Aeropuerto de Son Bonet
Aeroport de Son Bonet
aeropuertos para ti
aeroports per a tu

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

"SUBASTA DE SIETE AERONAVES EN EL AEROPUERTO DE SON BONET"

NOVIEMBRE 2026

ÍNDICE

1. PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS 3
1.1 OBJETO 3
1.2 DESCRIPCIÓN 3
1.3 VISITA A LAS INSTALACIONES 4
1.4 PLAZO DE EJECUCIÓN 4
1.5 AFECCIONES A LA OPERATIVIDAD DEL AEROPUERTO 4
1.6 EJECUCIÓN DE LOS TRABAJOS 5
1.7 IMPORTE MÍNIMO ESTABLECIDO 5
ANEXO I. INFORME DE TASACIÓN Y ESTADO DE SIETE AERONAVES EN EL AEROPUERTO DE SON BONET 6

1. PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

1.1 OBJETO

El objeto del presente pliego de prescripciones técnicas es la SUBASTA DE SIETE AERONAVES EN EL AEROPUERTO SON BONET.

1.2 DESCRIPCIÓN

- **Aeronave EC-CZH**

La aeronave con matrícula EC-CZH corresponde a un modelo Piper PA28R-200 Arrow II, perteneciente a la familia Cherokee, ampliamente utilizada en aviación general para formación avanzada y vuelos privados. Se trata de un avión monomotor de ala baja con tren retráctil, fabricado principalmente en la década de 1970, lo que condiciona su antigüedad estructural y tecnológica.

- **Aeronave EC-JMM**

La aeronave con matrícula EC-JMM es una Piper. Se trata de una aeronave monomotor de ala baja, ampliamente utilizada en la aviación general para formación de pilotos y vuelos recreativos. Este modelo fue fabricado principalmente entre las décadas de 1970 y 1980, siendo una evolución mejorada de versiones anteriores de la serie PA-28.

- **Aeronave EC-DOJ**

La aeronave con matrícula EC-DOJ corresponde a un modelo Piper no identificado con precisión, aunque por sus características externas puede atribuirse con alta probabilidad a la familia Piper PA-32R, concretamente a versiones con configuración de cola en T. Se trata de una aeronave monomotor de ala baja, diseñada para aviación general, transporte ligero y uso recreativo, con una capacidad superior a la de modelos estándar como el PA-28. Este tipo de aeronave fue fabricado principalmente durante la década de 1970.

- **Aeronave EC-EPS**

La aeronave con matrícula EC-EPS corresponde al modelo Cessna 172, uno de los modelos más producidos y utilizados a nivel mundial en aviación general. Se trata de un avión monomotor de ala alta con excelente estabilidad y facilidad de pilotaje, lo que lo hace idóneo para formación básica.

- **Aeronave EC-ERT**

La aeronave con matrícula EC-ERT es también un Cessna 172, con características similares al anterior, destacando por su fiabilidad, bajo mantenimiento y versatilidad operativa. Este modelo ha sido fabricado durante varias décadas, por lo que su valoración depende en gran medida del año de fabricación, modernizaciones de aviónica y estado del motor.

- **Aeronave UR-84627**

La aeronave con matrícula UR-84627 es un Antonov AN-2, un avión biplano monomotor de origen soviético diseñado para operaciones en entornos no preparados. Destaca por su capacidad STOL (despegue y aterrizaje corto), gran robustez y posibilidad de operar en condiciones extremas.

- **Aeronave EC-JZB**

La aeronave con matrícula EC-JZB corresponde a un SOCATA TB-9 Tampico, un avión monomotor de ala baja diseñado en Francia en los años 70-80 para entrenamiento y aviación general. Se caracteriza por su cabina espaciosa, buena visibilidad y prestaciones equilibradas para instrucción.

El informe de tasación realizado para cada una de estas aeronaves se incluye en el ANEXO I.

1.3 VISITA A LAS INSTALACIONES

Se realizará una única visita conjunta de todos los interesados, en el día y hora que les sea comunicada, con un máximo de dos personas por licitador.

Se deberá manifestar interés por la visita mediante email indicando, Nombre y apellidos, DNI y número de teléfono de la persona que realiza la visita, así como el nombre y CIF de la empresa que representa a la dirección: lesb.dir@aena.es.

1.4 PLAZO DE EJECUCIÓN

El plazo de ejecución será de **UN MES Y MEDIO (1,5) MESES** desde la firma de contrato.

Dentro de dicho plazo, el adjudicatario deberá proceder a la retirada completa de las aeronaves del Aeropuerto de Son Bonet. Finalizado el plazo, las aeronaves no podrán permanecer en el aeropuerto en ningún caso, ni en la zona aire ni en la zona pública.

Bajo ningún concepto el destino final o posterior de las aeronaves podrá ser el Aeropuerto de Son Bonet.

1.5 AFECCIONES A LA OPERATIVIDAD DEL AEROPUERTO

Dada la posible afección a la operatividad, todos los trabajos deben ser cuidadosamente planificados y coordinados, para reducir lo máximo posible la afección y cuando se considere necesario, el director del contrato podrá imponer la realización de los trabajos fuera del horario operativo del aeropuerto. En todas las actuaciones se tendrá especial cuidado con la recogida de los posibles restos generados, recogida de material y de la orden y limpieza en general, durante la realización de las mismas y a su finalización.

Los trabajos podrán ser detenidos en cualquier momento de su desarrollo si se considera que los mismos están afectando a la operatividad. Previo al inicio de cada trabajo, será obligatorio informar a coordinación y esperar a su visto bueno.

1.6 EJECUCIÓN DE LOS TRABAJOS

Durante la ejecución de los trabajos, el director del contrato o la persona designada por este podrá realizar una inspección de los mismos, para comprobar que se cumplen las normas referentes a la Prevención de Riesgos Laborales, pudiendo ordenar la inmediata detención de los mismos si no se cumplen o considera que no se están realizando correctamente.

La empresa adjudicataria deberá realizar la carga y retirada de las siete aeronaves descritas en el apartado 1.2 de este pliego.

Se deberá tener en cuenta que:

- Será por cuenta de la empresa adjudicataria toda la maquinaria y medios necesarios para la retirada de las aeronaves;
- Está incluida la limpieza de la zona de trabajo;
- La zona de trabajo será debidamente acotada y señalizada.

1.7 IMPORTE MÍNIMO ESTABLECIDO

El importe mínimo establecido a considerar será el figurado en la oferta que el Órgano de Contratación elija como el más beneficioso para los intereses de Aena, S.A.

Para la elaboración de la oferta se deberá tener en cuenta todo lo establecido en el presente pliego, así como la tramitación de los accesos del personal y vehículos a la zona de en la que se ubican las aeronaves.

El presupuesto ofertado para ejecución del servicio incluirá costes de personal, desplazamientos, transporte, gastos de oficina y material necesarios para la realización del servicio ofertado.

AERONAVE (MATRÍCULA)	VALOR DE SUBASTA
EC-CZH	513 €
EC-JMM	375 €
EC-DOJ	469 €
EC-EPS	500 €
EC-ERT	500 €
UR-84627	500 €
EC-JZB	1 €

Marratxí, noviembre de 2026

Firmado por ***1816**
ISABEL MENDIGUCHIA
(R:****1242*) el día
03/11/2026 con un
certificado emitido por
Isabel Mendiguchia González
Directora del Aeropuerto de Son Bonet

ANEXO I. INFORME DE TASACIÓN Y ESTADO DE SIETE AERONAVES EN EL AEROPUERTO DE SON BONET

SB 09/2026

“TASACIÓN Y ESTADO DE SIETE AERONAVES EN EL AEROPUERTO DE SON BONET”

Informe elaborado por:

Cristela Rivas Sánchez

GESNAER CONSULTING SLNE

Fecha de firma:

05/06/2026

[Página en blanco]

INDICE

1. OBJETIVO E INTRODUCCIÓN 5

2. ALCANCE Y LIMITACIONES 9

3. MÉTODO Y PROCEDIMIENTO DE VALORACIÓN 9

4. VALORACIÓN AERONAVES CIVILES 10

4.1. DATOS GENERALES AERONAVES VALORADAS 10

4.2. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LAS AERONAVES 10

4.2.1. Aeronave EC-CZH 10

4.2.2. Aeronave EC-JMM 10

4.2.3. Aeronave EC-DOJ 11

4.2.4. Aeronave EC-EPS 11

4.2.5. Aeronave EC-ERT 12

4.2.6. Aeronave UR-84627 12

4.2.7. Aeronave EC-JZB 12

4.3. INSPECCIÓN VISUAL 13

4.4. VALORACIÓN ECONÓMICA 14

5. CONCLUSIÓN 15

6. ANEXO I: REPORTE FOTOGRÁFICO 16

6.1.1. Aeronave EC-CZH 16

6.1.2. Aeronave EC-JMM 20

6.1.3. Aeronave EC-DOJ 24

6.1.4. Aeronave EC-EPS 27

6.1.5. Aeronave EC-ERT 30

6.1.6. Aeronave UR-84627 33

6.1.7. Aeronave EC-JZB 36

7. ANEXO II: DEFINICIONES 42

8. ANEXO III: REFERENCIAS 43

1. OBJETIVO E INTRODUCCIÓN

El presente documento tiene como objeto la elaboración de un informe técnico de **valoración económica** y de análisis del estado de conservación de **siete aeronaves civiles** situadas en el Aeropuerto de Son Bonet.

La tasación se ha realizado a partir de:

→ Inspección visual in situ
→ Reporte fotográfico facilitado por AENA S.A.
→ Información técnica de dominio público

La finalidad del informe ha sido estimar el:

→ Valor de subasta

Mediante su valor de mercado teórico y su valor residual en el estado actual, con el fin de su retirada de la zona restringida a través de una subasta.

Las aeronaves objeto del presente informe se encuentran estacionadas en el Aeropuerto de Son Bonet, exactamente donde se indica en la Ilustración 1.1.



Ilustración 1.1 Ubicación aeronaves objeto de tasación

Se observa que las aeronaves se encuentran en condiciones de almacenamiento **no controlado**, directamente expuestas al entorno.

Se observa que:

- La zona no reúne condiciones adecuadas de preservación aeronáutica.

- Las aeronaves han permanecido a la intemperie durante un periodo prolongado.
- No se aprecian medidas de conservación preventiva (motores, entradas, cubierta, etc.).

Estas condiciones tienen una **incidencia directa en la depreciación técnica y económica** de las aeronaves.

A continuación, se incluyen las fotografías proporcionadas por AENA S.A. de las siete aeronaves.



Ilustración 1.2 Aeronave Piper modelo PA28R-200 Cherokee Arrow II, matrícula EC-CZH



Ilustración 1.3 Aeronave Piper modelo PA22, matrícula EC-JMM



Ilustración 1.4 Aeronave Piper con matrícula EC-DOJ



Ilustración 1.5 Aeronave Cessna modelo C172, matrícula EC-EPS



Ilustración 1.6 Aeronave Cessna modelo C172, matrícula EC-ERT



Ilustración 1.7 Aeronave Antonov modelo AN-2, matrícula UR84627



Ilustración 1.8 Aeronave Socata modelo TB-9, matrícula EC-JZB

2. ALCANCE Y LIMITACIONES

El presente informe se emite bajo las siguientes limitaciones:

- Inspección de carácter visual.
- Ausencia de documentación como *logbooks* (libros de mantenimiento), certificado de aeronavegabilidad, horas de vuelo, etc.
- No se han realizado pruebas mecánicas ni verificaciones funcionales.

Por tanto, las conclusiones tienen carácter estimativo y no certifican el estado aeronavegable de ninguna aeronave.

3. MÉTODO Y PROCEDIMIENTO DE VALORACIÓN

Para esta tasación se emplea el enfoque de costos por venta comparativa. Este enfoque consiste en conocer el valor de mercado del modelo de la aeronave en condiciones buenas para posteriormente realizar una depreciación por su estado de conservación y apariencia física. Finalmente, ajustándose a lo indicado por AENA S.A., se le aplicará un porcentaje de descuento para obtener su valor de liquidación y subasta. (AESA, s.f.) (AirCraft24, s.f.) (Bluebook, s.f.) (VREF, s.f.)

El proceso seguido ha sido el siguiente:

1. Identificación de la aeronave (datos de matrícula, número de serie, fabricante, modelo, motores, etc) a través de los datos proporcionados por AENA S.A.
2. Inspección física y descripción del estado de la aeronave (fuselaje, motor, etc.)
3. Revisión de la documentación existente (si así la hubiera).
4. Investigación y asignación de un valor de mercado para obtener un valor final de subasta.

Los factores de ajustes aplicados para la valoración han dependido principalmente del estado exterior de la aeronave y del mercado actual, al no poseer información alguna sobre datos como las horas totales de vuelo, horas y ciclo de motor, historial de daños, aviónica instalada, etc.

4. VALORACIÓN AERONAVES CIVILES

Se describen a continuación las aeronaves indicadas por AENA S.A. para su valoración.

4.1. DATOS GENERALES AERONAVES VALORADAS

Se muestra en la siguiente tabla la información técnica de la que se dispone para cada una de las siete aeronaves de estudio proporcionados por AENA S.A.:

DENOMINACIÓN	TIPO	MODELO	MATRÍCULA
AERONAVE	PIPER	PA-28R-200 Cherokee Arrow II	EC-CZH
AERONAVE	PIPER	PA-22*	EC-JMM
AERONAVE	PIPER	-	EC-DOJ
AERONAVE	CESSNA	C172	EC-EPS
AERONAVE	CESSNA	C172	EC-ERT
AERONAVE	ANTONOV	AN-2	UR-84627
AERONAVE	SOCATA	TB-9	EC-JZB

*En el apartado 4.2 se valora otro modelo.

A través de Google Earth se puede estimar que la fecha de llegada de algunas de dichas aeronaves al Aeropuerto de Son Bonet fue como mínimo en 2002.

4.2. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LAS AERONAVES

Se identifican los datos generales de cada aeronave. Así como un primer rango del valor de mercado en estado normal de cada una de ellas.

4.2.1. Aeronave EC-CZH

La aeronave con matrícula EC-CZH corresponde a un modelo Piper PA28R-200 Arrow II, perteneciente a la familia Cherokee, ampliamente utilizada en aviación general para formación avanzada y vuelos privados. Se trata de un avión monomotor de ala baja con tren retráctil, fabricado principalmente en la década de 1970, lo que condiciona su antigüedad estructural y tecnológica. En el mercado actual, el valor de este tipo de aeronaves suele situarse en un rango aproximado entre 60.000 y 90.000 euros, dependiendo del estado de conservación, horas de célula y motor, así como aviónica instalada.

4.2.2. Aeronave EC-JMM

La aeronave con matrícula EC-JMM es un modelo Piper PA-28, no correspondiendo con el modelo Piper PA-22 indicado por AENA S.A., probablemente de la familia Cherokee, pudiendo ser una Piper PA-28-161 Warrior II. Se trata de una aeronave monomotor de ala baja, ampliamente utilizada en la aviación general para formación de pilotos y vuelos recreativos. Este modelo fue fabricado principalmente entre las décadas de 1970 y 1980, siendo una evolución mejorada de versiones anteriores de la serie PA-28. Sin información detallada, su valoración económica resulta orientativa, pudiendo situarse en un rango aproximado de entre 35.000 y 90.000 euros, dependiendo de sus condiciones operativas y conservación.

4.2.3. Aeronave EC-DOJ

La aeronave con matrícula EC-DOJ corresponde a un modelo Piper no identificado con precisión, aunque por sus características externas puede atribuirse con alta probabilidad a la familia Piper PA-32R, concretamente a versiones con configuración de cola en T. Se trata de una aeronave monomotor de ala baja, diseñada para aviación general, transporte ligero y uso recreativo, con una capacidad superior a la de modelos estándar como el PA-28. Este tipo de aeronave fue fabricado principalmente durante la década de 1970. Dado el estado observable en las imágenes, con signos evidentes de deterioro estructural y falta de componentes, su valoración económica es incierta, pudiendo situarse en un rango amplio aproximado de entre 15.000 y 60.000 euros, en función de su estado real, historial y posibilidad de restauración.

4.2.4. Aeronave EC-EPS

La aeronave con matrícula EC-EPS corresponde al modelo Cessna 172, uno de los modelos más producidos y utilizados a nivel mundial en aviación general. Se trata de un avión monomotor de ala alta con excelente estabilidad y facilidad de pilotaje, lo que lo hace idóneo para formación básica. Dependiendo del año de fabricación y equipamiento, su valor de mercado actual suele oscilar entre 70.000 y 150.000 euros.

4.2.5. Aeronave EC-ERT

La aeronave con matrícula EC-ERT es también un Cessna 172, con características similares al anterior, destacando por su fiabilidad, bajo mantenimiento y versatilidad operativa. Este modelo ha sido fabricado durante varias décadas, por lo que su valoración depende en gran medida del año de fabricación, modernizaciones de aviónica y estado del motor. En términos generales, su precio se sitúa en un rango comparable de entre 70.000 y 150.000 euros.

4.2.6. Aeronave UR-84627

La aeronave con matrícula UR-84627 es un Antonov AN-2, un avión biplano monomotor de origen soviético diseñado para operaciones en entornos no preparados. Destaca por su capacidad STOL (despegue y aterrizaje corto), gran robustez y posibilidad de operar en condiciones extremas. Debido a su singularidad y aplicación específica, su valor de mercado es variable, situándose habitualmente entre 80.000 y 200.000 euros según su estado operativo y configuración.

4.2.7. Aeronave EC-JZB

La aeronave con matrícula EC-JZB corresponde a un SOCATA TB-9 Tampico, un avión monomotor de ala baja diseñado en Francia en los años 70-80 para entrenamiento y aviación general. Se caracteriza por su cabina espaciosa, buena visibilidad y prestaciones equilibradas para instrucción. Actualmente, su valor de mercado suele encontrarse en el rango de 50.000 a 90.000 euros, dependiendo del equipamiento y estado de mantenimiento.

4.3. INSPECCIÓN VISUAL

Tras una inspección visual, todas las aeronaves tienen en común los siguientes aspectos:

- Ubicación en entorno exterior no acondicionado y sin protección.
- Presencia de vegetación alrededor de la estructura.
- Claras evidencias de inmovilización prolongada.
- Fuselaje con suciedad acumulada y deterioro de pintura.
- Ausencia de conservación activa.

Por tanto, se puede determinar que:

La invasión de vegetación en contacto con la estructura sugiere exposición prolongada del tren de aterrizaje y fuselaje inferior a humedad persistente, lo que incrementa significativamente el riesgo de corrosión estructural en zonas críticas no accesibles visualmente.

El estado del interior indica posible pérdida de estanqueidad de cabina y degradación de materiales por radiación UV, lo que suele ir asociado a deterioro paralelo de cableado eléctrico y conexiones.

En este tipo de condiciones de almacenamiento, el coste de retorno a aeronavegabilidad excede habitualmente el valor de mercado de la aeronave, lo que justifica su consideración como activo de despiece.

Se expone en la Tabla 4.1 algunos puntos clave a destacar de cada aeronave, pudiendo verificarlo en el ANEXO I: REPORTE FOTOGRÁFICO.

MATRÍCULA	PINTURA DETERIORADA	CORROSIÓN VISIBLE	AUSENCIA DE …	OBSERVACIONES
EC-CZH	SI	SI	MOTOR	-
EC-JMM	SI	SI	MOTOR	-
EC-DOJ	SI	SI	MOTOR, NARIZ, LARGUIRILLOS, PIEL EN ALAS	-
EC-EPS	SI	SI	MOTOR	-
EC-ERT	SI	SI	-	-

UR-84627	SI	SI	PIEL EN ALAS	-
EC-JZB	SI	SI	FUSELAJE SUPERIOR, MOTOR, MORRO, COLA, PARTE DE ALAS	POR PIEZAS

Tabla 4.1 Puntos a destacar de la valoración física de cada aeronave

4.4. VALORACIÓN ECONÓMICA

Se otorga un valor de mercado, de estado, de liquidación y de subasta para cada una de las siete aeronaves en la Tabla 4.2. Para obtener el valor de estado actual, tras el análisis obtenido del reporte fotográfico, se realiza una baja del valor de mercado de a partir del 90% y posteriormente se aplica una baja por liquidación y de subasta del 75%. Se sigue la dinámica de otras subastas realizadas por AENA S.A..

	VALOR EN € DE			
AERONAVE (MATRÍCULA)	**MERCADO**	**ESTADO ACTUAL**	**LIQUIDACIÓN**	**SUBASTA**
EC-CZH	82.000	8.200	2.050	513
EC-JMM	60.000	6.000	1.500	375
EC-DOJ	150.000	7.500[1]	1.875	469
EC-EPS	80.000	8.000	2.000	500
EC-ERT	80.000	8.000	2.000	500
UR-84627	80.000	8.000	2.000	500
EC-JZB[2]	-	-	-	1

Tabla 4.2 Valoración Económica de cada aeronave.

[1] Se le aplica una bajada del 95%.
[2] Para el caso de la aeronave con matrícula EC-JZB se decide dar un valor simbólico al estar incompleta.

5. CONCLUSIÓN

Los valores obtenidos en la Tabla 5.1 se encuentran alineados con:

- referencias oficiales de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), observándose que aeronaves en mejores condiciones de conservación presentan valores equivalentes o superiores, lo que justifica la fuerte depreciación aplicada en el presente informe debido al estado de abandono y exposición a la intemperie.
- la incertidumbre técnica no cuantificable, un riesgo estructural oculto y una pérdida de trazabilidad completa.

AERONAVE (MATRÍCULA)	VALOR DE SUBASTA
EC-CZH	513 €
EC-JMM	375 €
EC-DOJ	469 €
EC-EPS	500 €
EC-ERT	500 €
UR-84627	500 €
EC-JZB	1 €

Tabla 5.1 Valor de Subasta de cada aeronave.

6. ANEXO I: REPORTE FOTOGRÁFICO

6.1.1. Aeronave EC-CZH












AirPal


Air Pal
ESCUELA DE PILOTOS



6.1.2. Aeronave EC-JMM














www.airpal.es
PIPER


PIPER

6.1.3. Aeronave EC-DOJ













6.1.4. Aeronave EC-EPS






Airpal
www.airpal.es


www.airpal.es
EC-EPS


pal.es

6.1.5. Aeronave EC-ERT












EC-EP

6.1.6. Aeronave UR-84627













6.1.7. Aeronave EC-JZB

























7. ANEXO II: DEFINICIONES

Tasación: Se entiende como tasación de la aeronave, a la redacción de un informe o documento elaborado por un profesional tras su inspección visual y análisis documental, según el cual se determina el valor de la aeronave según el objetivo final.

Aeronave: Se considera aeronave a los aparatos o mecanismos que pueden circular en el espacio aéreo sustentándose por las reacciones del aire y que sean aptos para el transporte de personas o materiales.

Valor de mercado: Precio estimado al que una aeronave podría venderse en condiciones normales, sin presión de compra o venta.

Valor de liquidación: Precio probable en una venta rápida o forzosa.

8. ANEXO III: REFERENCIAS

AESA. (s.f.). *Subasta Pública del 27 de agosto de 2024 de AESA.* Obtenido de https://www.seguridadaerea.gob.es/es/quienes-somos/contratacion/subasta-publica

AirCraft24. (s.f.). *La plaza internacional para aviones y helicópteros usados*. Obtenido de https://www.aircraft24.es/

Bluebook, A. (s.f.). *Access Trusted Aircraft Valuation Data* . Obtenido de https://aircraftbluebook.com/

VREF. (s.f.). *Aircraft Value Reference*. Obtenido de https://vref.com/