LERS AD 2 DATOS DEL AERÓDROMO

LERS AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO

LERS - REUS

LERS AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	ARP	410851N 0011002E. Ver AD 2-LERS ADC.
2	Distancia y dirección desde la ciudad	3 km E.
3	Elevación	71 m / 233 ft.
4	Ondulación geoide	49.05 m ± 0.05 m. (1)
5	Temperatura de referencia	29°C.
6	Temperatura baja media	8°C.
7	Declinación magnética	1°E (2020)
8	Cambio anual	7.6'E
9	Administración AD	Aena.
10	Dirección	Aeropuerto de Reus; 43204 Reus; Tarragona.
11	TEL	+34-977 779 885 / 04
12	FAX	No.
13	AFTN	LERS
14	E-mail	REUcecoa@aena.es
15	Tránsito autorizado	IFR/VFR. (2)
16	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 a través del portal SAGA https://saga.aena.es/. 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.

LERS AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	Aeropuerto	V: 0600-2200 PS 1 HR PPR (1). I: 0700-2100 PS 1 HR PPR (1).
2	Aduanas e Inmigración	HR AD.
3		

	Servicios médicos y de sanidad	No.
4	AIS	H24 (2).
5	ARO	H24 (3).
6	Información MET	V: 0500-2200 1 HR PPR; I: 0600-2100 1 HR PPR.
7	ATS	V: 0545-2220, I: 0645-2120. En caso de activación PPR: V: 0545-2320, I: 0645-2220.
8	Abastecimiento de combustible	HR AD.
9	Asistencia en tierra	HR AD.
10	Seguridad	HR AD.
11	Deshielo	No.
12	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. (2) Oficina AIO Centralizada – Oficina NOTAM Internacional. • TEL: +34-913 213 137/138 • E-mail: unof@enaire.es (3) Oficina ARO Centralizada zona geográfica 6. • TEL: +34-918 603 561; +34-672 344 418 (solo en contingencia de comunicaciones). • E-mail: arocentralizada@enaire.es Dirección AFTN gestión Plan Vuelo LERS: LERSZPZX.

LERS AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

1	Instalaciones para el manejo de carga	No.
2	Tipos de combustible	AVGAS 100LL, JET A-1.
3	Tipos de lubricantes	W100.
4	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.
5	Instalaciones para el deshielo	No.
6	Espacio disponible en hangar	No.
7	Instalaciones para reparaciones	No.
8	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.

8		En las operaciones de llegada, los pasajeros y tripulantes deberán esperar la llegada de su agente de asistencia en tierra. Agentes de rampa: SOUTH • TEL.: +34-616 775 825 • FAX: No. • E-mail: reukq@southeu.com • SITA: REUKQIB Los agentes de rampa pueden atender aviación comercial como aviación general. 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. Agentes de aviación general: UNITED AVIATION SERVICES, SL (Aviación General). • TEL.: +34-913 936 775; +34-682 038 817 • E-mail: ops@unitedaviation.es; ops.reu@unitedaviation.es • SITA: MADSPCR JETEX EXECUTIVE AVIATION SPAIN (Aviación General). • TEL.: +34-620 003 249 • E-mail: reu-reus@jetex.com GENERAL AVIATION SERVICES. • TEL: +34-636 498 778; +34-932 983 893 • E-mail: reus@generalaviation.es • SITA: MADAPHX (1) Solicitud de suministro de combustible: EXOLUM AVIATION S.A. • TEL: +34-626 434 171 • E-mail: reu@exolum.com

LERS AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

1	Hoteles	No.
2	Restaurante	Sí.
3	Transporte	Autobuses, taxis y coches de alquiler.
4	Instalaciones médicas	No.
5	Banco/Oficina Postal	Cajero automático/Buzón postal.
6	Información turística	Sí.
7	Observaciones	Ninguna.

LERS AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Categoría de incendios	7 (1).
2	Equipo de salvamento	De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
3	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

3		externas al AD, sin límite de peso (2).
4	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.

LERS AD 2.7 EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA, Y PLAN PARA LA NIEVE

1	Tipo de equipamiento de limpieza	No aplica.
2	Prioridades de limpieza	No aplica.
3	Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento	No aplica.
4	Pistas de invierno especialmente preparadas	No aplica.
5	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.

LERS AD 2.8 DATOS SOBRE PLATAFORMAS, CALLES DE RODAJE Y EMPLAZAMIENTOS/POSICIONES DE VERIFICACIÓN DE EQUIPO

1	Plataforma	Superficie: Hormigón. Resistencia: PRKG • 1 a 7: PCN 15/R/A/W/T; • 8 a 18: PCN 80/R/A/W/T; • 31 a 34: PCN 10/R/A/W/T.
2	Calles de rodaje	Anchura: 23 m, EXC T0: 20.85 m. Superficie: Asfalto. Resistencia: • A1: PCN 48/F/A/W/T; • A2, B, C: PCN 61/F/A/W/T; • DL: PCN 96/F/A/W/T; • DR: PCN 112/F/A/W/T; • T0: PCN 8/F/B/W/T; • T1, T2, T3, T4: PCN 58/F/A/W/T.
3	Posiciones de comprobación	Altímetro: Plataforma ELEV 75 m/246 ft. VOR: No. INS: Ver AD 2-LERS PDC.
4	Observaciones	Ninguna.

LERS AD 2.9 SISTEMA DE GUÍA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES

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

2	Señalización de RWY	Designadores, umbral, umbral desplazado RWY 07, punto de visada, zona de toma de contacto, faja lateral y eje.
3	Señalización de TWY	Borde y eje.
4	Observaciones	(1) Con iluminación LED.

LERS AD 2.10 OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

1	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 Conjunto de Datos.
2	Observaciones	Ver AD 2-LERS AOC.

LERS AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

1	Oficina MET	Reus EMAe.
2	HR	V: 0500-2200 1 HR PPR; I: 0600-2100 1 HR PPR. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.
3	METAR	Semihorario.
4	TAF	24 HR.
5	TREND	No.
6	Información	En persona y telefónica.
7	Documentación de vuelo/Idioma	Cartas y lenguaje claro / Español.
8	Cartas	Mapas previstos significativos, y de viento y temperatura en altitud.
9	Equipo suplementario	Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.
10	Dependencia ATS atendida	TWR, APP.
11	Información adicional	Valencia OMAe (LEVA): H24 • TEL: +34-963 690 750 Reus EMAe: HR AD • TEL: +34-977 770 406
12	Observaciones	Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

LERS AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RWY	Orientación	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (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 280	No	240 x 120	RWY: ASPH PCN 72/F/A/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 280	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 72/F/A/W/T

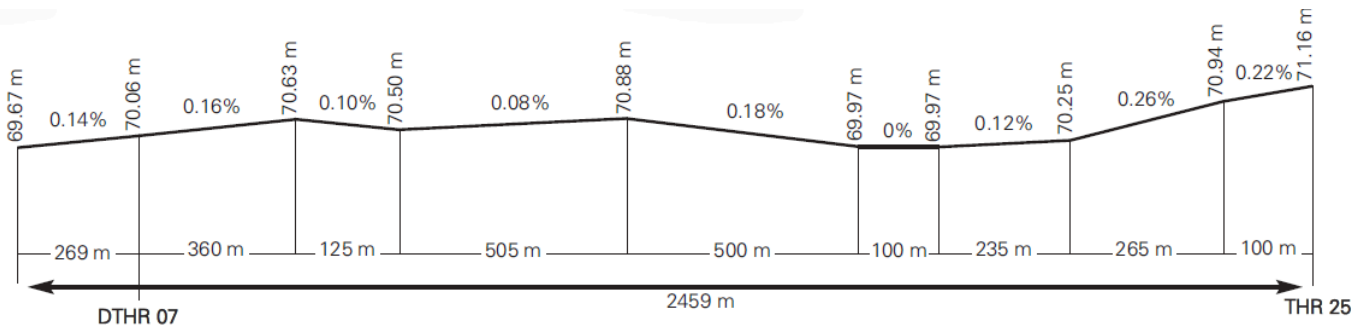
RWY	Orientación	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
										SWY: No

Observaciones:

(1) THR RWY 07 desplazado 269 m, últimos 269 m de RWY 25 PCN 42/F/A/W/T.

(2) Coordenadas extremo RWY 25: 410838.71N 0010920.94E.

12.1 PERFIL



LERS AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

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.			

LERS AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

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

1	Pista	25
2	Aproximación	Precisión CAT I, 900 m. LIH.
3	PAPI (MEHT)	3° (14.94 m / 49 ft). (1)
4	Umbral	Verdes con barras de ala.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	No.
7	Borde de pista	2459 m: 1859 m blancas; 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 47.5 m.
8		

	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	(1) PAPI no apto para su utilización por la ACFT A332.

LERS AD 2.15 OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN Y FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA ELÉCTRICA

1	ABN/IBN	No.
2	WDI	1 cerca THR 07, 1 cerca THR 25. LGTD (1).
3	Iluminación de TWY	Borde (1).
4	Iluminación de plataforma	Proyectores y borde reflectante.
5	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.
6	Observaciones	(1) Con iluminacion LED.

LERS AD 2.16 ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS

1	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.
2	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.
3	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. • PRKG 1 a 7: Hormigón. PCN 15/R/A/W/T; • PRKG 8 a 18: Hormigón. PCN 80/R/A/W/T.
4	Orientación	INFO NO AVBL.
5	Distancias declaradas	INFO NO AVBL.
6	Iluminación	No (1).
7	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 068° o 248°, dependiendo pista en uso). Además, se restringirán los rodajes de otras aeronaves por TWY T0 durante la maniobra de despegue.

LERS AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1	Denominación	CTR REUS.
2	Límites laterales	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.
3	Límites verticales	SFC-FL075.
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad responsable Idioma	REUS TWR. ES/EN.
6	Altitud de transición	1850 m / 6000 ft.
7	Horas de aplicabilidad	-
8	Observaciones	Ninguna.

1	Denominación	ATZ REUS.
2	Límites laterales	Cilindro de 8 km de radio centrado en ARP (1).
3	Límites verticales	SFC-3000 ft HGT (2).
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad responsable Idioma	REUS TWR. ES/EN.
6	Altitud de transición	-
7	Horas de aplicabilidad	-
8	Observaciones	(1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.

LERS AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

Servicio	Distintivo llamada	FREQ	HR	Observaciones
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

LERS AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
DVOR (1°E)	RES	116.850 MHz	H24	410837.7N 0010943.1E	-	COV 40 NM AVBL BTN: • R-020/R-060 a 7000 ft AMSL o ABV. • R-060/R-230 a 4000 ft AMSL o ABV. • R-230/R-300 a FL100 o ABV. • R-300/R-020 a FL140 o ABV.
DME	RES	CH 115Y	H24	410837.2N 0010943.1E	60 m	COV 40 NM AVBL BTN: • R-020/R-060 a 7000 ft AMSL o ABV. • R-060/R-230 a 4000 ft AMSL o ABV. • R-230/R-300 a FL100 o ABV. • R-300/R-320 a FL140 o ABV. • R-330/R-020 a FL140 o ABV. • U/S R-320/R-330 a 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 / 2847 m FM THR 07 DESP. COV 17 NM AVBL a 3200 ft AMSL o ABV. COV 25 NM AVBL a 2800 ft AMSL o ABV.
GP 25		334.400 MHz	H24	410900.0N 0011049.0E	-	3°; RDH 15 m; a 307 m FM THR 25 & 125 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH.
ILS/DME 25	IRS	CH 38X	H24	410900.0N 0011049.0E	69 m	REF DME THR 25.

LERS AD 2.20 REGLAMENTO LOCAL DEL AERÓDROMO

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

20.1 ARRANQUE CRUZADO DE MOTORES

ATC podrá autorizar en TWY el arranque cruzado de motores.

20.2 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.

20.3 OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)

Se permite la realización de vuelos VFR-N.

20.4 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.

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

3. 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.

4. RESTRICCIONES DE RODAJE EN TWY T0

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

El rodaje por TWY T0 puede ser tanto diurno como nocturno.

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 rodaje para el acceso y salida de la rampa AG3 está restringido a aeronaves con envergadura de 16.5 m o menos.

El acceso y salida hacia y desde la rampa AG3 puede ser tanto diurno como nocturno.

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.

7. RESTRICCIONES DE RODAJE EN RAMPA AG1

El rodaje para el acceso y salida de la rampa AG1 está restringido a aeronaves con envergadura de 15 m o menos.

El acceso y salida hacia y desde la rampa AG1 sólo se realizará en horario diurno.

20.5 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.

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

Aeronave parada en		Máxima letra de clave de aeronave que puede rodar a	
		TWY DL	TWY DR
TWY DL	Letra de clave C	-	Letra de clave C
	Letra de clave D	-	Letra de clave C
	Letra de clave E	-	No permitida
TWY DR	Letra de clave C	Letra de clave D	-
	Letra de clave D	Letra de clave C	-
	Letra de clave E	No permitida	-

20.7 OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRAS DE CLAVE D Y E

De aplicación para las aeronaves que superen las características de diseño certificadas del aeródromo, es decir, para aeronaves de letra de clave E y para las siguientes aeronaves de letra de clave D y de características superiores:

- Airbus A300-B2/B4
- Boeing B757-300W
- Boeing B767-200
- Boeing B767-300ER
- Boeing B767-400ER

A continuación, se establecen las rutas de rodaje y estacionamiento para las aeronaves indicadas:

LLEGADAS

RWY 07 en uso:

Salida preferente por TWY DR y rodaje 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 que se mantenga en punto de espera intermedio situado en TWY T2, donde esperará autorización ATC para continuar rodaje vía TWY T1 para entrada en plataforma.

NOTA: En salida de pista por TWY DR/DL, la aeronave deberá hacer sobreviraje en los giros entre RWY 25-TWY DR, TWY DR-T4 y TWY DL-T4.

RWY 25 en uso:

Abandono de pista preferentemente por TWY A2 y rodaje por TWY T1 para entrada en plataforma. En los casos en que la aeronave abandone pista por TWY A1, el piloto notificará pista libre cuando se encuentre a la altura de TWY T1.

NOTA: En salida de pista por TWY A1/A2, la aeronave deberá realizar maniobra de sobreviraje en la curva entre TWY A1/A2-T1.

SALIDAS

RWY 07 en uso:

Salida preferente por TWY A2. Retroceso aproado al este y rodaje por TWY T1 hasta TWY A2. En caso de acceder a pista por TWY A1 el aproado se realizará al oeste. 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.

NOTA: En acceso a pista por TWY A1/A2, la aeronave deberá realizar maniobra de sobreviraje en la curva entre TWY T1-A1/A2.

RWY 25 en uso:

Retroceso aproado al este. Salida de plataforma por TWY T1 y rodaje por TWY T2, T3, T4 hasta el punto de espera de TWY T4 y realizar acceso a pista por TWY DR.

ESTACIONAMIENTO

Las aeronaves de letra de clave E y la aeronave B767-400ER sólo pueden estacionar en el PRKG XL.

Las aeronaves de letra de clave D sólo pueden estacionar en los PRKG 1A, 2A, 3A y XL.

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.

20.8 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.

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.

20.9 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.

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

20.10 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.

LERS AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO

21.1 PRUEBA DE MOTORES

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

LERS AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

22.1 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.

22.2 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.

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

22.3 PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

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

22.4 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

INFORMACIÓN 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.

22.5 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.

22.6 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.

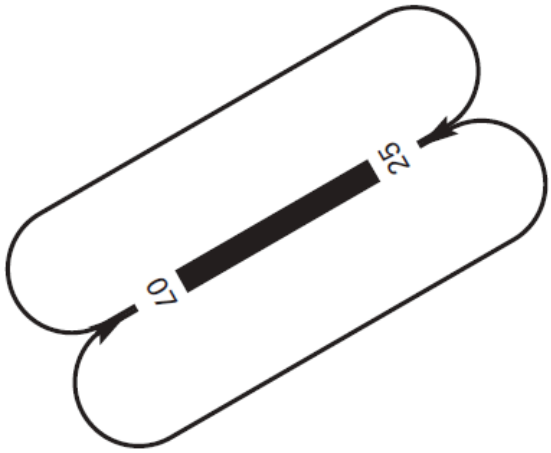
22.7 PROCEDIMIENTOS DE FALLO DE COMUNICACIONES AEROTERRESTRES DE LA AERONAVE

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.

22.8 CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD



LERS AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

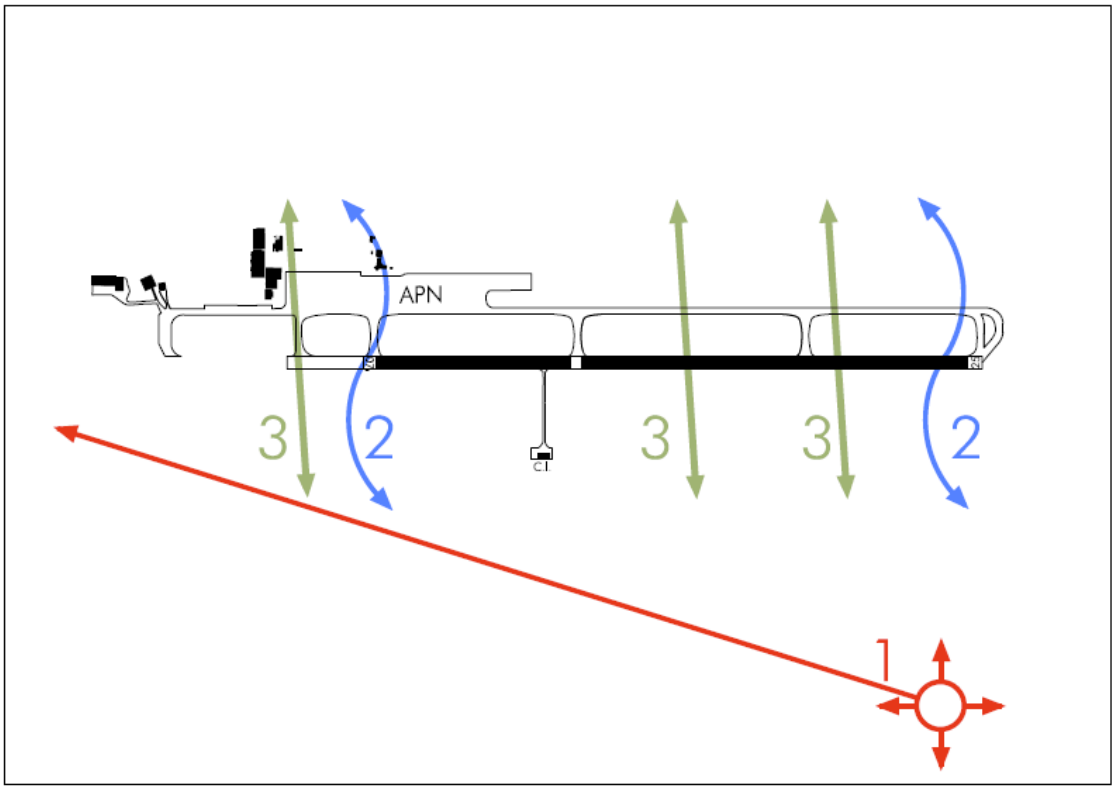
23.1 ZONAS DE MOVIMIENTO DE AVES

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

Flujos de aves:

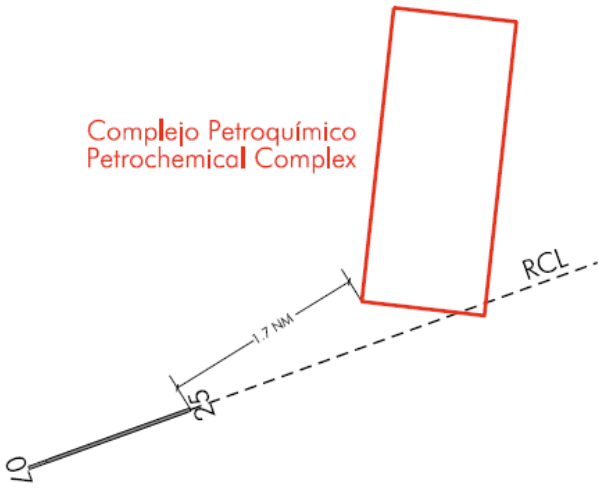
1. Gaviotas.
2. Vencejos, durante los meses de primavera y verano, especialmente en días de calor y poco viento.
3. Palomas, durante todo el año, con mucha frecuencia de enero a abril.

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.



23.2 ACTIVIDADES EN EL ENTORNO DEL AEROPUERTO

Complejo petroquímico al noreste del aeropuerto en el que se liberan gases calientes que, al ser sobrevolado, pueden inducir vibraciones. Este complejo está ubicado dentro del área definida por las coordenadas 411215.61N 0011259.36E, 411210.30N 0011414.99E, 410953.71N 0011358.95E y 410959.01N 0011243.38E.



LERS AD 2.24 CARTAS AERONÁUTICAS RELATIVAS A UN AERÓDROMO

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

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

LERS AD 2.25 PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

A continuación se incluyen los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

IAC 1 VOR RWY 07: Aproximación directa.

IAC 3 RNP Y RWY 07: LNAV, LNAV/VNAV.

IAC 4 ILS Z RWY 25: Aproximación directa.

IAC 6 LOC Z RWY 25: Aproximación directa.

IAC 8 VOR RWY 25: Aproximación directa.