

ESPAÑA

AIP-ESPAÑA

AIS-ESPAÑA

Dirección AFTN: LEANZXTA

Teléfono: +34 913 213 363

E-mail: ais@enaire.es

Web: www.enaire.es

ENAI
DIVISIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
c/ Campezo, 1. EDIFICIO 2
Kudos Innovation Campus Las Mercedes
28022 Madrid (ESPAÑA)

SUP 212/25

30-OCT-25

AD

CANCELAR: SUP 169/25

SUP 212/25

30OCT25/05SEP26EST

NOTA: SUP EST, sólo se cancelará por NOTAM, SUP o enmienda al AIP.

REUS AD (LERS).- Obras de mejora de la capacidad portante en los PRKG 1 al 7 y en las TWYT0, T1 y T2.

Hasta el 05 de septiembre de 2026 estimado, se estarán realizando trabajos de pavimentación y mejora de la capacidad portante en los PRKG 1 al 7 y en las TWYT0, T1 y T2.

Se llevará a cabo la regeneración del pavimento, la señalización horizontal, así como la adecuación de los accesos afectados de la senda peatonal.

Las obras se llevarán a cabo en cuatro fases con sus correspondientes subfases.

Las fechas de inicio y fin, así como cualquier incidencia operativa se publicarán mediante el correspondiente NOTAM.

Las zonas de obras estarán debidamente señalizadas con balizamiento nocturno y diurno, y cerradas al tráfico en horario continuo H24.

Los rodajes normalizados pueden verse afectados, por lo que deberán seguirse instrucciones ATC en las zonas cercanas a la de la obra.

Se recomienda precaución debido a la presencia de personal y maquinaria. Se debe rodar a mínima potencia en los desvíos para evitar afección del chorro de motores en zonas con presencia de personal trabajando.

En caso de activación de los LVP se cancelarán los trabajos.

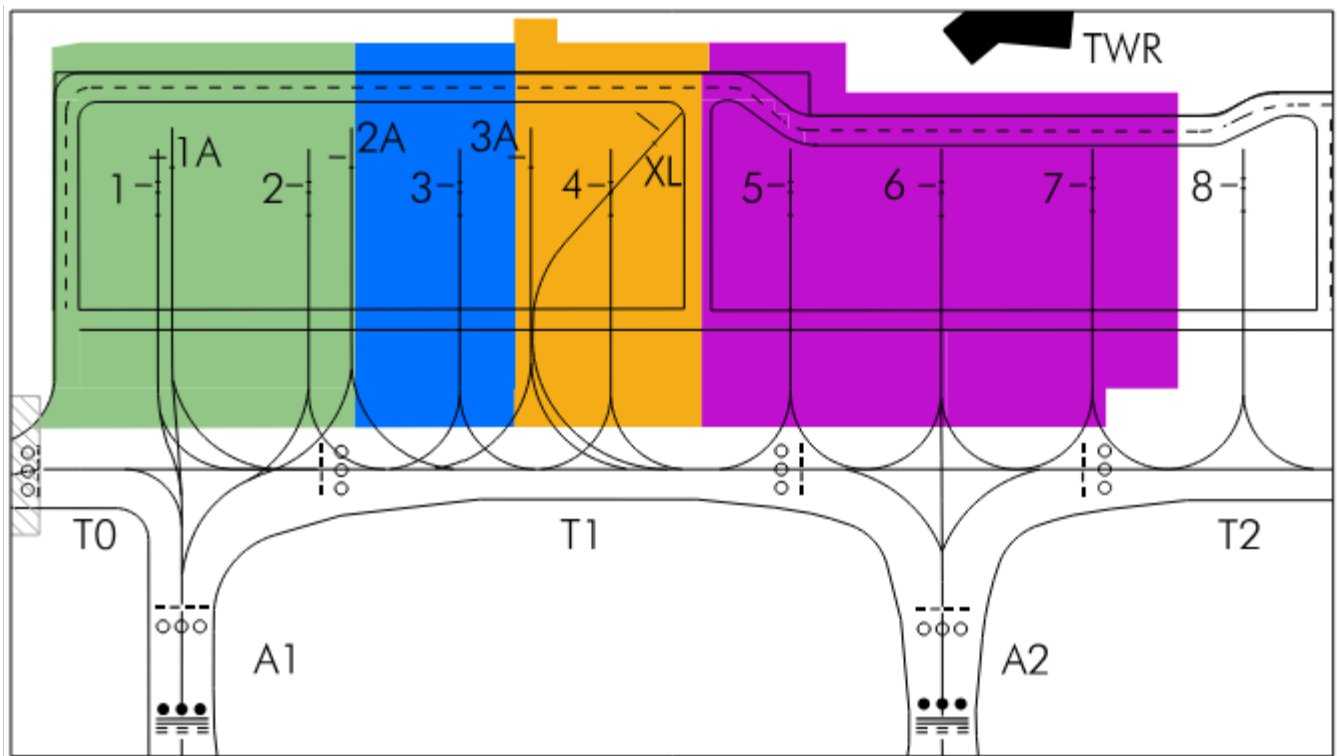
Los trabajos se realizarán con el mismo horario operativo en todas las fases:

V: 0800 - 0000 LT

I: 0800 - 2200 LT.

Con la posibilidad de realizar ocasionalmente trabajos nocturnos fuera del horario operativo del Aeropuerto.

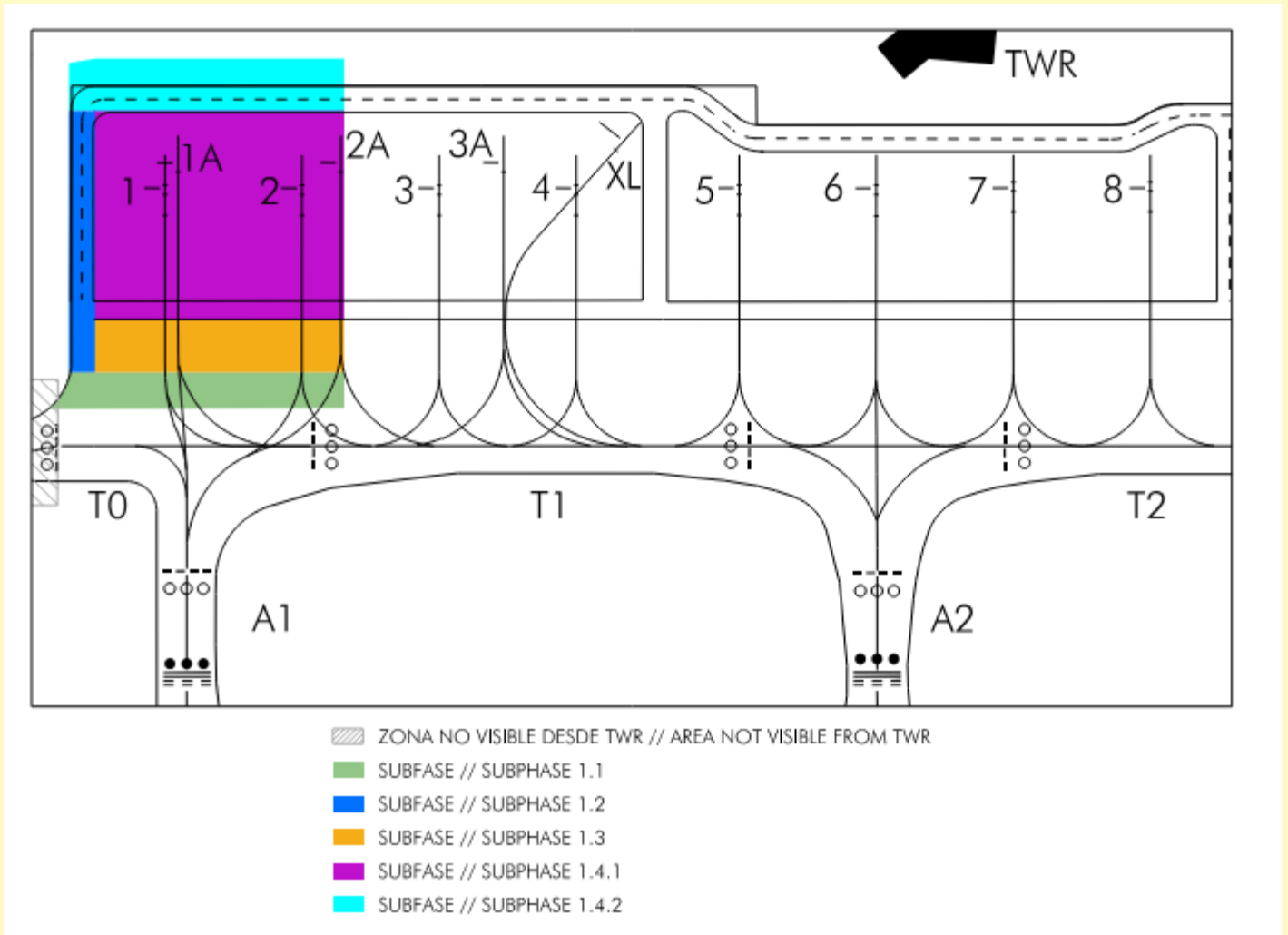
Durante las obras, no se admitirán operaciones de aeronaves de letra de clave superior a E.



-  ZONA NO VISIBLE DESDE TWR // AREA NOT VISIBLE FROM TWR
-  FASE // PHASE 1
-  FASE // PHASE 2
-  FASE // PHASE 3
-  FASE // PHASE 4

FASE 1: Cierre de PRKG 1, 1A, 2, 2A y XL.

Se llevará a cabo la regeneración del pavimento, la señalización horizontal, así como la adecuación de los accesos afectados de la senda peatonal. Esta fase se divide en cuatro subfases.



Subfase 1.1 Trabajos PRKG 1, 1A, 2, 2A y XL.

Restricciones TWY:

- Degradación de TWY T0 a letra de clave B (MAX SPAN 20).
- Degradación de TWY A1 a letra de clave B (MAX SPAN 20).
- Señalización horizontal provisional de eje de TWY en T0 y T1 entre PRKG 1 y 2.

Subfase 1.2 Trabajos PRKG 1, 1A, 2, 2A y XL.

Restricciones TWY:

- Degradación de TWY T0 a letra de clave B (MAX SPAN 20).
- Degradación de TWY A1 a letra de clave B (MAX SPAN 20).
- Señalización horizontal provisional de eje de TWY en T0 y T1 bajo PRKG 1 y 2.

Subfase 1.3 Trabajos PRKG 1, 1A, 2, 2A y XL.

Restricciones TWY:

-Degradación de TWY A1 a letra de clave D (MAX SPAN 38).

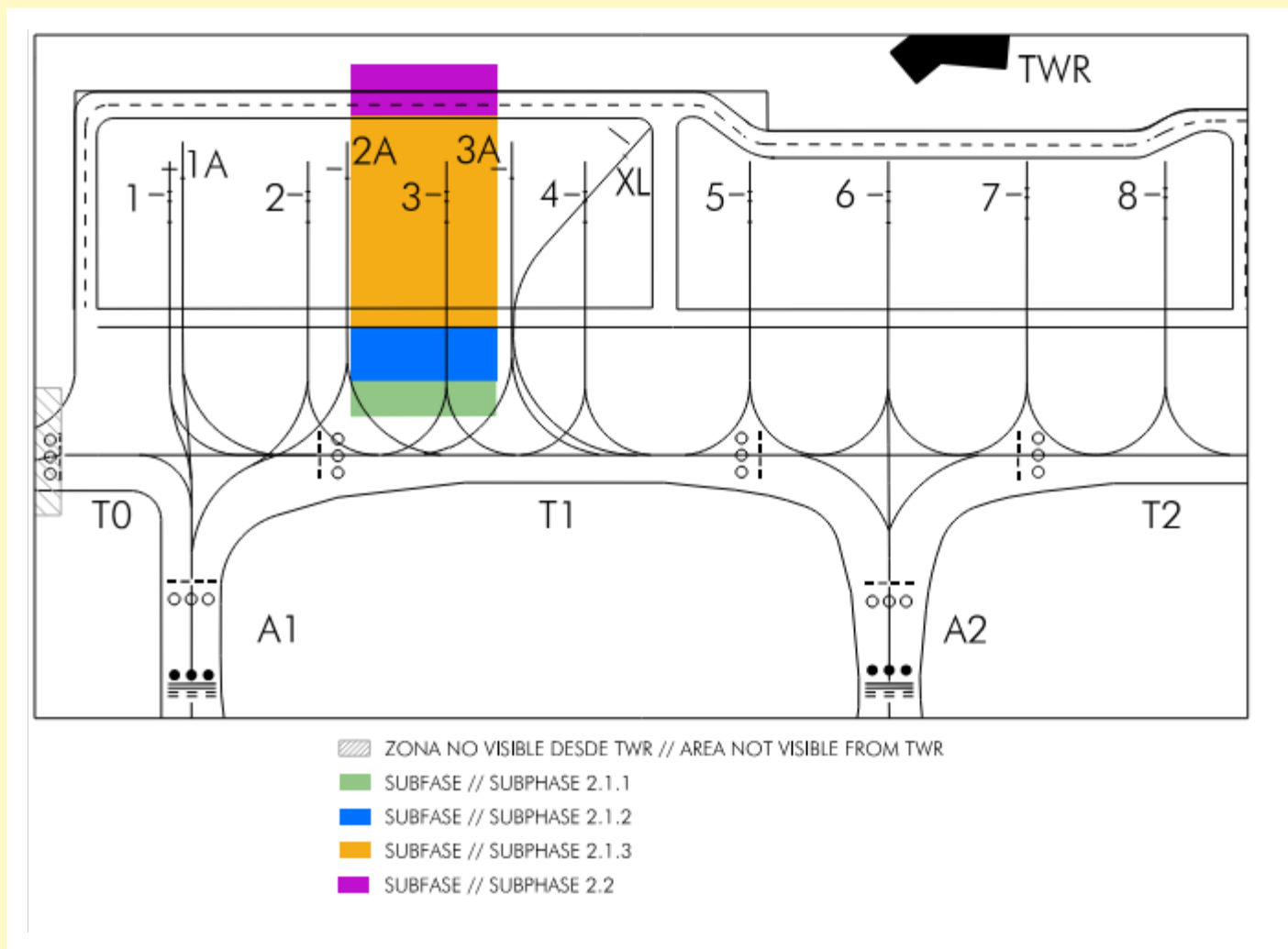
Subfase 1.4 Trabajos PRKG 1, 1A, 2, 2A y XL.

Restricciones TWY:

-No se precisa degradación calle de rodaje.

FASE 2: Cierre de PRKG 2, 2A, 3, 3A y XL.

Se llevará a cabo la regeneración del pavimento, la señalización horizontal, así como la adecuación de los accesos afectados de la senda peatonal. Esta fase se divide en dos subfases.



Subfases 2.1.1 y 2.1.2 Trabajos en PRKG 2 y 3.

Restricciones TWY:

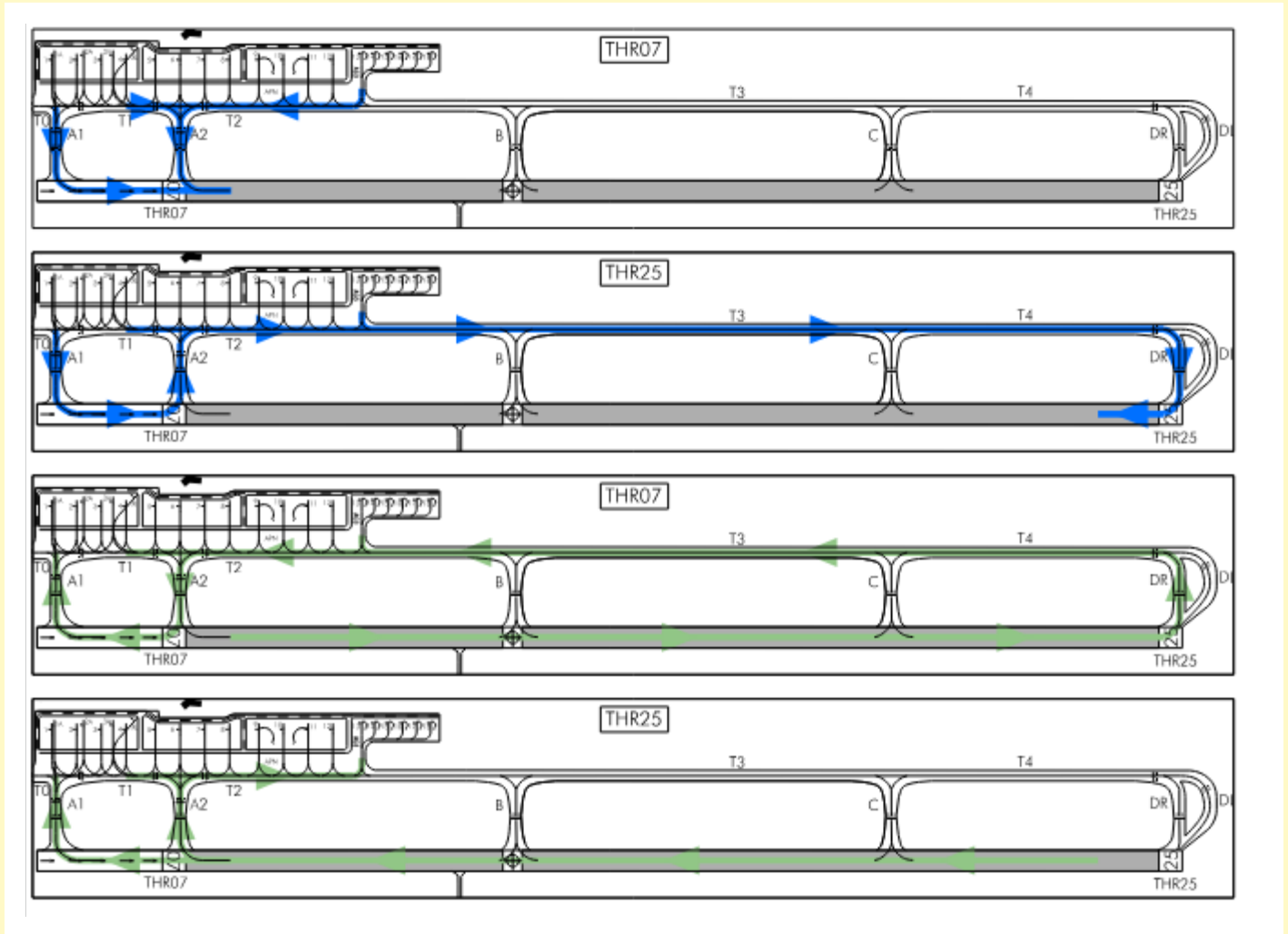
-Degradación de TWY T1 a letra de clave B (MAX SPAN 20) entre PRKG 2 y 3.

-Se precisa señalización horizontal provisional de eje de TWY T1 bajo PRKG 2 y 3.

Afecciones operativas:

Afectará al rodaje en pista siendo necesarias las siguientes maniobras:

- Salida por THR 25: será necesario que las aeronaves estacionadas en PRKG 1 salgan a pista por TWY A1 para volver a entrar por TWY A2 y continuar su rodadura habitual hasta alcanzar la THR 25. Esto supone rodar por pista unos 450 metros lo que implicará un incremento de uso de la pista (suponiendo una velocidad media de 10 km/h) de 3 minutos. O según procedimiento para aeronave de categoría superior.
- Llegadas por THR 07: será necesario que las aeronaves que estacionen en PRKG 1 salgan a pista por TWY A2 para volver a entrar por TWY A1 para acceder al puesto. Esto supone rodar por pista unos 450 metros lo que implicará un incremento de uso de la pista (suponiendo una velocidad media de 10 km/h) de 3 minutos. O según procedimiento para aeronave de categoría superior.



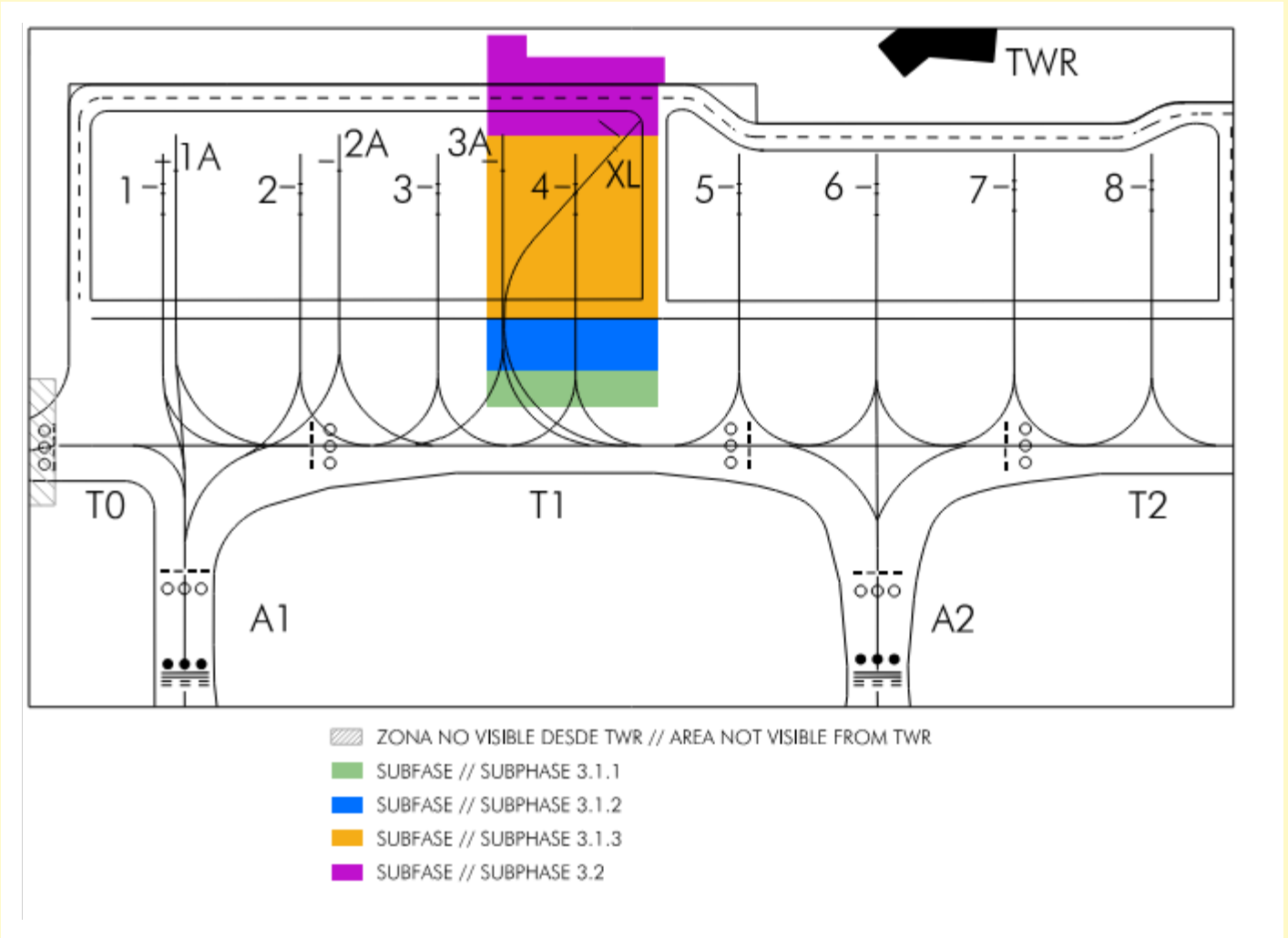
Subfase 2.1.3 y 2.2 Trabajos en PRKG 2 y 3.

Restricciones TWY:

-No se precisa degradar ninguna calle de rodaje.

FASE 3: Cierre de PRKG 3, 3A, 4 y XL.

Se llevará acabo la regeneración del pavimento, la señalización horizontal, así como la adecuación de los accesos afectados de la senda peatonal. Esta fase se divide en dos subfases.



Subfases 3.1.1 y 3.1.2 Trabajos en PRKG 3 y 4.

Restricciones TWY:

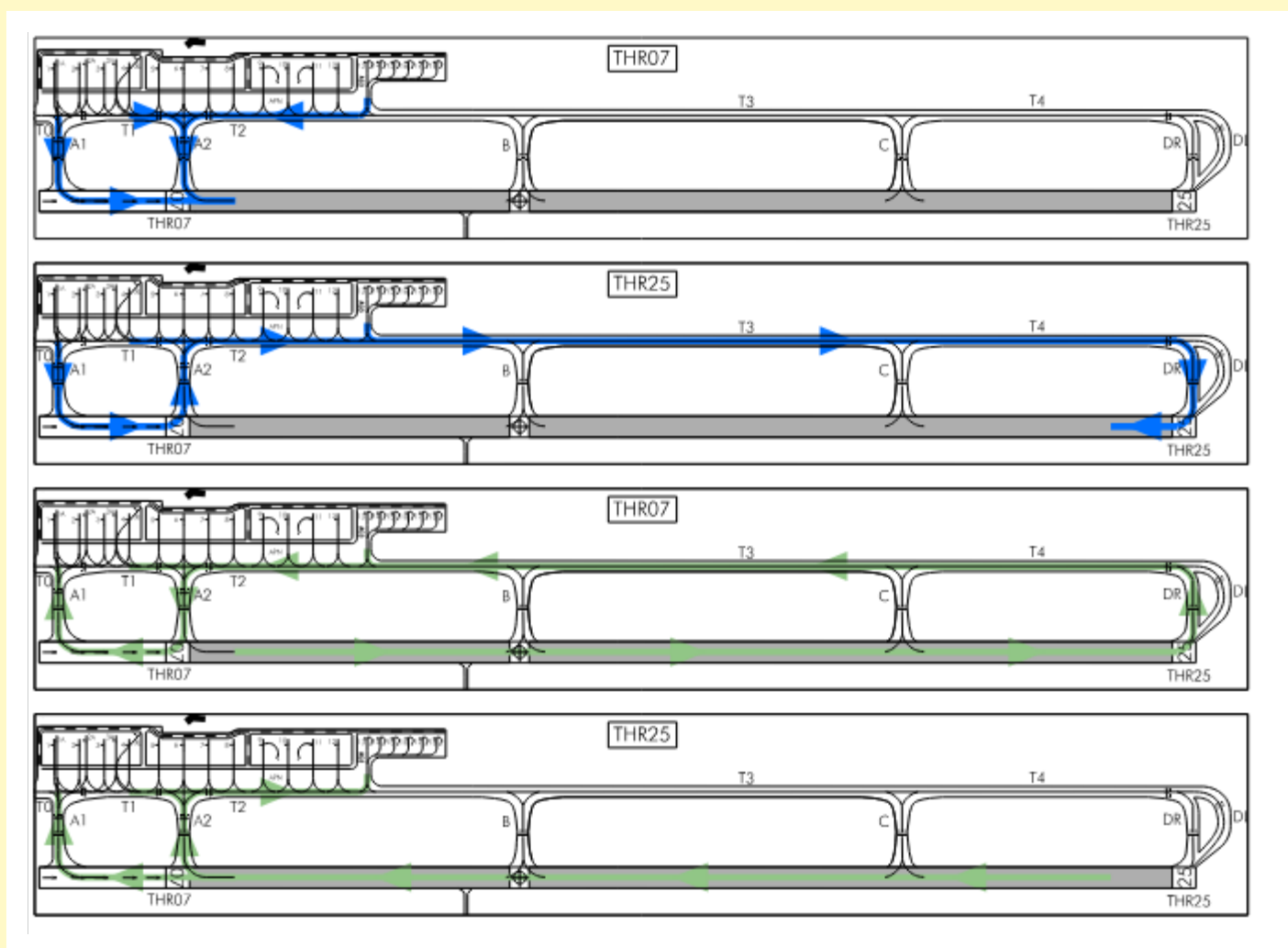
- Degradación de TWY T1 a letra de clave B (MAX SPAN 20) entre PRKG 3 y 4.
- Señalización horizontal provisional de eje de TWY T1 bajo PRKG 3 y 4.

Afecciones operativas:

Afectará al rodaje en pista siendo necesarias las siguientes maniobras:

- Salida por THR 25: será necesario que las aeronaves estacionadas en PRKG 1 salgan a pista por TWY A1 para volver a entrar por TWY A2 y continuar su rodadura habitual hasta alcanzar la THR 25. Esto supone rodar por pista unos 450 metros lo que implicará un incremento de uso de la pista (suponiendo una velocidad media de 10 km/h) de 3 minutos. O según procedimiento para aeronave de categoría superior.
- Llegadas por THR 07: será necesario que las aeronaves que estacionen en PRKG 1 salgan a

pista por TWY A2 para volver a entrar por TWY A1 para acceder al puesto. Esto supone rodar por pista unos 450 metros lo que implicará un incremento de uso de la pista (suponiendo una velocidad media de 10 km/h) de 3 minutos. O según procedimiento para aeronave de categoría superior.



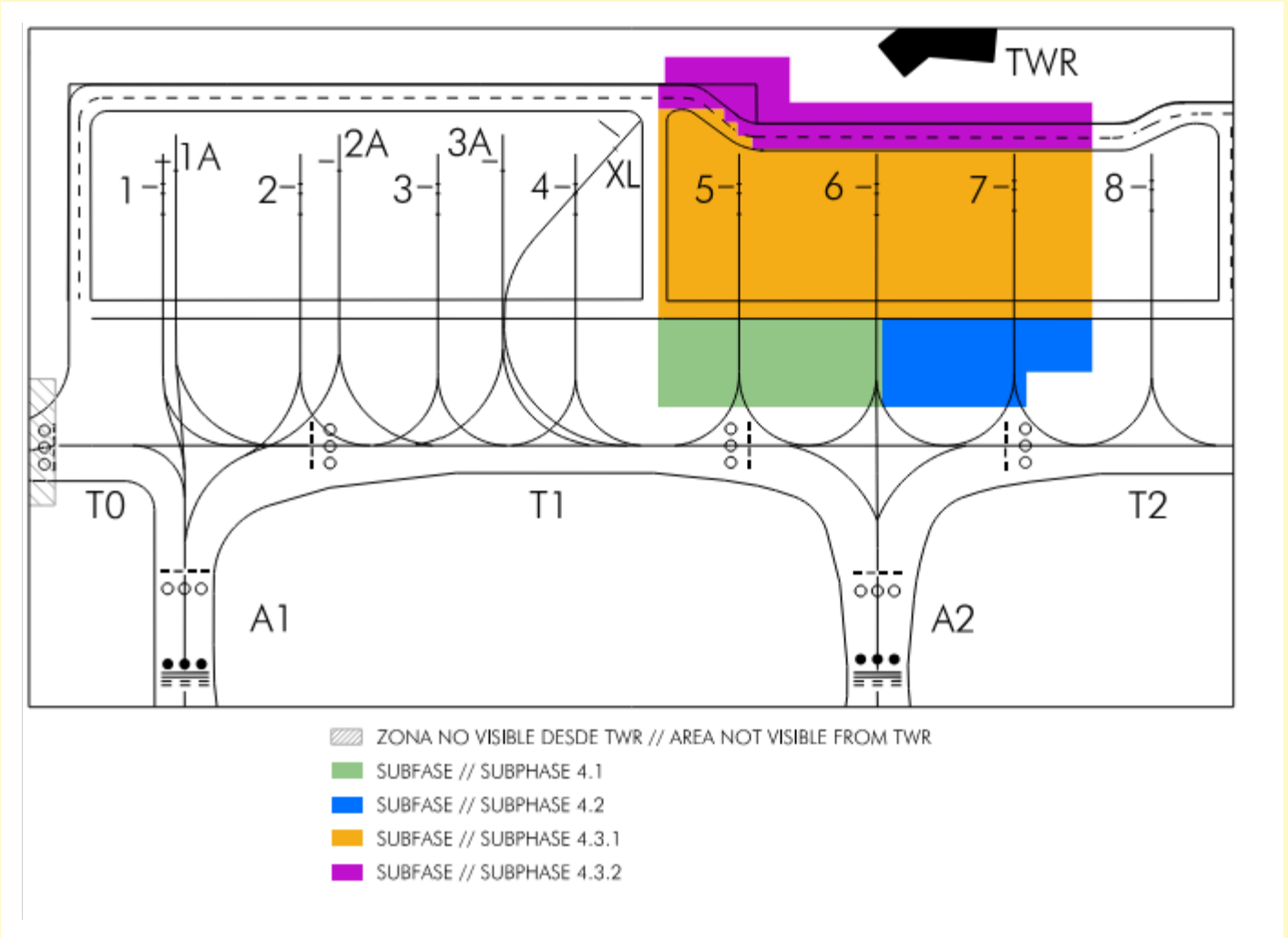
Subfases 3.1.3 y 3.2 Trabajos en PRKG 3 y 4.

Restricciones TWY:

- No precisa degradar ninguna calle de rodaje.

FASE 4: Cierre de PRKG 5, 6 y 7.

Se llevará a cabo la regeneración del pavimento, la señalización horizontal, así como la adecuación de los accesos afectados de la senda peatonal. Esta fase se divide en tres subfases.



Subfase 4.1 Trabajos en PRKG 5, 6 y 7.

Restricciones TWY:

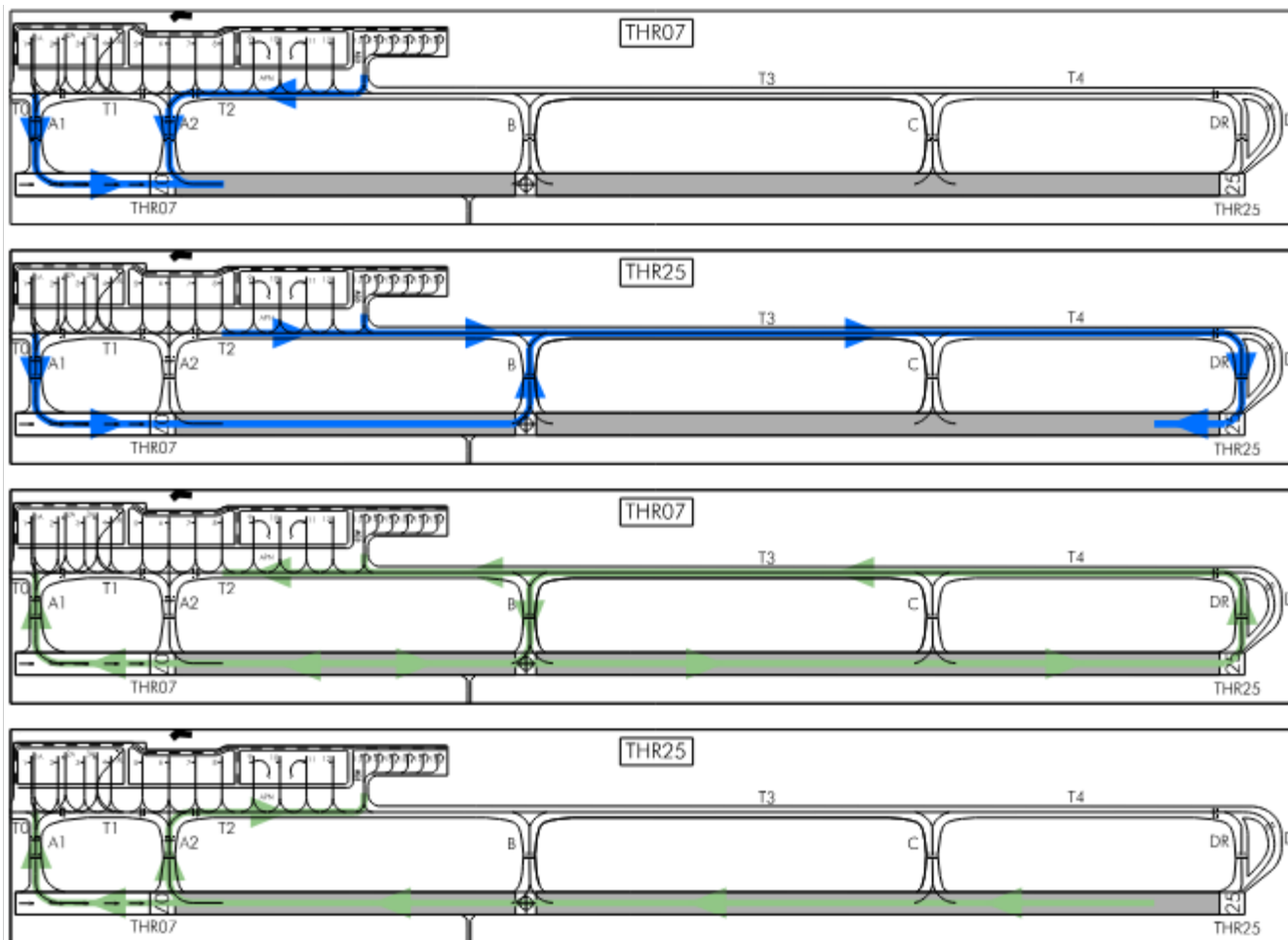
- Degradación de TWY T1 a letra de clave B (MAX SPAN 20) entre PRKG 5 y 6.
- Degradación de TWY A2 a letra de clave D (MAX SPAN 38).
- Señalización horizontal provisional de eje de TWY T1 bajo PRKG 5 y 6.

Afecciones operativas:

- Salida por THR 25: será necesario que las aeronaves estacionadas en PRKG 1A, 2A,3A Y XL salgan a pista por TWY A1 para volver a entrar por TWY B y continuar su rodadura habitual hasta alcanzar la THR 25. Esto supone rodar por pista unos 1200 m lo que implicará un incremento de uso de la pista (suponiendo una velocidad media de 10 km/h) de unos 8 minutos. O según procedimiento para aeronave de categoría superior.
- Salida por THR 25 (rodajes mejorados): será necesario que las aeronaves estacionadas en

PRKG 1A,2A,3A Y XL salgan a pista por:

- TWY A1 para volver a entrar por TWY B y continuar su rodadura habitual hasta alcanzar la THR25. Esto supone rodar por pista unos 1200 m lo que implicará un incremento de uso de la pista(suponiendo una velocidad media de 10 km/h) de unos 8 minutos. O según procedimiento para aeronave de categoría superior.
- TWY A2 para volver a entrar por TWY B y continuar su rodadura habitual hasta alcanzar la THR25. Esto supone rodar por pista unos 900 m lo que implicará un incremento de uso de la pista(suponiendo una velocidad media de 10 km/h) de unos 6 minutos. O según procedimiento para aeronave de categoría superior.
- Llegadas por THR 07: será necesario que las aeronaves que estacionen en PRKG 1,1A,2 y 2A salgan a pista por TWY B para volver a entrar por TWY A1 para acceder al puesto. Esto supone rodar por pista unos 1200 metros lo que implicará un incremento de uso de la pista (suponiendo una velocidad media de 10km/h) de unos 8 minutos. O según procedimiento para aeronave de categoría superior.
- Llegadas por THR 07 (rodajes mejorados): será necesario que las aeronaves que estacionen en PRKG1,1A,2 y 2A salgan a pista por:
 - TWY B para volver a entrar por TWY A1 para acceder al puesto. Esto supone rodar por pista unos 1200 metros lo que implicará un incremento de uso de la pista (suponiendo una velocidad media de 10 km/h) de unos 8 minutos. O según procedimiento para aeronave de categoría superior.
 - TWY A2 para volver a entrar por TWY A1 para acceder al puesto. Esto supone rodar por pista unos 450 metros lo que implicará un incremento de uso de la pista (suponiendo una velocidad media de 10 km/h) de unos 3 minutos. O según procedimiento para aeronave de categoría superior.
- Llegadas por THR 25: será necesario que las aeronaves que estacionen en PRKG 8, salgan a pista por TWY B para volver a entrar por TWY C para acceder al puesto. Esto supone rodar por pista unos 1000metros lo que implicará un incremento de uso de la pista (suponiendo una velocidad media de 10 km/h) de unos 6 minutos. O según procedimiento para aeronave de categoría superior.



Subfase 4.2 Trabajos en PRKG 5, 6 y 7.

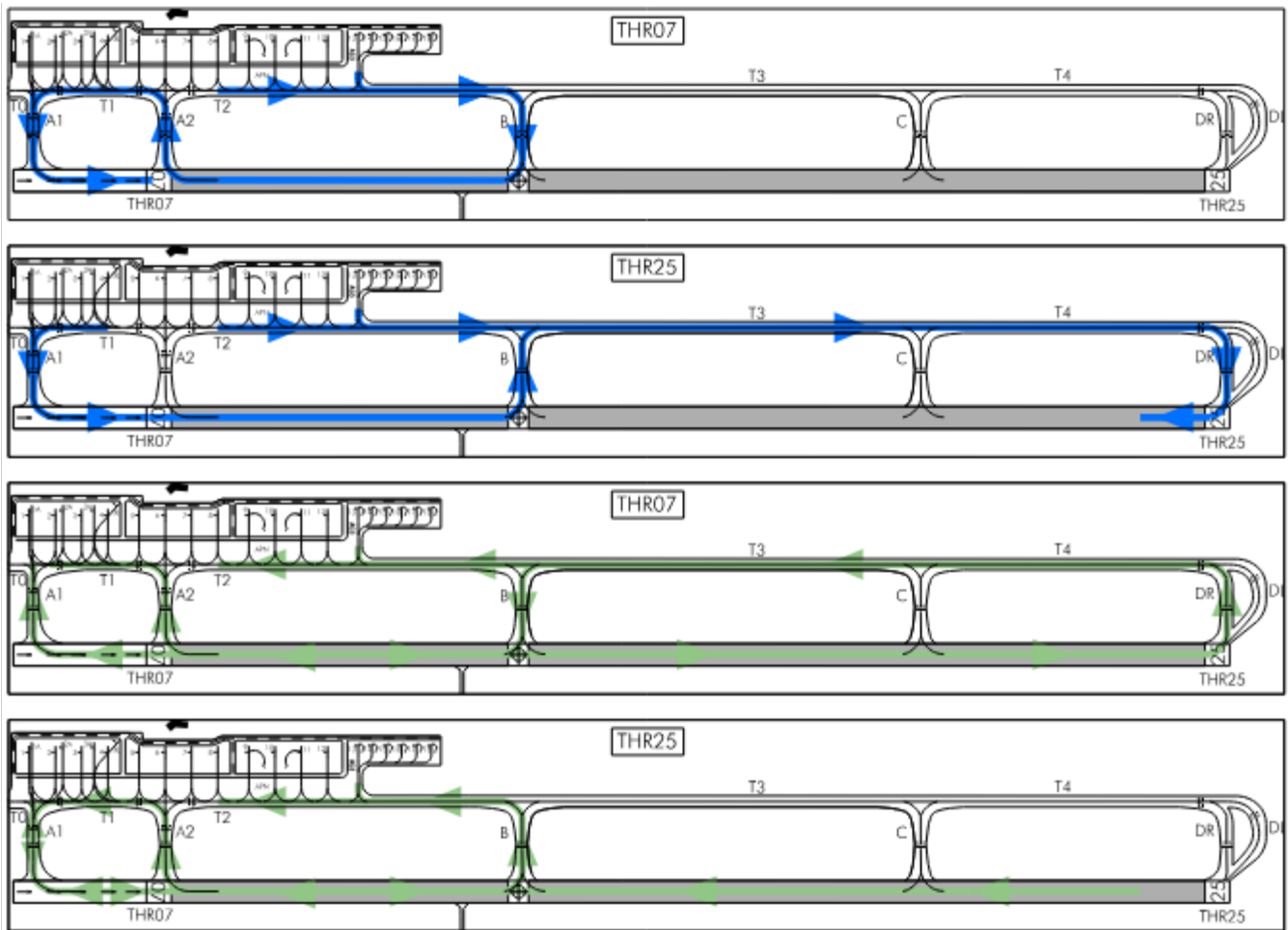
Restricciones TWY:

- Degradación de TWY T2 a letra de clave B (MAX SPAN 20) entre PRKG 6 y 7.
- Degradación de TW A2 a letra de clave D (MAX SPAN 38).
- Señalización horizontal provisional de eje de TWY en T2 bajo PRKG 6 y 7.

Afecciones operativas:

- Salida por THR 25: Será necesario que las aeronaves estacionadas en PE-1, PE-1A, PE-2, PE-2A, PE-3, PE-3A, PE-4 Y XL salgan a pista por TWY A1 para volver a entrar por TWY B y continuar su rodadura habitual hasta alcanzar la THR 25. Esto supone rodar por pista unos 1200 metros lo que implicará un incremento de uso de la pista (suponiendo una velocidad media de 10 km/h) de unos 8 minutos. O según procedimiento para aeronave de categoría superior.
- Salida por THR 25 (rodajes mejorados): Será necesario que las aeronaves estacionadas en PE-1, PE-1A, PE-2, PE-2A, PE-3, PE-3A, PE-4 Y XL salgan a pista por:
 - TWY A1 para volver a entrar por TWY B y continuar su rodadura habitual hasta alcanzar la THR 25. Esto supone rodar por pista unos 1200 metros lo que implicará un incremento de uso de la pista (suponiendo una velocidad media de 10 km/h) de unos 8 minutos. O según procedimiento para aeronave de categoría superior.

- Salidas por THR 07: Será necesario que las aeronaves estacionadas a partir de PRKG 7 salgan a pista por TWY B para volver a entrar por TWY A2 y continuar su rodadura habitual hasta alcanzar la THR 07. Esto supone rodar por pista unos 900 metros lo que implicará un incremento de uso de la pista (suponiendo una velocidad media de 10 km/h) de unos 6 minutos. O según procedimiento para aeronave de categoría superior.
- Llegadas por THR 25: Será necesario que las aeronaves que estacionen a partir de PRKG 7, salgan de pista por TWY A2 para volver a entrar por TWY A1 y poder acceder a zona de puestos a través de TWY B. Esto supone rodar por pista unos 1200 metros lo que implicará un incremento de uso de la pista (suponiendo una velocidad media de 10 km/h) de unos 8 minutos. O según procedimiento para aeronave de categoría superior.
- Llegadas por THR 07: Será necesario que las aeronaves que estacionen en PRKG 1,1A, 2, 2A, 3, 3A, 4 y XL salgan a pista por TWY B para volver a entrar por TWY A1 para acceder al puesto. Esto supone rodar por pista unos 1200 metros lo que implicará un incremento de uso de la pista (suponiendo una velocidad media de 10 km/h) de unos 8 minutos. O según procedimiento para aeronave de categoría superior.
- Llegadas por THR 07: (rodajes mejorados): Será necesario que las aeronaves que estacionen en PRKG1,1A,2, 2A, 3, 3A, 4 y XL salgan a pista por TWY B para volver a entrar por:
 - TWY A1 para acceder al puesto. Esto supone rodar por pista unos 1200 metros lo que implicará un incremento de uso de la pista (suponiendo una velocidad media de 10 km/h) de unos 8 minutos. O según procedimiento para aeronave de categoría superior.
 - TWY A2 para acceder al puesto. Esto supone rodar por pista unos 900 metros lo que implicará un incremento de uso de la pista (suponiendo una velocidad media de 10 km/h) de unos 6 minutos. O según procedimiento para aeronave de categoría superior.



Subfase 4.3 Trabajos en PRKG 5, 6 y 7.

Restricciones TWY:

-No se degrada ninguna calle.