

AIS-ESPAÑA
Dirección AFTN: LEANZXTA
Teléfono: +34 913 213 363
E-mail: ais@enaire.es
Web: www.enaire.es

ENAIRE
DIVISIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
Avda. Aragón, 330. EDIFICIO 2
P.E. Las Mercedes - 28022 MADRID

12/20
23-APR-20

IMPLANTACIÓN DE MANIOBRAS DE APROXIMACIÓN RNP APCH PUBLICADAS CON EL TÍTULO RNP IMPLEMENTATION OF RNP APCH MANOEUVRES PUBLISHED UNDER THE TITLE RNP

CANCELAR AIC 06/19.

CANCEL AIC 06/19.

A. OBJETO

El propósito de la presente AIC es indicar a todos los usuarios del espacio aéreo español las características específicas de la operación en las maniobras de aproximación RNP APCH publicadas en España.

A. OBJECT

The purpose of the present AIC is to indicate to all users of Spanish airspace the specific characteristics of operation with the published RNP APCH approach manoeuvres in Spain.

B. INTRODUCCIÓN A LA ESPECIFICACIÓN RNP APCH COMO PARTE DEL CONCEPTO PBN DE OACI

El concepto PBN (Performance-Based Navigation)¹ de OACI, establece que no debe exigirse a las aeronaves la utilización de sistemas específicos (por ejemplo lecturas DME/DME) para poder volar una maniobra instrumental. En su lugar, PBN establece una serie de requisitos de prestaciones mínimas a cumplir por el sistema de navegación embarcado (requisitos de exactitud, integridad, disponibilidad, continuidad, vigilancia y alerta), así como funcionalidades específicas de navegación del mismo sistema, sensores de navegación que deben estar integrados en el mismo y requisitos de certificación de aeronave y/o tripulación.

Este conjunto de requisitos relativos a la aeronave y a la tripulación, necesarios para las operaciones PBN dentro de un espacio aéreo definido, se denomina "Especificación de Navegación". Dentro del concepto PBN, se definen dos clases de especificaciones: RNAV y RNP. La especificación RNAV no incluye requisitos de vigilancia y alerta autónomas de las prestaciones a bordo, mientras que la especificación RNP sí los incluye. Debido a que los requisitos funcionales y de prestaciones son propios para cada especificación, una aeronave que cumpla los requisitos de una especificación RNP no cumple necesariamente los requisitos de todas las especificaciones RNAV. Del mismo modo, una aeronave con una especificación RNP o RNAV que requiera niveles altos de precisión de navegación (p. ej. RNP 0.3) no cumple automáticamente los requisitos propios de otra especificación de menor precisión (p. ej. RNP 4).

De entre todas las especificaciones PBN, aquellas de aproximación cubren todos los segmentos de la aproximación (inicial, intermedia, final y frustrada) y se designan mediante "RNP" y un sufijo textual abreviado: en el caso concreto de esta AIC se tratan las especificaciones RNP APCH². No existen especificaciones RNAV que incluyan todas las fases de la aproximación.

B. INTRODUCTION TO THE SPECIFICATION OF RNP APCH AS PART OF THE ICAO CONCEPT OF PBN

The ICAO concept PBN (Performance-Based Navigation)¹ establishes that the use of specific systems (such as DME/DME readings) should not be demanded of aircraft for them to accomplish an instrument manoeuvre. Instead, PBN establishes a series of minimum performance requirements to be fulfilled by the on-board navigation system (requirements of accuracy, integrity, availability, continuity, surveillance and alerting), as well as specific navigation functionality for the system itself, navigation sensors which should be integrated into it and certification requirements for aircraft and/or aircrew.

This array of requirements for the aircraft and aircrew, necessary for PBN operations within a defined airspace, is called the "Navigation specifications". Within the concept PBN, two classes of specifications are defined: RNAV and RNP. The RNAV specification does not include the autonomous surveillance and alerting systems for on-board performance, while the RNP specification does include them. Since functionality and performance requirements are proper to each specification, an aircraft meeting the requirements of an RNP specification need not necessarily meet the requirements of all the RNAV specifications. Likewise, an aircraft holding an RNP or RNAV specification which requires high levels of navigation precision (e.g., RNP 0.3) does not automatically comply with the requirements proper to another specification of lower precision (e.g. RNP 4).

