT72 CRJX (1)	–	INCOMP. 35A
→ 35A	2	39°29'34.26"N 000°28'31.92"W	R	B738/A320	–	INCOMP. 35
36	2	39°29'32.98"N 000°28'32.71"W	A	CRJ9/AT72	–	–
→ 37	2	39°29'31.56"N 000°28'33.64"W	A	CRJ9/AT72 CRJX (1)	–	INCOMP. 37A
→ 37A	2	39°29'31.56"N 000°28'33.64"W	R	B738/A320	–	INCOMP. 37
41	2	39°29'30.31"N 000°28'34.07"W	R	B738/A320	–	–
42	2	39°29'29.01"N 000°28'33.35"W	R	B738/A320	–	–
43	2	39°29'28.43"N 000°28'31.17"W	R	B738/A320	–	INCOMP. 44
44	2	39°29'27.78"N 000°28'29.23"W	R	B744	–	INCOMP. 1, 43 400 Hz A/C
51	3	39°29'34.80"N 000°28'37.77"W	A	CRJ9	–	–
52	3	39°29'32.49"N 000°28'40.69"W	R	B739/A321	–	–
53	3	39°29'33.11"N 000°28'42.30"W	R	B739/A321	–	–
54	3	39°29'33.73"N 000°28'43.90"W	R	B739/A321	–	–
55	3	39°29'34.40"N 000°28'45.86"W	A	B738/A320	–	–
56	3	39°29'37.91"N 000°28'46.32"W	A	CRJ9	–	–
57	3	39°29'38.53"N 000°28'44.21"W	R	B738/A320	–	–
58	3	39°29'37.87"N 000°28'42.52"W	R	B738/A320	–	–
59	3	39°29'37.22"N 000°28'40.83"W	R	B738/A320	–	–
60	3	39°29'36.57"N 000°28'39.13"W	R	B738/A320	–	–
61	3	39°29'32.89"N 000°28'38.50"W	A	CRJ9	–	–
BT5	–	39°29'19.19"N 000°28'12.14"W	A	CRJ2	–	–
C1	CARGO	39°29'37.60"N 000°29'00.96"W	A	B752	–	–
C2	CARGO	39°29'36.41"N 000°28'56.98"W	A	B763	–	–

OBSERVACIONES // REMARKS:	
(1)	Permitida con salida remolcada. // Allowed with towed exit.

PLANO DE ESTACIONAMIENTO
Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

ELEV
APN SUR // SOUTH
59

TWR 118.550
GMC 121.875

VALENCIA

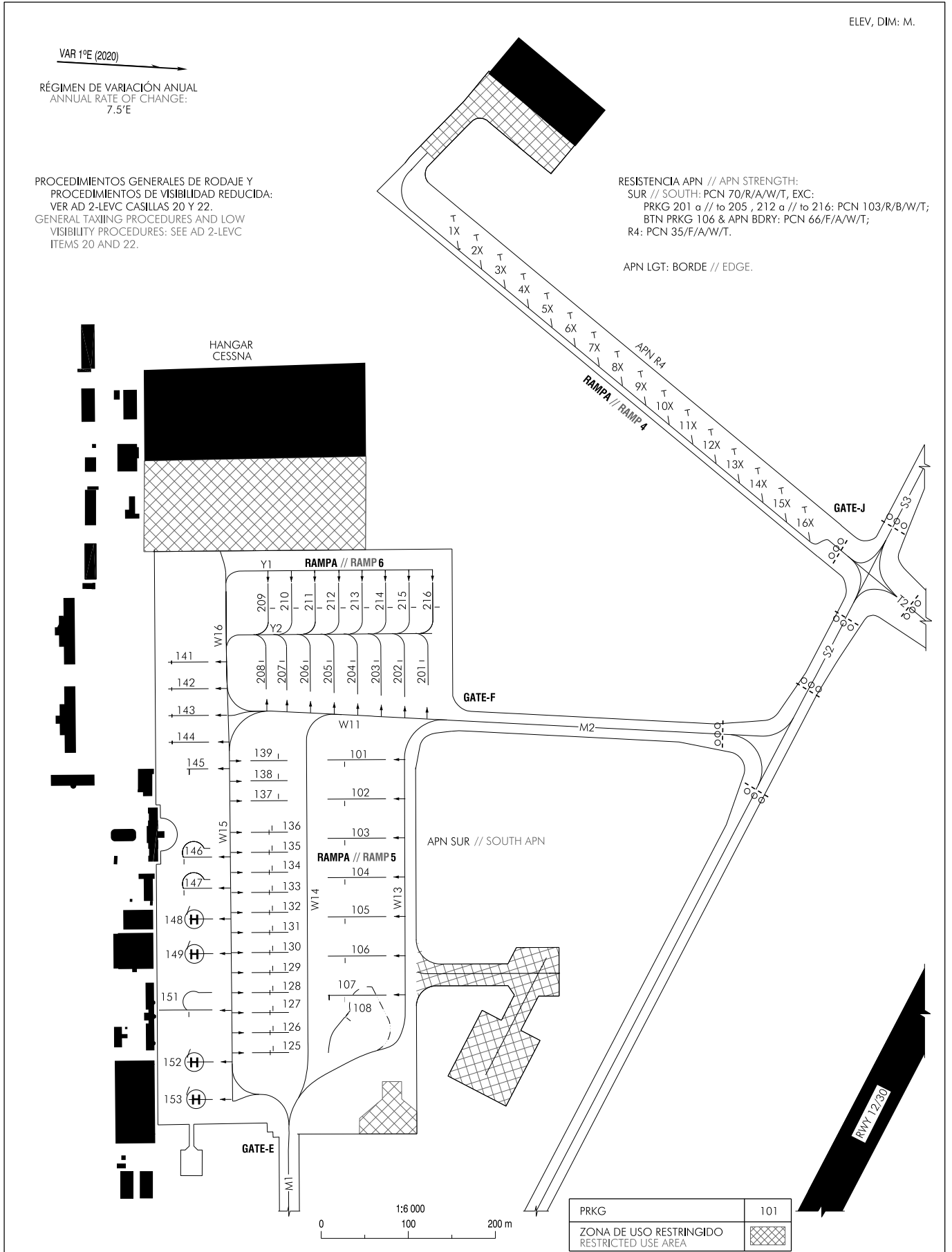
ELEV, DIM: M.

VAR 1°E (2020)
RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL
ANNUAL RATE OF CHANGE:
7.5°E

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

RESISTENCIA APN // APN STRENGTH:
SUR // SOUTH: PCN 70/R/A/W/T, EXC:
PRKG 201 a // to 205 , 212 a // to 216: PCN 103/R/B/W/T;
BTN PRKG 106 & APN BDY: PCN 66/F/A/W/T;
R4: PCN 35/F/A/W/T.

APN LGT: BORDE // EDGE.



CAMBIOS: NOMBRE DEL AERÓDROMO.
CHANGES: AERÓDROME'S NAME.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO
AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

PUESTO STAND	RAMPA RAMP	COORDENADAS COORDINATES	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
1X	4	39°28'58.20"N 000°29'18.18"W	A	-	-	(1)
2X	4	39°28'59.09"N 000°29'17.27"W	A	-	-	(1)
3X	4	39°28'59.97"N 000°29'16.37"W	A	-	-	(1)
4X	4	39°29'00.86"N 000°29'15.46"W	A	-	-	(1)
5X	4	39°29'01.75"N 000°29'14.56"W	A	-	-	(1)
6X	4	39°29'02.64"N 000°29'13.65"W	A	-	-	(1)
7X	4	39°29'03.53"N 000°29'12.74"W	A	-	-	(1)
8X	4	39°29'04.42"N 000°29'11.84"W	A	-	-	(1)
9X	4	39°29'05.31"N 000°29'10.93"W	A	-	-	(1)
10X	4	39°29'06.20"N 000°29'10.03"W	A	-	-	(1)
11X	4	39°29'07.09"N 000°29'09.12"W	A	-	-	(1)
12X	4	39°29'07.98"N 000°29'08.22"W	A	-	-	(1)
13X	4	39°29'08.87"N 000°29'07.31"W	R	-	-	(7)
14X	4	39°29'09.76"N 000°29'06.40"W	R	-	-	(7)
15X	4	39°29'10.65"N 000°29'05.50"W	R	-	-	(7)
16X	4	39°29'11.54"N 000°29'04.60"W	R	-	-	(7)
101	5	39°28'54.62"N 000°28'51.94"W	A	B738/A320	-	-
102	5	39°28'54.66"N 000°28'50.06"W	A	B738/A320	-	-
103	5	39°28'54.70"N 000°28'48.17"W	A	B738/A320	-	-
104	5	39°28'54.74"N 000°28'46.29"W	A	B738/A320	-	-
105	5	39°28'54.78"N 000°28'44.40"W	A	B738/A320	-	-
106	5	39°28'54.82"N 000°28'42.52"W	A	B738/A320	-	-
107	5	39°28'54.86"N 000°28'40.63"W	A	B738/A320	-	INCOMP. 108
108	5	39°28'55.00"N 000°28'39.78"W	A	B752	-	INCOMP. 107
125	5	39°28'52.15"N 000°28'37.78"W	A	C750	-	(2) (3)
126	5	39°28'52.13"N 000°28'38.74"W	A	C750	-	(2) (3)
127	5	39°28'52.11"N 000°28'39.71"W	A	C750	-	(2) (3)
128	5	39°28'52.09"N 000°28'40.67"W	A	C750	-	(2) (3)
129	5	39°28'52.06"N 000°28'41.63"W	A	C750	-	(2) (3)
130	5	39°28'52.04"N 000°28'42.59"W	A	C750	-	(2) (3)
131	5	39°28'52.02"N 000°28'43.55"W	A	C750	-	(2) (3)
132	5	39°28'52.00"N 000°28'44.51"W	A	C750	-	(2) (3)
133	5	39°28'51.98"N 000°28'45.48"W	A	C750	-	(2) (3)
134	5	39°28'51.95"N 000°28'46.44"W	A	C750	-	(2) (3)
135	5	39°28'51.93"N 000°28'47.40"W	A	C750	-	(2) (3)
136	5	39°28'51.91"N 000°28'48.36"W	A	C750	-	-
137	5	39°28'51.98"N 000°28'49.88"W	A	C750	-	-
138	5	39°28'51.96"N 000°28'50.84"W	A	C750	-	-
139	5	39°28'51.94"N 000°28'51.80"W	A	C750	-	-
141	5	39°28'48.11"N 000°28'56.41"W	R	CRJX	W	-
142	5	39°28'48.15"N 000°28'55.13"W	R	CRJX	W	-
143	5	39°28'48.18"N 000°28'53.85"W	R	CRJX	W	-
144	5	39°28'48.21"N 000°28'52.57"W	R	CRJX	W	-
145	5	39°28'48.86"N 000°28'51.31"W	R	-	-	(4)
146	5	39°28'48.75"N 000°28'47.07"W	A	CRJ2	-	INCOMP. 147 SI SALIDA A // IF EXIT A
147	5	39°28'48.78"N 000°28'45.57"W	A	CRJ2	-	INCOMP. 146 SI SALIDA A // IF EXIT A
148	5	39°28'49.08"N 000°28'44.22"W	A	-	-	(5)
149	5	39°28'49.12"N 000°28'42.75"W	A	-	-	(5)
151	5	39°28'49.19"N 000°28'39.82"W	A	CN35	-	-
152	5	39°28'49.31"N 000°28'37.24"W	A	-	-	(6)

PUESTO STAND	RAMPA RAMP	COORDENADAS COORDINATES	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
153	5	39°28'49.43"N 000°28'35.58"W	A	-	-	(5)
201	5	39°28'57.67"N 000°28'56.78"W	A	GLF4 / CRJ7	-	-
202	5	39°28'56.79"N 000°28'56.75"W	A	GLF4 / CRJ7	-	-
203	5	39°28'55.92"N 000°28'56.72"W	A	GLF4 / CRJ7	-	-
204	5	39°28'55.04"N 000°28'56.69"W	A	GLF4 / CRJ7	-	-
205	5	39°28'54.16"N 000°28'56.66"W	A	GLF4 / CRJ7	-	-
206	5	39°28'53.28"N 000°28'56.63"W	A	GLF4 / CRJ7	-	-
207	5	39°28'52.41"N 000°28'56.60"W	A	GLF4 / CRJ7	-	-
208	5	39°28'51.64"N 000°28'56.57"W	A	C56X	-	-
209	5	39°28'51.67"N 000°28'59.11"W	A	GLF4 / CRJ2	-	-
210	5	39°28'52.55"N 000°28'59.15"W	A	GLF4 / CRJ2	-	-
211	5	39°28'53.42"N 000°28'59.18"W	A	GLF4 / CRJ2	-	-
212	5	39°28'54.30"N 000°28'59.22"W	A	GLF4 / CRJ2	-	-
213	5	39°28'55.17"N 000°28'59.26"W	A	GLF4 / CRJ2	-	-
214	5	39°28'56.05"N 000°28'59.29"W	A	GLF4 / CRJ2	-	-
215	5	39°28'56.92"N 000°28'59.33"W	A	GLF4 / CRJ2	-	-
216	5	39°28'57.80"N 000°28'59.36"W	A	GLF4 / CRJ2	-	-

OBSERVACIONES // REMARKS:

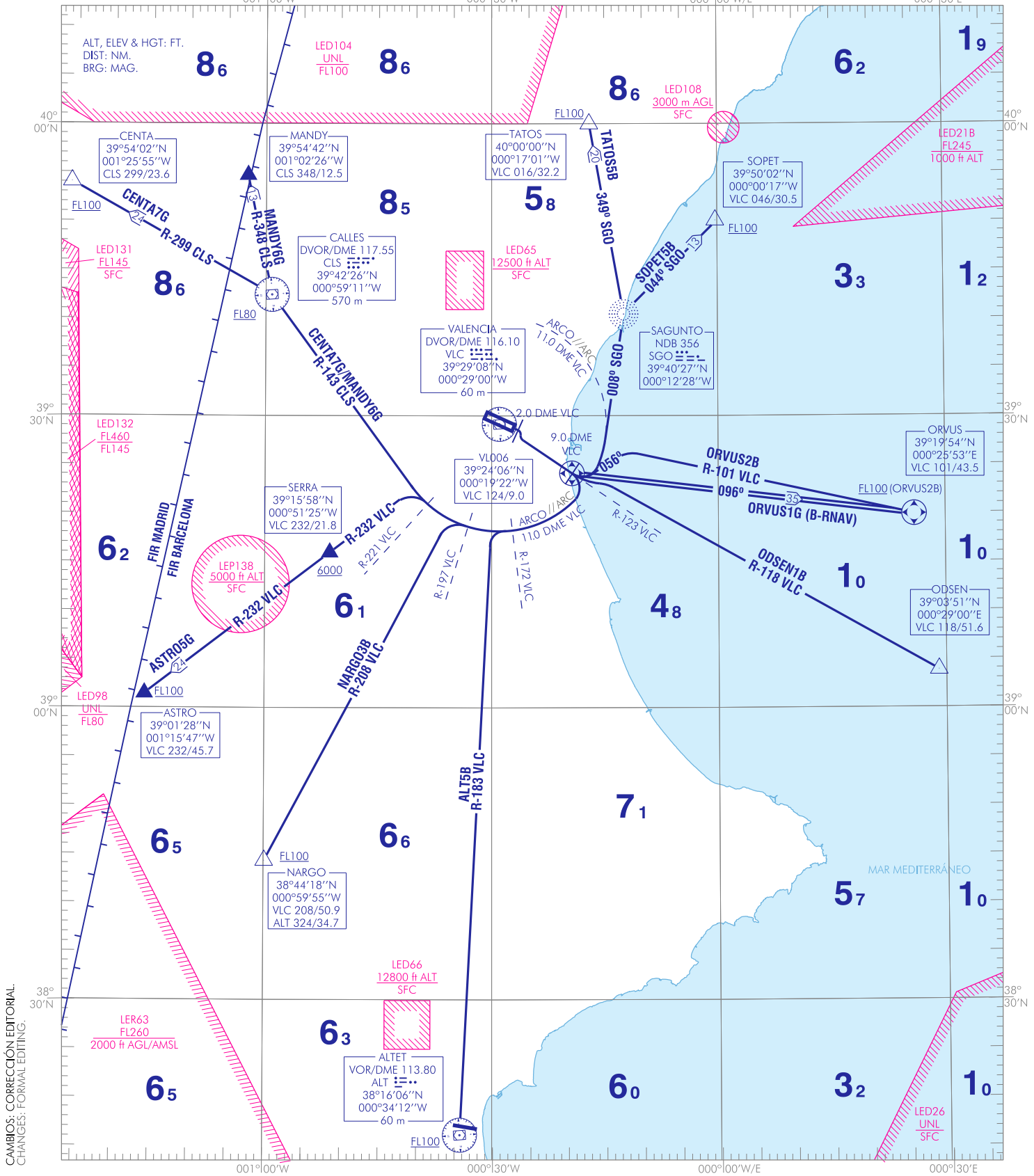
(1)	Envergadura MAX // MAX wingspan 12 m.
(2)	HEL con tren // with gear: MAX WID 17.2 m.
(3)	HEL con patín // with skid: MAX WID 13 m.
(4)	Envergadura MAX // MAX wingspan 17 m.
(5)	HEL LEN MAX 17.2 m.
(6)	HEL LEN MAX 20 m.
→ (7)	Envergadura MAX // MAX wingspan 20 m.

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
 VUELOS POR INSTRUMENTOS (SID)-OACI

TA 6000
 VAR 1° E (2020)

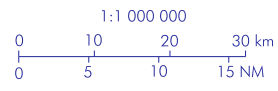
APP 120.100
 TWR 118.550

ALT5B ASTRO5G CENTA7G
 MANDY6G NARGO3B ODSEN1B
 ORVUS2B ORVUS1G SOPET5B
 TATOS5B



CAMBIOS: CORRECCIÓN EDITORIAL.
 CHANGES: FORMAL EDITING.

NOTAS, RESTRICCIONES, OBST CERCANOS QUE VULNERAN LAS OIS: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.
 NOTES, RESTRICTIONS, CLOSE-IN OBST WHICH PENETRATE THE OIS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.
 ORVUS1G: SE REQUIERE APROBACIÓN B-RNAV // B-RNAV APPROVAL REQUIRED.
PUNTOS DE RECORRIDO // WAYPOINTS
 VL006 39°24' 05.9" N 000°19' 21.7" W



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

VALENCIA AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 12

→ NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

– AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: ascender hasta 6000 ft y esperar posterior autorización.

SALIDA ALTET CINCO BRAVO (ALT5B)

Subir en rumbo de pista hasta 2.0 DME VLC. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-123 VLC hasta 9.0 DME VLC. Virar a la derecha para seguir arco 11.0 DME VLC hasta cruzar R-172 VLC. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-183 VLC directo a cruzar VOR/DME ALT a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 2000 ft.

SALIDA ASTRO CINCO GOLF (ASTRO5G)

Subir en rumbo de pista hasta 2.0 DME VLC. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-123 VLC hasta 9.0 DME VLC. Virar a la derecha para seguir arco 11.0 DME VLC hasta cruzar R-221 VLC. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-232 VLC directo a cruzar SERRA a 6000 ft o superior. Directo a cruzar ASTRO a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 2000 ft.

SALIDA CENTA SIETE GOLF (CENTA7G)

Subir en rumbo de pista hasta 2.0 DME VLC. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-123 VLC hasta 9.0 DME VLC. Virar a la derecha para seguir arco 11.0 DME VLC para interceptar y seguir R-143 CLS directo a cruzar DVOR/DME CLS a FL80 o superior. Proceder por R-299 CLS directo a cruzar CENTA a FL100 o superior. Posible pérdida de señal por debajo de FL70 a partir de 22.0 DME CLS. Se proporcionará asistencia radar.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 2000 ft.

SALIDA MANDY SEIS GOLF (MANDY6G)

Subir en rumbo de pista hasta 2.0 DME VLC. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-123 VLC hasta 9.0 DME VLC. Virar a la derecha para seguir arco 11.0 DME VLC para interceptar y seguir R-143 CLS directo a cruzar DVOR/DME CLS a FL80 o superior. Proceder por R-348 CLS directo a MANDY.

Posible pérdida de señal por debajo de FL70 a partir de 22.0 DME CLS. Se proporcionará asistencia radar.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 2000 ft.

SALIDA NARGO TRES BRAVO (NARGO3B)

Subir en rumbo de pista hasta 2.0 DME VLC. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-123 VLC hasta 9.0 DME VLC. Virar a la derecha para seguir arco 11.0 DME VLC hasta cruzar R-197 VLC. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-208 VLC directo a cruzar NARGO a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 2000 ft.

SALIDA ODSEN UNO BRAVO (ODSEN1B)

Subir en rumbo de pista hasta 2.0 DME VLC. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-123 VLC hasta 9.0 DME VLC. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-118 VLC directo a ODSEN.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 2000 ft.

SALIDA ORVUS DOS BRAVO (ORVUS2B)

Subir en rumbo de pista hasta 2.0 DME VLC. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-123 VLC hasta 9.0 DME VLC. Virar a la izquierda a rumbo magnético 056° para interceptar y seguir R-101 VLC directo a cruzar ORVUS a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 2000 ft.

SALIDA ORVUS UNO GOLF (ORVUS1G) B-RNAV. Se requiere aprobación B-RNAV.

Subir en rumbo de pista hasta 2.0 DME VLC. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-123 VLC directo a cruzar VL006 a 3000 ft o superior. Directo a ORVUS.

Pendiente mínima de ascenso 6.0% hasta 3000 ft.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 12

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

– INITIAL ATC CLEARANCE: climb up to 6000 ft and wait for further clearance.

ALTET FIVE BRAVO DEPARTURE (ALT5B)

Climb on runway heading up to 2.0 DME VLC. Turn right to intercept and follow R-123 VLC up to 9.0 DME VLC. Turn right to follow arc 11.0 DME VLC to cross R-172 VLC. Turn left to intercept and follow R-183 VLC direct to cross VOR/DME ALT at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to 2000 ft.

ASTRO FIVE GOLF DEPARTURE (ASTRO5G)

Climb on runway heading up to 2.0 DME VLC. Turn right to intercept and follow R-123 VLC up to 9.0 DME VLC. Turn right to follow arc 11.0 DME VLC to cross R-221 VLC. Turn left to intercept and follow R-232 VLC direct to cross SERRA at 6000 ft or above. Direct to cross ASTRO at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to 2000 ft.

CENTA SEVEN GOLF DEPARTURE (CENTA7G)

Climb on runway heading up to 2.0 DME VLC. Turn right to intercept and follow R-123 VLC up to 9.0 DME VLC. Turn right to follow arc 11.0 DME VLC to intercept and follow R-143 CLS direct to cross DVOR/DME CLS at FL80 or above. Proceed on R-299 CLS direct to cross CENTA at FL100 or above.

Possible loss of coverage below FL70 beyond 22.0 DME CLS. Radar assistance will be provided.

Minimum climb gradient of 5.5% up to 2000 ft.

MANDY SIX GOLF DEPARTURE (MANDY6G)

Climb on runway heading up to 2.0 DME VLC. Turn right to intercept and follow R-123 VLC up to 9.0 DME VLC. Turn right to follow arc 11.0 DME VLC to intercept and follow R-143 CLS direct to cross DVOR/DME CLS at FL80 or above. Proceed on R-348 CLS direct to MANDY.

Possible loss of coverage below FL70 beyond 22.0 DME CLS. Radar assistance will be provided.

Minimum climb gradient of 5.5% up to 2000 ft.

NARGO THREE BRAVO DEPARTURE (NARGO3B)

Climb on runway heading up to 2.0 DME VLC. Turn right to intercept and follow R-123 VLC up to 9.0 DME VLC. Turn right to follow arc 11.0 DME VLC to cross R-197 VLC. Turn left to intercept and follow R-208 VLC direct to cross NARGO at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to 2000 ft.

ODSEN ONE BRAVO DEPARTURE (ODSEN1B)

Climb on runway heading up to 2.0 DME VLC. Turn right to intercept and follow R-123 VLC up to 9.0 DME VLC. Turn left to intercept and follow R-118 VLC direct to ODSEN

Minimum climb gradient of 5.5% up to 2000 ft.

ORVUS TWO BRAVO DEPARTURE (ORVUS2B)

Climb on runway heading up to 2.0 DME VLC. Turn right to intercept and follow R-123 VLC up to 9.0 DME VLC. Turn left to magnetic heading 056° to intercept and follow R-101 VLC direct to cross ORVUS at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to 2000 ft.

ORVUS ONE GOLF DEPARTURE (ORVUS1G) B-RNAV. B-RNAV approval required.

Climb on runway heading up to 2.0 DME VLC. Turn right to intercept and follow R-123 VLC direct to cross VL006 at 3000 ft or above. Direct to ORVUS.

Minimum climb gradient of 6.0% up to 3000 ft.

SALIDA SOPET CINCO BRAVO (SOPET5B)

Subir en rumbo de pista hasta 2.0 DME VLC. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-123 VLC hasta 9.0 DME VLC. Virar a la izquierda para seguir arco 11.0 DME VLC para interceptar y seguir ruta magnética 008° SGO directo a NDB SGO. Proceder por ruta magnética 044° SGO directo a cruzar SOPET a FL100 o superior.
 Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 2000 ft.
 Pendiente mínima de ascenso 3.8% desde 2000 ft hasta FL100.

SOPET FIVE BRAVO DEPARTURE (SOPET5B)

Climb on runway heading up to 2.0 DME VLC. Turn right to intercept and follow R-123 VLC up to 9.0 DME VLC. Turn left to follow arc 11.0 DME VLC to intercept and follow magnetic track 008° SGO direct to NDB SGO. Proceed on magnetic track 044° SGO direct to cross SOPET at FL100 or above.
 Minimum climb gradient of 5.5% up to 2000 ft.
 Minimum climb gradient of 3.8% from 2000 ft up to FL100.

SALIDA TATOS CINCO BRAVO (TATOS5B)

Subir en rumbo de pista hasta 2.0 DME VLC. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-123 VLC hasta 9.0 DME VLC. Virar a la izquierda para seguir arco 11.0 DME VLC para interceptar y seguir ruta magnética 008° SGO directo a NDB SGO. Proceder por ruta magnética 349° SGO directo a cruzar TATOS a FL100 o superior.
 Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 2000 ft.

TATOS FIVE BRAVO DEPARTURE (TATOS5B)

Climb on runway heading up to 2.0 DME VLC. Turn right to intercept and follow R-123 VLC up to 9.0 DME VLC. Turn left to follow arc 11.0 DME VLC to intercept and follow magnetic track 008° SGO direct to NDB SGO. Proceed on magnetic track 349° SGO direct to cross TATOS at FL100 or above.
 Minimum climb gradient of 5.5% up to 2000 ft.

SALIDA DE CONTINGENCIA

En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la RWY 12, se procederá del siguiente modo:
 Subir en rumbo de pista hasta 3000 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.
 Pendiente mínima de ascenso 5.5%.
 En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado "Fallo de las Comunicaciones Aeroterrestres" de AIP-ESPAÑA.

CONTINGENCY DEPARTURE

In the event of failure of one or more radio aids that support departures from RWY 12, proceed as follows:
 Climb on runway heading up to 3000 ft AMSL. Turn following ATC instructions.
 Minimum climb gradient of 5.5%.
 In case of communication failure, proceed according to section ENR 1.8, item "Air-ground Communication Failure" of AIP-ESPAÑA.

OBSTÁCULOS CERCANOS // CLOSE-IN OBSTACLES

OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ELEV (ft)
Farola // Lamppost	12	39°29'03.7"N	000°27'48.6"W	–	205
Farola // Lamppost	12	39°29'03.7"N	000°27'48.6"W	44	205
Farola // Lamppost	12	39°29'04.2"N	000°27'50.1"W	–	206
Farola // Lamppost	12	39°29'04.2"N	000°27'50.0"W	44	206
Árbol // Tree	12	39°29'04.0"N	000°27'49.6"W	43	205

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELOS POR INSTRUMENTOS (SID)-OACI

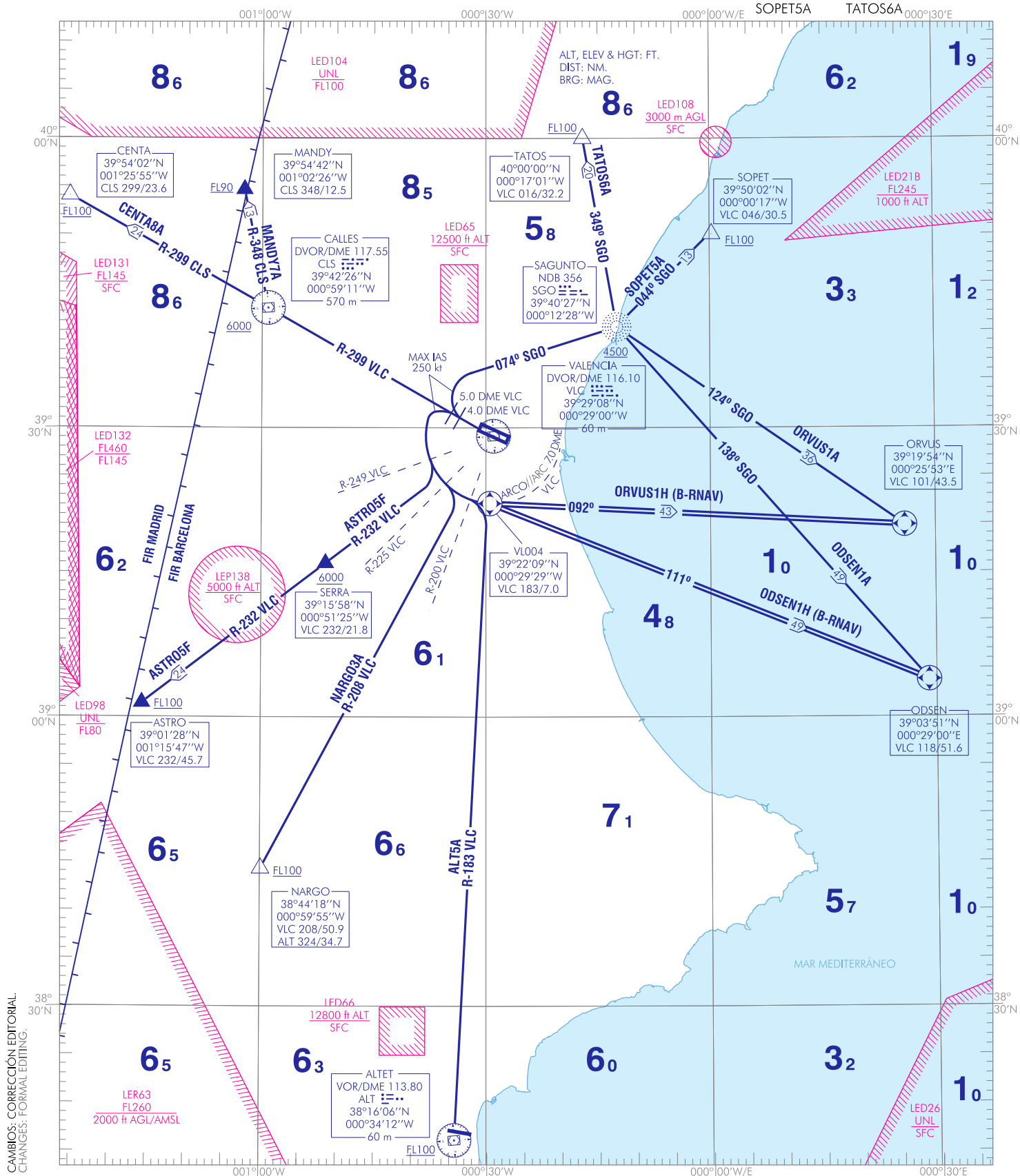
TA 6000
VAR 1° E (2020)

APP 120.100
TWR 118.550

ALT5A
MANDY7A
ODSEN1H
SOPET5A

ASTRO5F
NARGO3A
ORVUS1A
TATOS6A

CENTA8A
ODSEN1A
ORVUS1H

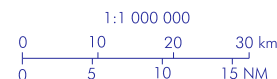


CAMBIOS: CORRECCIÓN EDITORIAL.
CHANGES: FORMAL EDITING.

