

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

LESB - MALLORCA/Son Bonet

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 393556N 0024210E. Ver AD 2-LESB ADC.

Distancia y dirección a la ciudad: 4 km SW.

Elevación: 47 m / 153 ft.

Ondulación geoid: 48,98 m $\pm$ 0,03 (1).

Temperatura de referencia: 28°C.

Declinación magnética: 1° E (2015).

Cambio anual: 6,2'E.

Administración AD: Aena.

Dirección: Aeropuerto de Son Bonet. 07141 Marratxí. Mallorca.

TEL: +34-971 449 861

FAX: +34-971 449 862

AFTN: LESB

E-mail: pmi_tepos_sb@aena.es

Tránsito autorizado: VFR

Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.

ARP: 393556N 0024210E. See AD 2-LESB ADC.

Distance and direction to the city: 4 km SW.

Elevation: 47 m / 153 ft.

Geoid undulation: 48.98 m $\pm$ 0.03 (1).

Reference temperature: 28°C.

Magnetic variation: 1° E (2015).

Annual change: 6.2'E

AD administration: Aena.

Address: Aeropuerto de Son Bonet. 07141 Marratxí. Mallorca.

TEL: +34-971 449 861

FAX: +34-971 449 862

AFTN: LESB

E-mail: pmi_tepos_sb@aena.es

Approved traffic: VFR

Remarks: (1) For all AD points.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

HOURS OF OPERATION

- ➔ **Aeropuerto:** HR AD (uso Público):
V: 0715-1500; I: 0915-1600.
HR AD (uso restringido) (2):
V: 1500-1930 u ocaso (lo que se produzca antes)
I: 1600-1730 u ocaso (lo que se produzca antes)

Aduanas e Inmigración: No.

Servicios médicos y de sanidad: No.

AIS/ARO: HR AD (2).

Información MET: HR AD.

ATS: No.

Abastecimiento de combustible: HR anunciado por NOTAM.

Asistencia en tierra: No.

Seguridad: H24.

Deshielo: No.

- ➔ **Observaciones:** (1) Terminal sistema COM/AIS o por teléfono o fax al ARO de Palma de Mallorca. TEL: +34-971 789 286
FAX: +34-971 789 011
(2) En Uso Restringido NO están permitidas las operaciones comerciales.

- Airport:** HR AD (public use):
V: 0715-1500; I: 0915-1600
HR AD (restricted use) (2):
V: 1500-1930 or sunset (whichever is earlier)
I: 1600-1730 or sunset (whichever is earlier)

Customs and Immigration: No.

Health and Sanitation: No.

AIS/ARO: HR AD (2).

MET briefing: HR AD.

ATS: No.

Fuelling: HR announced by NOTAM.

Handling: No.

Security: H24.

De-icing: No.

- Remarks:** (1) COM/AIS system terminal or by telephone or fax to Palma de Mallorca ARO. TEL: +34-971 789 286
FAX: +34-971 789 011
(2) Commercial operations are NOT allowed during restricted use hours.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: No.

Tipos de combustible: 100LL, JET A-1.

Tipos de lubricante: No.

Capacidad de reabastecimiento: 100LL: 1 cisterna de 20.000 L, 3,34 L/s.
JET A-1: 1 cisterna de 20.000 L, 8,34 L/s.

Instalaciones para el deshielo: No.

Espacio disponible en hangar: No.

Instalaciones para reparaciones: Por las compañías.

Observaciones: Ninguna.

Cargo facilities: No.

Fuel types: 100LL, JET A-1.

Oil types: No.

Refuelling capacity: 100LL: 1 tank 20,000 L, 3.34 L/s.
JET A-1: 1 tank 20,000 L, 8.34 L/s.

Deicing facilities: No.

Hangar space: No.

Repair facilities: By the companies.

Remarks: None.

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

Hoteles: No.

Restaurante: Si.

Transporte: Taxis, tren y autobuses.

Instalaciones médicas: No.

Banco/Oficina Postal: No.

Información turística: No.

Observaciones: Ninguna.

Hotels: No.

Restaurant: Yes.

Transportation: Taxis, train and buses.

Medical facilities: No.

Bank/Post Office: No.

Tourist information: No.

Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICE

Categoría de incendios: V/I: 2 (1) (2).

Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.

Retirada de aeronaves inutilizadas: Desde 600 Kg (7,1 m) hasta 1190 Kg (3,9 m).
Ver casilla 20.

Observaciones: (1) Para otras categorías de incendios, previa petición, consultar NOTAM en vigor.
(2) Objetivo operacional de tiempo de respuesta hasta el extremo RWY 23/05 y puesto de estacionamiento 1 menor de 3 MIN.

Fire category: V/I: 2 (1) (2).

Rescue equipment: In accordance with the fire category published.

Removal of disabled aircraft: From 600 Kg (7.1 m) up to 1190 Kg (3.9 m).
See item 20.

Remarks: (1) For other fire categories, prior request, consult NOTAM in force.
(2) Operational objective of response time up to the end of RWY 23/05 and stand 1 less than 3 MIN.

7. DISPONIBILIDAD ESTACIONAL/REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS

SEASONAL AVAILABILITY/OBSTACLE CLEARING

Equipo: No.
Prioridad: No.
Observaciones: Ninguna.

Equipment: No.
Priority: No.
Remarks: None.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

MOVEMENT AREA DETAILS

Plataforma: Superficie: Asfalto.
Resistencia: 3675 kg / 0,60 MPa.
Calles de rodaje: Anchura: 10,5 m.
Superficie: Asfalto.
Resistencia: 3675 kg / 0,60 MPa.
Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma 1: 44 m/145 ft.
Plataforma 2 (CONTINGENCIA): 38 m/124 ft.

VOR: No.
INS: No.

Observaciones: Ninguna.

Apron: Surface: Asphalt.
Strength: 3675 kg / 0.60 MPa.
Taxiways: Width: 10.5 m.
Surface: Asphalt.
Strength: 3675 kg / 0.60 MPa.
Check locations: Altimeter: Apron 1: 44 m/145 ft.
Apron 2 (CONTINGENCY): 38 m/124 ft.

VOR: No.
INS: No.

Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Sistema de guía de rodaje: Puntos de espera en pista, letrero NO ENTRY.
Señalización de RWY: Designadores, umbral, umbral desplazado, eje y faja lateral.
Señalización de TWY: Eje y borde.
Observaciones: Ninguna.

Taxiing guidance system: Runway holding positions, NO ENTRY board.
RWY markings: Designators, threshold, displaced threshold, centre line and side stripe.
TWY markings: Centre line and edge.
Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

En áreas de aproximación/despegue, circuito y AD
Ver carpeta/DVD "OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO".

Observaciones: Ver AD 2-LESB AOC.

In approach/take-off, circling and AD areas
See folder/DVD "AERODROME OBSTACLES".

Remarks: See AD 2-LESB AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: No.
HR: No.
METAR: No.
TAF: No.
TREND: No.
Información: No.
Documentación de vuelo/Idioma: No.
Cartas: No.
Equipo suplementario: No.
Dependencia ATS atendida: No.
Información adicional: Oficina principal Valencia; H24; TEL: +34-963 690 750.
Observaciones: Se encuentra dentro del recinto del aeródromo una estación meteorológica en 3937N 00242E, que lanza diariamente globosondas entre las 1115 y 1130 y entre las 2315 y las 2330. Ver ENR 5.3.

MET office: No.
HR: No.
METAR: No.
TAF: No.
TREND: No.
Information: No.
Flight documentation/Language: No.
Charts: No.
Supplementary equipment: No.
ATS unit served: No.
Additional information: Main office Valencia; H24; TEL: +34-963 690 750.
Remarks: There is a meteorological station sited within the AD area, 3937N 00242W. This station launches observation balloons daily from 1115 to 1130, and from 2315 to 2330. See ENR 5.3.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

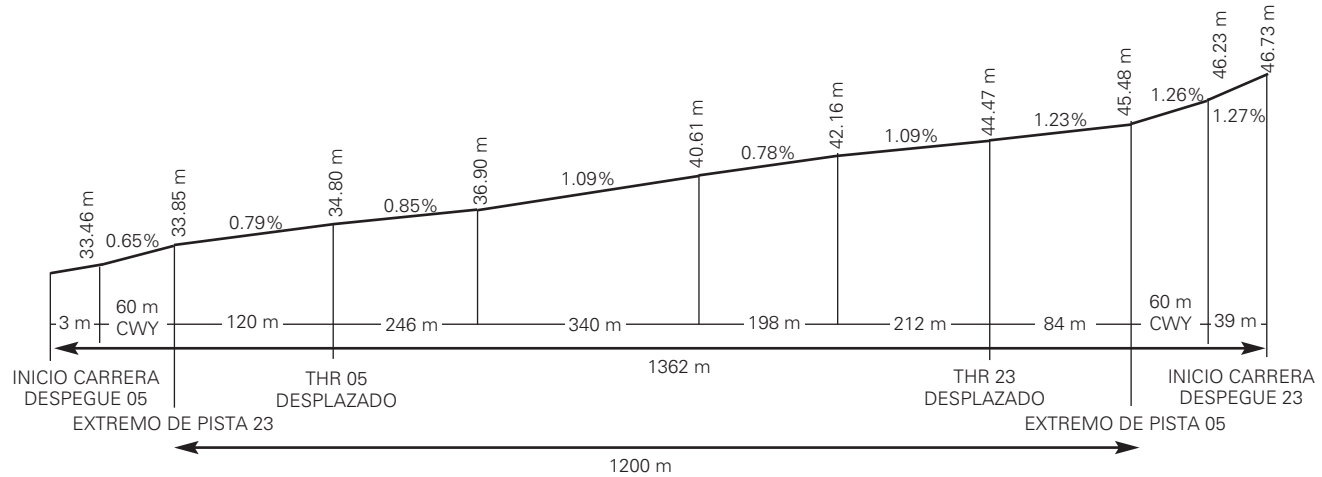
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
05 (1)	51.18° GEO 051° MAG	1263 x 23 (2)	393545.97N 0024153.25E	THR: 35 m / 114 ft TDZ: No	No	60 x 150	1482 x 80	No	No	RWY: Asfalto/Asphalt 3675 kg / 0.60 MPa SWY: INFO NO AVBL
23 (3)	231.18° GEO 231° MAG	1299 x 23 (4)	393606.23N 0024225.80E	THR: 44 m / 146 ft TDZ: No	No	60 x 150	1482 x 80	No	No	RWY: Asfalto/Asphalt 3675 kg / 0.60 MPa SWY: INFO NO AVBL

Observaciones: (1) THR 05 desplazado 120 m y 183 m respecto al punto de inicio de despegue.
Coordenadas extremo RWY 05: 393607.94N 0024228.55E.
(2) Los 68 m asfaltados antes del punto de inicio de carrera de despegue de pista 05 no utilizables para despegues.
(3) THR 23 desplazado 84 m y 183 m respecto al punto de inicio de despegue.
Coordenadas extremo RWY 23:393543.53N 0024149.34E.
(4) Los 68 m asfaltados antes del punto de inicio de carrera de despegue de pista 23 no utilizables para despegues.

Remarks: (1) THR 05 displaced 120 m and 183 m from the take-off run starting point.
RWY 05 end coordinates: 393607.94N 0024228.55E.
(2) The asphalted section of 68 m located before the take-off run point at RWY 05, is not usable for take-off.
(3) THR 23 displaced 84 m and 183 m from take-off run starting point.
RWY 23 end coordinates: 393543.53N 0024149.34E.
(4) The asphalted section of 68 m located before the take-off run point at RWY 23, is not usable for take-off.

Perfil: Si.

Profile: Yes.



13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
05	1263 (1)	1323	1263 (2)	1080 (1)
23	1299 (4)	1359	1299 (4)	1116 (3)
→ 23 INT S1	1304	1244	1304	1116

Observaciones: (1) THR 05 desplazado 120 m y 183 m respecto al punto de inicio de despegue RWY 05.
(2) RWY 05: Los 68 m asfaltados antes del punto de inicio de carrera de despegue de RWY 05 no son utilizables para despegues.
(3) THR 23 desplazado 84 m y 183 m respecto al punto de inicio de despegue RWY 23.
(4) RWY 23: Los 68 m asfaltados antes del punto de inicio de carrera de despegue de RWY 23 no son utilizables para despegues.

Remarks: (1) THR 05 displaced 120 m and 183 m from the take-off run starting point of RWY 05.
(2) RWY 05: The 68 m asphalted before the take-off run starting point in RWY 05 are not usable for take-off.
(3) THR 23 displaced 84 m and 183 m from the take-off run starting point of RWY 23.
(4) RWY 23: The 68 m asphalted before the take-off run starting point in RWY 23 are not usable for take-off.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Pista: 05
Aproximación: No.
VASIS/PAPI: No.
Umbral: No.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: No.
Borde de pista: No.
Extremo de pista: No.
Zona de parada: No.
Observaciones: Ninguna.

Runway: 05
Approach: No.
VASIS/PAPI: No.
Threshold: No.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: No.
Runway edge: No.
Runway end: No.
Stopway: No.
Remarks: None.

Pista: 23
Aproximación: No.
VASIS/PAPI: No.
Umbral: No.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: No.
Borde de pista: No.
Extremo de pista: No.
Zona de parada: No.
Observaciones: Ninguna.

Runway: 23
Approach: No.
VASIS/PAPI: No.
Threshold: No.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: No.
Runway edge: No.
Runway end: No.
Stopway: No.
Remarks: None.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.
WDI: 1 cerca THR 05 no LGTD, 1 cerca THR 23 no LGTD.
Iluminación de TWY: No.
Iluminación de Plataforma: No.
Fuente secundaria de energía: No.
Observaciones: Ninguna.

ABN/IBN: No.
WDI: 1 near THR 05 not LGTD, 1 near THR 23 not LGTD.
TWY lighting: No.
Apron lighting: No.
Secondary power supply: No.
Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

- Situación:**

 - Ondulación del Geoide: 48,98 m ± 0,03.
 - FATO: RWY 05/23. Coordenadas THR 05 y THR 23, ver casilla 12.
 - Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 05/23. Coordenadas 393556N 0024210E (coincide con ARP).
 - Rodaje aéreo: TLOF coincide con los puestos de estacionamiento 1, 5, 7, 9, 4, 6, 8, 10 y 51.

Elevación:

 - FATO: RWY 05/23. Elevación THR 05 y THR 23, ver casilla 12.
 - Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 05/23. Elevación 46 m (coincide con ARP).
 - Rodaje aéreo: TLOF coincide con puestos de estacionamiento 1, 5, 7, 9, 4, 6, 8, 10 y 51.
- Position:**

 - Geoid undulation: 48.98 m ± 0.03.
 - FATO: RWY 05/23. Coordinates THR 05 and THR 23, see item 12.
 - Ground taxiing: TLOF same as RWY 05/23. Coordinates 393556N 0024210E (coincides with ARP).
 - Air taxiing: TLOF same as stands 1, 5, 7, 9, 4, 6, 8, 10 and 51.

Elevation:

 - FATO: RWY 05/23. Elevation THR 05 and THR 23, see item 12.
 - Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 05/23. Elevation 46 m (coincides with ARP).
 - Air taxiing: TLOF same as stands 1, 5, 7, 9, 4, 6, 8, 10 and 51.

PUESTO DE ESTACIONAMIENTO STAND	ELEVACIÓN (m) ELEVATION (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
51	43,31

- Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:**

 - FATO: RWY 05/23.
 - Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 05/23. Ver casilla 12. Elevación 46 m (coincide con ARP).
 - Rodaje aéreo: TLOF coincide con puestos de estacionamiento 1, 5, 7, 9, 4, 6, 8, 10 y 51.
 - Todos los puestos de estacionamiento: Asfalto, resistencia 3675 Kg/060MPa.
- Dimensions, surface, maximum weight, marking:**

 - FATO: RWY 05/23.
 - Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 05/23. See item 12. Elevation 46 m (coincides with ARP).
 - Air taxiing: TLOF same as stands 1, 5, 7, 9, 4, 6, 8, 10 and 51.
 - All the stands: Asphalt, weight 3675 Kg/060 MPa.

PUESTO DE ESTACIONAMIENTO STAND	ANCHO DEL PUESTO (m) WIDTH STAND (m)
1	17,5
4	18,27
5	12,46
6	12,3
7	12,3
8	12,4
9	18
10	18
51	12

- Orientación:** No.

Distancias declaradas: No.

Iluminación: No.

Observaciones: Llegadas. Los helicópteros abandonarán pista (FATO) por TWY S2 o TWY S3.
Salidas. Los helicópteros entrarán en pista (FATO) por TWY S1 o TWY S3.
Entrada y salida a hangares remolcados y con motor parado hasta, o desde ABL en plataforma.
- Direction:** No.

Declared distances: No.

Lighting: No.

Direction: Arrivals. Helicopters shall leave the RWY (FATO) by TWY S2 or TWY S3.
Departures. Helicopters shall enter the RWY (FATO) by TWY S1 or TWY S3.
Helicopters must be towed between the hangars and the ABL, in both directions, with the engine stopped.

17. ESPACIO AÉREO ATS

ATS AIRSPACE

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
--	---------------------------------------	--	--	--

- No.

Observaciones: Ninguna.
- Remarks:** None.

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS				ATS COMMUNICATION FACILITIES		
Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ (MHz)	HR	Observaciones Remarks		
No.	Son Bonet Radio	123.500	HR AD	Frecuencia asignada a las necesidades de la Aviación General. No puede utilizarse con propósitos ATS. / Frequency assigned for General Aviation needs. Frequency must not be used for ATS purposes.		

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE				RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES		
Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
No.						

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL				LOCAL REGULATIONS		
Los despegues y arribadas de/a Mallorca/Son Bonet AD deberán notificarse a Palma de Mallorca AD en la frecuencia Palma Operaciones 130.250 MHz. Es obligatorio presentar plan de vuelo a toda aeronave desde/hacia AD Son Bonet.				Departures and arrivals from/at Mallorca/Son Bonet AD will be reported to Palma de Mallorca AD on the Palma Operaciones frequency, 130.250 MHz . All aircraft from/to Son Bonet AD must submit a flight plan.		

➔ **RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO**

No se asignan estacionamientos.

- Aeronaves con envergadura superior a 13 m deberán estacionar en los 3 puestos dobles, destinados a tal efecto y formados por dos puestos contiguos, denominados: 29-30, 64-66 y 65-67.
- Aeronaves contra incendios estacionaran en puestos (uso exclusivo):
 - 1 Partenavia
 - 2 y 3 Airtractor
 - 4 Sokol
- En los puestos del 5 al 10 el viraje de aeronaves sólo está permitido cuando el puesto de enfrente esté vacío y no existan aeronaves en la calle de rodaje. Sí se permite el rodaje en remolcado con rotor parado.

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

- Plataforma ubicada entre hangares 2 y 3 (estacionamiento del 40 al 45) a movimientos con los motores apagados.
- Plataforma de contingencia (estacionamientos del 80 al 84) a movimientos con motores apagados.
- Zona de limpieza de aeronaves (en la esquina norte de la plataforma principal) a movimientos con los motores apagados.

Limitaciones de Rodaje

La operación en las calles de rodaje de acceso a puestos de estacionamiento P1, P4 y P5 están limitadas a aeronaves con 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 calle de salida S1, S2 o la S3 y la rodadura paralela a pista (rodaduras 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 rodadura 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 rodadura 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 calle de rodadura en plataforma (C1 y C2) y posteriormente por la rodadura S3. Una vez en pista deberán hacer backtrack por pista hasta el punto de inicio de carrera de despegue (según AIP), girar en la misma pista 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 calle de rodadura S1 y posteriormente hacia el punto de inicio de carrera de despegue haciendo backtrack un pequeño tramo y girando en la misma pista. También pueden iniciar la carrera de despegue desde la misma intersección de S1 con la pista, a decisión y bajo la responsabilidad del piloto.

Maniobra de salida remolcada (Push-Back)

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

RESTRICTIONS ON STANDS

Stands are not assigned.

- Aircraft with wingspan greater than 13 m must park in the 3 double stands assigned for this purpose, comprised of two adjacent stands called: 29-30, 64-66 and 65-67.
- Fire fighting aircraft shall park in the following stands (exclusive use):
 - 1 Partenavia
 - 2 and 3 Airtractor
 - 4 Sokol
- In stands 5 to 10, turning aircraft is only permitted when the stand opposite is vacant and there are no aircraft in the taxiway. Towed taxiing with the rotor turned off is permitted.

Restrictions on use (see AD 2 – LESB PDC):

- Apron located between hangars 2 and 3 (stands 40 to 45), only movements with the engines turned off are permitted.
- Contingency apron (stands 80 to 84), only movements with the engines turned off are permitted.
- Aircraft cleaning area (in the North corner of the main apron), only movements with the engines turned off are permitted.

Restrictions on taxiing

Operation on the taxiways of access to stands P1, P4 and P5 is restricted to aircraft of code letter A.

Aircraft Taxiing Procedure

Aircraft shall approach or take-off by RWY 05 or RWY 23 as determined by the wind conditions. To reach the runway from the stand, or vice versa, they will use exit taxiway S1, S2 or S3 and taxiing parallel to the runway (taxiways C1 and C2), depending on which is nearest to the threshold used.

Arrivals

- Aircraft landing by RWY 05 shall vacate the runway by the nearest exit and then use the parallel taxiway (C1 and C2) up to apron 1.
- Aircraft landing by RWY 23 shall vacate the runway by the nearest exit (usually S2) and then taxi via the parallel taxiway (C2) up to apron 1.

Departures

- Aircraft which are going to take-off by RWY 05 shall taxi as appropriate from the stand towards the runway via the apron taxiway (C1 and C2), and then via taxiway S3. Once on the runway, they must backtrack along the runway up to the take-off run starting point (according to AIP), turn on the runway itself and start the take-off run.
- Aircraft which are going to take off by RWY 23 shall taxi from the stand towards the runway via the taxiway S1 and then towards the take-off run starting point, backtracking a small section and turning on the runway itself. They may also start the take-off run from the intersection of S1 itself with the runway, at the discretion and under the sole responsibility of the pilot.

Push-back

At Son Bonet airport, this kind of manoeuvre is not carried out.

Anclaje de aeronaves

Las aeronaves deben anclarse a las anillas de plataforma habilitadas en cada puesto de estacionamiento para tal efecto.

Uso segregado aeronaves contraincendios

Las aeronaves antiincendios, tanto de ala fija como helicópteros, operan desde las posiciones de estacionamiento 1 a 4, usando las calles de rodaje C2, P4 y P5 para acceder a pista por la calle de rodaje S1.

Las operaciones de lucha contra incendios, dado que son operaciones especiales 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 las posiciones de estacionamiento y calles de rodaje usadas para estas operaciones no están sometidas a las normas técnicas de dicho 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 las posiciones y calles de rodadura para las aeronaves usadas en operaciones antiincendios, Air Tractor 802 y helicóptero PZL SOKOL W3, 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 la posición 1 se solapa con las calles de rodaje P4 y P5.
- El área de seguridad para el viraje de helicópteros de la posición 4 se solapa con la calle de rodaje P4.
- Las posiciones de estacionamiento 2 y 3 no tienen tamaño suficiente para que un Air tractor 802 situado en una de ellas guarde la distancia a objeto con una aeronave que estuviese circulando por la calle de rodaje P5 o estacionada en el otro puesto.

Por tanto, en el caso de que el aeropuerto de 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 giratoria) operando en los puestos 1 a 10, S1, S3, pista y/o rodaduras circundantes, antes de dirigirse hacia cualquiera de esas zonas. Si existe 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.

PROCEDIMIENTO DE SATURACIÓN EN PLATAFORMA

CEOPS contactará con la aeronave en la frecuencia 123.500 para dirigirle hacia la plataforma de contingencia (plataforma 2), puestos de estacionamiento 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.

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: pmi_tepos_sb@aena.es

Indicar: matrícula/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.

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.

Tiedown of aircraft

Aircraft should be secured to the apron tiedown rings provided at each stand for this purpose.

Segregated use for fire fighting aircraft.

Fire fighting aircraft, whether fixed-wing or helicopters, operate from stands 1 to 4, using taxiways C2, P4 and P5 to access the runway via taxiway S1.

Fire fighting operations, given that these are special operations and are subject to operational charts pursuant to the Reglamento de la Circulación Aérea, take preference over other operations and are not deemed to constitute public use according to Real Decreto 862/2009.

Therefore, the stands and taxiways used for these operations are not subject to the technical requirements of the cited Real Decreto, always provided they are not used simultaneously for, and that they are segregated from, other operations which are deemed to constitute public use and must comply with the technical requirements.

In the stands and taxiways for the aircraft used in fire fighting operations, Air Tractor 802 and the helicopter PZL SOKOL W3, the following discrepancies in the event of simultaneous use by other aircraft which are engaged in operations of public use arise:

- The safety area for turning helicopters in stand 1 overlaps with taxiways P4 and P5.
- The safety area for turning helicopters in stand 4 overlaps with taxiway P4.
- Stands 2 and 3 are not sufficiently large for an Air Tractor 802 situated in one of them to maintain clearance from an aircraft moving in taxiway P5 or parked in the other stand.

Therefore, in the event that Son Bonet airport is being used by aircraft engaged in fire fighting operations, the operations of other traffic shall be subjected to the following restrictions for the purpose of eliminating the incompatibilities described:

- Fire fighting aircraft shall have priority access to the runway access holding position in both configurations.
- Other aircraft intending to operate must ensure that there are no fire fighting aircraft (neither fixed-wing nor helicopters) operating in stands 1 to 10, S1, S3, runway and/or surrounding taxiways, before moving towards any of those zones. Should a fire fighting aircraft be moving in any of these zones, other aircraft must wait until the fire fighting aircraft has concluded its operation, whether because it has already taken off, or because it has reached its stand.

Pilots of aircraft shall learn whether any fire fighting aircraft are taxiing by monitoring the aeronautical frequency. The pilots of fire fighting aircraft must report their taxiing intentions on the mentioned frequency.

APRON SATURATION PROCEDURE

CEOPS will contact with the aircraft on the frequency 123.500 to direct it to the contingency apron (apron 2), stands 80 to 84.

An airport vehicle will collect the aircraft's occupants and transport them to CEOPS.

On the departure an airport vehicle will take them to the aircraft.

It is forbidden to go to the contingency apron (apron 2) on foot.

RUN-UP TEST PROCEDURE

The request for the runup test must be sent to CEOPS:

TEL: +34-971 449 881
FAX: +34 971 449 880
E-mail: pmi_tepos_sb@aena.es

Indicate: registration number/company/expected time of test.

CEOPS will authorize or refuse the request. In the case of authorization, they will indicate the selected threshold holding position to go to.

It is mandatory to inform CEOPS of the end of the test.

PLAN FOR REMOVAL OF DISABLED AIRCRAFT

The object is to coordinate the movement of aircraft that have become disabled and cannot move by themselves.

Removal of such aircraft is the responsibility of the registered owner or the operating agency. Every movement shall be coordinated with the airport, whether this is undertaken with own means (truck or crane) or with agreed external means.

The form indicated in the procedure must be filled in at the CEOPS office.

OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

En el aeropuerto de 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 despegarán por RWY 05 o RWY 23 en función del viento.

Los puestos de estacionamiento se utilizan como TLOF.

En Son Bonet no se habilitan rutas de desplazamiento aéreo.

No se permite la operación simultánea de dos helicópteros en puestos de estacionamiento contiguos.

➔ RUTAS DE RODAJE DE HELICOPTEROS

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 calles de rodadura 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, en su extremo noreste, números: 1 y del 4 al 10, y en el centro, stand 51.

LLEGADAS

Los helicópteros que aproximen por RWY 05 finalizarán la aproximación en una zona cercana a la intersección con TWY S3, se dirigirán hacia esta salida y continuarán por las TWY C1 y TWY C2 hasta la zona de estacionamiento de helicópteros.

Los helicópteros que aproximen por RWY 23 finalizarán la aproximación en una zona cercana a la intersección con TWY S2 dirigiéndose hacia esta salida, rodarán por TWY C2 hasta la zona de estacionamiento de helicópteros.

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 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 estacionamiento hacia la pista a través de la TWY S1 y posteriormente hacia THR 23; tras pasado THR 23 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.

HELICOPTER OPERATIONS

Since there is no other specific area defined for operating with helicopters at Son Bonet airport, they will receive the same treatment as fixed-wing aircraft and will take-off and/or land on the runway.

They shall approach and/or take-off by RWY 05 or RWY 23 depending on the wind direction.

The stands in the apron will be used as TLOF.

At Son Bonet there are no air taxiing routes.

Simultaneous operations of two helicopters that involve the use of adjacent stands are not allowed.

HELICOPTER TAXIING PROCEDURE

Taxiing between the apron and runway will be performed by the exit taxiways S2 or S3 and the TWY C1 and TWY C2.

Taxiing may be by air or ground.

Taxiing restrictions: Helicopter dimensions must be compatible with the TWY width as well as with the stand dimensions and its safety area.

Helicopter stands are located in the main apron, at the North-east end, numbers: 1 and 4 to 10, and in the middle, stand 51.

ARRIVALS

Helicopters approaching by RWY 05 will finish their approach close to the intersection with TWY S3, will exit via the same, and then will taxi via TWY C1 and TWY C2 up to the helicopter stand area.

Helicopters approaching by RWY 23 will finish their approach close to the intersection with TWY S2, will exit via the same, and will then taxi via TWY C2 up to the helicopter stand area.

If they are to park inside a hangar, they will follow the TWY centre lines up to the building, stop on the pavement close to the safety line (ABL), turning off the engine, and they will be taken into the hangar by towing or on an appropriate vehicle.

DEPARTURES

Helicopters which are to take-off by RWY 05 will taxi from the stand to the runway via the apron TWY C1 and C2, and then via TWY S3. They will take-off when they are in the runway.

Helicopters which are to take-off by RWY 23 will taxi from the stand to the runway via TWY S1 and then towards THR 23; once they have passed THR 23 they shall take-off.

Helicopters parked inside a hangar should be towed out with their engines turned off, up to the apron inside the ABL. Once there they shall follow the procedure described.

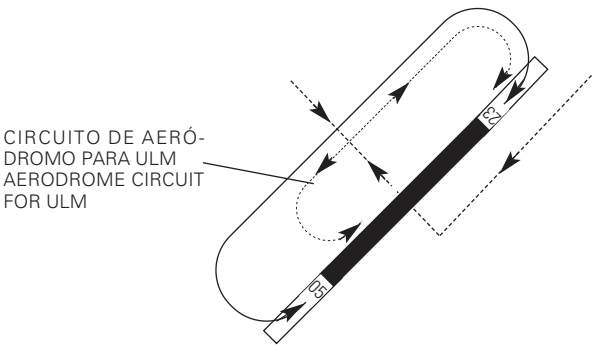
REMARKS

Fire fighting aircraft, in emergencies, will operate as indicated by their operational chart.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
No.	No.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO	FLIGHT PROCEDURES
PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP) El aeropuerto de Mallorca/Son Bonet no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP)	LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP) Low Visibility Procedures (LVP) are not available at Mallorca/Son Bonet airport.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD.	AD TRAFFIC CIRCUIT.
-----------------------------	---------------------



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 DE PALMA (Espacio aéreo controlado).

AERODROME CIRCUIT FOR MICROLIGHTS (ULM)

ENTRANCE TO CIRCUIT

- North: Maintaining 1000 ft AGL or below, ULM traffic will proceed to enter in circuit at half tail wind, always in North circuit and in a shorter circuit than the one used by the other traffic.
- South: Proceeding in parallel to the runway at 1000 ft AGL or below, within the external aerodrome perimeter and maintaining this altitude until they enter and join the circuit at half tail wind.

EXIT FROM CIRCUIT

After take-off, ULM traffic must fly to the North tail wind position before leaving the microlight circuit.

IN ANY CASE, ENTERING PALMA CTR (Controlled airspace) SHALL BE AVOIDED.

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

No.

No.