Among all the PBN specifications, the approach ones cover all the segments of the approach (initial, intermediate, final and missed) and are designated as "RNP" with an abbreviated text suffix: in the specific case of this AIC, the RNP APCH² specifications are the ones described. There are no RNAV specifications which cover all the phases of the approach.

C. SISTEMAS DE NAVEGACIÓN POR SATÉLITE UTILIZABLES EN MANIOBRAS DE APROXIMACIÓN RNP

OACI ha adoptado el término genérico GNSS para identificar el conjunto de todos los sistemas de navegación mediante los cuales los usuarios son capaces de determinar su posición a través de información basada en señales emitidas por

C. SATELLITE NAVIGATION SYSTEMS USABLE IN RNP APPROACH MANOEUVRES

ICAO has adopted the generic term GNSS to identify all navigation systems by which users can determine their position from information based on signals emitted by satellites. The signals offered by the constellations currently

¹ Doc. 9613 de OACI, AN/937, Manual de navegación basada en la performance. // ICAO Document 9613, AN/937, Performance-based navigation manual.

² Las especificaciones RNP APCH son aquellas en las que el FAS (tramo de aproximación final) es un segmento rectilíneo y tienen un RNP mínimo de 0.3 NM. Cualquier RNP inferior y/o uso de trayectorias RF en el FAS y/o los tramos inicial e intermedio de la frustrada entran dentro de la especificación de navegación RNP AR APCH, que no es objeto de esta AIC. // RNP APCH specifications are those in which the FAS (Final Approach Segment) is a straight segment and have a minimum RNP of 0.3 NM. Any lower RNP and/or use of RF paths on the FAS and/or initial and intermediate segments of the missed approach fall into the navigation specification of RNP AR APCH, which is not object of this AIC.

satélites. Las señales ofrecidas por las constelaciones admitidas actualmente por OACI para uso en aviación civil (GPS y GLONASS) no cumplen por sí mismas los requisitos exigidos por dicha organización durante la maniobra de aproximación instrumental. Para alcanzar estas exigencias se necesitan sistemas complementarios o de mejora de las prestaciones, tales como:

- ABAS: sistema de aumentación basado en la aeronave.
- SBAS: sistema de aumentación basado en satélites.
- GBAS: sistema de aumentación basado en tierra.

Los procedimientos definidos en esta AIC están limitados al uso de la constelación GPS (Standard Positioning Service - SPS) en combinación con ABAS o SBAS. La técnica ABAS más común es conocida como RAIM (Receiver Autonomous Integrity Monitoring), que depende únicamente de las señales de satélite para ejecutar la función de integridad. Otra técnica denominada AAIM (Aircraft Autonomous Integrity Monitoring) se basa en la integración de GPS con otros sensores de navegación embarcados.

La técnica SBAS consiste en la combinación de la señal GPS con la ofrecida por una constelación de satélites geostacionarios que proporcionan correcciones diferenciales a la señal GPS, cuya exactitud mejoran. Asimismo, proporciona información de integridad asociada a esta combinación de señal GPS y correcciones SBAS. Se trata de sistemas regionales de escala continental; en el caso concreto de Europa dicho sistema se denomina European Geostationary Navigation Overlay Service (EGNOS). EGNOS se ofrece en tres niveles de servicio distintos: NPA, APV-I y LPV-200, cada uno con mejores prestaciones que el anterior. Actualmente no hay ninguna maniobra en España basada en el nivel de servicio LPV-200, si bien están previstas en un futuro cercano.

D. TIPOS DE MÍNIMOS DISPONIBLES EN UNA MANIOBRA RNP APCH

En función de la señal de navegación GNSS empleada, de la existencia o no de guiado vertical y del tipo de procedimiento, las aproximaciones presentan distintos mínimos operativos:

- Los procedimientos que cuentan sólo con guiado lateral GPS aumentado con ABAS, y son por tanto de no precisión, conducen a la aeronave hasta el mínimo LNAV (OCA/H). De acuerdo al Anexo 6 de OACI corresponden generalmente³ a operaciones 2D de tipo A.
- Los procedimientos que, además del guiado lateral GPS aumentado con ABAS, cuentan con guiado vertical basado en una función embarcada de guiado barométrico, llamados APV/Baro-VNAV, conducen a la aeronave hasta el mínimo LNAV/VNAV (OCA/H). De acuerdo al Anexo 6 de OACI, corresponden a operaciones 3D de tipo A.
- Los procedimientos que empleen la señal GPS aumentada por sistemas de satélites (SBAS) para el guiado lateral y vertical, conocidos como procedimientos APV SBAS, conducen a la aeronave hasta el mínimo LPV (OCA/H). De acuerdo al Anexo 6 de OACI, corresponden a operaciones 3D de tipo A.

accepted by ICAO for use in civil aviation (GPS and GLONASS) do not in themselves fulfil the requirements demanded by the same organisation during the instrument approach manoeuvre. To meet these demands, complementary systems or ones which improve performance are required, such as:

- ABAS: aircraft-based augmentation system.
- SBAS: satellite-based augmentation system.
- GBAS: ground-based augmentation system.

The procedures defined in this AIC are limited to the use of the GPS constellation (Standard Positioning Service - SPS) in combination with ABAS or SBAS. The most common ABAS technique is known as RAIM (Receiver Autonomous Integrity Monitoring), which solely depends on the satellite signals for its integrity functionality. Another technique called AAIM (Aircraft Autonomous Integrity Monitoring) is based on integrating GPS with other on-board navigation sensors.

The SBAS technique consists of combining the GPS signal with that offered by a constellation of geostationary satellites which furnish differential corrections to the GPS signal, improving its accuracy. Likewise, it furnishes integrity information associated to this combination of GPS signals and SBAS corrections. These are regional systems of continental scale; in the specific case of Europe, this system is called European Geostationary Navigation Overlay Service (EGNOS). EGNOS is offered at three different levels of service: NPA, APV-I and LPV-200, in order of increasing performance. At the moment, there is no manoeuvre in Spain based on the service level LPV-200, although these are expected in the near future.

D. TYPES OF MINIMA AVAILABLE IN AN RNP APCH MANOEUVRE

Depending on the GNSS navigation signal employed, on whether or not there is vertical guidance and the type of procedure, approaches have different operational minima:

- Procedures which only have GPS augmented lateral guidance with ABAS, and which are therefore non-precision, conduct the aircraft to the LNAV minimum (OCA/H). In accordance with ICAO Annex 6, these are generally³ 2D operations of type A.
- Procedures which, in addition to GPS augmented lateral guidance with ABAS, also have vertical guidance based on an on-board barometric guidance function, known as APV/Baro-VNAV, conduct the aircraft to the LNAV/VNAV (OCA/H) minimum. In accordance with ICAO Annex 6, these are generally 3D operations of type A.
- Those procedures which employ the GPS signal augmented by systems of satellites (SBAS) for lateral and vertical guidance, known as APV SBAS procedures, conduct the aircraft to the LPV minimum (OCA/H). In accordance with ICAO Annex 6, these are generally 3D operations of type A.

³ Ciertos casos de uso de la técnica de aproximación final en descenso continuo (CDFA) con guía VNAV de asesoramiento (advisory) se consideran operaciones 3D tipo A, aunque el mínimo sea LNAV. // Certain cases where the final continuous descent technique (CDFA) with VNAV advisory guidance is used, are considered 3D type A operations, even if the minimum is LNAV.

El siguiente cuadro resume estos conceptos:

The following table summarizes these concepts:

TIPO OPERACIÓN OPERATION TYPE	DENOMINACIÓN PROCEDIMIENTO PROCEDURE DENOMINATION	SISTEMA MÍNIMO PARA GUIADO HORIZONTAL MINIMUM SYSTEM FOR LATERAL GUIDANCE	SISTEMA MÍNIMO PARA GUIADO VERTICAL MINIMUM SYSTEM FOR VERTICAL GUIDANCE	MÍNIMA DE DESCENSO DESCENT MINIMUM
2D o 3D Tipo A: Aproximación de no precisión (NPA) // 2D or 3D Type A: Non-precision approach (NPA)	RNP APCH hasta mínimos LNAV // RNP APCH down to LNAV minima	GPS + ABAS	–	LNAV
3D Tipo A: Aproximación con guiado vertical (APV) // 3D Type A: Approach with vertical guidance (APV)	RNP APCH hasta mínimos LNAV/VNAV // RNP APCH down to LNAV/VNAV minima	GPS + ABAS	Función Baro-VNAV // Baro-VNAV function	LNAV/VNAV
	RNP APCH hasta mínimos LPV-APV SBAS // RNP APCH down to LPV-APV SBAS minima	GPS + SBAS (APV-I)	GPS + SBAS (APV-I)	LPV

E. IMPLANTACIÓN DE MANIOBRAS DE APROXIMACIÓN RNP

En cumplimiento del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1048 de la Comisión, de 18 de julio de 2018, está previsto publicar procedimientos RNP APCH con mínimos de operación LNAV, LNAV/VNAV y LPV, bajo el título de RNP, en todas las cabeceras instrumentales utilizadas para el aterrizaje de los aeropuertos españoles civiles dentro del ámbito de aplicación del reglamento.

Si en alguna cabecera instrumental la implantación de mínimos LNAV/VNAV o LPV resultase de una dificultad excesiva por terreno, obstáculos o condiciones de separación del tránsito aéreo, se implantarán al menos maniobras de aproximación RNP a mínimos LNAV.

La implantación de procedimientos RNP APCH en escenarios fuera del ámbito del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1048 será asimismo posible, bajo las condiciones particulares que fije en cada caso la Autoridad Competente y una vez que ésta emita la autorización correspondiente.

E. IMPLANTATION OF RNP APPROACH MANOEUVRES

In compliance with Commission Implementing Regulation (EU) 2018/1048 of 18 July 2018, RNP APCH procedures with LNAV, LNAV/VNAV and LPV operational minima are expected to be published under the title RNP, for all instrument thresholds used for landing at Spanish civil airports within the scope of the application of the regulation.

Should the implantation of LNAV/VNAV or LPV minima at any instrument threshold would turn out to be excessively difficult due to terrain, obstacles or air traffic separation conditions, implantation of at least RNP approach manoeuvres down to LNAV minima will apply.

Implantation of RNP APCH procedures at scenarios outside the scope of Implementing Regulation (EU) 2018/1048 will be likewise possible, under the specific conditions established by the competent authority in every case and once the corresponding authorization is issued.

F. CARACTERÍSTICAS COMUNES DE LAS MANIOBRAS DE APROXIMACIÓN RNP

Los procedimientos RNP APCH se publican en cartas de aproximación instrumental bajo los siguientes títulos:

- **RNP RWY XX:** si la carta contiene mínimos solo LNAV, o LNAV y LNAV/VNAV en la misma carta.
- **RNP RWY XX (LPV only):** si la carta sólo contiene mínimos LPV.

No está prevista en el AIP-España la publicación de cartas que:

- Solo contengan mínimos LNAV/VNAV.
- Contengan mínimos LNAV/VNAV y LPV, sin mínimos LNAV.
- Contengan los tres mínimos.

La denominación antigua de estas cartas, “RNAV (GNSS)”, ha quedado obsoleta y se ha eliminado completamente del AIP España.

Si existiesen en una misma cabecera varias maniobras RNP con el mismo título, se distinguirán entre sí mediante la adición de una letra adicional, como ocurre en las maniobras convencionales, según el documento 8168 de OACI. Por ejemplo, **RNP Y RWY XX** y **RNP Z RWY XX**.

F. COMMON CHARACTERISTICS OF RNP APPROACH MANOEUVRES

RNP APCH procedures are published on instrument approach charts under the following titles:

- **RNP RWY XX:** if the chart has LNAV minima only, or LNAV and LNAV/VNAV on the same chart.
- **RNP RWY XX (LPV only):** if the chart has LPV minima only.

Publication of the following charts is not envisaged in the AIP-España:

- Those with LNAV/VNAV minima only.
- Those with LNAV/VNAV and LPV minima, without LNAV minima.
- Those with all three minima.

The former denomination for these charts, “RNAV (GNSS)”, is obsolete and will be eliminated completely from the AIP-España.

Should there exist several RNP manoeuvres at the same threshold with the same title, they shall be distinguished from each other by the use of an additional letter, as already occurs with conventional manoeuvres, according to ICAO Document 8168. For example, **RNP Y RWY XX** and **RNP Z RWY XX**.

Las cartas de maniobras de aproximación RNP contendrán una caja que indicará:

- La especificación PBN aplicable (en este caso, RNP APCH). En algunos casos particulares, las esperas asociadas a la maniobra de aproximación y/o algún tramo de poca longitud en los segmentos de aproximación inicial o de frustrada podrían presentar otras especificaciones, p.ej. RNAV 1 ó RNP 1.
- Cualquier requisito adicional, como p.ej. la necesidad de función embarcada para volar tramos de radio fijo (RF). Los tramos RF pueden aparecer en los segmentos inicial, intermedio o de aproximación frustrada (parte final) de algunas maniobras de aproximación RNP.

Las cartas que contengan mínimos LPV dispondrán, además de la anterior, de otra caja en la que se indicarán:

- El sistema SBAS necesario (EGNOS, en todos los casos aplicables a España).
- El número de canal asociado a la maniobra.
- El identificador de referencia de trayectoria del segmento final (RPI, Reference Path Identifier) que, por tratarse siempre del sistema EGNOS, comenzará por la letra "E".

Todos los procedimientos RNP APCH están basados en coordenadas WGS-84.

Para poder utilizar estas maniobras es necesario que los operadores de aeronaves cumplan lo especificado en el Reglamento (UE) 965/2012, enmiendas posteriores y Decisiones de EASA asociadas (conjunto conocido como EASA AIR OPS). Es importante destacar que para realizar este tipo de maniobras de aproximación RNP **no es suficiente que una aeronave esté certificada para ello, sino que el operador también tiene que cumplir los requisitos especificados para él en AIR OPS.**

G. CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DE LA APROXIMACIÓN RNP HASTA MÍNIMOS LNAV/VNAV

En un procedimiento RNP APCH hasta mínimos LNAV/VNAV (APV Baro) se proporciona al piloto, en el tramo final de la aproximación, guiado lateral basado en GPS + ABAS y guiado vertical basado en información barométrica. Las indicaciones realizadas por el altímetro barométrico se ven afectadas por desviaciones de la temperatura estándar. Así, por ejemplo, temperaturas más bajas que la normal provocan que la altitud barométrica indicada sea superior a la altitud verdadera de la aeronave.

No se permitirá la utilización del procedimiento cuando la temperatura del aeródromo esté fuera de los límites superior e inferior de operación publicados en la carta. Esto se mantiene aun cuando el FMS de la aeronave cuente con equipo de compensación de bajas temperaturas aprobado para la aproximación final.

Igualmente, sólo se permitirá la ejecución de estos procedimientos cuando la dependencia ATS disponga de valores reales (no pronosticados) y actualizados de:

- Reglaje altimétrico (QNH) local.
- Temperatura local (medida en el emplazamiento de la fuente del QNH local).

Requisitos para proveedores de datos aeronáuticos

El uso de SBAS para el guiado vertical en procedimientos LNAV/VNAV no está autorizado en Espacio Aéreo Español.

Todos los procedimientos LNAV/VNAV publicados en España deberán codificarse en las bases de datos de navegación embarcadas de manera que los procedimientos a mínimos LNAV/VNAV sólo se puedan volar con GPS con aumentación ABAS más una función Baro-VNAV certificada.

Por tanto, el valor del parámetro "GNSS/FMS Indicator" de la base de datos de navegación embarcada en los procedimientos LNAV/VNAV será "B" en todos los casos.

H. NOTAM

RNP approach manoeuvre charts shall contain a box stating:

- The PBN specification applicable (in this case, RNP APCH). In certain particular cases, the holding patterns associated to an approach manoeuvre and/or certain short legs in the initial or missed approach segments may bear other specifications, such as RNAV 1 or RNP 1.
- Any additional requirement, such as the need for on-board functionality for flying constant radius (RF) segments. The RF segments may appear in the initial, intermediate or missed approach (final part) segments of some RNP approach manoeuvres.

Charts with LPV minima, in addition to the foregoing, will also have another box stating:

- The SBAS system necessary (EGNOS, in all the cases applicable to Spain).
- The channel number associated to the manoeuvre.
- The Reference Path Identifier (RPI) for the final segment, which, as this always belongs to the EGNOS system, will start with the letter "E".

All RNP APCH procedures are based on WGS-84 coordinates.