NOTAS, RESTRICCIONES, OBST CERCANOS QUE VULNERAN LAS OIS: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.
NOTES, RESTRICTIONS, CLOSE-IN OBST WHICH PENETRATE THE OIS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.

NOTAS, RESTRICCIONES, OBST CERCANOS QUE VULNERAN LAS OIS: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.
ODSEN1H, ORVUS1H: SE REQUIERE APROBACIÓN B-RNAV // B-RNAV APPROVAL REQUIRED.

PUNTOS DE RECORRIDO // WAYPOINTS
VL004 39°22' 08.8" N 000°29' 29.4" W



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

VALENCIA AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 30

→ NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

– AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: ascender hasta 6000 ft y esperar posterior autorización.

SALIDA ALTET CINCO ALPHA (ALT5A)

Subir en rumbo de pista hasta 5.0 DME VLC. Virar a la izquierda para seguir arco 7.0 DME VLC hasta cruzar R-200 VLC. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-183 VLC directo a cruzar VOR/DME ALT a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 2000 ft.

SALIDA ASTRO CINCO FOXTROT (ASTRO5F)

Subir en rumbo de pista hasta 5.0 DME VLC. Virar a la izquierda para seguir arco 7.0 DME VLC hasta cruzar R-249 VLC. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-232 VLC directo a cruzar SERRA a 6000 ft o superior. Directo a cruzar ASTRO a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 6000 ft.

SALIDA CENTA OCHO ALPHA (CENTA8A)

Subir en rumbo de pista hasta 5.0 DME VLC. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-299 VLC directo a cruzar DVOR/DME CLS a 6000 ft o superior. Proceder por R-299 CLS directo a cruzar CENTA a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 6000 ft.

SALIDA MANDY SIETE ALPHA (MANDY7A)

Subir en rumbo de pista hasta 5.0 DME VLC. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-299 VLC directo a cruzar DVOR/DME CLS a 6000 ft o superior. Proceder por R-348 CLS directo a cruzar MANDY a FL90 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta FL90.

SALIDA NARGO TRES ALPHA (NARGO3A)

Subir en rumbo de pista hasta 5.0 DME VLC. Virar a la izquierda para seguir arco 7.0 DME VLC hasta cruzar R-225 VLC. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-208 VLC directo a cruzar NARGO a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 2000 ft.

SALIDA ODSEN UNO ALPHA (ODSEN1A)

Subir en rumbo de pista hasta 4.0 DME VLC. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 250 kt) para interceptar y seguir ruta magnética 074° SGO directo a cruzar NDB SGO a 4500 ft o superior. Proceder por ruta magnética 138° SGO directo a ODSEN.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 2000 ft.

SALIDA ODSEN UNO HOTEL (ODSEN1H) B-RNAV. Se requiere aprobación B-RNAV

Subir en rumbo de pista hasta 5.0 DME VLC. Virar a la izquierda para seguir arco 7.0 DME VLC directo a VL004. Directo a ODSEN.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 2000 ft.

SALIDA ORVUS UNO ALPHA (ORVUS1A)

Subir en rumbo de pista hasta 4.0 DME VLC. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 250 kt) para interceptar y seguir ruta magnética 074° SGO directo a cruzar NDB SGO a 4500 ft o superior. Proceder por ruta magnética 124° SGO directo a ORVUS.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 2000 ft.

SALIDA ORVUS UNO HOTEL (ORVUS1H) B-RNAV. Se requiere aprobación B-RNAV

Subir en rumbo de pista hasta 5.0 DME VLC. Virar a la izquierda para seguir arco 7.0 DME VLC directo a VL004. Directo a ORVUS.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 2000 ft.

SALIDA SOPET CINCO ALPHA (SOPET5A)

Subir en rumbo de pista hasta 4.0 DME VLC. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 250 kt) para interceptar y seguir ruta magnética 074° SGO directo a cruzar NDB SGO a 4500 ft o superior. Proceder por ruta magnética 044° SGO directo a cruzar SOPET a FL100 o superior.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 30

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

– INITIAL ATC CLEARANCE: climb up to 6000 ft and wait for further clearance.

ALTET FIVE ALPHA DEPARTURE (ALT5A)

Climb on runway heading up to 5.0 DME VLC. Turn left to follow arc 7.0 DME VLC to cross R-200 VLC. Turn right to intercept and follow R-183 VLC direct to cross VOR/DME ALT at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to 2000 ft.

ASTRO FIVE FOXTROT DEPARTURE (ASTRO5F)

Climb on runway heading up to 5.0 DME VLC. Turn left to follow arc 7.0 DME VLC to cross R-249 VLC. Turn right to intercept and follow R-232 VLC direct to cross SERRA at 6000 ft or above. Direct to cross ASTRO at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to 6000 ft.

CENTA EIGHT ALPHA DEPARTURE (CENTA8A)

Climb on runway heading up to 5.0 DME VLC. Turn right to intercept and follow R-299 VLC direct to cross DVOR/DME CLS at 6000 ft or above. Proceed on R-299 CLS direct to cross CENTA at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to 6000 ft.

MANDY SEVEN ALPHA DEPARTURE (MANDY7A)

Climb on runway heading up to 5.0 DME VLC. Turn right to intercept and follow R-299 VLC direct to cross DVOR/DME CLS at 6000 ft or above. Proceed on R-348 CLS direct to cross MANDY at FL90 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to FL90.

NARGO THREE ALPHA DEPARTURE (NARGO3A)

Climb on runway heading up to 5.0 DME VLC. Turn left to follow arc 7.0 DME VLC to cross R-225 VLC. Turn right to intercept and follow R-208 VLC direct to cross NARGO at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to 2000 ft.

ODSEN ONE ALPHA DEPARTURE (ODSEN1A)

Climb on runway heading up to 4.0 DME VLC. Turn right (MAX turning IAS 250 kt) to intercept and follow magnetic track 074° SGO direct to cross NDB SGO at 4500 ft or above. Proceed on magnetic track 138° SGO direct to ODSEN.

Minimum climb gradient of 5.5% up to 2000 ft.

ODSEN ONE HOTEL DEPARTURE (ODSEN1H) B-RNAV. B-RNAV approval required

Climb on runway heading up to 5.0 DME VLC. Turn left to follow arc 7.0 DME VLC direct to VL004. Direct to ODSEN.

Minimum climb gradient of 5.5% up to 2000 ft.

ORVUS ONE ALPHA DEPARTURE (ORVUS1A)

Climb on runway heading up to 4.0 DME VLC. Turn right (MAX turning IAS 250 kt) to intercept and follow magnetic track 074° SGO direct to cross NDB SGO at 4500 ft or above. Proceed on magnetic track 124° SGO direct to ORVUS.

Minimum climb gradient of 5.5% up to 2000 ft.

ORVUS ONE HOTEL DEPARTURE (ORVUS1H) B-RNAV. B-RNAV approval required

Climb on runway heading up to 5.0 DME VLC. Turn left to follow arc 7.0 DME VLC direct to VL004. Direct to ORVUS.

Minimum climb gradient of 5.5% up to 2000 ft.

SOPET FIVE ALPHA DEPARTURE (SOPET5A)

Climb on runway heading up to 4.0 DME VLC. Turn right (MAX turning IAS 250 kt) to intercept and follow magnetic track 074° SGO direct to cross NDB SGO at 4500 ft or above. Proceed on magnetic track 044° SGO direct to cross SOPET at FL100 or above.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 2000 ft.
 Pendiente mínima de ascenso 3.9% desde 2000 ft hasta FL100.

Minimum climb gradient of 5.5% up to 2000 ft.
 Minimum climb gradient of 3.9% from 2000 ft up to FL100.

SALIDA TATOS SEIS ALPHA (TATOS6A)

Subir en rumbo de pista hasta 4.0 DME VLC. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 250 kt) para interceptar y seguir ruta magnética 074° SGO directo a cruzar NDB SGO a 4500 ft o superior. Proceder por ruta magnética 349° SGO directo a cruzar TATOS a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 2000 ft.

TATOS SIX ALPHA DEPARTURE (TATOS6A)

Climb on runway heading up to 4.0 DME VLC. Turn right (MAX turning IAS 250 kt) to intercept and follow magnetic track 074° SGO direct to cross NDB SGO at 4500 ft or above. Proceed on magnetic track 349° SGO direct to cross TATOS at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to 2000 ft.

SALIDA DE CONTINGENCIA

En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la RWY 30, se procederá del siguiente modo:

Subir en rumbo de pista hasta 3000 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 6.5%.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado "Fallo de las Comunicaciones Aeroterrestres" de AIP-ESPAÑA.

CONTINGENCY DEPARTURE

In the event of failure of one or more radio aids that support departures from RWY 30, proceed as follows:

Climb on runway heading up to 3000 ft AMSL. Turn following ATC instructions.

Minimum climb gradient of 6.5%.

In case of communication failure, proceed according to section ENR 1.8, item "Air-ground Communication Failure" of AIP-ESPAÑA.

OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS // SIGNIFICANT OBSTACLES

OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	30	39°30'27.7"N	000°32'44.4"W	23	747
Árbol // Tree	30	39°30'26.7"N	000°32'45.8"W	27	757
Torre eléctrica // Electricity pylon	30	39°30'14.6"N	000°31'29.9"W	–	470
Árbol // Tree	30	39°30'43.6"N	000°31'19.6"W	70	516
Árbol // Tree	30	39°30'44.1"N	000°31'17.5"W	65	503
Árbol // Tree	30	39°30'24.6"N	000°32'47.7"W	13	779
Terreno // Terrain	30	39°30'28.3"N	000°32'42.5"W	0	728
Árbol // Tree	30	39°30'44.1"N	000°31'18.1"W	57	507
Torre eléctrica // Electricity pylon	30	39°30'37.8"N	000°31'13.0"W	75	444
Árbol // Tree	30	39°30'42.5"N	000°31'11.7"W	61	457

OBSTÁCULOS CERCANOS // CLOSE-IN OBSTACLES

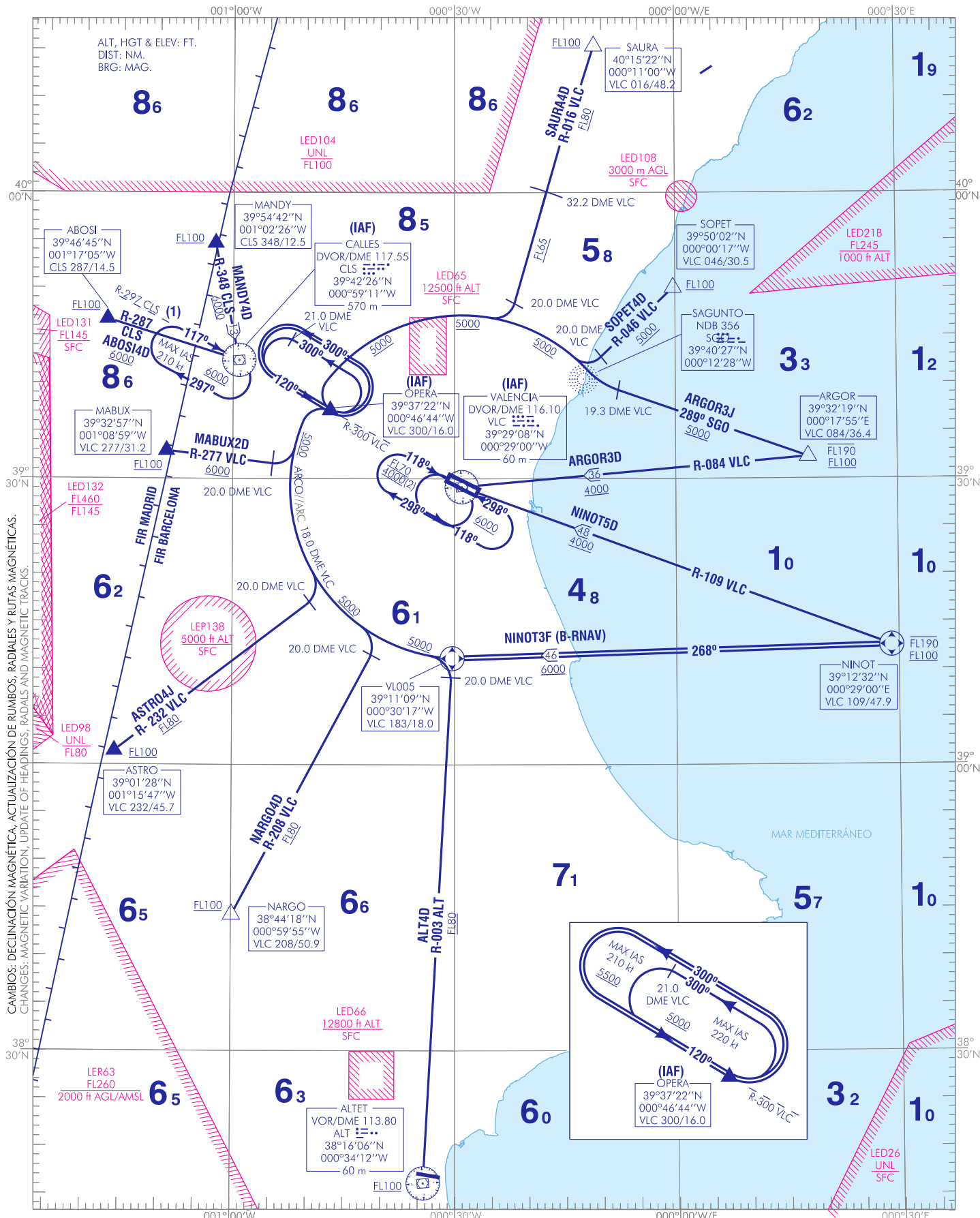
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	30	39°29'45.1"N	000°30'16.3"W	52	298
Árbol // Tree	30	39°29'48.2"N	000°30'35.2"W	65	334

CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA
 VUELO POR INSTRUMENTOS (STAR)-OACI

TA 6000
 VAR 1° E (2020)

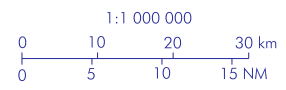
APP 120.100
 TWR 118.550

ABOSI4D ALT4D ARGOR3D ARGOR3J
 ASTRO4J MABUX2D MANDY4D NARGO4D
 NINOT5D NINOT3F SAURA4D SOPET4D



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS, RADIALES Y RUTAS MAGNÉTICAS.
 CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS, RADIALS AND MAGNETIC TRACKS.

NOTAS, RESTRICCIONES: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.
 NOTES, RESTRICTIONS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.
 (1) CALLES (IAF): HLDG CONV Y RNAV1 COINCIDENTES. // CONV AND RNAV1 HLDG OVERLAY.
 (2) MNM ALT UTILIZABLE PREVIA AUTORIZACIÓN ATC. // MNM ALT USABLE PRIOR ATC CLEARANCE.
 NINOT3F: SE REQUIERE APROBACIÓN B-RNAV // B-RNAV APPROVAL REQUIRED.
PUNTOS DE RECORRIDO // WAYPOINTS
 NINOT 39°12' 31.8" N 000°29' 00.0" E
 VL005 39°11' 09.3" N 000°30' 17.1" W



VALENCIA AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)

NOTA APLICABLE A TODAS LAS STAR:

- AJUSTE DE VELOCIDAD
 - a) IAS MAX 250 kt a FL100 o inferior.
 - b) IAS 220 kt al abandonar el IAF CLS.

PISTA 12

LLEGADA ABOSI CUATRO DELTA (ABOSI4D)
ABOSI, DVOR/DME CLS (IAF).

NOTA:
CALLES (IAF) ESPERAS CONVENCIONAL Y RNAV1 COINCIDENTES.

LLEGADA ALTET CUATRO DELTA (ALT4D). SUJETA A LA ACTIVIDAD DE LA LED66.
VOR/DME ALT, R-003 ALT / 20.0 DME VLC, ARCO 18.0 DME VLC, OPERA (IAF).

LLEGADA ARGOR TRES DELTA (ARGOR3D)
ARGOR, VOR/DME VLC (IAF).

LLEGADA ARGOR TRES JULIETT (ARGOR3J). SUJETA A LA ACTIVIDAD DE LA LED65.
ARGOR, 289° SGO / 19.3 DME VLC, ARCO 18.0 DME VLC, OPERA (IAF).

LLEGADA ASTRO CUATRO JULIETT (ASTRO4J)
ASTRO, R-232 VLC / 20.0 DME VLC, ARCO 18.0 DME VLC, OPERA (IAF).

LLEGADA MABUX DOS DELTA (MABUX2D)
MABUX, R-277 VLC / 20.0 DME VLC, ARCO 18.0 DME VLC, OPERA (IAF).

LLEGADA MANDY CUATRO DELTA (MANDY4D)
MANDY, DVOR/DME CLS (IAF).

NOTA:
CALLES (IAF) ESPERAS CONVENCIONAL Y RNAV1 COINCIDENTES.

LLEGADA NARGO CUATRO DELTA (NARGO4D)
NARGO, R-208 VLC / 20.0 DME VLC, ARCO 18.0 DME VLC, OPERA (IAF).

LLEGADA NINOT CINCO DELTA (NINOT5D)
NINOT, DVOR/DME VLC (IAF).

LLEGADA NINOT TRES FOXTROT (NINOT3F) B-RNAV. SE REQUIERE APROBACION B-RNAV.
NINOT, VL005, ARCO 18.0 DME VLC, OPERA (IAF).

LLEGADA SAURA CUATRO DELTA (SAURA4D). SUJETA A LA ACTIVIDAD DE LA LED65.
SAURA, R-016 VLC / 20.0 DME VLC, ARCO 18.0 DME VLC, OPERA (IAF).

LLEGADA SOPET CUATRO DELTA (SOPET4D). SUJETA A LA ACTIVIDAD DE LA LED65.
SOPET, R-046 VLC / 20.0 DME VLC, ARCO 18.0 DME VLC, OPERA (IAF).

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR).

NOTE APPLICABLE TO ALL STAR:

- SPEED ADJUSTMENT
 - a) MAX IAS 250 kt at FL100 or below.
 - b) IAS 220 kt when leaving IAF CLS.

RUNWAY 12

ABOSI FOUR DELTA ARRIVAL (ABOSI4D)
ABOSI, DVOR/DME CLS (IAF).

NOTE: CALLES (IAF) CONVENTIONAL AND RNAV1 HOLDING PATTERNS OVERLAY.

ALTET FOUR DELTA ARRIVAL (ALT4D). SUBJECT TO LED66 ACTIVITY.
VOR/DME ALT, R-003 ALT / 20.0 DME VLC, ARC 18.0 DME VLC, OPERA (IAF).

ARGOR THREE DELTA ARRIVAL (ARGOR3D)
ARGOR, VOR/DME VLC (IAF).

ARGOR THREE JULIETT ARRIVAL (ARGOR3J). SUBJECT TO LED65 ACTIVITY.
ARGOR, 289° SGO / 19.3 DME VLC, ARC 18.0 DME VLC, OPERA (IAF).

ASTRO FOUR JULIETT ARRIVAL (ASTRO4J)
ASTRO, R-232 VLC / 20.0 DME VLC, ARC 18.0 DME VLC, OPERA (IAF).

MABUX TWO DELTA ARRIVAL (MABUX2D)
MABUX, R-277 VLC / 20.0 DME VLC, ARC 18.0 DME VLC, OPERA (IAF).

MANDY FOUR DELTA ARRIVAL (MANDY4D)
MANDY, DVOR/DME CLS (IAF).

NOTE: CALLES (IAF) CONVENTIONAL AND RNAV1 HOLDING PATTERNS OVERLAY.

NARGO FOUR DELTA ARRIVAL (NARGO4D)
NARGO, R-208 VLC / 20.0 DME VLC, ARC 18.0 DME VLC, OPERA (IAF).

NINOT FIVE DELTA ARRIVAL (NINOT5D)
NINOT, DVOR/DME VLC (IAF).

NINOT THREE FOXTROT ARRIVAL (NINOT3F) B-RNAV. B-RNAV APPROVAL REQUIRED.
NINOT, VL005, ARC 18.0 DME VLC, OPERA (IAF).

SAURA FOUR DELTA ARRIVAL (SAURA4D). SUBJECT TO LED65 ACTIVITY.
SAURA, R-016 VLC / 20.0 DME VLC, ARC 18.0 DME VLC, OPERA (IAF).

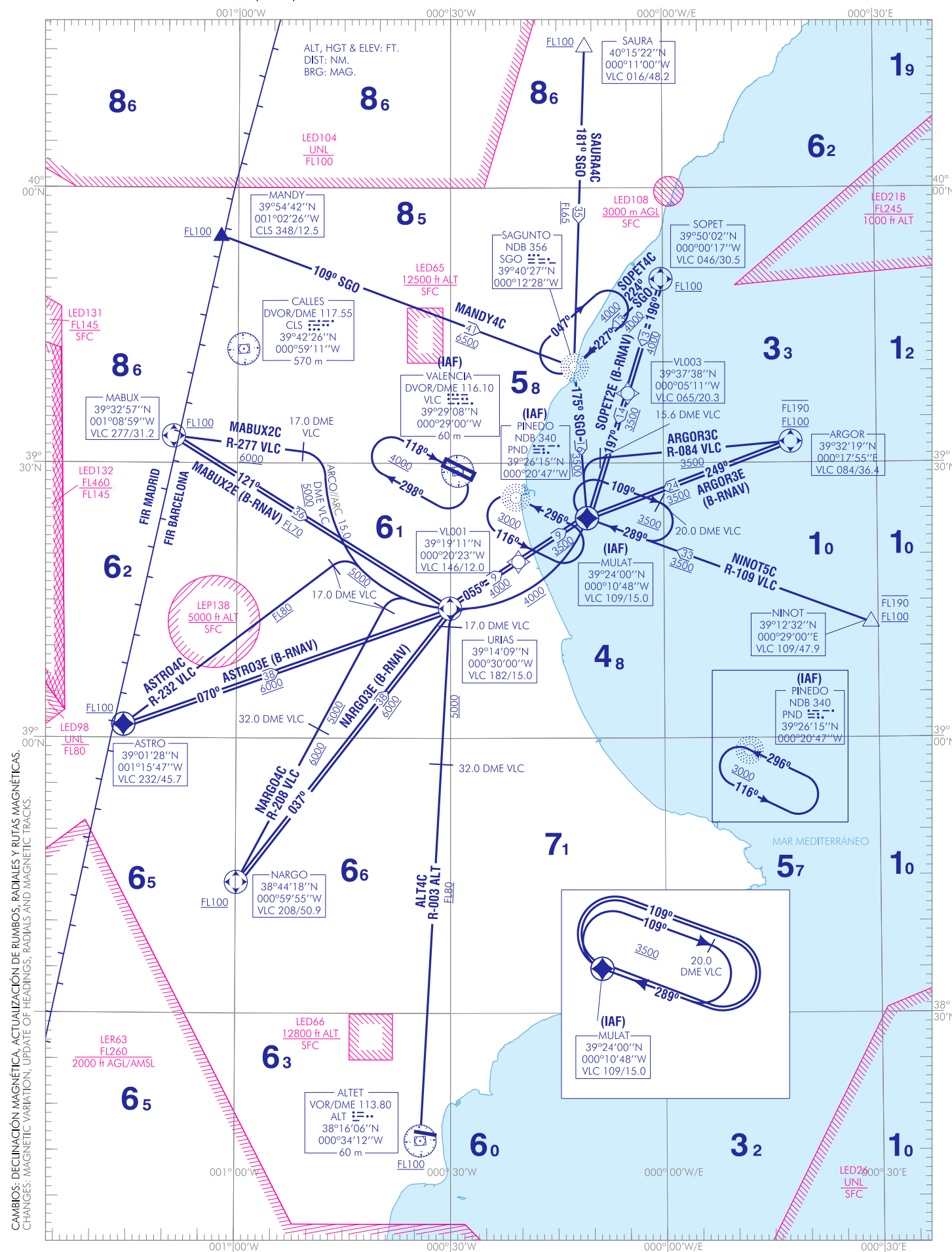
SOPET FOUR DELTA ARRIVAL (SOPET4D). SUBJECT TO LED65 ACTIVITY.
SOPET, R-046 VLC / 20.0 DME VLC, ARC 18.0 DME VLC, OPERA (IAF).

CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (STAR)-OACI

TA 6000
VAR 1° E (2020)

APP 120.100
TWR 118.550

ALT4C ARGOR3C ARGOR3E ASTRO4C
ASTRO3E MABUX2C MABUX2E MANDY4C
NARGO4C NARGO3E NINOT5C SAURA4C
SOPET4C SOPET2E



PUNTOS DE RECORRIDO // WAYPOINTS		
ARGOR	39° 32' 19.1" N	000° 17' 55.4" E
ASTRO	39° 01' 27.8" N	001° 15' 46.8" W
MABUX	39° 32' 57.1" N	001° 08' 59.1" W
NARGO	38° 44' 17.9" N	000° 59' 55.2" W
URIAS	39° 14' 09.0" N	000° 25' 59.6" W
VL001	39° 19' 10.8" N	000° 20' 22.7" W
VL003	39° 37' 38.4" N	000° 05' 10.8" W

NOTAS, RESTRICCIONES: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.
NOTES, RESTRICTIONS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.
ARGOR3E, ASTRO3E, MABUX2E, NARGO3E:
SE REQUIERE APROBACIÓN B-RNAV
B-RNAV APPROVAL REQUIRED.

1:1 000 000

CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS, RADIALES Y RUTAS MAGNÉTICAS.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS, RADIALS AND MAGNETIC TRACKS.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

VALENCIA AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)

NOTA APLICABLE A TODAS LAS STAR:

- AJUSTE DE VELOCIDAD
 - a) IAS MAX 250 kt a FL100 o inferior.
 - b) IAS 220 kt al abandonar el IAF MULAT.

PISTA 30

LLEGADA ALTET CUATRO CHARLIE (ALT4C). Sujeta a la actividad de la LED66.
VOR/DME ALT, R-003 ALT / 17.0 DME VLC, ARCO 15.0 DME VLC, MULAT (IAF).

LLEGADA ARGOR TRES CHARLIE (ARGOR3C)
ARGOR, R-084 VLC / 15.6 DME VLC, 175° NDB SGO, MULAT (IAF).

LLEGADA ARGOR TRES ECHO (ARGOR3E) B-RNAV. Se requiere aprobación B-RNAV.
ARGOR, MULAT (IAF).

LLEGADA ASTRO CUATRO CHARLIE (ASTRO4C)
ASTRO, R-232 VLC / 17.0 DME VLC, ARCO 15.0 DME VLC, URIAS, ARCO 15.0 DME VLC, MULAT (IAF).

LLEGADA ASTRO TRES ECHO (ASTRO3E) B-RNAV o vectores radar. Se requiere aprobación B-RNAV.
ASTRO, URIAS, VL001, MULAT (IAF).

LLEGADA MABUX DOS CHARLIE (MABUX2C)
MABUX, R-277 VLC / 17.0 DME VLC, ARCO 15.0 DME VLC, URIAS, ARCO 15.0 DME VLC, MULAT (IAF).

LLEGADA MABUX DOS ECHO (MABUX2E) B-RNAV. Se requiere aprobación B-RNAV.
MABUX, URIAS, VL001, MULAT (IAF).

LLEGADA MANDY CUATRO CHARLIE (MANDY4C). Sujeta a la actividad de la LED65.
MANDY, NDB SGO, MULAT (IAF).

LLEGADA NARGO CUATRO CHARLIE (NARGO4C)
NARGO, R-208 VLC / 17.0 DME VLC, ARCO 15.0 DME VLC, URIAS, ARCO 15.0 DME VLC, MULAT (IAF).

LLEGADA NARGO TRES ECHO (NARGO3E) B-RNAV o vectores radar. Se requiere aprobación B-RNAV.
NARGO, URIAS, VL001, MULAT (IAF).

LLEGADA NINOT CINCO CHARLIE (NINOT5C)
NINOT, MULAT (IAF).

LLEGADA SAURA CUATRO CHARLIE (SAURA4C)
SAURA, NDB SGO, MULAT (IAF).

LLEGADA SOPET CUATRO CHARLIE (SOPET4C)
SOPET, NDB SGO, MULAT (IAF).

LLEGADA SOPET DOS ECHO (SOPET2E) B-RNAV o vectores radar. Se requiere aprobación B-RNAV.
SOPET, VL003, MULAT (IAF).

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)

NOTE APPLICABLE TO ALL STAR:

- SPEED ADJUSTMENT
 - a) MAX IAS 250 kt at FL100 or below.
 - b) IAS 220 kt when leaving IAF MULAT.

RUNWAY 30

ALTET FOUR CHARLIE ARRIVAL (ALT4C). Subject to LED66 activity.
VOR/DME ALT, R-003 ALT / 17.0 DME VLC, ARC 15.0 DME VLC, MULAT (IAF).

ARGOR THREE CHARLIE ARRIVAL (ARGOR3C)
ARGOR, R-084 VLC / 15.6 DME VLC, 175° NDB SGO, MULAT (IAF).

ARGOR THREE ECHO ARRIVAL (ARGOR3E) B-RNAV. B-RNAV approval required.
ARGOR, MULAT (IAF).

ASTRO FOUR CHARLIE ARRIVAL (ASTRO4C)
ASTRO, R-232 VLC / 17.0 DME VLC, ARC 15.0 DME VLC, URIAS, ARC 15.0 DME VLC, MULAT (IAF).

ASTRO THREE ECHO ARRIVAL (ASTRO3E) B-RNAV or radar vectoring. B-RNAV approval required.
ASTRO, URIAS, VL001, MULAT (IAF).

MABUX TWO CHARLIE ARRIVAL (MABUX2C)
MABUX, R-277 VLC / 17.0 DME VLC, ARC 15.0 DME VLC, URIAS, ARC 15.0 DME VLC, MULAT (IAF).

MABUX TWO ECHO ARRIVAL (MABUX2E) B-RNAV. B-RNAV approval required.
MABUX, URIAS, VL001, MULAT (IAF).

MANDY FOUR CHARLIE ARRIVAL (MANDY4C). Subject to LED65 activity.
MANDY, NDB SGO, MULAT (IAF).

NARGO FOUR CHARLIE ARRIVAL (NARGO4C)
NARGO, R-208 VLC / 17.0 DME VLC, ARC 15.0 DME VLC, URIAS, ARC 15.0 DME VLC, MULAT (IAF).

NARGO THREE ECHO ARRIVAL (NARGO3E) B-RNAV or radar vectoring. B-RNAV approval required.
NARGO, URIAS, VL001, MULAT (IAF).

NINOT FIVE CHARLIE ARRIVAL (NINOT5C)
NINOT, MULAT (IAF).

SAURA FOUR CHARLIE ARRIVAL (SAURA4C)
SAURA, NDB SGO, MULAT (IAF).

SOPET FOUR CHARLIE ARRIVAL (SOPET4C)
SOPET, NDB SGO, MULAT (IAF).

SOPET TWO ECHO ARRIVAL (SOPET2E) B-RNAV or radar vectoring. B-RNAV approval required
SOPET, VL003, MULAT (IAF).

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK