# LESB AD 2 DATOS DEL AERÓDROMO

## LESB AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO

LESB - MALLORCA/Son Bonet

## LESB AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ARP | 393556N 0024210E. Ver AD 2-LESB ADC. |
| 2 | Distancia y dirección desde la ciudad | 4 km SW. |
| 3 | Elevación | 47 m / 153 ft. |
| 4 | Ondulación geoide | 48.98 m ± 0.03 (1). |
| 5 | Temperatura de referencia | 31°C. |
| 6 | Temperatura baja media | 9°C. |
| 7 | Declinación magnética | 1° E (2020). |
| 8 | Cambio anual | 7.1'E. |
| 9 | Administración AD | Aena. |
| 10 | Dirección | Aeropuerto de Son Bonet. 07141 Marratxí. Mallorca. |
| 11 | TEL | +34-971 449 861 |
| 12 | FAX | +34-971 449 862 |
| 13 | AFTN | LESB |
| 14 | E-mail | lesb.ops@aena.es |
| 15 | Tránsito autorizado | VFR. (2) |
| 16 | Observaciones | (1) Para todos los puntos del AD.<br>(2) Aeródromo FPMZ. Ver casilla 20 (Reglamentación local). |

## LESB AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Aeropuerto | V: 0615-1645; PS desde SR o las 05:00, lo que se produzca más tarde, hasta el inicio del horario o PS desde el fin del horario hasta SS; PPR con 96 h de antelación. (2)<br>I: 0815-1545; PS desde SR hasta el inicio del horario o PS desde el fin del horario hasta SS; PPR con 96 h de antelación. (2) |
| 2 | Aduanas e Inmigración | No. |
| 3 | Servicios médicos y de sanidad: | No. |
| 4 | AIS/ARO | H24. (1) |
| 5 | Información MET | HR AD. |
| 6 | ATS | No. |
| 7 | | |

| | | |
|---|---|---|
| | Abastecimiento de combustible | V: 0730-1200 y 1400-1630. I: 0745-1215..<br>• TEL: +34-639 300 697 |
| 8 | Asistencia en tierra | No. |
| 9 | Seguridad | H24. |
| 10 | Deshielo | H24.. |
| 11 | Observaciones | Oficina AIO Centralizada – Oficina NOTAM Internacional<br>TEL: +34-913 213 137/138<br>E-mail: unof@enaire.es<br>Oficina ARO Centralizada zona geográfica 7<br>• TEL: +34- 918 603 562 y +34- 672 344 445 (solo en contingencia de comunicaciones)<br>• E-mail: arocentralizada@enaire.es<br>• Dirección AFTN gestión Plan Vuelo LESB: LESBZPZX<br>(2) El horario de operación (horario operativo) del aeropuerto debe entenderse como el período o intervalo horario previsto para la operación de las aeronaves, entendiendo como horarios de llegada o salida de dichos vuelos el que se refiere a la llegada o salida de la aeronave del puesto de estacionamiento correspondiente. |

## LESB AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Instalaciones para el manejo de carga | No. |
| 2 | Tipos de combustible | 100LL, JET A-1. |
| 3 | Tipos de lubricante | No. |
| 4 | Capacidad de reabastecimiento | 100LL: 1 cisterna de 20000 L, 3.34 L/s.<br>JET A-1: 1 cisterna de 20000 L, 8.34 L/s. |
| 5 | Instalaciones para el deshielo | No. |
| 6 | Espacio disponible en hangar | No. |
| 7 | Instalaciones para reparaciones | Por las compañías. |
| 8 | Observaciones | Ninguna. |

## LESB AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Hoteles | No. |
| 2 | Restaurante | No. |
| 3 | Transporte | Taxis, tren y autobuses. |
| 4 | Instalaciones médicas | No. |
| 5 | Banco/Oficina Postal | No. |
| 6 | Información turística | No. |
| 7 | Observaciones | Ninguna. |

## LESB AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Categoría de incendios | 3 (1). |
| 2 | Equipo de salvamento | De acuerdo a la categoría de incendios publicada. |
| 3 | Retirada de aeronaves inutilizadas | 2 plataforma recuperadora 5 TM. |
| 4 | Observaciones | (1) Objetivo operacional de tiempo de respuesta hasta el extremo RWY 05/23 y PRKG 1 menor de 3 MIN. |

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

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Tipos 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.<br>Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año. |

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

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Plataforma | Superficie: Asfalto.<br>Resistencia: 4740 kg / 0.413 MPa. |
| 2 | Calles de rodaje | Anchura: 10.5 m.<br>Superficie: Asfalto.<br>Resistencia: 4740 kg / 0.413 MPa. |
| 3 | Posiciones de comprobación | Altímetro:<br>Plataforma 1: 44 m/145 ft.<br>Plataforma 2 (CONTINGENCIA): 38 m/124 ft.<br>VOR: No.<br>INS: No. |
| 4 | Observaciones | Para aeronaves de mayor peso, contactar con la Oficina de Operaciones (CEOPS, ver casilla 20 "FORMATO DE INFORMES GLOBALES"). |

## LESB 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, letrero de PROHIBIDA LA ENTRADA. |
| 2 | Señalización de RWY | Designadores, umbral, umbral desplazado, eje y faja lateral. |
| 3 | Señalización de TWY | Eje y faja lateral. |
| 4 | Observaciones | Ninguna. |

## LESB 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-LESB AOC. |

## LESB AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Oficina MET | No. |
| 2 | HR | No. |
| 3 | METAR | Automático (en la frecuencia 128.275 MHz, se emite información meteorológica en inglés y en español con 5 SEC de pausa). H24 semihorario. Se emite información sobre: dirección y velocidad del viento, visibilidad, tiempo presente (precipitación, niebla, neblina, calima, tormentas), cantidad de nubes, altura de la base de las nubes, temperatura del aire, punto de rocío y QNH. |
| 4 | TAF | No. |
| 5 | TREND | No. |
| 6 | Información | No. |
| 7 | Documentación de vuelo/Idioma | No. |
| 8 | Cartas | No. |
| 9 | Equipo suplementario | No. |
| 10 | Dependencia ATS atendida | No. |
| 11 | Información adicional | Valencia OMAe (LEVA): H24<br>• TEL: +34-963 690 750 |
| 12 | Observaciones | Operaciones dispone de un terminal para visualización web en tiempo real de la información meteorológica generada por la estación automática (viento, temperatura, humedad, visibilidad, nubosidad, QNH y QFE, tiempo presente), METAR AUTO, e informes METAR/TAF de aeródromos alternativos.<br>La información de tormentas será suministrada exclusivamente por la red de detectores de rayos de AEMET. Se encuentra dentro del recinto del aeródromo una estación meteorológica en 3936N 00242E, que lanza diariamente globos sonda entre las 1115 y 1200 y entre las 2315 y las 0000. Ver ENR 5.3.<br>Se hacen avisos de aeródromo de viento y precipitación. |

## LESB AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

| RWY | Orientación | DIM (m) | THR<br>PSN | THR ELEV<br>TDZ ELEV | SWY (m) | CWY (m) | Franja (m) | OFZ | RESA (m) | RWY/SWY SFC<br>PCN |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 05<br>(1) | 51.18° GEO<br>050° MAG | 1263 x 23<br>(2) | 393545.99N<br>0024153.28E | THR: 35 m / 114 ft<br>TDZ: No | No | 60 x 150 | 1482 x 80 | No | No | RWY: ASPH<br>PCN 14/F/A/W/T |

| RWY | Orientación | DIM (m) | THR<br>PSN | THR ELEV<br>TDZ ELEV | SWY (m) | CWY (m) | Franja (m) | OFZ | RESA (m) | RWY/SWY SFC<br>PCN |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 23 (3) | 231.18°<br>GEO<br>230° MAG | 1299 x 23<br>(4) | 393606.25N<br>0024225.83E | THR: 44 m / 146 ft<br>TDZ: No | No | 60 x 150 | 1482 x 80 | No | No | RWY: ASPH<br>PCN 14/F/A/W/T |

(1) THR 05 desplazado 183 m. Coordenadas extremo RWY 05: 393607.96N 0024228.57E.

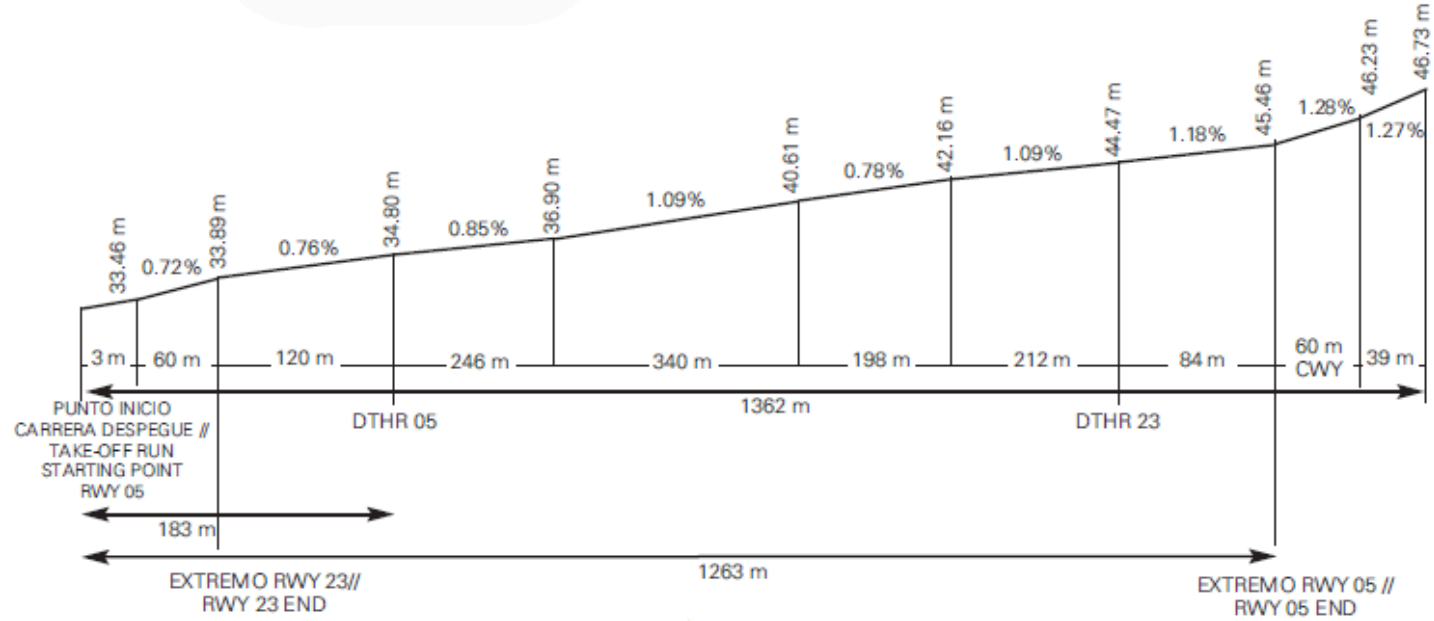
(2) La sección asfaltada de 68 m antes del punto de inicio de carrera de despegue de RWY 05 no es pista y por tanto, no utilizable para despegues.

(3) THR 23 desplazado 183 m. Coordenadas extremo RWY 23: 393543.55N 0024149.37E.

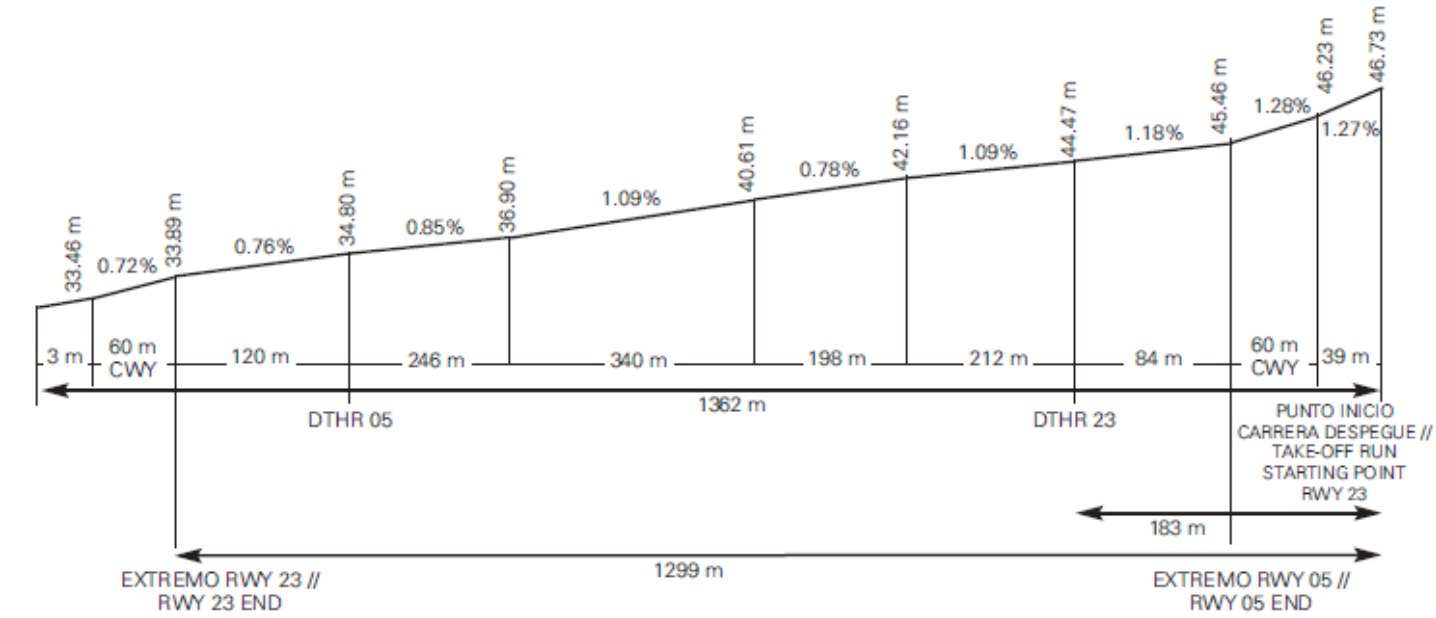
(4) La sección asfaltada de 68 m antes del punto de inicio de carrera de despegue de RWY 23 no es pista y, por tanto, no utilizable para despegues.

## 12.1 PERFIL

**Perfil:** RWY 05




**Perfil:** RWY 23




## LESB AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

| RWY | TORA (m) | TODA (m) | ASDA (m) | LDA (m) |
|---|---|---|---|---|
| 05 | 1263 | 1323 | 1263 | 1080 (1) |

| RWY | TORA (m) | TODA (m) | ASDA (m) | LDA (m) |
|---|---|---|---|---|
| 23 | 1299 | 1359 | 1299 | 1116 (2) |
| 23 INT S1 | 1253 | 1313 | 1253 | - |

Observaciones:
(1) THR 05 desplazado 183 m.
(2) THR 23 desplazado 183 m.

## LESB AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Pista | 05 |
| 2 | Aproximación | No. |
| 3 | VASIS/PAPI | No. |
| 4 | Umbral | No. |
| 5 | Zona de toma de contacto | No. |
| 6 | Eje pista | No. |
| 7 | Borde de pista | No. |
| 8 | Extremo de pista | No. |
| 9 | Zona de parada | No. |
| 10 | Observaciones | Ninguna. |

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Pista | 23 |
| 2 | Aproximación | No. |
| 3 | VASIS/PAPI | No. |
| 4 | Umbral | No. |
| 5 | Zona de toma de contacto | No. |
| 6 | Eje pista | No. |
| 7 | Borde de pista | No. |
| 8 | Extremo de pista | No. |
| 9 | Zona de parada | No. |
| 10 | Observaciones | Ninguna. |

## LESB AD 2.15 OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN Y FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA ELÉCTRICA

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ABN/IBN | No. |
| 2 | WDI | 1 cerca THR 05, 1 cerca THR 23. No LGTD. |
| 3 | | |

| | | |
|---|---|---|
| | Iluminación de TWY | No. |
| 4 | Iluminación de plataforma | No. |
| 5 | Fuente secundaria de energía | No. |
| 6 | Observaciones | Ninguna. |

## LESB AD 2.16 ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Situación | • Ondulación del Geoide: ver casilla 2.<br>• FATO: RWY 05/23. Coordenadas THR 05 y THR 23, ver casilla 12.<br>• Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 05/23. Coordenadas 393556N 0024210E (coincide con ARP).<br>• Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 1, 4-10, 27, 28 y 51. |
| 2 | Elevación | • FATO: RWY 05/23. Elevación THR 05 y THR 23, ver casilla 12.<br>• Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 05/23. Elevación 46 m (coincide con ARP).<br>• Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 1, 4-10, 27, 28 y 51.<br>• (*) Ver tabla inferior |
| 3 | Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización | • FATO: RWY 05/23.<br>• Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 05/23. Ver casilla 12. Elevación 46 m (coincide con ARP).<br>• Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 1, 4-10, 27, 28 y 51.<br>• Todos los puestos de estacionamiento: Asfalto, resistencia 4740 Kg/0.413 MPa.<br>(**) Ver tabla inferior |
| 4 | Orientación | No. |
| 5 | Distancias declaradas | No. |
| 6 | Iluminación | No. |
| 7 | Observaciones | Llegadas. Los helicópteros abandonarán pista (FATO) por TWY S2 o TWY S3.<br>Salidas. Los helicópteros entrarán en pista (FATO) por TWY S1 o TWY S3.<br>Entrada y salida a hangares remolcados y con motor parado hasta, o desde ABL en plataforma. |

(*)

| PRKG | ELEV (m) |
|---|---|
| 1 | 46.28 |
| 4 | 45.88 |
| 5 | 46.75 |
| 6 | 45.65 |
| 7 | 45.47 |
| 8 | 45.45 |
| 9 | 45.37 |
| 10 | 45.3 |
| 27 | 43.87 |
| 28 | 43.66 |
| 51 | 43.31 |

(**)

| PRKG | PRKG WID |
|---|---|
| 1 | 17.5 |
| 4 | 18.27 |
| 5 | 14 |
| 6 | 14 |
| 7 | 12.3 |
| 8 | 12.4 |
| 9 | 18 |
| 10 | 18 |
| 27 | 32 |
| 28 | 16.12 |
| 51 | 12 |

## LESB AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Denominación | PASILLO VFR NE-E-1 |
| 2 | Límites laterales | 393950N 0024453E, 394436N 0025406E, 394256N 0025532E, 393712N 0024429E, 393756N 0024356E, 393950N 0024453E. |
| 3 | Límites verticales | SFC - 1400 ft AMSL |
| 4 | Clase de espacio aéreo | G |
| 5 | Unidad responsable<br>Idioma | -<br>- |
| 6 | Altitud de transición | - |
| 7 | Horas de aplicabilidad | - |
| 8 | Observaciones | - |

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Denominación | PASILLO VFR BINISSALEM – E-2 |
| 2 | Límites laterales | 394150N 0025207E, 394307N 0025509E, 394122N 0025624E, 393949N 0025245E, 394043N 0025115E, 394150N 0025207E. |
| 3 | Límites verticales | SFC - 1400 ft AMSL |
| 4 | Clase de espacio aéreo | G |
| 5 | Unidad responsable<br>Idioma | -<br>- |
| 6 | Altitud de transición | - |
| 7 | Horas de aplicabilidad | - |
| 8 | Observaciones | - |

## LESB AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

| Servicio | Distintivo llamada | FREQ | HR | Observaciones |
|---|---|---|---|---|
| Servicio | Distintivo llamada | FREQ | HR | Observaciones |
| No. | Son Bonet Radio | 122.705 C | HR AD | LESB AD.<br>Frecuencia asignada a las necesidades de la Aviación General.<br>No puede utilizarse con propósitos ATS.<br>Las comunicaciones en MALLORCA/Son Bonet se deben realizar en Español o en Inglés. |

## LESB AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

| Instalación (VAR) | ID | FREQ | HR | Coordenadas | ELEV DME | Observaciones |
|---|---|---|---|---|---|---|
| No. | - | - | - | - | - | - |

## LESB AD 2.20 REGLAMENTO LOCAL DEL AERÓDROMO

•

•

Es obligatorio llevar equipo de radiocomunicación en ambos sentidos.

En el aeródromo y en el circuito de Son Bonet, los pilotos mantendrán escucha en la frecuencia SON BONET RADIO (122.705 C) y transmitirán en la misma su posición e intenciones.

### 20.1 NOTIFICACIÓN DE TOMAS Y DESPEGUES

Es obligatorio notificar en el plan de vuelo, la realización de tomas y despegues, indicando el número que se realizarán. En el caso en el que no se sepa el número exacto, se indicará una estimación. Una vez finalizadas las operaciones, será necesario acudir a la Oficina de Operaciones del Aeropuerto, para notificar la cantidad de tomas y despegues realizadas.

La presentación obligatoria de plan de vuelo es una condición operativa para las aeronaves que despegan y aterrizan en este aeródromo.

### 20.2 FORMATO DE INFORMES GLOBALES

Los teléfonos disponibles para conocer el informe del estado de la pista (RCR) y emitir los informes (PIREPs) de la eficacia de frenado estimada son los del CEOPS:

- TEL: +34-971 449 881; TEL:+34-600 941 121

### 20.3 TRÁFICO SIN BASE EN EL AEROPUERTO

El tráfico de llegada sin base en el aeropuerto deberá proporcionar un teléfono de contacto en la oficina CEOPS.

### 20.4 RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

No se asignan estacionamientos.

- Aeronaves con envergadura superior a 13 m deberán estacionar en los puestos de estacionamiento destinados a tal efecto: PRKG 4 al 10 (siempre que la envergadura sea inferior a 15 m), PRKG 25, 26, y los estacionamientos dobles 64-66 y 65-67.
- Aeronaves contraincendios estacionarán en puestos de estacionamiento (uso exclusivo desde el 1 de mayo al 15 de octubre, coincidiendo con la temporada de peligros forestales):
  - 1: AS50;
  - 2 y 3: Airtractor;

- 4: AS50;
- 11 y 12: Partenavia.

- Aeronave del cuerpo de Bomberos de Mallorca, AS350, estacionará todo el año en el PRKG 28 (operaciones de rescate y búsqueda terrestre, extinción de incendios y emergencias).
- En los PRKG del 5 al 10 el viraje de aeronaves sólo está permitido cuando el puesto de enfrente esté vacio y no existan aeronaves en la calle de rodaje. Sí se permite el rodaje en remolcado con rotor parado.
- Los helicópteros que pueden estacionar en el PRKG 27 deberán cumplir las siguientes condiciones, dependiendo del tipo de operación que vayan a realizar:
  - Viraje: D<15 m.
  - Sin viraje con rodaje en tierra: anchura máxima < 21.3 m. y D<18.8 m.
  - Sin viraje con rodaje aéreo: anchura máxima < 16 m. y D<18.8 m.
- En el PRKG 28 podrán estacionar helicópteros con longitud total inferior a 13 m. En estos casos no está permitido el viraje ni realizar operaciones si se está operando en alguno de los siguientes PRKG: 25, 26 o 27.
- En los PRKG del 25 al 30 se podrá estacionar por un tiempo inferior a 48 horas.
- En el PRKG 51, se permite el viraje de aeronaves de longitud total (D) hasta 10 m cuando se cumplan todas las condiciones siguientes: el puesto de estacionamiento contiguo esté vacío, no existan aeronaves en la calle de rodaje, no existan obstáculos fijos ni móviles en un radio de 10 m alrededor del punto medio del puesto de estacionamiento. Además, al abandonar el puesto de estacionamiento, el piloto debe comunicar a CEOPS que abandona dicho puesto de estacionamiento.

Limitación del uso (ver AD 2-LESB PDC):

- Plataforma de contingencia (PRKG del 80 al 84) a movimientos con motores apagados. En caso de saturación de plataforma, si la envergadura de la aeronave es superior a 10 m, el piloto deberá disponer de medios para mover la aeronave con motores parados para su utilización. La entrada (salida) a hangares de las aeronaves se efectuará remolcando y con motor parado desde (hasta) la ABL de plataforma.
- Zona de limpieza de aeronaves (en la esquina norte de la plataforma principal) a movimientos con los motores apagados.
- No se podrá rodar o permanecer con motor en marcha en puestos de estacionamiento colindantes con puestos de estacionamiento en los que se esté efectuando repostaje. Con relación a esto, se entiende que hay repostaje mientras permanezca en marcha el motor del camión repostaje.

Limitaciones de Rodaje

La operación en las calles de rodaje de acceso a PRKG P1, P4 y P5 están limitadas a aeronaves de letra de clave A.

Procedimiento de Rodaje de Aeronaves

Las aeronaves aproximarán o despegarán por RWY 05 o por RWY 23 en función de las condiciones de viento. Para llegar a la pista desde el puesto de estacionamiento o viceversa, utilizarán la TWY S1, S2 o la S3 y la rodadura paralela a pista (TWY C1 y C2), según la que se encuentre más cercana en función de la cabecera utilizada.

Llegadas

- Las aeronaves que aterricen por RWY 05 abandonarán la pista por la salida más cercana y a continuación se dirigirán por la TWY paralela (C1 y C2) hasta la plataforma 1.
- Las aeronaves que aterricen por RWY 23 abandonarán pista por la salida más cercana (generalmente S2) rodando a continuación por la TWY paralela (C2) hasta la plataforma 1.

Salidas

- Las aeronaves que vayan a despegar por RWY 05 rodarán según proceda desde el puesto de estacionamiento hacia la pista a través de la TWY en plataforma (C1 y C2) y posteriormente por la TWY S3. Una vez en pista, deberán utilizar la plataforma de viraje para posicionarse en el punto de inicio de carrera de despegue (según AIP), e iniciar la carrera de despegue.
- Las aeronaves que vayan a despegar por RWY 23 rodarán desde el puesto de estacionamiento hacia la pista a través de la TWY S1 y posteriormente, hacia el punto de inicio de carrera de despegue utilizando para ello la plataforma de viraje. También pueden iniciar la carrera de despegue desde la misma intersección de TWY S1 con la pista, a decisión y bajo la responsabilidad del piloto.
- Cuando se opere por RWY 05, las aeronaves no podrán utilizar el punto de espera de la pista de TWY S1.

- Para efectuar cambios de sentido en las cabeceras de pista, las aeronaves deberán obligatoriamente hacer uso de las plataformas de viraje.

Maniobra de salida remolcada (Push-Back)

En el Aeropuerto de Son Bonet no se realizan este tipo de maniobras.

Anclaje de aeronaves

Las aeronaves deben anclarse a las anillas de plataforma habilitadas en cada puesto de estacionamiento para tal efecto. Si no fuera posible efectuar el anclaje por inexistencia del sistema en la aeronave, ésta deberá sujetarse con calzos.

Restricciones operativas durante las maniobras de entrada/salida de los puestos de estacionamiento de helicópteros.

No se permite la presencia de pasaje en el puesto de estacionamiento de aeronaves de ala rotatoria mientras la aeronave del puesto colindante realiza la maniobra de entrada o salida de este. Solo se permitirá la presencia de personal formado en la aeronave (piloto, mecánico, tripulación, etc.), ya que se considera que este personal conoce el alcance del chorro rotor. Aun así, este personal deberá de estar atento a la posible presencia de herramientas o cualquier elemento que pudiera salir disparado debido al chorro rotor del helicóptero y evitar, en la medida de lo posible, el contacto directo con la corriente descendente del rotor cubriéndose tras la propia aeronave estacionada.

A continuación, se exponen las restricciones operativas definidas durante las maniobras de entrada y salida de aeronaves de ala rotatoria en los PRKG 1, 4, 27 y 28:

- PRKG 1 (AW169, AS332, EC145 y EC135): Durante las maniobras de entrada, salida y rodaje hasta/desde el puesto de estacionamiento a la TWY S1, no se permite el movimiento de aeronaves, personas ni vehículos en los PRKG 2, 3, 4 ni en la zona de lavado de aeronaves. (1)
- PRKG 4 (AW169, AS332, EC145 y EC135):
  - Durante la salida del puesto de estacionamiento hacia la TWY S1: No se permite el movimiento de aeronaves, personas ni vehículos en los PRKG 5 ni 6. (1)
  - Durante la entrada al puesto de estacionamiento, procedente de la TWY S2: No se permite el movimiento de aeronaves, personas ni vehículos en los PRKG 5, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 27, 28 ni 30. (1)
- PRKG 27 (AW169, AS332, EC145 y EC135): Los helicópteros deberán realizar rodaje terrestre para estacionar en este puesto de estacionamiento (salvo aeronaves con anchura inferior a 16 m y D inferior a 18.8 m). En el caso de rodaje aéreo:
- Durante la salida del puesto de estacionamiento hacia la TWY S1: No se permite el movimiento de aeronaves, personas ni vehículos en los PRKG 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 23, 24, 28, 29 ni 30. (1)
- Durante la entrada al puesto de estacionamiento, procedente de la TWY S2: No se permite el movimiento de aeronaves, personas ni vehículos en los PRKG 23, 24, 28, 29 ni 30. (1)
- PRKG 28 (AS33, EC145 y EC135):
  - Durante la salida del puesto de estacionamiento hacia la TWY S1: No se permite el movimiento de aeronaves, personas ni vehículos en los PRKG 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 25, 26 ni 27. (1)
  - Durante la entrada al puesto de estacionamiento, procedente de la TWY S2: No se permite el movimiento de aeronaves, personas ni vehículos en los puestos de estacionamiento 25, 26 ni 27. (1)

Observaciones:

(1) Solo se permite la presencia de personal cualificado (mecánicos, pilotos, etc.) en estos puestos contiguos mientras se produce esta maniobra de entrada/salida. En ningún caso se permite la presencia de pasaje.

Uso segregado aeronaves contraincendios

Las aeronaves antiincendios, tanto de ala fija como helicópteros, que operan desde los PRKG 1 a 4 y 12 usan las TWY C2, P4 y P5 para acceder a pista por TWY S1, o TWY C1 para acceder a pista por TWY S3. Además, las que operan desde el PRKG 11 usan también TWY P2.

Las operaciones de lucha contra incendios, dado que son operaciones especiales (ver Real Decreto 1180/2018 de 21 de septiembre, disposición adicional cuarta) y están sujetas a cartas de operación de acuerdo con el Reglamento de la Circulación Aérea, tienen preferencia sobre otras operaciones y no están consideradas de uso público según el Real Decreto 862/2009. Por tanto, los puestos de estacionamiento y calles de rodaje usados para estas operaciones no están sometidos a las normas técnicas de este último Real Decreto, siempre que no se utilicen de forma simultánea y se segreguen de otras operaciones que sí sean

consideradas de uso público y deban cumplir las normas técnicas.

En los puestos de estacionamiento y calles de rodaje para las aeronaves usadas en operaciones antiincendios, AT8T y helicópteros AS50, se encontrarían las siguientes discrepancias en caso de uso simultáneo con otras aeronaves que sí realicen operaciones de uso público:

- El área de seguridad para el viraje de helicópteros de PRKG 1 se solapa con TWY P4 y P5 y el lavadero;
- El área de seguridad para el viraje de helicópteros de PRKG 4 se solapa con TWY P4 y los PRKG 5 y 6.
- Los PRKG 2 y 3 no tienen tamaño suficiente para que un AT8T situado en una de ellas guarde la distancia a objeto con una aeronave que estuviese circulando por TWY P5 o estacionada en el otro puesto.

Por tanto, en el caso de que el Aeropuerto de MALLORCA/Son Bonet esté siendo utilizado por las aeronaves destinadas a la lucha contraincendios, la operativa del resto del tráfico se verá sometida a las siguientes restricciones con objeto de eliminar las incompatibilidades descritas:

- Las aeronaves de extinción de incendios tendrán acceso prioritario al punto de espera de acceso a pista en ambas configuraciones.
- El resto de aeronaves que pretendan operar, deberán asegurarse de que no hay ningún contraincendios (ni de ala fija ni helicóptero) operando en los PRKG 1 a 12, 27, 28 y 51, S1, S3, pista y/o rodaduras circundantes, antes de dirigirse hacia cualquiera de esas zonas. Si existiera alguna aeronave contraincendios en movimiento en cualquiera de esas zonas, la aeronave NO contraincendios deberá esperar hasta que la contraincendios haya finalizado su operación, bien por haber efectuado ya el despegue, bien por haber alcanzado su puesto de estacionamiento.

Los pilotos de las aeronaves conocerán si se está dando un rodaje de aeronaves de lucha contraincendios a través de la escucha de la frecuencia aeronáutica. Los pilotos de aeronaves de lucha contraincendios deberán informar de sus intenciones de rodaje a través de la mencionada frecuencia.

## 20.5 PROCEDIMIENTO DE SATURACIÓN EN PLATAFORMA

CEOPS contactará con la aeronave en la frecuencia 122.705 C para dirigirle hacia la plataforma de contingencia (plataforma 2), PRKG del 80 al 84.

Un vehículo del Aeropuerto recogerá a los ocupantes de la aeronave y los llevará hasta CEOPS.

A la salida de la misma un vehículo del Aeropuerto les acompañará hasta la aeronave.

Está prohibido ir a la plataforma de contingencia (plataforma 2) andando.

## 20.6 PROCEDIMIENTO PRUEBA POTENCIA DE MOTORES

Las solicitudes para realizar pruebas de motores deberán dirigirse al CEOPS:

- TEL: +34-971 449 881
- FAX: +34-971 449 880
- E-mail: lesb.ops@aena.es
- Indicar: matricula/empresa/horario previsto de prueba.

CEOPS autorizará o denegará solicitud. Indicará en caso de autorización el punto de espera de la cabecera seleccionada a la que debe dirigirse.

Es obligatorio indicar a CEOPS la finalización de la prueba.

La empresa o aeronave cuyo MTOW no supere la resistencia de plataforma o calles de rodaje publicada en AIP que desee realizar prueba de motor/es previa al vuelo también puede realizarlo en la TWY P1, los PRKG 66 y 67, siempre y cuando los puestos de estacionamiento contiguos no estén ocupados; y en S3 manteniendo una distancia de 20 metros con C1. Para dichas pruebas no es necesario realizar la solicitud a CEOPS. En el resto de casos, se deberá seguir el procedimiento empleado para pruebas motor a plena potencia.

## 20.7 PLAN DE TRASLADO DE AERONAVES INUTILIZADAS

El objeto es coordinar el movimiento de aeronaves que hayan quedado inutilizadas para su desplazamiento de forma autónoma.

El traslado de la aeronave es responsabilidad del propietario registrado o del explotador afectado. Cualquier movimiento de la misma será coordinado con el aeropuerto tanto si se lleva a cabo con los medios de su propiedad (camión grúa) o con medios

externos concertados.

Se deberán cumplimentar los formularios indicados en el procedimiento, en la oficina de CEOPS.

## 20.8 OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

En el aeropuerto de MALLORCA/Son Bonet al no estar definida otra zona específica para operar con helicópteros, estos tendrán el mismo tratamiento que las aeronaves de ala fija y despegarán y/o aterrizarán en las pistas de vuelos.

Aproximarán y/o despegaran por RWY 05 o RWY 23 en función del viento.

Los puestos de estacionamiento se utilizan como TLOF. En MALLORCA/Son Bonet no se habilitan rutas de desplazamiento aéreo. No se permite la operación simultánea de dos helicópteros en puestos de estacionamiento contiguos.

## 20.9 RUTAS DE RODAJE DE HELICÓPTEROS

El desplazamiento entre la plataforma y la pista se realizará por las TWY de salida S2 o S3 y las TWY C1 y TWY C2.

El rodaje podrá ser aéreo o en tierra.

Limitaciones al rodaje: las dimensiones del helicóptero deben ser compatibles con el ancho de las TWY así como con las dimensiones del puesto de estacionamiento y su área de seguridad.

Los puestos de estacionamiento de los helicópteros están ubicados en la plataforma principal, números: 1, 4-10, 27 y 28. En la zona central, el PRKG 51 también puedes ser utilizado por helicópteros. (Ver restricciones a puestos de estacionamiento en casilla 20).

El rodaje por el tramo de la TWY P2 frente los hangares 1 y 2 se realizará con motor parado, bien remolcado o sobre vehículo adecuado.

LLEGADAS

Los helicópteros abandonarán pista (FATO) por TWY S2 o S3.

En el caso de estacionar en hangar seguirá los ejes de rodadura hasta el mismo deteniéndose en el pavimento junto a la línea de seguridad (ABL), parando el motor y procediendo a introducirlo en el hangar por remolcado o sobre vehículo adecuado.

SALIDAS

Los helicópteros que vayan a despegar por RWY 05 rodarán desde el puesto de estacionamiento hacia la pista por las TWY de plataforma C1 y TWY C2, y posteriormente por la TWY S3. Una vez en pista procederán al despegue.

Los helicópteros que vayan a despegar por RWY 23 rodarán desde el puesto de estacionamiento hacia la pista a través de la TWY S1 y posteriormente hacia THR 23; traspasado THR 23 procederán al despegue.

Los helicópteros que vayan a despegar por RWY 23 y se encuentren en la zona de prácticas de helicópteros, pueden rodar desde la zona de prácticas de helicópteros hacia la pista a través de la calle de rodadura en plataforma C1 y posteriormente por la TWY S3. Una vez en pista procederán al despegue.

Los helicópteros estacionados en hangar deberán ser remolcados fuera del mismo con el motor parado hasta la plataforma dentro de la ABL. Allí seguirán el procedimiento descrito.

OBSERVACIONES

Aeronaves de extinción de incendios en emergencia operarán según indica su carta operacional.

## 20.10 OPERACIÓN DE TURBORREACTORES

No está permitida la operación de turborreactores en el Aeropuerto de MALLORCA/Son Bonet.

## 20.11 FAMILIARIZACIÓN PREVIA A LA OPERACIÓN

Con carácter previo a la operación en el Aeropuerto de Son Bonet, es obligatorio haber realizado la familiarización con los procedimientos locales. Para obtener dicha familiarización, deberá contactar con el Aeropuerto de Son Bonet a través de la dirección de correo electrónico lesb.briefing@aena.es

# LESB AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO

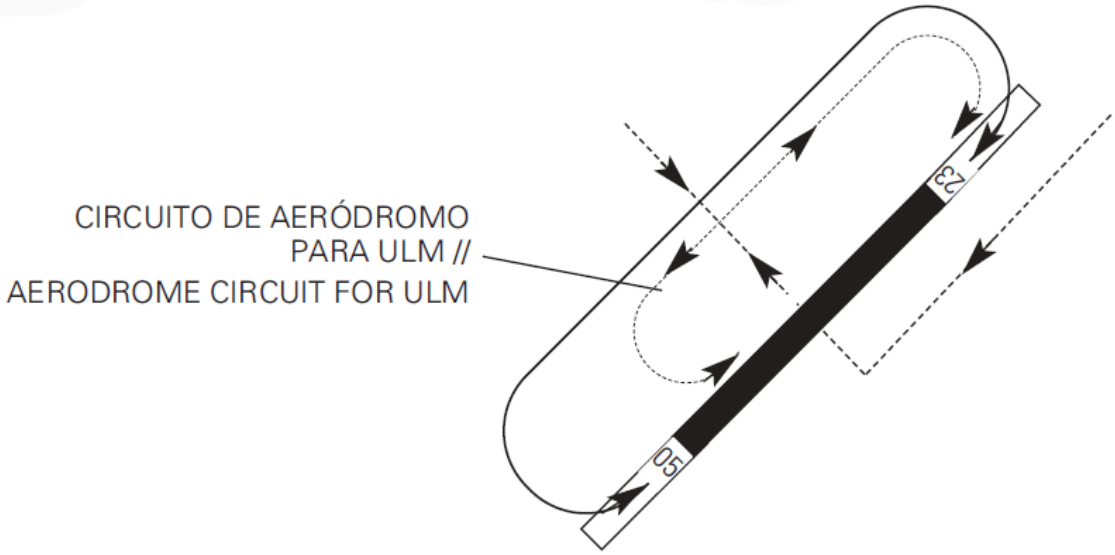
No.

# LESB AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

## 22.1 PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

El aeropuerto de MALLORCA/Son Bonet no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP).

### 22.2 CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD




### 22.3 CIRCUITO DE AERÓDROMO PARA ULTRALIGEROS (ULM)

ENTRADA AL CIRCUITO:

- Norte: Manteniendo 1000 ft AGL o inferior, el tráfico ULM procederá a entrar en circuito a mitad de viento en cola, siempre en circuito norte y en un circuito más corto que el utilizado por el resto del tráfico.
- Sur: Procediendo en paralelo a la pista a 1000 ft AGL o inferior, dentro del perímetro exterior del aeródromo y manteniendo dicha altitud hasta entrar a mitad de viento en cola para integrarse al circuito.

SALIDA DEL CIRCUITO

Tras el despegue, el tráfico ULM deberá volar a posición de viento en cola norte, antes de abandonar el circuito de ultraligeros.

EN CUALQUIER CASO, SE EVITARÁ ENTRAR EN EL CTR PALMA DE MALLORCA (Espacio aéreo controlado).

## LESB AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

### 23.1 ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

Los procedimientos de dispersión de fauna en el aeródromo se realizan durante el horario operativo.

Se informa a los pilotos sobre los siguientes peligros de fauna:

Movimiento A: Gaviota. Todo el año; más común con condiciones meteorológicas adversas.

Movimiento B: Vencejo común. Primavera y verano.

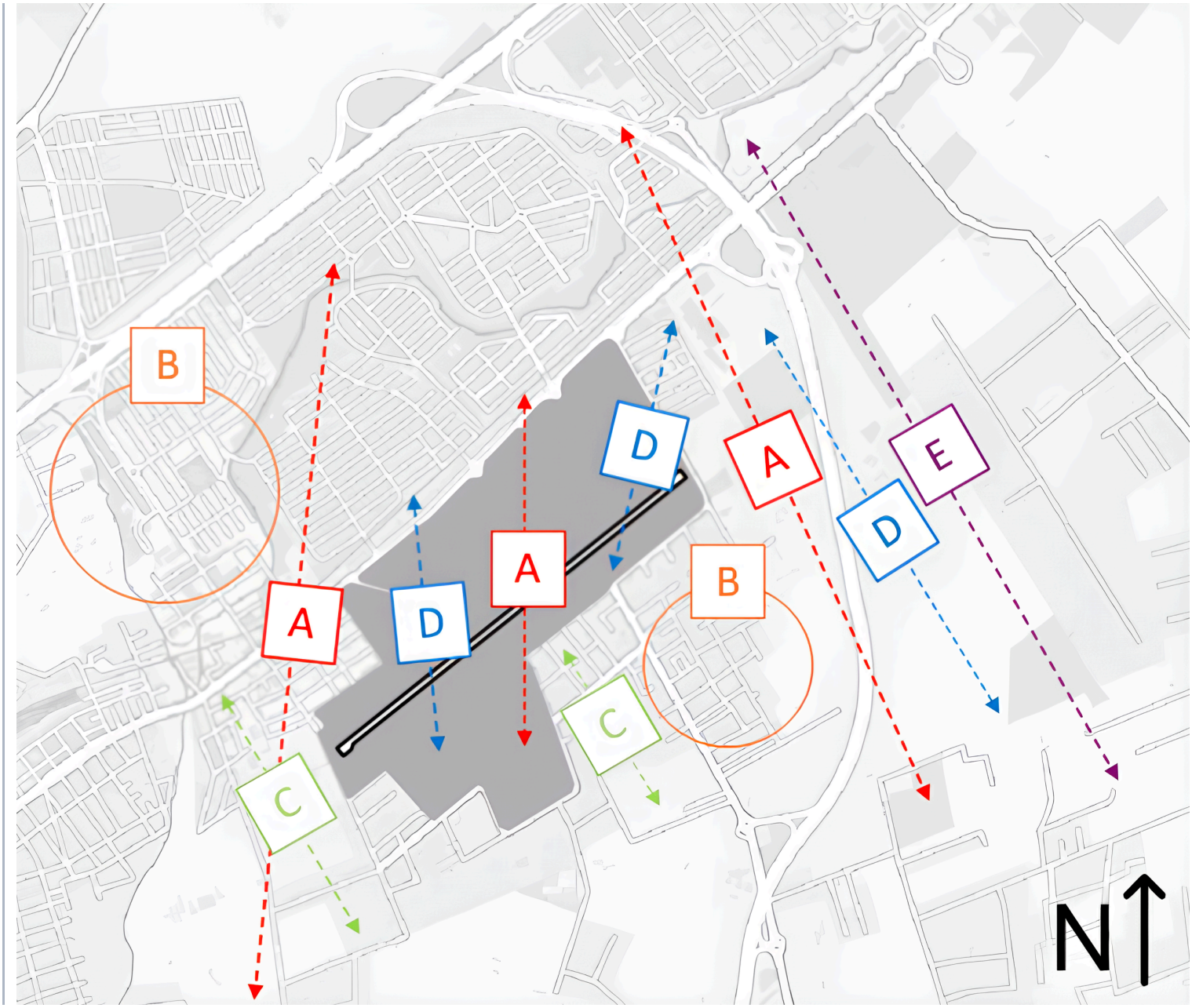
Movimiento C: Paloma doméstica. Todo el año.

Movimiento D: Cernícalo común y milano real. Todo el año.

Movimiento E. Paloma torcaz. Todo el año; grandes concentraciones en verano.

Debido a la proximidad del espacio de la Serra de Tramuntana, la presencia de buitres (negro y leonado) es un peligro durante todo el año.

Grandes bandadas de estornino pinto en las inmediaciones del aeródromo. Invierno.




## LESB 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/#LESB

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

No aplicable.