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

LERS - REUS

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

ARP: 410851N 0011002E. Ver AD 2-LERS ADC.
Distancia y dirección desde la ciudad: 3 km E.
Elevación: 71 m / 233 ft.
Ondulación geoide: 49.05 m ± 0.05 m. (1)
Temperatura de referencia: 29°C.
Temperatura baja media: 8ºC.
Declinación magnética: 1ºE (2020)
Cambio anual: 7.6'E
Administración AD: Aena.
Dirección: Aeropuerto de Reus; 43204 Reus; Tarragona.
TEL: +34-977 779 885 / 04 **FAX:** No.
AFTN: LERS **E-mail:** REUcecoa@aena.es
Tránsito autorizado: IFR/VFR. (2)
Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.

(2) El pago de tasas en efectivo se realizará preferentemente con tarjeta de pago o TPV virtual.

(3) Debido a la capacidad en plataforma:

Todas las operaciones de Aviación General, Negocios, Aerotaxis, Vuelos de entrenamiento, Aeronaves de estado excepto por razones especiales, deben cumplir con el siguiente procedimiento:

a) El operador de la aeronave debe solicitar autorización a la Oficina de Coordinación del aeropuerto:
TEL: +34-977 779 885
AFTN: LERSZPZX
E-mail: reucecoa@aena.es, incluyendo la siguiente información:
- Día del vuelo
- Tipo de aeronave
- Aeródromo de salida y ETA a LERS
- Aeródromo de destino y ETD de LERS

b) La Oficina de Coordinación de LERS autorizará o no, dependiendo de la capacidad de plataforma.

Los vuelos IFR y VFR sin autorización previa podrán ser rechazados.

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 410851N 0011002E. See AD 2-LERS ADC.
Distance and direction from the city: 3 km E.
Elevation: 71 m / 233 ft.
Geoid undulation: 49.05 m ± 0.05 m. (1)
Reference temperature: 29°C.
Low average temperature: 8ºC.
Magnetic variation: 1ºE (2020)
Annual change: 7.6'E
AD administration: Aena.
Address: Aeropuerto de Reus; 43204 Reus; Tarragona.
TEL: +34-977 779 885 / 04 **FAX:** No.
AFTN: LERS **E-mail:** REUcecoa@aena.es
Approved traffic: IFR/VFR. (2)
Remarks: (1) For all the AD points.

(2) Fees shall be paid preferably by card or virtual POS.

(3) For reasons of apron capacity:

Except for special reasons, all General Aviation, Business Aviation, Air taxis, Training flights, and State aircraft operations shall comply with the following procedure:

a) The aircraft operator must request clearance from the airport's Coordination Office:
TEL: +34-977 779 885
AFTN: LERSZPZX
E-mail: reucecoa@aena.es, including the following information:
- Flight date
- Aircraft type
- Aerodrome of departure and ETA at LERS
- Aerodrome of destination and ETD from LERS

b) Depending on the apron capacity, the LERS Coordination Office may give clearance or not.

IFR and VFR flights without prior clearance may be rejected.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

Aeropuerto: V: 0600-2200 PS 1 HR PPR (1).
I: 0700-2100 PS 1 HR PPR (1).
Aduanas e Inmigración: HR AD.
Servicios médicos y de sanidad: No.
AIS/ARO: HR AD.
Información MET: HR AD.
ATS: V: 0545-2220, I: 0645-2120.
En caso de activación PPR: V: 0545-2320, I: 0645-2220.
Abastecimiento de combustible: HR AD.
Asistencia en tierra: HR AD.
Seguridad: HR AD.
Deshielo: No.
Observaciones: Horario de actividad del aeropuerto: V: 0545-2220, I: 0645-2120.
En caso de activación PPR: V: 0545-2320, I: 0645-2220.
(1) PPR sólo para aviación comercial.

OPERATIONAL HOURS

Airport: V: 0600-2200 PS 1 HR PPR (1).
I: 0700-2100 PS 1 HR PPR (1).
Customs and Immigration: HR AD.
Health and Sanitation: No.
AIS/ARO: HR AD.
MET briefing: HR AD.
ATS: V: 0545-2220, I: 0645-2120.
In case PPR is activated: V: 0545-2320, I: 0645-2220.
Fuelling: HR AD.
Handling: HR AD.
Security: HR AD.
De-icing: No.
Remarks: Airport hours of activity: V: 0545-2220, I: 0645-2120.
In case PPR is activated: V: 0545-2320, I: 0645-2220.
(1) PPR for commercial aviation only.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

Instalaciones para el manejo de carga: No.
Tipos de combustible: AVGAS 100LL, JET A-1.
Tipos de lubricantes: W100.
Capacidad de reabastecimiento: JET A-1 (1): 1 cisterna 20000 L, 40 L/s.
1 cisterna 28000 L, 23.33 L/s.
1 cisterna 30000 L, 36.66 L/s.
AVGAS 100 LL (1): 1 cisterna 3000 L, 2.33 L/s.
Instalaciones para el deshielo: No.
Espacio disponible en hangar: No.
Instalaciones para reparaciones: No.
Observaciones: Es obligatorio disponer de agente de asistencia en tierra para todas las operaciones comerciales.
Para las operaciones no comerciales, es obligatorio disponer de agente de asistencia en tierra para aeronaves estacionadas en rampa AG3 o plataforma comercial.
En las operaciones de llegada, los pasajeros y tripulantes deberán esperar la llegada de su agente de asistencia en tierra.
Agentes de rampa:
IBERIA
TEL.: +34-977 753 790.
FAX: No.
Móvil: No.
E-mail: reukq@iberia.es.
SITA: REUKQIB.

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Cargo facilities: No.
Fuel types: AVGAS 100LL, JET A-1.
Oil types: W100.
Refuelling capacity: JET A-1 (1): 1 tanker 20000 L, 40 L/s.
1 tanker 28000 L, 23.33 L/s.
1 tanker 30000 L, 36.66 L/s.
AVGAS 100 LL (1): 1 tanker 3000 L, 2.33 L/s.
De-icing facilities: No.
Hangar space: No.
Repair facilities: No.
Remarks: It is mandatory to have a handling agent for all commercial operations.
For non-commercial operations, it is mandatory to have a handling agent for aircraft parked on ramp AG3 or commercial apron.

On arrival operations, passengers and crews must wait for their handling agent.
Ramp agents:
IBERIA
TEL.: +34-977 753 790.
FAX: No.
Mobile phone: No.
E-mail: reukq@iberia.es.
SITA: REUKQIB.

SWISSPORT HANDLING
TEL.: +34-977 779 884.
FAX: No.
Móvil: +34-600 905 211
E-mail: Nuria.borrell@swissport.com
SITA: REUAPXH

SWISSPORT HANDLING
TEL.: +34-977 779 884.
FAX: No.
Mobile phone: +34-600 905 211
E-mail: Nuria.borrell@swissport.com
SITA: REUAPXH

Los agentes de rampa pueden atender aviación comercial como aviación general.

Ramp agents may attend commercial aviation as well as general aviation.

Agente de asistencia en tierra que adicionalmente tienen establecida la tarifa máxima que puede percibir en concepto de pago por los servicios prestados a sus clientes. Entre estos servicios se encuentra el de transporte de pasajeros y/o tripulación entre la aeronave y el edificio terminal y viceversa.

Ground handling agent with established maximum fee that may be charged as payment for services rendered to customers. These services include the passenger and crew transport from the aircraft and the terminal building and vice versa.

Agentes de aviación general:

General Aviation ramp agents:

UNITED AVIATION SERVICES, SL (Aviación General)
TEL.: +34-913 936 775
Móvil: +34-682 038 817
E-mail: ops@unitedaviation.es
ops.reu@unitedaviation.es
SITA: MADSPCR

UNITED AVIATION SERVICES, SL (General Aviation)
TEL.: +34-913 936 775
Mobile phone: +34-682 038 817
E-mail: ops@unitedaviation.es
ops.reu@unitedaviation.es
SITA: MADSPCR

(1) Solicitud de suministro de combustible: EXOLUM AVIATION S.A.
TEL: +34-626 434 171
E-mail: reu@exolum.com

(1) Request for fuel supply: EXOLUM AVIATION S.A.
TEL: +34-626 434 171
E-mail: reu@exolum.com

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

Hoteles: No.
Restaurante: Sí.
Transporte: Autobuses, taxis y coches de alquiler.
Instalaciones médicas: No.
Banco/Oficina Postal: Cajero automático/Buzón postal.
Información turística: Sí.
Observaciones: Ninguna.

PASSENGER FACILITIES

Hotels: No.
Restaurant: Yes.
Transportation: Buses, taxis and hire cars.
Medical facilities: No.
Bank/Post Office: Banking machine/Post box.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Categoría de incendios: 7. (1)
Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas: Soportes y gatos hidráulicos de aeronaves hasta 2500 kg. Dollies para recuperación de aeronaves de carga máxima 5, 10 y 30 TM. Barras de remolcado de 5 y 10/30 TM. Tractores y barras para retroceso de compañías handling. Grúas externas al AD, sin límite de peso. (2)
Observaciones: (1) Tiempo de respuesta menor a 3 min, con un objetivo operacional menor a 2 min.
(2) Responsable de la coordinación de la operación de traslado de aeronaves inutilizadas: Oficina CECOA (Centro de Coordinación del aeropuerto). Los datos de contacto aparecen en la casilla 2.

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Fire category: 7. (1)
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft: Brackets and hydraulic jacks for aircraft up to 2500 kg. Dollies for aircraft recovery with maximum load 5, 10 and 30 TM. Tow bars of 5 and 10/30 TM. Tractors and push-back bars of the handling companies. Cranes not belonging to AD, with no weight limit. (2)
Remarks: (1) Response time less than 3 min, with an operational objective of less than 2 min.
(2) Responsability for the coordination of operations in the removal of disabled aircraft: CECOA office (Airport coordination centre). Contact data can be found in item 2.

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

Tipo 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.

RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN.

Type 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

Plataforma: **Superficie:** Hormigón.
Resistencia: PRKG 1 a 7:PCN 17/R/B/W/T;
8 a 18:PCN 93/R/A/W/T.
31 a 34: PCN 14/F/A/W/T.
Calles de rodaje: **Anchura:** 23 m, EXC T0: 20.85 m.
Superficie: Asfalto.
Resistencia: A1: PCN 58/F/B/W/T.
A2, B, C: PCN 56/F/C/W/T.
DL: PCN 125/F/A/W/T.
DR: PCN 96/F/A/W/T.
T0: PCN 16/F/C/W/T.
T1, T2, T3, T4: PCN 49/F/B/W/T.
Posiciones de comprobación: **Altímetro:** Plataforma ELEV 75 m/246 ft.
VOR: No.
INS: Ver AD 2-LERS PDC.
Observaciones: Ninguna.

MOVEMENT AREA DETAILS

Apron: **Surface:** Concrete.
Strength: PRKG 1 to 7: PCN 17/R/B/W/T;
8 to 18: PCN 93/R/A/W/T.
31 to 34: PCN 14/F/A/W/T.
Taxiways: **Width:** 23 m, EXC T0: 20.85 m.
Surface: Asphalt.
Strength: A1: PCN 58/F/B/W/T.
A2, B, C: PCN 56/F/C/W/T.
DL: PCN 125/F/A/W/T.
DR: PCN 96/F/A/W/T.
T0: PCN 16/F/C/W/T.
T1, T2, T3, T4: PCN 49/F/B/W/T.
Check locations: **Altimeter:** Apron ELEV 75 m/246 ft.
VOR: No.
INS: See AD 2-LERS PDC.
Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

Sistema de guía de rodaje: Puntos de espera en pista, barras de parada (1), puntos de espera intermedios (1), letreros (1) y puestos de estacionamiento.

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Taxiing guidance system: Runway-holding positions, stop bars (1), intermediate holding positions (1), boards (1) and stands.

Señalización de RWY: Designadores, umbral, umbral desplazado RWY 07, punto de visada, zona de toma de contacto, faja lateral y eje.

Señalización de TWY: Borde y eje.

→ **Observaciones:** (1) Con iluminación LED.
Se disponen de luces LED parcialmente en luces de protección de pista.

RWY markings: Designators, threshold, displaced threshold RWY 07, aiming point, touchdown zone, side stripe and centre line.

TWY markings: Edge and centre line.

Remarks: (1) LED lighting.
LED lights are provided partially in runway guard lights.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO — AERODROME OBSTACLES

Obstáculos en las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Cónica, Horizontal interna, Transición, Transición Interna y aterrizaje interrumpido establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el Anexo 15 de la OACI. Los que perforan estas superficies se identifican en el fichero CSV como "Relevante_Relevant = Si/Yes".

→ Ver Ítem 10 y apartado Conjunto de Datos.

Observaciones: Ver AD 2-LERS AOC.

Obstacles in Approach, Take-Off Climb, Conical, Inner Horizontal, Transitional, Inner Transitional and Balked Landing Surfaces established in ICAO Annex 14; and the areas 2A and 3 established in ICAO Annex 15. Those penetrating these surfaces are identified in the CSV file as "Relevante_Relevant = Si/Yes".

See Item 10 and Data Sets section.

Remarks: See AD 2-LERS AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO — METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Reus EMAe.

HR: HR AD. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.

METAR: Semihorario.

TAF: 24 HR.

TREND: No.

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. Reus EMAe: HR AD; TEL: +34-977 770 406.

Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

MET office: Reus EMAe.

HR: HR AD. Outside this schedule, a half-hourly METAR AUTO will be issued.

METAR: Half-hourly.

TAF: 24 HR.

TREND: No.

Briefing: In person and by telephone.

Flight documentation/Language: Charts and plain language / Spanish.

Charts: Forecast significant, and wind and temperature at altitude, maps.

Supplementary equipment: Clouds, lightning and radar information image display.

ATS unit served: TWR, APP.

Additional information: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750. Reus EMAe: HR AD; TEL: +34-977 770 406.

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

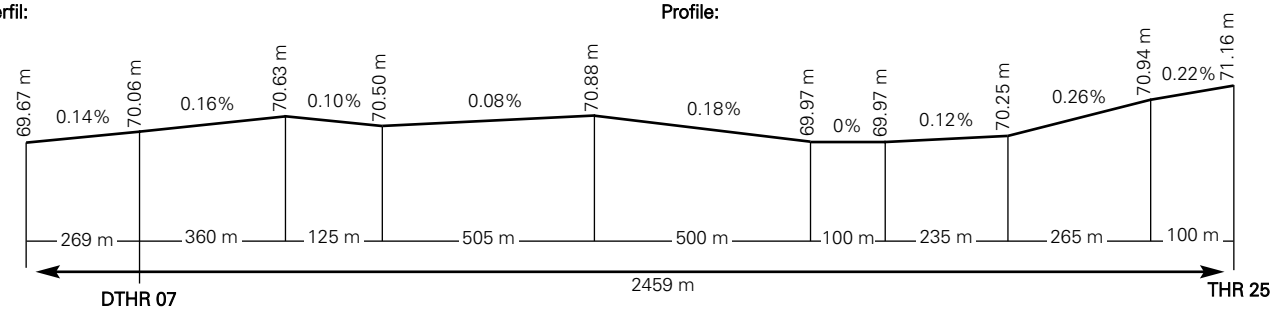
12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA — RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

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
07 (1)	068.94°GEO 068°MAG	2459 x 45	410841.84N 0010931.71E	THR: 70 m/230 ft TDZ: No	No	240 x 150	2579 x 300	No	240 x 120	RWY: ASPH PCN 84/F/B/W/T SWY: No
25 (2)	248.95°GEO 248°MAG	2459 x 45	410907.34N 0011059.35E	THR: 71.2 m/233 ft TDZ: 71.2 m/233 ft	No	150 x 150	2579 x 300	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 84/F/B/W/T SWY: No

Observaciones: (1) THR RWY 07 desplazado 269 m, últimos 269 m de RWY 25 PCN 35/F/C/W/T.
(2) Coordenadas extremo RWY 25: 410838.71N 0010920.94E.

Remarks: (1) THR RWY 07 displaced 269 m, last 269 m of RWY 25 PCN 35/F/C/W/T.
(2) End RWY 25 coordinates: 410838.71N 0010920.94E.

Perfil: **Profile:**



NO A ESCALA // NOT TO SCALE

13. DISTANCIAS DECLARADAS — DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
07	2459	2699	2459	2190
25	2459	2609	2459	2459
07 INT A2	2157	2397	2157	-
25 INT C	1828	1978	1828	-

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

Pista: 07
Aproximación: Sencillo, 420 m. LIH. Secuencial.
PAPI (MEHT): 3° (16.75 m / 55 ft).
Umbral: Barras de ala.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: No.
Borde de pista: 2459 m: 269 m rojas; 1590 m blancas; 600 m amarillas. LIH.
Distancia entre luces: 47.5 m.
Extremo de pista: Rojas
Zona de parada: No.
Observaciones: Ninguna.

Pista: 25
Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (14.94 m / 49 ft). (1)
Umbral: Verdes con barras de ala.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: No.
Borde de pista: 2459 m: 1859 m blancas; 600 m amarillas. LIH.
Distancia entre luces: 47.5 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: (1) PAPI no apto para su utilización por la ACFT A332.

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Runway: 07
Approach: Simple, 420 m. LIH. Sequential.
PAPI (MEHT): 3° (16.75 m / 55 ft).
Threshold: Wing bars.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: No.
Runway edge: 2459 m: 269 m red; 1590 m white; 600 m yellow. LIH.
Distance between lights: 47.5 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: None.

Runway: 25
Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (14.94 m / 49 ft). (1)
Threshold: Green with wing bars.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: No.
Runway edge: 2459 m: 1859 m white; 600 m yellow. LIH.
Distance between lights: 47.5 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: (1) PAPI not suitable for use by ACFT A332.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

ABN/IBN: No.
WDI: 1 cerca THR 07, 1 cerca THR 25. LGTD (1).
Iluminación de TWY: Borde (1).
Iluminación de plataforma: Proyectores y borde reflectante.
Fuente secundaria de energía: Grupos electrógenos que proporcionan a todos los sistemas de iluminación un tiempo de conmutación (luz) de 15 segundos, según el Anexo 14.
Observaciones: (1) Con iluminacion LED.

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.
WDI: 1 near THR 07, 1 near THR 25. LGTD (1).
TWY lighting: Edge (1).
Apron lighting: Floodlighting poles and reflective edge.
Secondary power supply: Engine generators that provides the whole lighting system with a maximum switch-over time (light) of 15 seconds, according to Annex 14.
Remarks: (1) LED lighting.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

Situación:
– FATO: RWY 07/25. Coordenadas THR 07 y THR 25, ver casilla 12.
– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 07/25. Coordenadas THR 07 y THR 25, ver casilla 12.
– Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 13 a 18.

Elevación:
– FATO: RWY 07/25. Coordenadas THR 07 y THR 25, ver casilla 12.
– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 07/25. Coordenadas THR 07 y THR 25, ver casilla 12.
– Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 13 a 18.

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización: FATO: RWY 07/25.
– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 07/25. Ver casilla 12.
– Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 13 a 18.
– PRKG 13 a 18: Hormigón. PCN 93/R/A/W/T.

Orientación: INFO NO AVBL.
Distancias declaradas: INFO NO AVBL.
Iluminación: No. (1)
Observaciones: (1) Iluminación de plataforma.
Asimismo, se declara la FATO TLOF a T0, siempre bajo coordinación y autorización ATC.
Previa coordinación con ATC, los helicópteros situados en los hangares, realizarán rodaje aéreo, terrestre, o serán remolcados (según origen), hacia la TLOF señalizada en la TWY T0.
Una vez alcancen la TLOF señalizada, despegarán en rumbo de pista y paralelos a ella (alineados con pista, rumbo 068º o 248º, dependiendo pista en uso).
Además, se restringirán los rodajes de otras aeronaves por TWY T0 durante la maniobra de despegue.

HELICOPTER LANDING AREA

Position:
– FATO: RWY 07/25. Coordinates THR 07 and THR 25, see item 12.
– Ground taxiing: TLOF same as RWY 07/25. Coordinates THR 07 and THR 25, see item 12.
– Air taxiing: TLOF same as PRKG 13 to 18.

Elevation:
– FATO: RWY 07/25. Coordinates THR 07 and THR 25, see item 12.
– Ground taxiing: TLOF same as RWY 07/25. Coordinates THR 07 and THR 25, see item 12.
– Air taxiing: TLOF same as PRKG 13 to 18.

Dimensions, surface, maximum weight, marking: FATO: RWY 07/25.
– Ground taxiing: TLOF same as RWY 07/25. See item 12.
– Air taxiing: TLOF same as PRKG 13 to 18.
– PRKG 13 to 18: Concrete. PCN 93/R/A/W/T.

Direction: INFO NO AVBL.
Declared distances: INFO NO AVBL.
Ligthing: No. (1)
Remarks: (1) Apron lighting.
FATO TLOF T0 is likewise declared, always under ATC coordination and authorisation.
Following coordination with ATC, helicopters in hangars will taxi by air or by land, or they will be towed (depending on their origin), to the TLOF marked on TWY T0.
Once they reach the marked TLOF, they will take-off in runway heading, parallel to it (aligned with the runway, heading 068º or 248º, depending on the runway in use).
Taxiing will also be restricted for other aircraft on TWY T0 during the take-off manoeuvre.

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 REUS 405918N 0005554E, arco de 14.0 NM de radio centrado en DVOR/DME RES, 410712N 0005117E, 410724N 0005355E, arco de 12.0 NM de radio centrado en DVOR/DME RES, 411034N 0005402E, 411414N 0010824E, 411425N 0011527E, 411718N 0012042E, arco de 12.0 NM de radio centrado en DVOR/DME RES, 410858N 0012536E, siguiendo línea de costa, 410758N 0012407E, 410300N 0011100E, 405918N 0005554E. // 405918N 0005554E, arc of 14.0 NM radius centred on DVOR/DME RES, 410712N 0005117E, 410724N 0005355E, arc of 12.0 NM radius centred on DVOR/DME RES, 411034N 0005402E, 411414N 0010824E, 411425N 0011527E, 411718N 0012042E, arc of 12.0 NM radius centred on DVOR/DME RES, 410858N 0012536E, following the coast line, 410758N 0012407E, 410300N 0011100E, 405918N 0005554E.	FL075 SFC	D	REUS TWR ES/EN	1850 m / 6000 ft
ATZ REUS Cilindro de 8 km de radio centrado en ARP. // Cylinder radius 8 km centred on ARP. (1)	3000 ft HGT (2) SFC	D	REUS TWR ES/EN	

Observaciones: (1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior.
(2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo

Remarks: (1) Or the ground visibility, whichever is lower.
(2) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS — ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP/TWR	Reus TWR	128.880 C	HR ATS	
		121.500 MHz	HR ATS	EMERG
		121.705 C	HR ATS	GMC
		257.800 MHz	HR ATS	MIL
		243.000 MHz	HR ATS	EMERG
VDF	Reus gonio	128.875 MHz	HR ATS	
ATIS	Reus Information	120.255 C	HR ATS	
D-ATIS	Reus Information	NIL	HR ATS	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 AND LANDING FACILITIES

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (1°E)	RES	116.850 MHz	H24	410837.7N 0010943.1E		COV 40 NM AVBL BTN: - R-020/R-060 a // at 7000 ft AMSL o // or ABV. - R-060/R-230 a // at 4000 ft AMSL o // or ABV. - R-230/R-300 a // at FL100 o // or ABV. - R-300/R-020 a // at FL140 o // or ABV.
DME	RES	CH 115Y	H24	410837.2N 0010943.1E	60 m	COV 40 NM AVBL BTN: - R-020/R-060 a // at 7000 ft AMSL o // or ABV. - R-060/R-230 a // at 4000 ft AMSL o // or ABV. - R-230/R-300 a // at FL100 o // or ABV. - R-300/R-320 a // at FL140 o // or ABV. - R-330/R-020 a // at FL140 o // or ABV. - U/S R-320/R-330 a // at FL140.
NDB (1°E)	RUS	424.000 kHz	H24	410852.2N 0010846.1E		
LOC 25 (1°E) ILS CAT I	IRS	110.100 MHz	H24	410834.2N 0010905.4E		248° MAG / 2846 m FM THR 25
GP 25		334.400 MHz	H24	410900.0N 0011049.0E		3°; RDH 15 m; a // at 307 m FM THR 25 & 125 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left in direction APCH .
ILS/DME 25	IRS	CH 38X	H24	410900.0N 0011049.0E	69 m	REF DME THR 25

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

Se autorizarán vuelos VFR/IFR de prácticas de aproximación y de tomas y despegues, restringidos de acuerdo con la situación del tráfico aéreo.

ARRANQUE CRUZADO DE MOTORES

ATC podrá autorizar en TWY el arranque cruzado de motores.

PISTA PREFERENTE

En el Aeropuerto de Reus, la pista preferente es la RWY 25.

Los operadores no solicitarán operar en RWY 07 cuando esté en uso la RWY 25 salvo por razones de seguridad y/o prestaciones de la aeronave.

OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)

Se permite la realización de vuelos VFR-N.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

Todos los movimientos en superficie de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetos a autorización previa ATC.

El acceso a los puestos de estacionamiento desde TWY puede exigir la realización de maniobras con sobreviraje.

Los pilotos procederán a verificar en todo momento la situación de la aeronave, comprobando que el rodaje se ejecuta en condiciones de completa seguridad.

Evitar colisiones con otras aeronaves y obstáculos es responsabilidad de:

- Los pilotos en el rodaje en plataforma y zonas no visibles desde TWR (ver AD 2-LERS PDC).
- Las compañías de asistencia en tierra durante la maniobra de retroceso o salida del puesto de estacionamiento, y durante el remolcado.

1. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

LLEGADAS:

Las aeronaves que hayan aterrizado notificarán pista libre y la calle de salida utilizada, esperando instrucciones de rodaje de TWR, siendo la calle de salida utilizada:

a) Cuando esté la RWY 25 en servicio (a menos que ATC indique otra cosa):
   - Por TWY A2, y la aeronave esperará la presencia de un vehículo "SIGAME" para proceder guiado al puesto de estacionamiento.
   - Por TWY A1 (sólo aeronaves de letra de clave A o B), y la aeronave esperará la presencia de un vehículo "SIGAME" para proceder guiado al puesto de estacionamiento.
   - Por TWY B (únicamente helicópteros), realizando el rodaje por TWY T2 hasta el límite de plataforma donde esperará la presencia de un vehículo "SIGAME" para proceder guiado al puesto de estacionamiento.

b) Cuando esté la RWY 07 en servicio:
   - Por final de pista, a menos que ATC indique otra cosa, realizando el rodaje por TWY T4, TWY T3 y TWY T2 hasta el límite de plataforma donde esperará la presencia de un vehículo "SIGAME" para proceder guiado al puesto de estacionamiento.

La prestación del servicio de guiado y estacionamiento mediante vehículo "SIGAME" es para acceso a puesto de estacionamiento. Únicamente no se prestará el servicio a aeronaves basadas en el Aeropuerto de Reus que rueden desde/hasta AG1 y/o hangares.

También se prestará el servicio de guiado mediante vehículo "SIGAME", en situaciones excepcionales a petición de TWR o a requerimiento del piloto y cuando el PPOAM esté activado o en condiciones meteorológicas adversas.

SALIDAS:

Según indique ATC, las aeronaves accederán a pista para despegue por:

a) RWY 25 en uso:
   - TWY DL/DR.
   - INT C (previa coordinación con ATC).

b) RWY 07 en uso:
   - TWY A1.
   - INT A2 (previa coordinación con ATC).

2. INCOMPATIBILIDADES DE RODAJE POR TWY T1, T2, T3 Y T4

Una aeronave en rodaje por TWY T1, T2, T3 y T4 no puede rodar por detrás de una aeronave de letra de clave C o superior que se encuentre manteniendo corto de pista en las intersecciones A2, B o C.

3. RESTRICCIONES DE RODAJE EN TWY T0

El rodaje por TWY T0 está restringido a aeronaves con envergadura de 22 m o menos.

El acceso y salida hacia y desde la rampa AG1 sólo se realizará en horario diurno, mientras que el rodaje por TWY T0 puede ser tanto diurno como nocturno.

LOCAL REGULATIONS

The VFR/IFR flights will be cleared for practicing approaches and touch-and-goes, restricted according to the air traffic situation.

CROSS ENGINE START

ATC may clear cross engine start in TWY.

PREFERENTIAL RUNWAY

In Reus Airport, the preferential runway is RWY 25.

Operators shall not request operations on RWY 07 when RWY 25 is in use except for safety and/or aircraft performance reasons.

NIGHT-TIME VISUAL OPERATIONS (VFR-N)

VFR-N flights are allowed.

STANDARD TAXIING PROCEDURES

All surface movements of aircraft, towed aircraft, persons and vehicles in the manoeuvring area are subject to prior ATC clearance.

Oversteering manoeuvre may be necessary for access to stands from TWY.

Pilots shall proceed to verify the aircraft position at all times, checking that taxiing is being executed under conditions of complete safety.

Avoiding collisions with other aircraft and obstacles areas is the responsibility of:

- Pilots, when taxiing on the apron and taxiway segments not visible from TWR (see AD 2-LERS PDC)
- Ground handling companies during stand exit manoeuvres with push-back, and during towing.

1. GROUND MOVEMENT

ARRIVALS:

Aircraft that have landed shall notify of the runway vacated and the exit taxiway used, awaiting taxiing instructions from TWR, with the exit taxiway being:

a) When RWY 25 is in service (unless indicated otherwise by ATC):
   - Via TWY A2, and aircraft shall await a "FOLLOW ME" vehicle in order to proceed with guidance to the stand.
   - Via TWY A1, (only code letter A or B aircraft), and aircraft shall await a "FOLLOW ME" vehicle in order to proceed with guidance to the stand.
   - Via TWY B (helicopters only), taxiing via TWY T2 until the apron boundary where they shall await a "FOLLOW ME" vehicle in order to proceed with guidance to the stand.

b) When RWY 07 is in service:
   - By the end of the runway, unless indicated otherwise by ATC, taxiing via TWY T4, TWY T3 and TWY T2 until the apron boundary, where they shall await a "FOLLOW ME" vehiclein order to proceed with guidance to the stand.

The "FOLLOW ME" vehicle guidance and parking service is provided for entry to stands. Only aircraft based at the Reus Airport taxiing from/to AG1 and/or hangars are excluded from this service.

The "FOLLOW ME" vehicle guidance service shall also be provided in exceptional situations when requested by TWR or at the request of the pilot and when the Procedure for Halting Operations in the Manoeuvring Area (PPOAM in Spanish) is activated, or during adverse weather conditions.

DEPARTURES:

As instructed by ATC, the aircraft will access the runway for take-off via:

a) RWY 25 in use:
   - TWY DL/DR.
   - INT C (prior coordination with ATC).

b) RWY 07 in use:
   - TWY A1.
   - INT A2 (prior coordination with ATC).

2. TWY T1, T2, T3 AND T4 TAXIING INCOMPATIBILITIES

An aircraft taxiing via TWY T1, T2, T3 and T4 cannot taxi behind a code letter C or higher aircraft that is holding short of runway at intersections A2, B or C.

3. TWY T0 TAXIING RESTRICTIONS

Taxiing via TWY T0 is restricted to aircraft with a wingspan of 22 m or less.

Access and exit to and from the ramp AG1 may only be accomplished during daytime, while taxiing via TWY T0 may be either during daytime or night-time.

Los pilotos en salida, antes de iniciar el rodaje, llamarán siempre a ATC para solicitar información de tráfico. No se podrá rodar por TWY T0, más allá del punto de espera en pista, en las siguientes condiciones:

- Cuando haya una aeronave en corta final de la RWY 07.
- Cuando haya una aeronave realizando el retroceso desde los PRKG 1 o 2 aproando al este.

4. RESTRICCIONES DE RODAJE EN RAMPA AG3

El acceso y salida hacia y desde los PRKG 17 y 18 (rampa AG3) sólo se realizará en horario diurno.

→ 5. RESTRICCIONES DE RODAJE PARA AERONAVES
En los girosT1-A1 y DL-T4 la aeronave B767-400 ER requiere realizar oversteering en ambos giros.
Se restringe el rodaje para acceder a los estacionamientos de AG1 de la aeronave PA-42-1000 cheyenne 4000.

→ 6. RESTRICCIONES DE RODAJE LETRA DE CLAVE Y NÚMERO DE LAS CALLES DE RODAJE
Calles de rodaje limitadas a aeronave de letra de clave y número: D-IV, excepto T0: B-III.
Calles de rodaje en plataforma limitadas a aeronave de letra de clave y número: Acceso a AG3: B-III; Acceso a AG1, A-II.

PARTICULARIDADES DE LA OPERACIÓN EN LAS RWY 07 Y 25

Cuando la RWY 07 esté en uso, ATC restringirá el uso de TWY T1 y TWY A1.

Adicionalmente, a fin de proteger las superficies limitadoras de obstáculos de las RWY 07 y 25:

- ATC gestionará las operaciones de aeronaves de forma que se minimice la demora media, facilitando, en lo posible, la hora estimada en que se concederán las autorizaciones.
- Las aeronaves no solicitarán retroceso hasta estar completamente preparadas para su inicio.
- La maniobra de retroceso se realizará, como máximo, en cinco minutos una vez haya sido autorizada por ATC.
- Tras finalizar la maniobra de retroceso, las aeronaves iniciarán el rodaje lo antes posible.

INCOMPATIBILIDADES DE USO EN PUNTOS DE ESPERA DE LA RWY 25 (TWY DL / DR)

Pilots on departure, before starting to taxi, shall always contact ATC to request traffic information. Taxiing via TWY T0 beyond the runway-holding position is not permitted, under the following conditions:

- When an aircraft is on short final approach for RWY 07.
- When an aircraft is performing push-back from PRKG 1 or 2, nosing to the east.

4. RAMP AG3 TAXIING RESTRICTIONS

Access and exit to and from PRKG 17 and 18 (ramp AG3) may only be accomplished during daytime.

5. AIRCRAFT TAXIING RESTRICTIONS
For turns T1 - A1 and DL - T4, aircraft B767-400 ER must oversteer on both turns.
Taxiing restricted for access to AG1 parking areas for PA-42-1000 Cheyenne 4000 aircraft.

6. CODE LETTER AND NUMBER BASED TAXIING RESTRICTIONS ON TAXIWAYS
Taxiways restricted to code letter and number aircraft: D-IV, except T0: B-III.

Taxiways on apron restricted to code letter and number aircraft: Access to AG3: B-III; Access to AG1, A-II.

SPECIAL FEATURES OF OPERATION ON RWY 07 AND 25

When RWY 07 is in use, ATC shall restrict the use of TWY T1 and TWY A1.

In addition, in order to protect the obstacle limitation surfaces of RWY 07 and 25:

- ATC shall minimize the average delay to operations providing, as far as possible, the estimated time when clearances will be issued.
- Aircraft shall not request push-back until they are fully ready to start this.
- The push-back manoeuvre must be accomplished within five minutes of clearance by ATC.
- Aircraft shall start taxiing as soon as possible once the push-back manoeuvre is finished.

RWY 25 HOLDING POSITIONS (TWY DL / DR) INCOMPATIBILITIES

Aeronave parada en: Aircraft stopped in:		Máxima letra de clave de aeronave que puede rodar a: Maximum code letter aircraft taxiing to:	
		TWY DL	TWY DR
TWY DL	Letra de clave // Code letter C	-	Letra de clave // Code letter C
	Letra de clave // Code letter D	-	Letra de clave // Code letter C
	Letra de clave // Code letter E	-	No permitida // Not permitted
TWY DR	Letra de clave // Code letter C	Letra de clave // Code letter D	-
	Letra de clave // Code letter D	Letra de clave // Code letter C	-
	Letra de clave // Code letter E	No permitida // Not permitted	-

OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE E

Las rutas de rodaje y estacionamiento establecidas para la operación de aeronaves de letra de clave superior, letra de clave E, es:

- RWY 07 en uso

  Aterrizaje RWY 07: Abandonar la RWY por la salida DR y rodar por TWY T4, T3, T2 y T1 para entrada en plataforma. En caso de aproximación por RWY 07, se instruirá a la aeronave en rodaje para que se mantenga en punto de espera intermedio situado en T2, donde esperará autorización ATC para continuar rodaje vía TWY T1 para entrada en plataforma.

  Despegue por RWY 07: Salida de plataforma por TWY T1 y rodar por TWY T1 hasta TWY A1. En caso de aproximación por RWY 07, el uso de TWY T1 y A1 queda restringido, por lo que la aeronave deberá quedar a la espera de las pertinentes indicaciones ATC. En caso de operación de aproximación final en RWY 07, queda restringida la maniobra de retroceso, dada su afección a la TWY T1.

- RWY 25 en uso

  Aterrizaje RWY 25: Abandonar por TWY A1 o TWY A2 y rodar por TWY T1 para entrada en plataforma. En los casos en que la aeronave abandone RWY por TWY A1, el piloto notificará pista libre cuando se encuentre a la altura de TWY T1.

  Despegue por RWY 25: Salida de plataforma por TWY T1 y rodar por TWY T2, T3, T4 hasta el punto de espera de acceso a pista y realiza la entrada a pista por DR.

- Estacionamiento

  Acorde con el documento PDC, Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves, del AIP de Reus, las aeronaves de letra de clave E sólo pueden estacionar en el PRKG XL, con las restricciones de puestos de estacionamiento adyacentes contenidas en el documento PDC del AIP.

OPERATION OF CODE LETTER E AIRCRAFT

The taxiing routes and parking established for the operation of aircraft of higher code letter, code letter E, are:

- RWY 07 in use

  Landing RWY 07: Vacate the RWY by exit DR and taxi via TWY T4, T3, T2 and T1 to enter the apron. In cases of approach to RWY 07, the taxiing aircraft will be instructed to hold at the ntermediate holding position on T2, where it shall await ATC clearance to continue taxiing via TWY T1 to enter the apron.

  Take-off by RWY 07: Exit the apron by TWY T1 and taxi via TWY T1 up to TWY A1. In cases of approach to RWY 07, the use of TWY T1 and A1 shall be restricted, so that the aircraft must await the pertinent instructions from ATC. In the case of a final approach operation for RWY 07, the push-back operation will be restricted, given its impact on TWY T1.

- RWY 25 in use

  Landing RWY 25: Vacate the runway by TWY A1 or TWY A2 and taxi via TWY T1 to enter the apron. In those cases where the aircraft vacates the RWY via TWY A1, the pilot shall report 'runway vacated' on reaching TWY T1.

  Take-off by RWY 25: Exit the apron by TWY T1 and taxi via TWY T2, T3, T4 up to the runway access holding position, and enter the runway by DR.

- Parking

  In accordance with the PDC document, the aircraft parking docking chart, of the Reus AIP, code letter E aircraft should only park in PRKG XL, subject to the restrictions on the adjacent stands set out in the PDC of the AIP.

Para aeronaves de letra de clave E se establecen las siguientes restricciones en rodaje:

- Aterrizajes por RWY 07, salida de pista por:
  - TWY C, se deberá hacer sobreviraje entre la curva entre TWY C y TWY T3.
  - TWY DR, se deberá hacer sobreviraje en la curva entre TWY DR y THR 25 y entre la curva TWY DR y TWY T4.
- Despegues por RWY 25: entrando por TWY DR, se deberá realizar sobreviraje en la curva entre TWY T4 y TWY DR y en la curva entre TWY DR y THR25.
- Aterrizajes por RWY 25, salida de pista por:
  - TWY A1, se deberá hacer sobreviraje en la curva entre THR 07 y TWY A1 y en la curva entre TWY A1 y TWY T1.
  - TWY A2, se deberá hacer sobreviraje en la curva entre THR 07 y TWY A2 y la curva entre TWY A2 y TWY T1.
- Despegues por RWY 07: entrando por TWY A1, se deberá realizar sobreviraje en la curva entre TWY T1 y TWY A1.

CONSIDERACIONES RESPECTO A PAPI:

- RWY 25 en uso: las aeronaves de letra de clave E no deben seguir las indicaciones del PAPI.
- RWY 07 en uso: las aeronaves de letra de clave E no deben seguir las indicaciones del PAPI.

The following taxiing restrictions are established for code letter E aircraft:

- Landings by RWY 07, exit the runway by:
  - TWY C, pilots should carry out oversteering on the curve between TWY C and TWY T3.
  - TWY DR, pilots should carry out oversteering on the curve between TWY DR and THR 25 and on that between TWY DR and TWY T4.
- Take-offs by RWY 25: Entering via TWY DR, pilots should carry out oversteering on the curve between TWY T4 and TWY DR and on that between TWR DR and THR 25.
- Landings by RWY 25, exit the runway by:
  - TWY A1, pilots should carry out oversteering on the curve between THR 07 and TWY A1 and that between TWY A1 and TWY T1
  - TWY A2, pilots should carry out oversteering on the curve between THR 07 and TWY A2 and on that between TWY A2 and TWY T1.
- Take-offs by RWY 07: Entering by TWY A1, pilots should carry out oversteering on the curve between TWY T1 and TWY A1.

CONSIDERATIONS RELATING TO PAPI:

– RWY 25 in use: code letter E aircraft should not follow the PAPI indications.

– RWY 07 in use: code letter E aircraft should not follow the PAPI indications.

OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

A continuación se describen los procedimientos a seguir por aquellos helicópteros que no operen bajo lo dispuesto en una carta de exenciones.

Al no estar definida otra zona específica para operar con helicópteros, tendrán el mismo tratamiento que las aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC a despegar y aterrizar en la pista de vuelos.

OPERATION OF HELICOPTERS

The procedures to be followed by those helicopters not operating with a letter of exemption are now described.

Since there is no specific area for helicopter operations, these shall receive the same treatment as fixed-wing aircraft and shall be authorized by ATC to take off and land at the runway.

RUTAS DE RODAJE

RWY 25 en uso:

- Salidas: Los helicópteros realizarán rodaje aéreo o en tierra (lo que proceda) por TWY T0, T1, T2, T3 y/o T4 hasta el punto de espera A1, A2, B, C o DR, según corresponda, siguiendo instrucciones de ATC.
- Llegadas: Los helicópteros completarán la aproximación final a la pista y la abandonarán por TWY B, a menos que ATC indique otra cosa. Efectuarán rodaje aéreo o en tierra, según corresponda, hasta el puesto de estacionamiento asignado.

RWY 07 en uso:

- Salidas: Los helicópteros realizarán rodaje aéreo o en tierra (lo que proceda) por TWY T0, T1, T2, T3 y/o T4 hasta el punto de espera A1, A2, B, C o DR, según corresponda, siguiendo instrucciones de ATC.
- Llegadas: Los helicópteros completarán la aproximación final a la pista y la abandonarán por TWY B, a menos que ATC indique otra cosa. Efectuarán rodaje aéreo o en tierra, según corresponda, hasta el puesto de estacionamiento asignado.

Una vez en plataforma, el rodaje tanto aéreo como terrestre, se llevará a cabo por la calle de rodaje de acceso al puesto de estacionamiento, siguiendo la alineación marcada por su señal de eje tanto a la llegada como a la salida.

La operativa de salida desde TLOF de la TWY T0 sólo se permite en los siguientes casos:

- En caso que existan condicionantes meteorológicos que aconsejen no operar desde la pista para garantizar la seguridad de la operación, vientos del orden de 20 kt.
- El rodaje se realizaría con viento cruzado o en cola, condiciones meteorológicas severas.
- Situaciones de emergencia o en las que la operativa lo requiera.

Con el fin de reducir al máximo los tiempos de respuesta en las misiones y de evitar riesgos innecesarios en rodajes largos, 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, el operador solicitará permiso a ATC quien, tras evaluar la situación y analizar el movimiento del resto de aeronaves, autorizará la operación cuando se den las condiciones para que se realice de forma segura.

ATC separará las salidas y arribadas de helicópteros que utilicen la FATO TLOF T0 de las aeronaves que utilicen la RWY 07/25 como si de aeronaves que utilizan la misma pista se tratara. Para el despegue desde TWY T0 no se permite la operación simultánea con la RWY 07/25. Los helicópteros superiores al AW139 no podrán operar por TWY T0, ni usar TLOF T0.

TAXIING ROUTES

RWY 25 in use:

- Departures: Helicopters shall carry out air or ground taxiing (as appropriate) via TWY T0, T1, T2, T3 and/or T4 up to holding position A1, A2, B, C or DR, as appropriate, following ATC instructions.
- Arrivals: Helicopters shall complete the final approach to the runway and shall vacate it via TWY B, unless ATC should indicate otherwise. Helicopters shall carry out air or ground taxiing, as appropriate, to the assigned stand.

RWY 07 in use:

- Departures: Helicopters shall carry out air or ground taxiing (as appropriate) via TWY T0, T1, T2, T3 and/or T4 up to holding position A1, A2, B, C or DR, as appropriate, following ATC instructions.
- Arrivals: Helicopters shall complete the final approach to the runway and shall vacate it via TWY B, unless ATC should indicate otherwise. Helicopters shall carry out air or ground taxiing, as appropriate, to the assigned stand.

Once on the apron, both air and ground taxiing shall be carried out by the entry taxiway to the stand, following its centre line marking, both on arrival and departure.

The departure operation from TLOF on TWY T0 will only be allowed in the following cases:

- If weather conditions make it advisable not to operate from the runway to guarantee operational security, with winds of around 20 kt.
- Taxiing would occur with a crosswind or tailwind, in severe weather conditions.
- Emergency situations or when so required for operational reasons.

To reduce the response times as much as possible on missions, and to avoid unnecessary risks during long taxis, helicopters participating in urgent special operations under letter of exception conditions in the terms set forth in Article 2.3.9. of the Air Circulation Regulations, the operator will request permission from ATC, who, after assessing the situation and analysing the movement of the rest of the aircraft, will authorise the operation when conditions are favourable to do so safely.

ATC will separate departures and arrivals of helicopters using FATO TLOF T0 from aircraft using RWY 07/25 as if they were aircraft using the same runway. For take-offs from TWY T0, simultaneous operations with RWY 07/25 are not allowed. The helicopters larger than the AW139 cannot operate on TWY T0 or use TLOF T0.

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Los pilotos/compañía deberán comunicar lo antes posible al aeropuerto el accidente, incidente, suceso o evento que pueda tener alguna potencial afección a la seguridad operacional, en el que se hayan visto involucrados o sean testigos del mismo.

El objeto de estas notificaciones es la recopilación de la información para la mejora de la seguridad operacional, independientemente de la notificación obligatoria de sucesos ante la autoridad aeronáutica pertinente.

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

Pilots/operator shall report to the airport as soon as possible about any accidents, incidents, occurrences or events which may have a potential operational impact and in which they may have been involved or witnessed.

The aim of these reports is the compilation of information in order to improve operational safety, independently of the mandatory reporting of the occurrence to the appropriate aeronautical authority.

Los datos se podrán enviar en cualquier formato, incluyendo al menos la siguiente información:

- Fecha y hora.
- Lugar.
- Implicados (datos para identificar los vehículos, aeronaves... implicados).
- Empresas involucradas.
- Descripción de los hechos.
- Cualquier otro dato que se considere relevante (ej. condiciones de iluminación, meteorología, fase de la operación como despegue / aterrizaje / escala, estado del pavimento).

La dirección de correo electrónico del aeropuerto, para la recepción de las notificaciones de seguridad operacional, es la siguiente:

REUSeguridadOperacional@aena.es

Además de notificar al aeropuerto mediante el sistema indicado, es necesario enviar al menos los datos básicos del accidente, incidente, suceso o evento al proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (ATC).

En el caso específico de notificaciones de seguridad relacionadas con el proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (área de maniobras, fases de vuelo y espacio aéreo ATS) pueden remitirse a la dirección de correo electrónico:

lecb.safety@enaire.es

Data may be sent in any format, including at least the following information:

- Date and time.
- Site.
- Parties involved (data used to identify vehicles, aircraft... involved).
- Companies implicated.
- Description of the facts.
- Any other data considered relevant (e.g. lighting conditions, weather, phase of the operation such as take-off / landing / stopover, pavement conditions).

Contact e-mail address of the airport, for the reception of operational safety reports, is the following:

REUSeguridadOperacional@aena.es

In addition to notifying the airport by means of the indicated system, it is necessary to send at least basic data of the accident, incident, occurrence or event to the air traffic control service provider (ATC).

On the specific instance of safety reports related with the air traffic control service provider (manoeuvring area, flight phases and ATS airspace) these may be sent to the e-mail address:

lecb.safety@enaire.es

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

Para garantizar el cumplimiento del Reglamento (UE) No 576/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de junio de 2013 relativo a los desplazamientos sin ánimo comercial de animales de compañía y por el que se deroga el Reglamento (CE) No 998/2003, toda Compañía Aérea que desee operar en el Aeropuerto y transporte en cabina, como parte del equipaje de mano de los pasajeros, los animales (mascotas) recogidos en el Anexo I del citado Reglamento debe tener contratado un agente handling que se encargue de la gestión de los mismos en los casos en que, durante los controles llevados a cabo por el Resguardo Fiscal de la Guardia Civil o el Personal de la Aduana en las Terminales de Viajeros del Aeropuerto de Reus, detecten un incumplimiento de los requisitos sanitarios fijados en la citada normativa que provoquen su rechazo en frontera.

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

POINT OF ENTRY FOR PASSENGERS WITH PET ANIMALS FROM THIRD COUNTRIES

To guarantee compliance with the Regulation (EU) No 576/2013 of the European Parliament and of the Council of 12 June 2013 on the noncommercial movement of pet animals and repealing Regulation (EC) No 998/2003, any Air Carrier wishing to operate at the Airport and transporting in the cabin, as a part of passenger hand baggage, the animals (pets) set out in part A of Annex I to the mentioned Regulation, must have engaged a handling agent who to be responsible for handling the same in those cases where, during the checks undertaken by the Resguardo Fiscal of the Guardia Civil or Customs Personnel of the Passenger Terminal of Reus Airport, some breach of the health requirements established in the cited regulations is detected which prompts the animal's rejection at the border.

The management of an animal rejected at the border shall include, at least, transport to the designated facilities for its temporary stay at the airport, its subsistence, veterinary care and animal welfare, and even its return to the point of origin within the periods established by the health authorities.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

PRUEBA DE MOTORES

Para las pruebas de motores se solicitará autorización a la oficina de CECOA.

ENGINE TEST

Engine tests need prior authorization from the CECOA.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

SISTEMAS DE VIGILANCIA ATS EN LA ATZ

Se puede emplear en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

a) Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;
b) Supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;
c) Establecimiento de separación, establecido en el R.C.A. apartado 4.6.7.3, entre aeronaves sucesivas a la salida, y
d) Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

No se garantiza la provisión de las funciones b) y d) en la mitad norte de la ATZ por debajo de 1300 ft AMSL.

En caso de indisponibilidad del radar de BEGAS se suspenderán todas las funciones anteriores.

ATS SURVEILLANCE SYSTEMS WITHIN THE ATZ

This may be used in supplying the aerodrome control service to perform the following functions:

a) Supervision of flight path of aircraft on final approach;
b) Supervision of the flight path of other aircraft in the vicinity of the aerodrome;
c) Application of separation as required by the R.C.A., section 4.6.7.3, between successive departing aircraft; and
d) Provision of navigation assistance to VFR flights.

Similarly, provision of the functions b) and d) is not guaranteed in the northern half of the ATZ below 1300 ft AMSL

All the functions above will be suspended in the event of unavailability of BEGAS radar.

SISTEMAS DE VIGILANCIA ATS FUERA DE LA ATZ

Dentro del área de responsabilidad de la dependencia, se emplea para proporcionar al controlador por procedimientos:

a) Una mejor información de posición respecto a las aeronaves que están bajo control,
b) Información suplementaria respecto a otro tránsito,
c) Información sobre cualquier desviación importante de las aeronaves, respecto a lo estipulado en las correspondientes autorizaciones de control de tránsito aéreo, incluso las rutas autorizadas y niveles de vuelo,

de acuerdo a las siguientes precisiones:

– Por debajo de los 4000 ft AMSL y si los tres radares BEGAS, EVA AITANA Y MONFLORITE están operativos, no se garantizan las prestaciones anteriores.
– Por debajo de los 5000 ft AMSL y en los siguientes casos: el radar de BEGAS está operativo; o ambos radares de EVA AITANA Y MONFLORITE están operativos; no se garantizan las prestaciones anteriores.

ATS SURVEILLANCE SYSTEMS OUTSIDE THE ATZ

Within the area of responsibility of the unit, this systems may be used to provide to the controller with procedures:

a) Better position information about the aircraft that are under control;
b) Supplementary information about other traffic;
c) Information about any important deviation by the aircraft from what has been stipulated in the air traffic control clearances, including the cleared routes and flight levels,

in accordance with the following clarifications:

– Below 4000 ft AMSL and if the three radars BEGAS, EVA AITANA and MONFLORITE are operational, the foregoing services are not guaranteed.
– Below 5000 ft AMSL and in the following cases: If the BEGAS radar is operational, or both the EVA AITANA and MONFLORITE radars are operational, the foregoing services are not guaranteed.

En caso de indisponibilidad simultánea de los radares de BEGAS, EVA AITANA y MONFLORITE se suspenderán todas las funciones anteriores.

In the event of simultaneous unavailability of the BEGAS, EVA AITANA and MONFLORITE radars, all the foregoing functions will be suspended.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

El Aeropuerto de Reus no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP).

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

Low Visibility Procedures (LVP) are not available at Reus Airport.

PROCEDIMIENTO DE PARALIZACIÓN DE OPERACIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTOS (PPOAM)

El Aeropuerto de Reus dispone de un "Procedimiento de Paralización de las Operaciones en el Área de Movimiento para RVR inferior a 800 m (PPOAM 800)" para mantener la seguridad en el área de movimiento ante situaciones de baja visibilidad, el cual consta de las siguientes fases:

– FASE I. Aviso: 1100 m ≥ RVR ≥ 800 m
– FASE II. Paralización de operaciones: 800 m > RVR
– FASE III. Reanudación de operaciones: RVR > 900 m

INFORMACION PARA PILOTOS:

1. Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras
   Ante la duda respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras:
   – Si se reconoce que la aeronave no está en pista, inmediatamente, detendrá la aeronave y notificará a ATC esta circunstancia (incluida la última posición conocida).
   – Si se reconoce que la aeronave se encuentra en una pista, inmediatamente, lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida) y evacuará, lo antes posible, la pista, si es capaz de localizar una calle de rodaje cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa; y después, detendrá la aeronave.
2. Avería de una aeronave
   Notificará la situación a ATC y esperará la llegada de asistencia. En caso de encontrarse en una pista, si es posible y a menos que ATC indique lo contrario, la evacuará.
3. Pérdida de contacto visual entre tránsitos
   En caso de pérdida de contacto visual de una aeronave con otra o con un vehículo con el que mantenga propia separación, se informará inmediatamente a ATC y se detendrá la aeronave.
4. Fallo de comunicaciones
   – Aeronave en salida: la aeronave continuará por la ruta asignada hasta detenerse en el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.
   – Aeronave de llegada: si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar pista y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.
   – Si la aeronave ya tuviera una autorización de rodaje ATC, continuará por la ruta asignada hasta el límite de dicha autorización, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

MOVEMENT AREA OPERATIONAL STANDSTILL PROCEDURE (PPOAM)

At Reus Airport movement area operational standstill procedure is available, when RVR is below 800 m (PPOAM 800)" to maintain the safety in the movement area in low visibility conditions, with the following phases:

– PHASE I. Warning: 1100 m ≥ RVR ≥ 800 m
– PHASE II. Operational standstill: 800 m > RVR
– PHASE III. Operational resumption: RVR > 900 m

INFORMATION FOR PILOTS:

1. Uncertainty regarding the position on the manoeuvring area
   When in doubt about the position of the aircraft in relation to the manoeuvring area:
   – If you recognize that it is not on a runway, stop the aircraft and notify ATC immediately (including the last known position).
   – If you recognize that it is on a runway, notify ATC immediately (including the last known position) and vacate the runway as soon as possible, if you can find an appropriate taxiway nearby, unless ATC indicates otherwise, and then stop the aircraft.
2. Failure of an aircraft
   Notify the situation to ATC and wait for the arrival of assistance. In the case it is on a runway, if possible and unless ATC indicates otherwise, vacate the runway.
3. Loss of visual contact between traffic
   In the event of loss of visual contact with another aircraft or a vehicle with which you are maintaining your own separation, notify ATC immediately and stop the aircraft.
4. Communications failure
   – Departing aircraft: the aircraft shall continue by the assigned route and shall stop at the ATC clearance limit, taking extreme care, where it shall hold and wait for the arrival of an assistance vehicle.
   – Arriving aircraft: if the aircraft has just landed, it shall hold after vacating the runway and wait for the arrival of an assistance vehicle.
   – If the aircraft already holds ATC taxiing clearance, it shall continue by the assigned route up to the clearance limit, taking extreme care, where it shall hold and wait for the arrival of an assistance vehicle.

PLANIFICACIÓN DE DESCENSO POR REQUERIMIENTOS ATC

A menos que el ATC indique otra restricción, las llegadas a Reus AD planificarán su descenso para cruzar los puntos iniciales del procedimiento y los puntos de limitación de velocidad (SLP) a los niveles especificados en las llegadas normalizadas por instrumentos (STAR).

En caso de ser autorizadas a proceder en rutas directas fuera de las STAR, ajustarán el descenso y velocidad en la posición al través del punto de regulación apropiado.

DESCENT PLANNING DUE TO ATC REQUIREMENTS

Unless ATC advises otherwise, arrivals to Reus AD shall plan their descent to cross the intitial points of the procedure and the speed limit points (SLP) at the flight levels specified in the standard instrument arrival (STAR).

In the case of being authorized to proceed on a direct route other than a STAR, they shall adjust their descent and speed at the appropriate regulation point.

AJUSTE DE VELOCIDAD

En TMA BARCELONA, a menos que el ATC indique otro ajuste de velocidad, las salidas y llegadas a Reus AD bajo control radar ajustarán sus velocidades conforme a lo especificado a continuación:

– IAS 250 kt a FL100 o inferior, en todas las salidas.
– IAS 230 kt en esperas a FL140 o inferior.
– IAS 250 kt en SLP.
– Ajustes de velocidad en aproximación:
  - IAS 220 kt al abandonar los IAF.
  - IAS entre 180 kt y 170 kt al recibir el rumbo final de interceptación al localizador.
  - IAS 160 kt al interceptar la senda de planeo en el FAP, esta IAS deberá mantenerse hasta 4 NM del umbral.
  - Las aeronaves con IAS de crucero inferiores a las citadas anteriormente, deberán mantener 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.

SPEED ADJUSTMENT

Within TMA BARCELONA, unless otherwise advised by ATC, speed adjustment under radar control on departures and arrivals to Reus AD shall be in accordance with the following:

– IAS 250 kt at FL100 or below, in all departures.
– IAS 230 kt while in holding, at FL140 or below.
– IAS 250 kt at SLP.
– Speed adjustment on approach:
  - IAS 220 kt when leaving an IAF.
  - IAS between 180 kt and 170 kt on receiving the final interception heading for the localizer.
  - IAS 160 kt when intercepting the glide path on the FAP; this speed shall be maintained up to 4 NM from the threshold.
  - Aircraft with a cruising IAS below those indicated above shall maintain cruising speed up to the adjustment point affecting them.

ATC shall be informed of the speeds that may be maintained, if unable to comply with the speed adjustments above.

PROCEDIMIENTOS DE FALLO DE COMUNICACIONES AEROTERRESTRES DE LA AERONAVE

Si una aeronave experimenta un fallo de comunicaciones deberá responder inmediatamente en la clave SSR 7600.

– Cuando el fallo ocurre durante el procedimiento STAR antes del IAF:

Proceder al IAF designado para la STAR autorizada manteniendo el último nivel o altitud autorizada a la que se haya acusado recibo y entrar en espera.

Iniciar el descenso tras completar una espera, o a la EAT cuando se haya recibido, lo que sea más tarde, para efectuar una aproximación IFR publicada a la RWY en servicio para llegada y aterrizar antes de los siguientes 30 minutos.

– Cuando el fallo ocurre en vector radar antes del IAF:

Proceder de la manera más directa a interceptar la STAR hasta el IAF, siguiendo el procedimiento de fallo de comunicaciones durante el procedimiento STAR.

– Cuando el fallo ocurre en vector radar después del IAF:

Mantener la última altitud autorizada de la que se ha acusado recibo, proceder a interceptar el curso final de aproximación para completar ésta y aterrizar. Si no es posible, efectuar el procedimiento de aproximación frustrada con fallo de comunicaciones.

– Cuando el fallo ocurre durante la aproximación frustrada:

No iniciar la aproximación frustrada antes del MAPT.

Interceptar el procedimiento de aproximación frustrada según carta de aproximación IAC correspondiente.

Completar al menos una espera en el fijo de espera, para efectuar la aproximación y aterrizar.

– Cuando el fallo ocurre durante la SID:

Continuar la SID hasta el punto de salida del TMA, subiendo al último nivel autorizado del que se haya acusado recibo o a la altitud mínima de seguridad, lo que sea más alto; mantener este durante 3 minutos, respetando en cualquier caso los niveles máximos especificados para aeronaves con fallo de comunicaciones en las cartas de salida, continuando el vuelo de acuerdo al FPL actualizado.

– Cuando el fallo ocurre durante salida con vector radar:

Dirigirse de la manera más directa a interceptar el último procedimiento SID recibido del ATC, subiendo al último nivel de vuelo autorizado o a la altitud mínima de seguridad, lo que sea más alto, respetando en cualquier caso los niveles máximos especificados para aeronaves con fallo de comunicaciones en las cartas de salida, continuando el vuelo de acuerdo al FPL actualizado.

AIRCRAFT AIR/GROUND COMMUNICATIONS FAILURE PROCEDURES

An aircraft which experiences a communications failure shall immediately respond on the SSR mode 7600.

– When failure occurs during a STAR procedure before the IAF:

Proceed to the assigned IAF for the authorized STAR, maintaining the last approved flight level or altitude acknowledged and begin holding.

Initiate the descent after completing one holding pattern, or at the EAT when received, whichever is later, to accomplish a published IFR approach to the RWY in service for arrival, in order to land within the following 30 minutes.

– When failure occurs on radar vector before the IAF:

Proceed to the STAR in the most direct way and up to the IAF, following the communications failure procedure while on the STAR procedure.

– When failure occurs on radar vector after the IAF:

Maintain the last acknowledged authorized altitude and proceed to the final path for approach to accomplish this and land. If unable to do so, accomplish the missed approach procedure with comunications failure.

– When failure occurs during the missed approach:

Do not initiate the missed approach before the MAPT.

Intercept the missed approach procedure in accordance with the corresponding IAC for approach.

Execute at least one holding pattern at the holding fix to accomplish the approach and landing.

– When failure occurs during a SID:

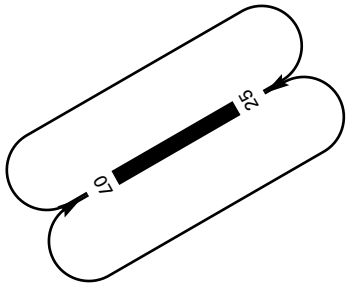
Follow the SID up to the TMA exit point, climbing to the last approved flight level acknowledged or to the minimum safety altitude, whichever is higher; maintain this level for 3 minutes, complying in any case with the maximum flight levels specified for aircraft with communications failure on the appropriate departure chart, and then continue flight in accordance with the updated FPL.

– When failure occurs during a departure with radar vector:

Intercept in the most direct way the last SID procedure given by ATC, climbing to the last approved flight level acknowledged or at the minimum safety altitude, whichever is higher; complying in any case with the maximum flight levels specified for aircraft with communications failure on the appropiate departure chart, and then continue flight in accordance with the updated FPL.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ZONAS DE MOVIMIENTO DE AVES

Precaución debido a la presencia de aves en la RWY 07/25.

Flujos de aves:

1.- Gaviotas.

2.- Vencejos, durante los meses de primavera y verano, especialmente en días de calor y poco viento.

3.- Palomas, durante todo el año, con mucha frecuencia de enero a abril.

Durante todo el año también se pueden ver diferentes aves (avefrías, garzas reales, garzas bueyeras, ratoneros, búhos, aguiluchos, etc), sin patrones observados que permitan prever su presencia.

ADDITIONAL INFORMATION

BIRDS MOVEMENT AREAS

Caution is adviced due to the presence of birds in RWY 07/25.

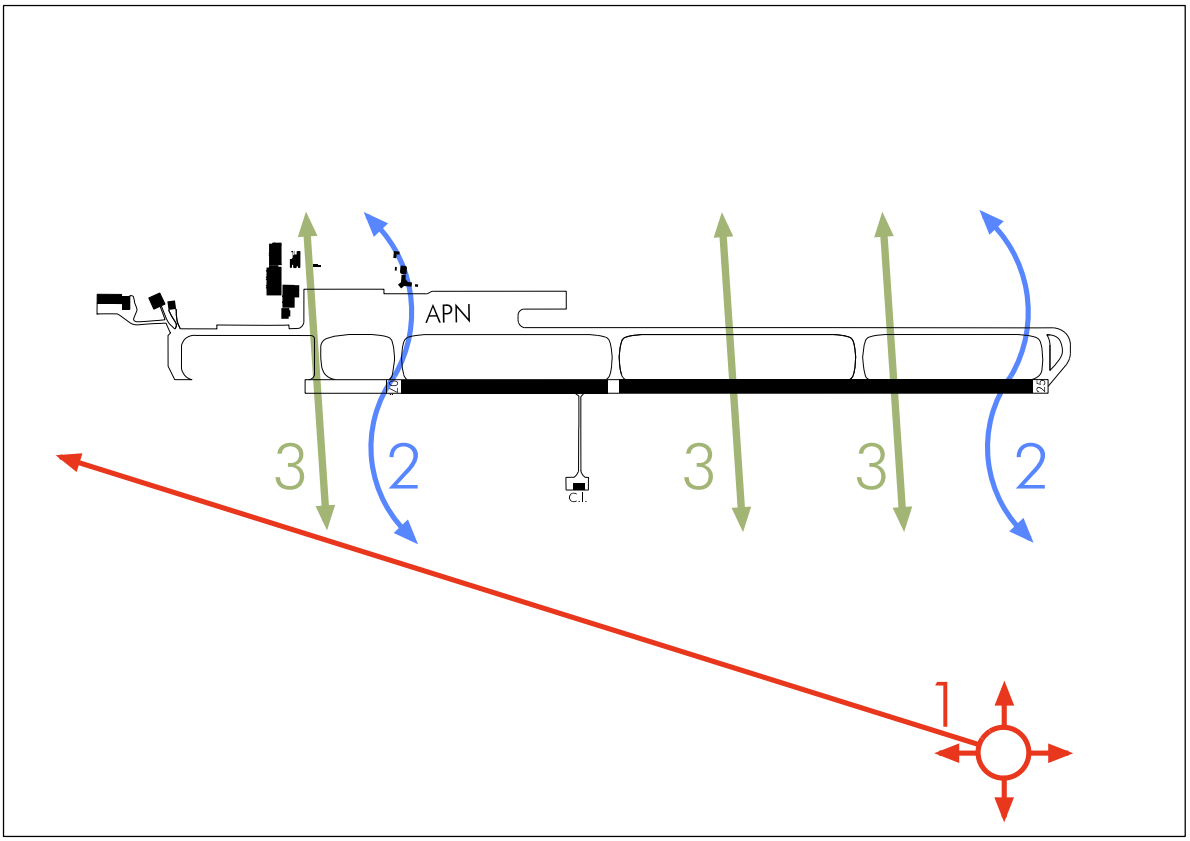
Flows of birds:

1.- Gulls.

2.- Swifts, during spring and summer, especially on hot days with little wind.

3.- Pigeons, throughout all the year, very frequent from January to April.

Many other birds (lapwings, grey herons, cattle egrets, buzzards, owls, eaglets, etc) may be seen throughout the year, with no recognizable patterns which could allow to forecast their presence.



24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

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

https://aip.enaire.es/AIP/#LERS

CHARTS RELATED TO THE AERODROME

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

https://aip.enaire.es/AIP/#LERS

25. PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

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

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

IAC/1 VOR RWY 07

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Terreno // Terrain	41º08'45.6"N	001º09'26.7"E	–	240
Terreno // Terrain	41º08'44.8"N	001º09'26.7"E	–	236
Terreno // Terrain	41º08'44.0"N	001º09'27.8"E	–	233
Terreno // Terrain	41º08'43.2"N	001º09'27.9"E	–	233
Terreno // Terrain	41º08'44.7"N	001º09'25.7"E	–	236
Terreno // Terrain	41º08'43.9"N	001º09'25.7"E	–	236
Terreno // Terrain	41º08'44.9"N	001º09'24.3"E	–	238
Terreno // Terrain	41º08'44.0"N	001º09'26.8"E	–	233

IAC/4 ILS Z RWY 25
IAC/6 LOC Z RWY 25

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Armario // Cabinet	41º09'08.0"N	001º11'01.9"E	2	236
Terreno // Terrain	41º09'09.8"N	001º11'01.5"E	0	236
Luz de aproximación // Approach light	41º09'08.0"N	001º11'01.9"E	1	235
Luz de aproximación // Approach light	41º09'08.1"N	001º11'01.9"E	1	235
Luz de aproximación // Approach light	41º09'08.1"N	001º11'01.8"E	1	235
Luz de aproximación // Approach light	41º09'08.1"N	001º11'01.9"E	1	235
Luz de aproximación // Approach light	41º09'08.1"N	001º11'01.9"E	1	235

IAC/8 VOR RWY 25

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Terreno // Terrain	41º09'12.2"N	001º11'00.4"E	–	243
Terreno // Terrain	41º09'11.4"N	001º11'00.4"E	–	240
Terreno // Terrain	41º09'13.0"N	001º11'01.4"E	–	252
Terreno // Terrain	41º09'12.6"N	001º11'00.4"E	–	240
Terreno // Terrain	41º09'11.4"N	001º11'01.4"E	–	240
Armario // Cabinet	41º09'08.0"N	001º11'01.9"E	2	236
Terreno // Terrain	41º09'12.2"N	001º11'01.4"E	–	240
Terreno // Terrain	41º09'13.0"N	001º11'02.5"E	–	243
Terreno // Terrain	41º09'09.8"N	001º11'01.5"E	–	236
Luz de aproximación // Approach light	41º09'08.0"N	001º11'01.9"E	1	235
Luz de aproximación // Approach light	41º09'08.1"N	001º11'01.9"E	1	235
Luz de aproximación // Approach light	41º09'08.1"N	001º11'01.8"E	1	235
Luz de aproximación // Approach light	41º09'08.1"N	001º11'01.9"E	1	235
Luz de aproximación // Approach light	41º09'08.1"N	001º11'01.9"E	1	235
Terreno // Terrain	41º09'13.8"N	001º11'02.4"E	–	243
Terreno // Terrain	41º09'10.6"N	001º11'01.5"E	–	236