To be able to use these manoeuvres, it is necessary for aircraft operators to comply with the provisions of Regulation (EU) 965/2012, subsequent amendments, and the associated EASA Decisions (known collectively as EASA AIR OPS). It is important to highlight that to accomplish this type of RNP approach manoeuvres, **it is not sufficient for an aircraft to be certified to do so, but the operator must also comply with the requirements specified for him in the AIR OPS.**

G. SPECIFIC CHARACTERISTICS OF RNP APPROACHES DOWN TO LNAV/VNAV MINIMA

In an RNP APCH procedure down to LNAV/VNAV minima (APV Baro), lateral guidance is provided to the pilot on the final leg of the approach, based on GPS + ABAS and vertical guidance based on barometric information. The indications given by the pressure altimeter are affected by deviations in the standard temperature. Therefore, for instance, temperatures lower than normal cause the indicated barometric altitude to be higher than the true altitude of the aircraft.

Use of the procedure shall not be permitted when the temperature at the aerodrome is outside the upper and lower operational limits published on the chart. This remains the case even if the FMS of the aircraft has low temperature offset equipment approved for final approach.

Similarly, execution of these procedures will only be permitted when the ATS unit has access to real and updated values (not forecasted) of:

- Local altimeter setting (QNH).
- Local temperature (measured at the location of the local QNH source).

Requirements for providers of aeronautical data

The use of SBAS for vertical guidance in LNAV/VNAV procedures is not authorised within Spanish airspace.

All the LNAV/VNAV procedures published in Spain must be encoded into the on-board navigation databases, in such a way that the procedures down to LNAV/VNAV minima may only be flown with GPS with ABAS augmentation plus a certified Baro-VNAV functionality.

Therefore, the value of the "GNSS/FMS Indicator" parameter of the on-board database in the LNAV/VNAV procedures shall be "B" in all cases.

H. NOTAM

Se expedirán oportunamente Notificaciones a los Aviadores (NOTAM) según se recoge en la AIC titulada "Medios de notificación de disponibilidad de operaciones de aproximación basadas en el sistema global de navegación por satélite (GNSS)".

I. PLAN DE VUELO

Siguiendo las directrices del Documento 4444 (PANS-ATM) de la OACI, se deben completar ciertas casillas del Plan de Vuelo con el sufijo apropiado para indicar que la aeronave y su tripulación cuentan con los requisitos aplicables. Dicha información viene recogida en la AIC titulada "Implantación de modificaciones al contenido y formato del formulario de plan de vuelo de la OACI".

J. INFORMACIÓN ADICIONAL

Puede obtenerse información sobre la certificación de aeronavegabilidad en:

Agencia Estatal de Seguridad Aérea

Dirección de Seguridad de Aeronaves

División de Certificación

Avenida del General Perón nº 40, Portal B, 1ª Planta 28020 Madrid

Tel: +34 913 968 100

Puede obtenerse información sobre requisitos operacionales para operadores en:

Agencia Estatal de Seguridad Aérea

Dirección de Seguridad de Aeronaves

Control de Seguridad Operacional en Vuelo

Avenida del General Perón nº 40, Portal B, 1ª Planta 28020 Madrid

TEL: +34 913 968 100

Notices to Airmen (NOTAM) will be issued whenever appropriate, as is stated in the AIC titled "Means of notification of the availability of approach operations based on the global navigation satellite system (GNSS)".

I. FLIGHT PLANS

According to the guidelines of ICAO Document 4444 (PANS-ATM), certain items of the Flight Plan should be completed with the appropriate suffix to indicate that the aircraft and its aircrew comply with the requirements applicable. This information is given in the AIC titled "Implementation of changes to the content and format of the ICAO flight plan form".

J. ADDITIONAL INFORMATION

Information about airworthiness certification can be obtained from:

Agencia Estatal de Seguridad Aérea

Dirección de Seguridad de Aeronaves

División de Certificación

Avenida del General Perón nº 40, Portal B, 1ª Planta 28020 Madrid

Tel: +34 913 968 100

Information about operational requirements for operators can be obtained from:

Agencia Estatal de Seguridad Aérea

Dirección de Seguridad de Aeronaves

Control de Seguridad Operacional en Vuelo

Avenida del General Perón nº 40, Portal B, 1ª Planta 28020 Madrid

TEL: +34 913 968 100

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK