
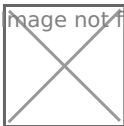


LERS - Reus

1. Posiciones activas

IVAC log-in	Call-sign	Frecuencia	FRA	Observaciones
LERS_TWR	Reus Torre	128.880		Control de aeródromo y control de aproximación por procedimientos .

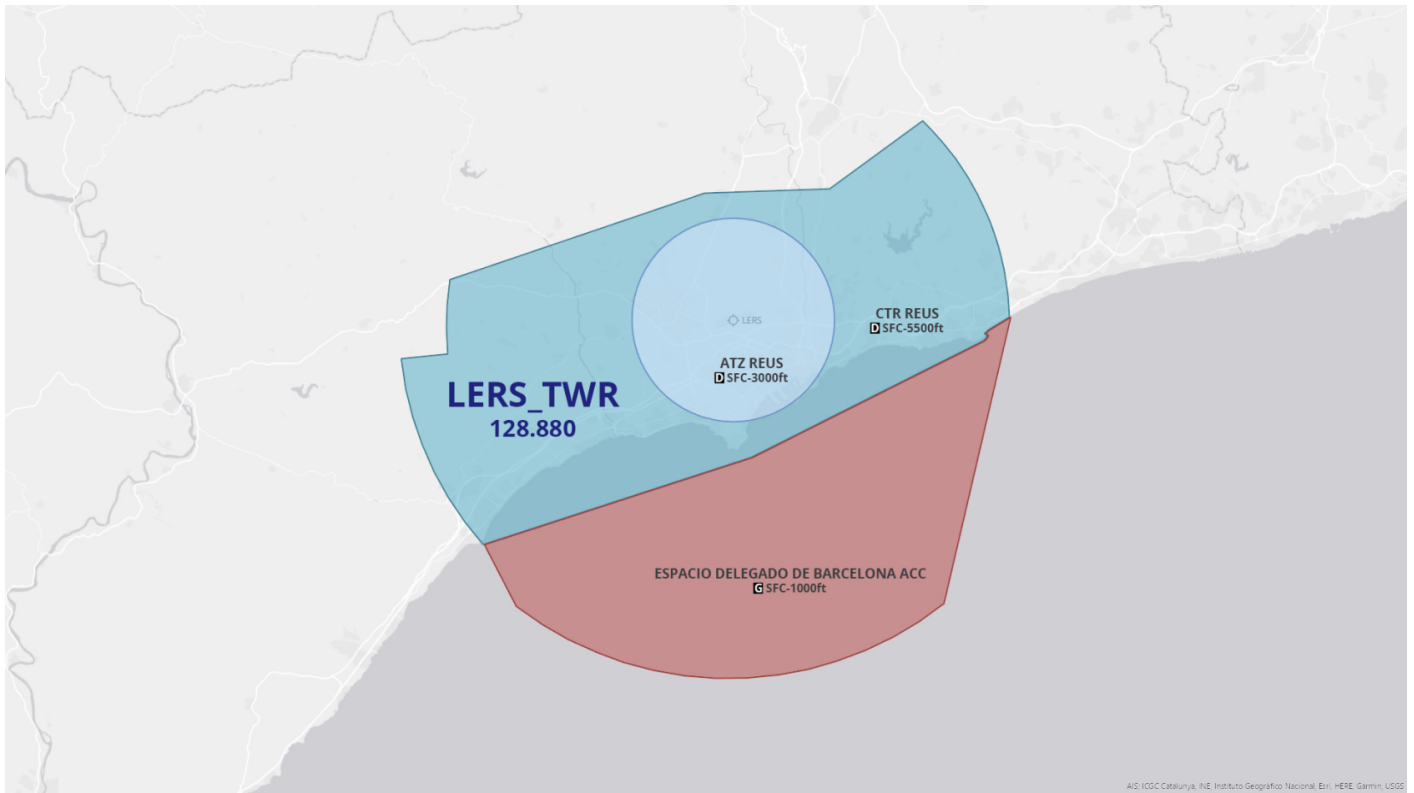
2. Posiciones NO activas

IVAC log-in	Call-sign	Frecuencia	FRA	Observaciones
LERS_GND	Reus Rodadura	121.705		Activable por NOTAM unknown LERS_TWR debe estar conectada.

*- La secuencia de apertura será: LERS_TWR -> LERS_GND

3. Espacio aéreo

ATENCIÓN: La torre de Reus proporciona conjuntamente el servicio ATC de aeródromo y de aproximación en "monoposición". Únicamente se proporcionará servicio de aproximación por procedimientos (**no mediante control radar**). Más información [aquí](#).



Reus Torre es responsable del ATZ y de la CTR de Reus (ambos clase D), salvo el espacio aéreo delegado a Barcelona ACC y añadiendo el espacio aéreo delegado de Barcelona ACC a Reus Torre (ver abajo, "Espacio Aéreo Delegado").

Espacio aéreo delegado:

Barcelona Aproximación proporcionará el servicio ATS en el CTR de Reus por encima de 5500 pies.

Reus TWR proporcionará servicio ATS en el TMA de Barcelona al sur del CTR hasta 1000 FT, según se muestra en la imagen.

4. Procedimientos de aeródromo

Reglamentación local

- La pista preferente es la 25. El tránsito que solicite utilizar una configuración diferente a la configuración en uso deberá asumir las demoras necesarias.
- Se autorizarán vuelos VFR/IFR de prácticas de aproximación y de tomas y despegues, restringidos de acuerdo con la situación del tráfico aéreo.
- Se permite la realización de vuelos VFR-N.

Rellenado del ATIS

El ATIS se deberá rellenar indicando en los RMKs lo siguiente: "**PROCEDURAL APPROACH SERVICE BELOW 6000FT**".

Autorizaciones de salida

Los tránsitos serán informados por la TWR sobre el QNH, pista en uso y serán asignados un código de transpondedor utilizando la herramienta dedicada de Aurora.

- **Salida instrumental:** Las rutas de salida (SID) de este aeropuerto pueden ser consultadas desde el [AIP](#) o desde la [tabla resumen del aeropuerto](#). Cualquier salida no estándar, deberá ser previamente coordinada con la dependencia superior disponible.
- **Altitud de ascenso inicial** de 5000 pies para todas las salidas.
- **Código de transponder**, utilizando la herramienta dedicada de Aurora.

Procedimientos de rodaje

LLEGADAS: Las aeronaves abandonarán la pista:

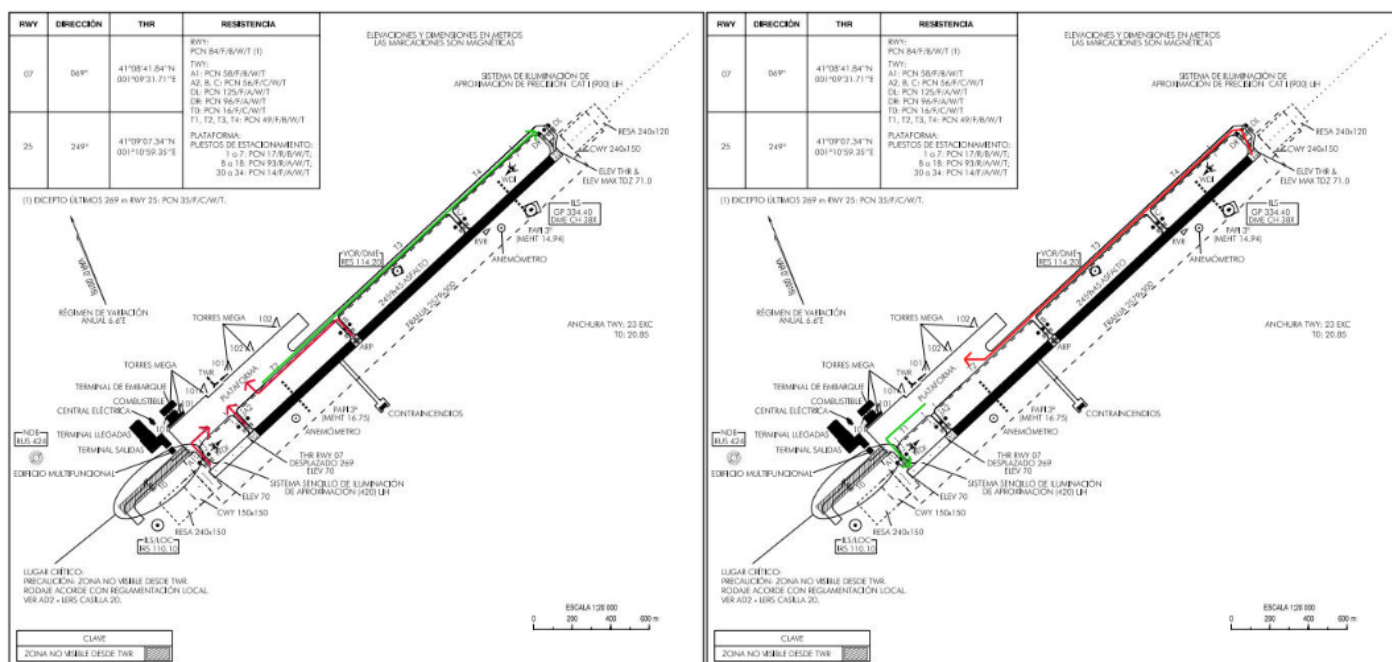
- RWY 25 en uso:
 - Por TWY A2.
 - Por TWY A1 (sólo aeronaves de letra de clave A o B).
 - Por TWY B (únicamente helicópteros).
- RWY 07 en uso: por final de pista, a menos que ATC indique otra cosa.

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

- RWY 25 en uso:
 - TWY DL/DR.
 - INT C (previa coordinación con ATC).
- RWY 07 en uso:
 - TWY A1.
 - INT A2 (previa coordinación con ATC)

Una aeronave en rodaje por TWY T 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 A1, A2, B o C.

Igualmente, con una aeronave Clave C o superior abandonando pista, que esté manteniendo corto de "T", debe considerarse pista ocupada.



Si LERS_GND estuviese conectada, LERS_TWR le transferirá a las aeronaves en llegada cuando abandonen pista.

Peculiaridades de rodadura con pista 07 en uso:

Debido a la superficie limitadora de obstáculos que resulta del umbral desplazado y la cercanía de T con pista, no podrá haber una aeronave en aproximación final a la pista 07, siempre que exista un vehículo o aeronave en T0, T1 o A1, **considerándose pista ocupada para llegadas**. Esto afecta considerablemente a todos los rodajes de/a plataforma AG1 y hangares, así como a los retrocesos del stand 1 al 5.

Procedimiento de paralización de aeronaves en el área de movimiento (PPOAM)

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

Operación de helicópteros

Toda la pista 25/07 se considera TLOF y FATO. Los helicópteros tendrán el mismo tratamiento que las aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC **a despegar y aterrizar desde la pista en uso**, pudiendo hacerlo **desde cualquier intersección**. Además, también se declara FATO a la **calle de rodaje T0**, siempre bajo coordinación y autorización ATC. Previa coordinación con ATC, realizarán rodaje aéreo o terrestre hacia la TLOF señalizada en la TWY T0. Una vez alcancen la TLOF señalizada, despegarán en el rumbo de pista en uso y paralelos a ella. Para el despegue desde TWY T0 no se permite la operación simultánea con la RWY 07/25.

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 (helicópteros en operaciones especiales con carácter de urgencia)

Transitos VFR

Reus AD cuenta con cuatro puntos de notificación VFR para salir/entrar de la CTR:

- W: Falset
- N: Alcover
- E: Roda de Bará
- S: Cruce de autopistas A7 y AP7, cerca de L'Hospitalet de L'Infant

Llegadas VFR: Los pilotos establecerán contacto radio con LERS TWR como mínimo 5 minutos antes de alcanzar los puntos de notificación VFR. Se realizarán esperas sobre los puntos N (Alcover), S (Cruce A7/E15 (AP7)) y W (Falset) a una altitud de 3000 ft AMSL o sobre el punto E (Roda de Bará) a una altitud máxima de 2000 ft AMSL y solicitarán autorización a LERS TWR para entrar en la CTR.

Salidas VFR: Reus Torre transferirá “a la escucha” a LEBL APP los tránsitos visuales que abandonen el CTR por alguno de los puntos de notificación, a altitudes inferiores a las máximas del sector VFR correspondiente.

Se recuerda a los controladores que los espacios aéreos clases Foxtrot (asesoramiento) y Golf (información) son espacios no controlados.

En caso de necesidad por la presencia de tránsito instrumental, se pueden utilizar los siguientes encaminamientos de tránsito VFR y puntos de espera de entrada al ATZ:

- E - Tarragona (por línea de costa)
- S - Salou (por línea de costa)
- W - Norte de la Ciudad de Reus
- N - Base derecha pista 25 / Viento en cola izquierda pista 07 / Norte de la Ciudad de Reus (ambas pistas en caso de congestión del circuito)

Igualmente, podrá utilizarse el tramo entre Salou y Tarragona como tramo paralelo al circuito sur para secuenciar y ordenar el tráfico VFR, o para facilitar la separación con otras llegadas y salidas.

Circuitos de transito

- Pista 25 - Ambos circuitos permitidos.
- Pista 07 - Ambos circuitos permitidos.

6. Procedimiento de gestión de tráfico

Se proporcionará servicio de Control de Aproximación mediante procedimientos Convencionales.

Procedimientos para SALIDAS

Se asignarán preferentemente salidas por la RWY25. Reus Torre transferirá a Barcelona aproximación (LEBL_T4_APP o quien asuma sus funciones) el control de los tránsitos instrumentales en salida lo antes posible, libres de tránsito y autorizados a **5000 pies**.

Se podrán autorizar **salidas sucesivas IFR** con una separación mínima de 3 minutos, siempre y cuando la primera aeronave sea de una performance igual o superior a la segunda. De lo contrario, será necesaria la **petición de suelta** de la segunda aeronave o la separación por niveles en caso de aeronaves lentas (siempre y cuando se puedan cumplir con los requisitos de altitudes mínimas de vuelo).

Las salidas hacia el mar (EBROX, RULOS, RUBOT, GARBI) requieren de **Solicitud de Aprobación** por parte de Barcelona Aproximación. Se solicitará con al menos 10 minutos de antelación y LEBL APP indicará la SID a utilizar (destinos LEBL), sector al que transferir la salida y si es necesaria la petición de suelta.

En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas, se instruirá la salida de contingencia: Subir en rumbo de pista hasta 5100 ft AMSL. Después virar siguiendo instrucciones ATC.

Las cartas de salidas instrumentales de este aeropuertos pueden ser consultadas desde el [AIP](#) o en la [ficha del aeródromo](#).

Cualquier otra salida deberá ser coordinada y aprobada previamente por Aproximación.

Procedimientos para ARRIBADAS

Las transferencias serán en curso a VLA para la pista 25 y KERIP/DISET para la 07, autorizadas a 6000 pies y libres de tránsito.

Solo se podrán iniciar aproximaciones desde RES VOR previa coordinación con LERS TWR.

Las llegadas consecutivas se mantendrán en las esperas a niveles superiores hasta que LEBL APP constate que la anterior ha librado 6000 pies. LERS TWR avisará a LEBL APP cuando estime que los siguientes tránsitos tendrán que esperar en el IAF, transmitiendo la correspondiente EAT si es necesario.

En caso de que en Barcelona estén las pistas 06L/R en uso para llegadas y en Reus la pista 25, LEBL APP autorizará la aproximación a Reus, transfiriendo a LERS TWR el tráfico lo antes posible una vez que esté libre de tráfico. LERS TWR avisará a LEBL APP cuando tenga el tránsito asegurado y pueda autorizar la siguiente aproximación, de acuerdo a los requisitos de aproximación por procedimientos. Las aproximaciones sucesivas pueden verse demoradas debido a factores como la meteorología, diferencia de velocidades de los tránsitos, ocupación de pista, necesidad de intercalar salidas, etc.

En caso de aproximación frustrada, LERS TWR avisará a LEBL APP lo antes posible, recordando la altitud de frustrada y preguntando si necesita la transferencia de comunicaciones de dicho tránsito

o si puede permanecer en frecuencia de LERS TWR.

5. Recursos adicionales

Accede a la ficha de aeródromo en este [enlace](#)

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

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