

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 desde la ciudad: 4 km SW.
Elevación: 47 m / 153 ft.
Ondulación geoid: 48.98 m ± 0.03 (1).
Temperatura de referencia: 31°C.
Temperatura baja media: 9°C.
Declinación magnética: 1° E (2020).
Cambio anual: 7.1'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:** lesb.ops@aena.es
Tránsito autorizado: VFR. (2)
Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.
(2) Aeródromo FPMZ. Ver casilla 20 (Reglamentación local).

ARP: 393556N 0024210E. See AD 2-LESB ADC.
Distance and direction from the city: 4 km SW.
Elevation: 47 m / 153 ft.
Geoid undulation: 48.98 m ± 0.03 (1).
Reference temperature: 31°C.
Low average temperature: 9°C.
Magnetic variation: 1° E (2020).
Annual change: 7.1'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:** lesb.ops@aena.es
Approved traffic: VFR. (2)
Remarks: (1) For all AD points.
(2) FPMZ aerodrome. See item 20 (Local regulations).

3. HORARIO DE OPERACIÓN**OPERATIONAL HOURS**

➔ **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)
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)
Aduanas e Inmigración: No.
Servicios médicos y de sanidad: No.
AIS/ARO: HR AD. (1)
Información MET: HR AD.
ATS: No.
Abastecimiento de combustible: V: 0730-1200 y 1400-1630.
I: 0745-1215.
TEL: +34-639 300 697.
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) 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.

Airport: V: 0615-1645; PS from SR or 05:00, whichever is later, until the start of the schedule, or PS from the end of the schedule until SS; PPR 96 h in advance. (2)
I: 0815-1545; PS from SR until the start of the schedule, or PS from the end of the schedule until SS; PPR 96 h in advance. (2)
Customs and Immigration: No.
Health and Sanitation: No.
AIS/ARO: HR AD. (1)
MET briefing: HR AD.
ATS: No.
Fuelling: V: 0730-1200 and 1400-1630.
I: 0745-1215.
TEL: +34-639 300 697.
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) The airport's operating schedule (operational hours) is the planned period in which all aircraft shall operate, and the flight arrival or departure times shall be understood as the arrival or departure times of the aircraft to or from the relevant stand.

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 20000 L, 3.34 L/s.
JET A-1: 1 cisterna de 20000 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 20000 L, 3.34 L/s.
JET A-1: 1 tank 20000 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: Sí.
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 SERVICES

Categoría de incendios: V/I: 2 (1) (2).
Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas: 2 plataforma recuperadora 5 TM.
Observaciones: (1) Para otras categorías de incendios, previa petición, consultar NOTAM en vigor.
 (2) Objetivo operacional de tiempo de respuesta hasta el extremo RWY 05/23 y PRKG 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: 2 recovery apron 5 TM.
Remarks: (1) For other fire categories, prior request, consult NOTAM in force.
 (2) Operational objective of response time up to the end of RWY 05/23 and PRKG 1 less than 3 MIN.

7. EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE

RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

Tipos de equipamiento de limpieza: No aplica.
Prioridades de limpieza: No aplica.
Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento: No aplica.
Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica.
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.
 Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

Types of clearing equipment: Not applicable.
Clearance priorities: Not applicable.
Use of material for movement area surface treatment: Not applicable.
Specially prepared winter runways: Not applicable.
Remarks: Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2.
 Aerodrome in service during all seasons of the year.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

MOVEMENT AREA DETAILS

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

Apron: Surface: Asphalt.
 Strength: 4740 kg / 0.413 MPa.
Taxiways: Width: 10.5 m.
 Surface: Asphalt.
 Strength: 4740 kg / 0.413 MPa.
Check locations: Altimeter:
 Apron 1: 44 m/145 ft.
 Apron 2 (CONTINGENCY): 38 m/124 ft.
 VOR: No.
 INS: No.
Remarks: For heavier aircraft, contact the Operations Office (CEOPS, see item 20 "GLOBAL REPORTING FORMAT").

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Sistema de guía de rodaje: Puntos de espera de la pista, letrero de PROHIBIDA LA ENTRADA.
Señalización de RWY: Designadores, umbral, umbral desplazado, eje y faja lateral.
Señalización de TWY: Eje y faja lateral.
Observaciones: Ninguna.

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

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

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 apartado Conjunto de Datos.
Observaciones: Ver AD 2-LESB AOC.

Obstacles in Approach, Take-Off Climb, Conical, Inner Horizontal, Transitional, Inner Transitional and Balked Landing Surfaces established in ICAO Annex 14; and the areas 2A and 3 established in ICAO Annex 15. Those penetrating these surfaces are identified in the CSV file as "Relevante_Relevant = Si/Yes".
 See Item 10 and Data Sets sections.
Remarks: See AD 2-LESB AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: No.
HR: No.
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.
TAF: No.
TREND: No.
Información: No.
Documentación de vuelo/Idioma: No.
Cartas: No.
Equipo suplementario: No.
Dependencia ATS atendida: No.
Información adicional: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750.
Observaciones: Operaciones dispone de un terminal para visualización web en tiempo real de la información meteorológica generada por la estación automática (viento, temperatura, humedad,

MET office: No.
HR: No.
METAR: Automatic (on 128.275 MHz frequency, transmitting meteorological information in English and Spanish with 5 SEC in pause). H24 halfhourly. Issued information about: wind speed and direction, visibility, current weather (precipitation, fog, mist, haze and storms), cloud amount, height of cloud base, air temperature, dew point and QNH.
TAF: No.
TREND: No.
Information: No.
Flight documentation/Language: No.
Charts: No.
Supplementary equipment: No.
ATS unit served: No.
Additional information: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750.
Remarks: Operations has a web terminal to display in real-time the meteorological information generated by the automatic station (wind, temperature, humidity, visibility, cloud amount, QNH and



visibilidad, nubosidad, QHN y QFE, tiempo presente), METAR AUTO, e informes METAR/TAF de aeródromos alternativos. 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. Se hacen avisos de aeródromo de viento y precipitación.

QFE, present weather), METAR AUTO, and METAR/TAF reports for alternative aerodromes. The storm information will be provided exclusively by AEMET's lightning detector network.

There is a meteorological station sited within the AD area, 3936N 00242W. This station launches observation balloons daily from 1115 to 1200, and from 2315 to 0000. See ENR 5.3.

Wind and precipitation aerodrome warnings available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

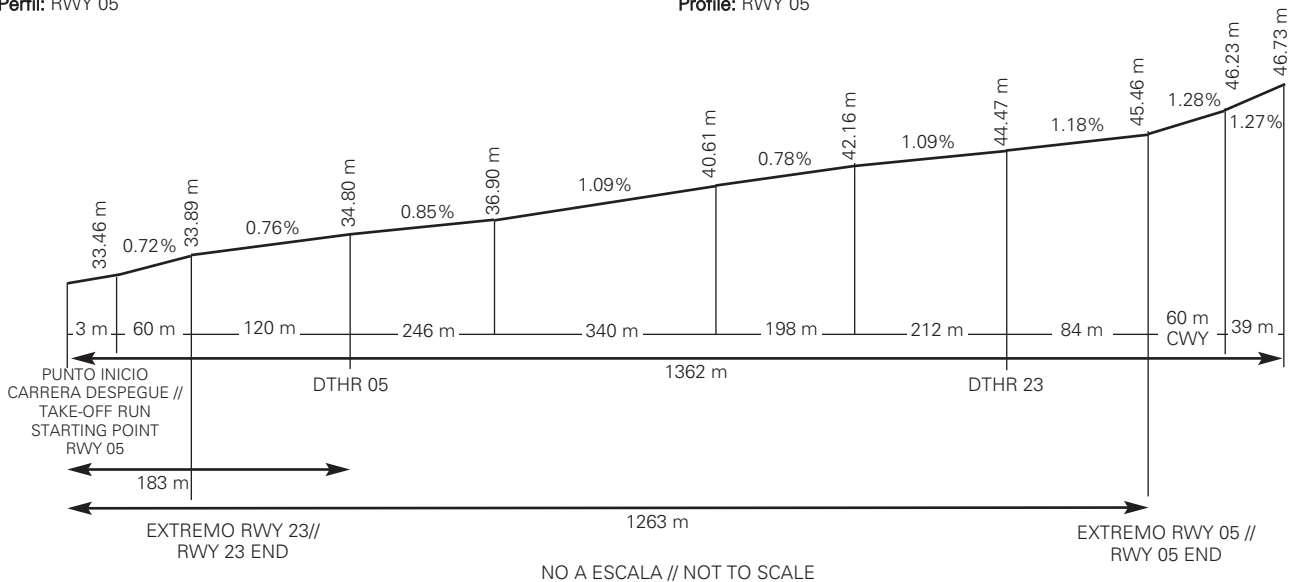
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
05 (1)	51.18° GEO 050° MAG	1263 x 23 (2)	393545.99N 0024153.28E	THR: 35 m / 114 ft TDZ: No	No	60 x 150	1482 x 80	No	No	RWY: ASPH PCN 14/F/A/W/T
23 (3)	231.18° GEO 230° MAG	1299 x 23 (4)	393606.25N 0024225.83E	THR: 44 m / 146 ft TDZ: No	No	60 x 150	1482 x 80	No	No	RWY: ASPH PCN 14/F/A/W/T

Observaciones: (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.

Remarks: (1) THR 05 displaced 183 m. RWY 05 end coordinates: 393607.96N 0024228.57E.
(2) The asphalted section of 68 m located before the take-off run starting point at RWY 05 is not runway and therefore, is not usable for take-off.
(3) THR 23 displaced 183 m. RWY 23 end coordinates: 393543.55N 0024149.37E.
(4) The asphalted section of 68 m located before the take-off run starting point at RWY 23 is not runway and therefore, is not usable for take-off.

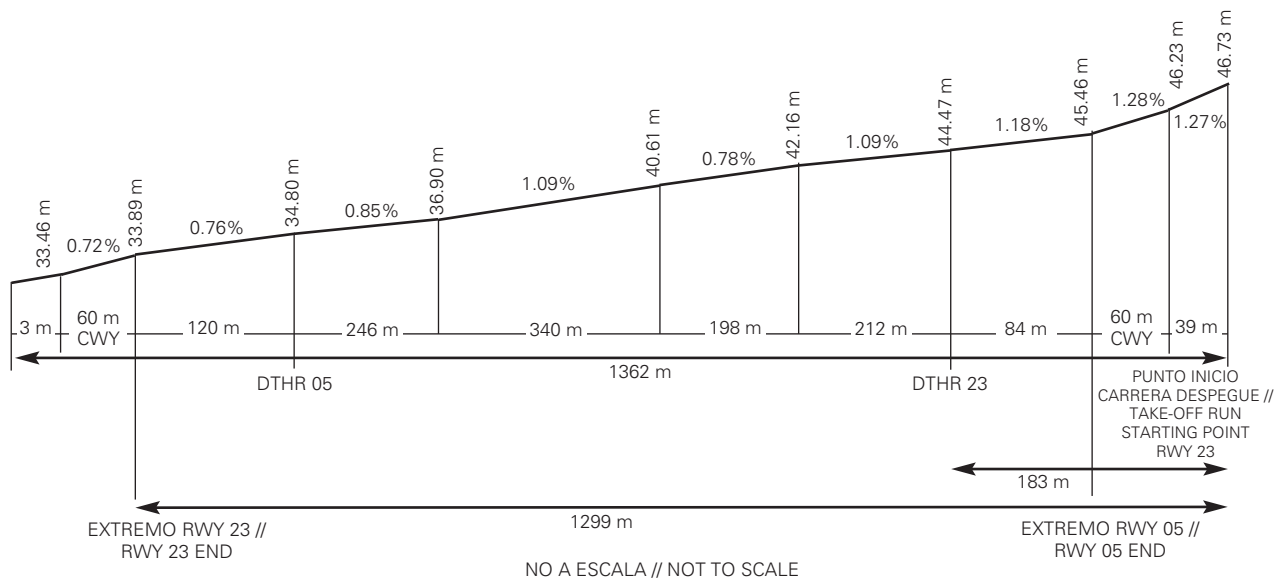
Perfil: RWY 05

Profile: RWY 05



Perfil: RWY 23

Profile: RWY 23



13. DISTANCIAS DECLARADAS		DECLARED DISTANCES		
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
05	1263	1323	1263	1080 (1)
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.

Remarks: (1) THR 05 displaced 183 m.
(2) THR 23 displaced 183 m.

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, 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, 1 near THR 23. No 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: ver casilla 2.
- 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 PRKG 1, 4-10, 27, 28 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 PRKG 1, 4-10, 27, 28 y 51.

Position:
- Geoid undulation: see item 2.
- 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 PRKG 1, 4-10, 27, 28 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 PRKG 1, 4-10, 27, 28 and 51.

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

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 PRKG 1, 4-10, 27, 28 y 51.
- Todos los puestos de estacionamiento: Asfalto, resistencia 4740 Kg/0.413 MPa.

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 PRKG 1, 4-10, 27, 28 and 51.
- All the stands: Asphalt, weight 4740 Kg/0.413 MPa.

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

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.

Remarks: 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

HR

Observaciones
Remarks

No.

Son Bonet Radio

122.705 C

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.

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

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: +34-971 449 881 y +34-600 941 121.

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.

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.

The mandatory flight plan submission is an operative condition for aircraft taking-off or landing at this aerodrome.

GLOBAL REPORTING FORMAT

The telephone numbers for receiving the runway condition report (RCR) and issuing reports (PIREPs) of the estimated braking action are those of the CEOPS: +34-971 449 881 and +34-600 941 121.

TRAFFIC WITHOUT BASE AT THE AIRPORT

Arriving traffic not based at the airport must provide a contact telephone number at the CEOPS office.

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 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.
- En los PRKG 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. Si 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.

RESTRICTIONS ON STANDS

Stands are not assigned.

- Aircraft with wingspan greater than 13 m must park in the stands assigned for this purpose, PRKG 25, 26 and the double stands 64-66 and 65-67.
- Fire fighting aircraft shall park in the following stands (exclusive use from 1 May to 15 October, coinciding with the season of forest fire risk):
 - 1: AS50;
 - 2 and 3: Airtractor;
 - 4: AS50;
 - 11 and 12: Partenavia.
- In PRKG from 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.
- The helicopters cleared to park on PRKG 27 must satisfy the following conditions, depending on the type of operation they are to carry out:
 - Turn: D<15 m.
 - Ground taxiing without turn: maximum width <21.3 m and D<18.8 m.
 - Air taxiing without turn: maximum width <16 m and D<18.8 m.
- In PRKG 28, helicopters of total length less than 13 m can park. In these cases, neither turning nor operations are permitted if there are operations in any of the following PRKG: 25, 26 or 27.
- In PRKG from 25 to 30 parking is allowed for a period less than 48 hours.
- In PRKG 51, turning of aircraft with total length (D) up to 10 m is permitted when all the following conditions are met: the stand adjacent is vacant, there are no aircraft in the taxiway and there are no fixed or mobile obstacles within a 10 m radius of the mid-point of the stand. Furthermore, when leaving the stand, the pilot shall report to CEOPS that they are leaving that stand.

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

- Contingency apron (PRKG from 80 to 84), only movements with the engines turned off are permitted. In the event of apron saturation, if the aircraft wingspan exceeds 10 m, then the pilot must have the means to move the aircraft with engines stopped for use. Entry into (exit from) the hangars for aircraft shall be accomplished by towing, and with engines stopped from (up to) the ABL of the apron.
- Aircraft cleaning area (in the North corner of the main apron), only movements with the engines turned off are permitted.
- It will not be permitted to taxi or remain with the engine running in stands adjacent to stands where refuelling is being carried out. In relation to this, it is understood that refuelling is taking place while the fuel bowser engine is still running.

Restrictions on taxiing

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

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 TWY S1, S2 or S3 and taxiing parallel to the runway (TWY 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 TWY (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 TWY (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 TWY (C1 and C2), and then via TWY S3. Once on the runway, they must use the turn pad to position themselves at the starting point for the take-off run (according to AIP) 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 TWY S1 and then, towards the starting point for the take-off run, using the turn pad for this purpose. They may also start the take-off run from the intersection of TWY S1 itself with the runway, at the discretion and under the responsibility of the pilot.
- When operating on RWY 05, aircraft may not use the runway holding position of TWY S1.

To accomplish changes of direction on the head of runways, it is mandatory for aircraft to make use of the turn pads.

Push-back

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

Tiedown of aircraft

Aircraft should be secured to the apron tiedown rings provided at each stand for this purpose. If anchorage is not possible because the aircraft does not possess this system, it must be secured with chocks.

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.

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.

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: 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.

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.

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.

Segregated use for fire fighting aircraft

Fire fighting aircraft, whether fixed-wing or helicopters, which operate from PRKG 1 to 4 and 12, use TWY C2, P4 and P5 to access the runway via TWY S1, or TWY C1 to access the runway via TWY S3. Moreover, those operating from PRKG 11 also use TWY P2.

Fire fighting operations, given that these are special operations (see Royal Decree 1180/2018 of 21 September, fourth additional provision) and are subject to operational charts in accordance with the Reglamento de la Circulación Aérea, have preference over other operations and are not deemed to be public use according to the Royal Decree 862/2009. Therefore, the stands and taxiways used for these operations are not subject to the technical requirements of this latter Royal Decree, provided that they are not used simultaneously and are segregated from other operations which are considered to be public use and must fulfil the technical requirements.

With regard to the stands and taxiways for aircraft used in fire fighting operations, AT8T and AS50 helicopters, the following discrepancies will be found in the case of simultaneous use with other aircraft that are engaged in public use operations:

- The safety area for turning helicopters in PRKG 1 overlaps with TWY P4 and P5 and the washing area;
- The safety area for turning helicopters in PRKG 4 overlaps with TWY P4 and PRKG 5 and 6;
- PRKG 2 and 3 are not large enough for an AT8T parked in one of them to maintain clearance from an aircraft moving in TWY P5 or parked in the other stand.

Thus, in the case that MALLORCA/Son Bonet Airport is being used by aircraft engaged in fire fighting, the operation of other traffic will be subject to the following restrictions in order to overcome the incompatibilities described:

- Fire fighting aircraft have priority access to the runway holding position in both configurations.
- All other traffic intending to operate must ensure that there is no fire fighting aircraft (either fixed-wing or helicopter) operating in PRKG 1 to 12, 27, 28 and 51, S1, S3, runway and/or surrounding taxiways, before moving towards any of these zones. Should some fire fighting aircraft be moving in any of these zones, any aircraft NOT engaged in fire fighting must wait until the former has completed its operation, whether because it has taken off or because it has reached its stand.

Airport pilots shall learn whether any fire fighting aircraft is taxiing by monitoring the aeronautical frequency. Pilots of fire fighting aircraft must report their taxiing intentions on the cited frequency.

APRON SATURATION PROCEDURE

CEOPS will contact with the aircraft on the frequency 122.705 C to direct it to the contingency apron (apron 2), PRKG 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: lesb.ops@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.

Any company or aircraft whose MTOW does not exceed the apron or taxiway strength published in AIP wishing to perform a pre-flight engine test can also do so in the TWY P1, PRKG 66 and 67, provided that the adjacent stands are not occupied; and in S3 maintaining a distance of 20 meters from C1. For such tests, it is not necessary to make a request to CEOPS. In all other cases, the procedure used for full power engine testing must be followed.

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 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 despegarán 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.

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 puede 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 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 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.

HELICOPTER OPERATIONS

Since there is no other specific area defined for operating with helicopters at MALLORCA/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 MALLORCA/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 TWY 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, numbers: 1, 4-10, 27 and 28. In the central area, PRKG 51 can also be used by helicopters. (See restrictions to stands in Item 20).

Taxiing along the section of TWY P2 opposite hangars 1 and 2 shall be accomplished with the engine off, either under tow or carried upon a suitable vehicle.

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 taking-off from RWY 23 and located in the helicopter practice area may taxi from the helicopter practice area to the runway through the TWY C1 on apron and then onto TWY S3. Once on the runway they shall proceed to 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)

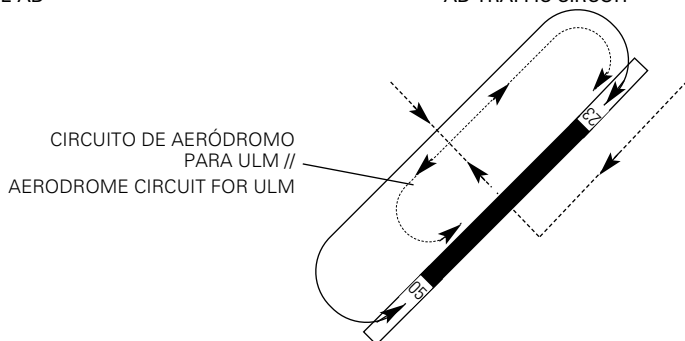
LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

El aeropuerto de MALLORCA/Son Bonet no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (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 PALMA DE MALLORCA (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 that 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 CTR PALMA DE MALLORCA (Controlled airspace) SHALL BE AVOIDED.

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

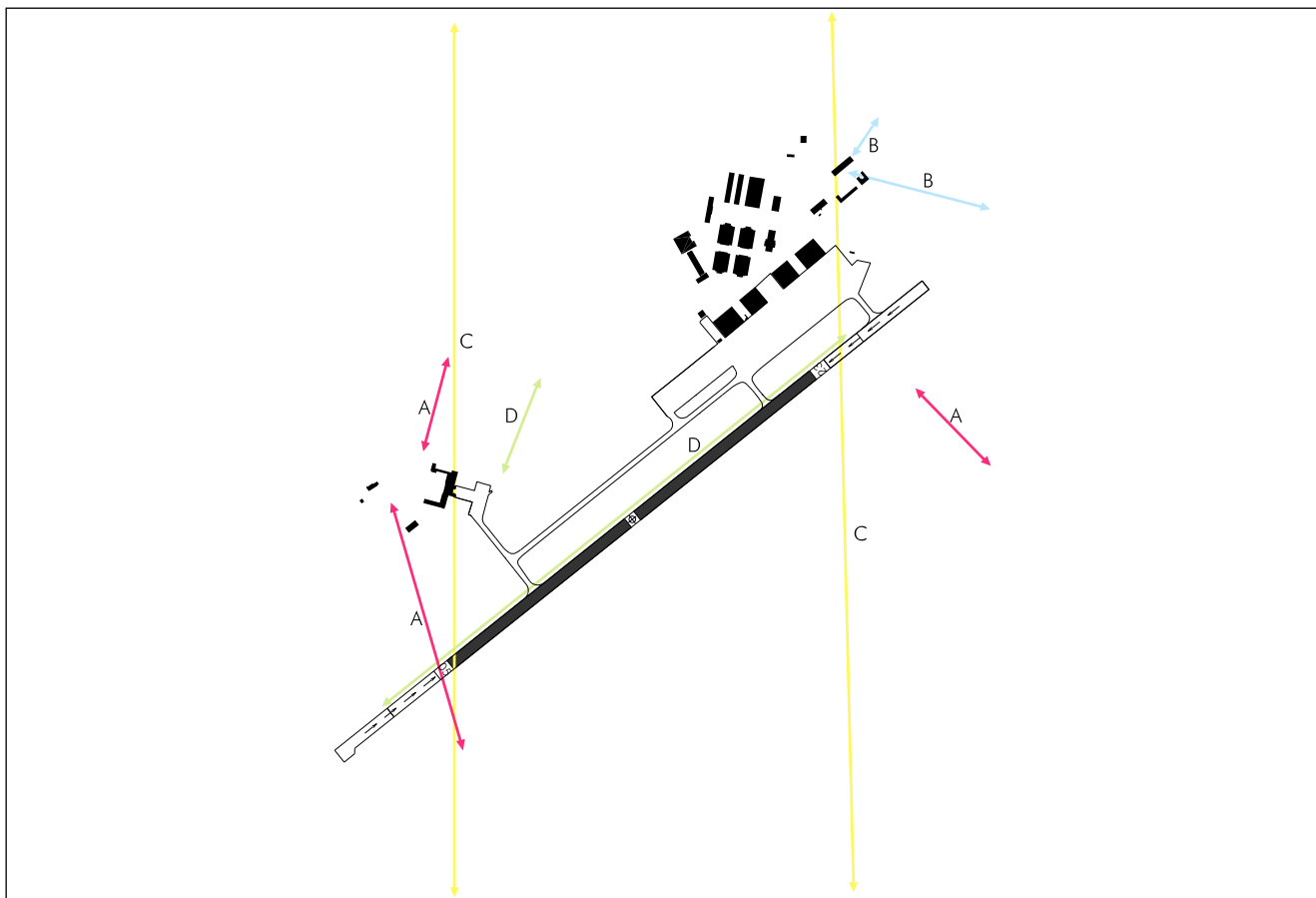
ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

- Movimiento A: paso de paloma torcaz.
- Movimiento B: paso de paloma bravía.
- Movimiento C: paso de grandes gaviotas (gaviota patiamarilla).
- Movimiento D: paso de pequeñas rapaces (cernícalo vulgar).

ADDITIONAL INFORMATION

BIRDS CONCENTRATION AREAS

- Movement A: wood pigeon passage.
- Movement B: rock doves pigeon passage.
- Movement C: large gulls passage (yellow-legged gull).
- Movement D: small birds of prey passage (common kestrel).



24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

El listado de cartas relativas al aeródromo puede encontrarse en el siguiente enlace:

<https://aip.enaire.es/AIP/#LESB>

CHARTS RELATED TO THE AERODROME

The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below:

<https://aip.enaire.es/AIP/#LESB>

25. PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

No.

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

No.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK