

Melilla TWR

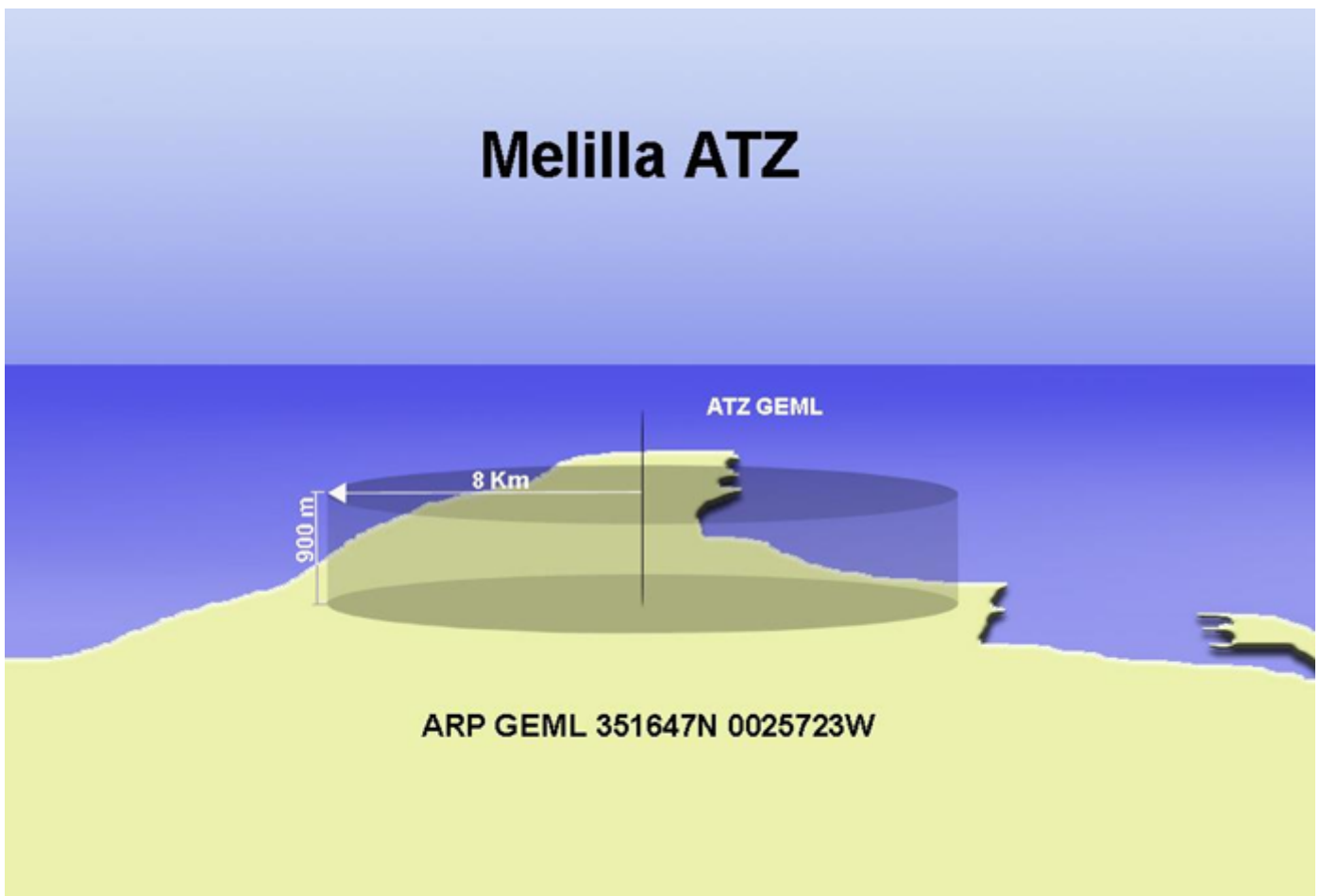
1. SERVICIOS PRESTADOS EN LA DEPENDENCIA

Melilla AD presta dos tipos de servicios (ATS).

- **Servicio de Control de Tránsito Aéreo (ATC):** su objetivo es prevenir colisiones entre aeronaves y entre aeronaves y obstáculos y acelerar y mantener ordenadamente el movimiento de tránsito aérea
- **Servicios de información de vuelo (FIS):** tiene por fin asesorar y proporcionar información útil para la marcha segura y eficaz de los vuelos. Para ello se prestan los Servicios de Información de Vuelo (FIS), incluido el Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS).

Por su particularidades, Melilla ofrece servicio de control de aeródromo en su ATZ y servicio de información en el corredor de Melilla.

2. ESPACIO AÉREO BAJO RESPONSABILIDAD DE LA DEPENDENCIA





2. 1. DEFINICIÓN DEL ESPACIO AÉREO

En el espacio aéreo de Melilla podemos distinguir:

ÁREA	LÍMITES VERTICALES	ESPACIO AÉREO
ATZ Cilindro de 8 Km radio centrado en el ARP (1)	SFC - 3000 ft. HGT (2)	D
Corredor de Melilla (3) Véase la figura adjunta	SFC - 6000 ft	G

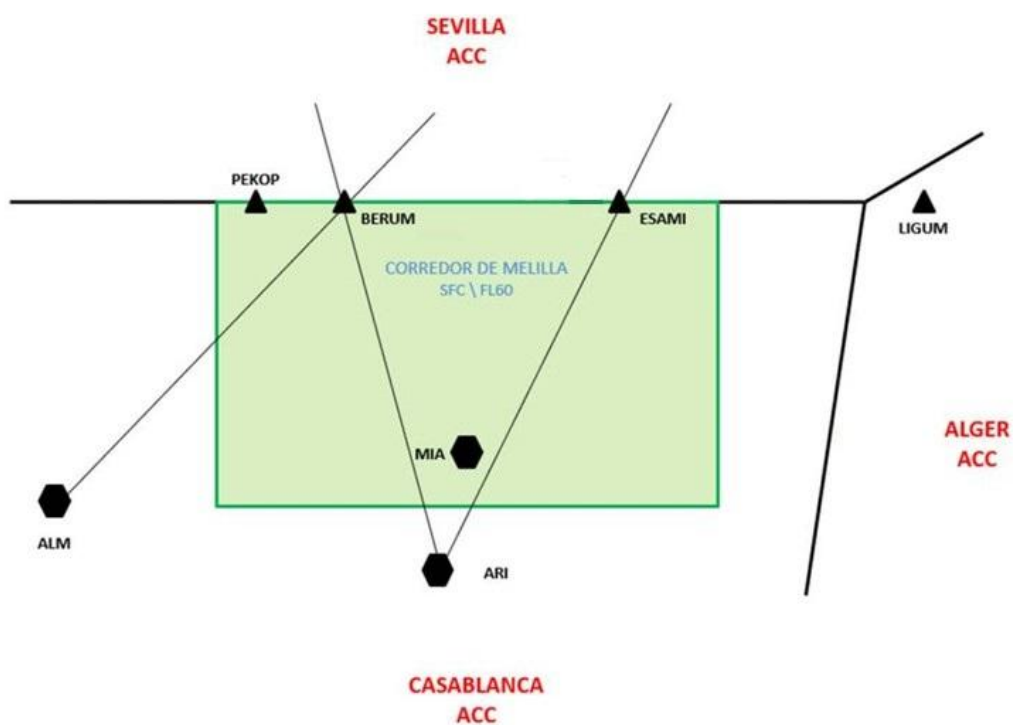
1. O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior.
2. O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.
3. Se establece en [AIP ENR 2. 1.](#) que el área de responsabilidad del Corredor de Melilla es de LECS. A efectos operativos, la dependencia encargada de proporcionar FIS en el corredor será Melilla TWR.

2. 2. ÁREA DE INTERÉS COMÚN ENTRE LECS Y GEML

ÁREA	LÍMITES VERTICALES	ESPACIO AÉREO
FIR	FL145 - FL195	C
	SFC - FL145	G
	AWY*: MEA** - FL145	D

*AWY: *airway*, aerovía.

**MEA: *Minimum Enroute Altitude*, Altitud Mínima En ruta.



- Se definen las siguientes [Áreas Especiales](#) dentro del Área de Interés Común:
 - **LED165** ALBORÁN INFERIOR (SFC - 5000 ft ALT)
 - **LED166** ALBORÁN OESTE (5000 ft ALT - FL150)
 - **LED167** ALBORÁN CENTRO (5000 ALT - FL150)
 - **LED168** ALBORAN ESTE (5000 ft ALT - FL150).
 - **GER11** MELILLA (SFC - UNL)
 - **GEP116** ISLAS CHAFARINAS (SFC - UNL)

3. INFORMACIÓN TÉCNICA

3. 1. FRECUENCIAS DE LA DEPENDENCIA, POSICIONES Y FUNCIONES ASOCIADAS

LOGIN	INDICATIVO DE LLAMADA	FRECUENCIA
GEML_A_TWR	Melilla	119.525
GEML_GND	Melilla	121.775

- **GEML_A_TWR** dará información del aeródromo y de tránsitos en el corredor y gestionará las pistas tanto para despegues como aterrizajes. Si lo hubiese, coordinará con el ACC de Sevilla como se explicará en puntos sucesivos de este manual.
- **GEML_GND**: se encargará principalmente de las autorizaciones, el rodaje de aeronaves en la plataforma, y coordinará, si los hubiese con GEML_A_TWR, LECS y GMMM.

3. 2. SERVICIO ATIS

Melilla no ofrece servicio ATIS. Por lo tanto según [RCA 4.5.5.2.1.](#) deberemos ofrecer la siguiente información meteorológica y/o de AD.

a) la pista que ha de utilizarse;

b) la dirección y velocidad del viento en la superficie, incluyendo variaciones importantes de la mismas:

c) el reglaje QNH de altímetro, y, bien sea regularmente de conformidad con acuerdos locales o si la aeronave lo solicita, el reglaje QFE del altímetro;

d) la temperatura del aire ambiente en la pista que ha de utilizarse, en el caso de aeronaves con motor de turbinas.

e) la visibilidad representativa del sentido de despegue y ascenso inicial, si es inferior a 10 km, o de ser aplicable el valor del RVR correspondiente a la pista que ha de utilizarse.

f) la hora exacta.

3. 3. SISTEMAS DE VIGILANCIA ATS

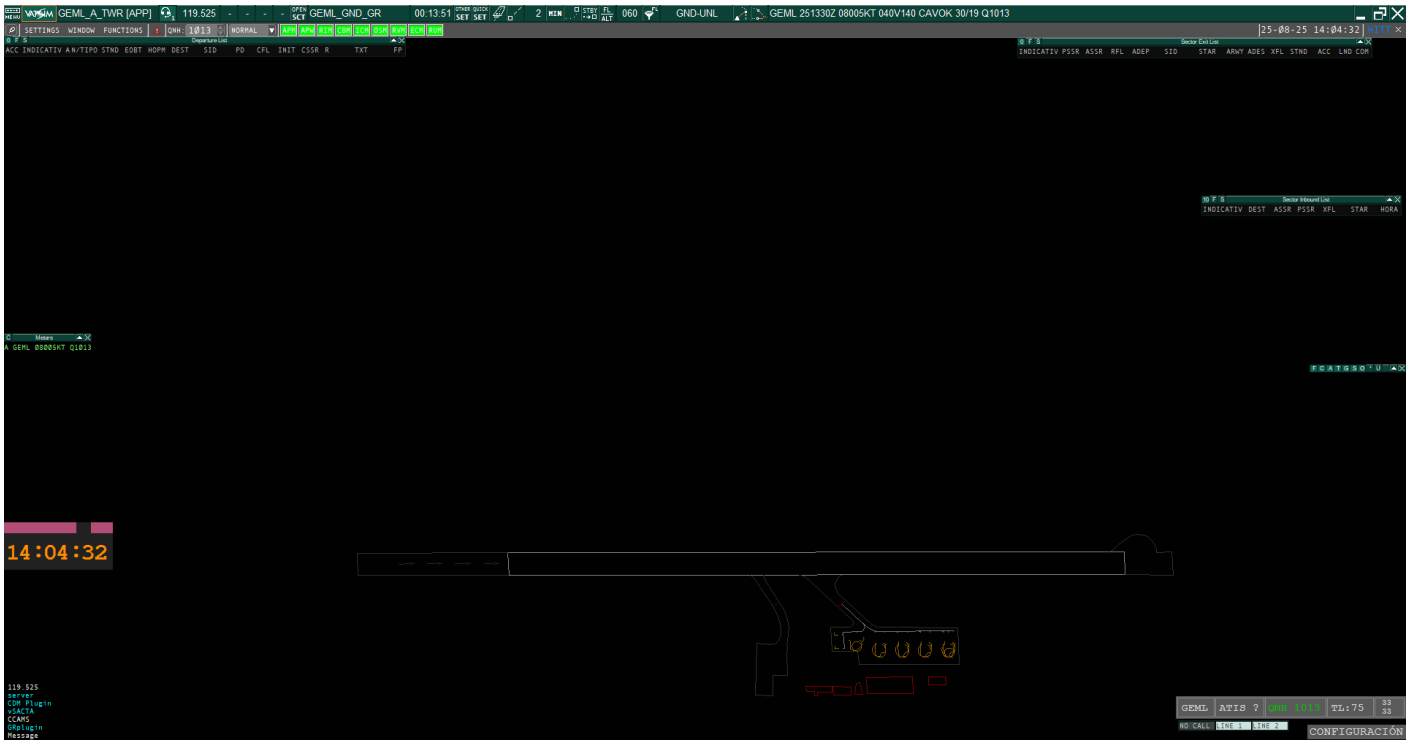
En el aeropuerto de Melilla podrán utilizarse sistemas de vigilancia ATS en el suministro de servicio de control AD para ejecutar para ejecutar las siguientes funciones:

- Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final.
- Supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo.
- Establecimiento de separación, establecido en el apartado RCA 4. 6. 7. 3. entre aeronave sucesivas a la salida.
- Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

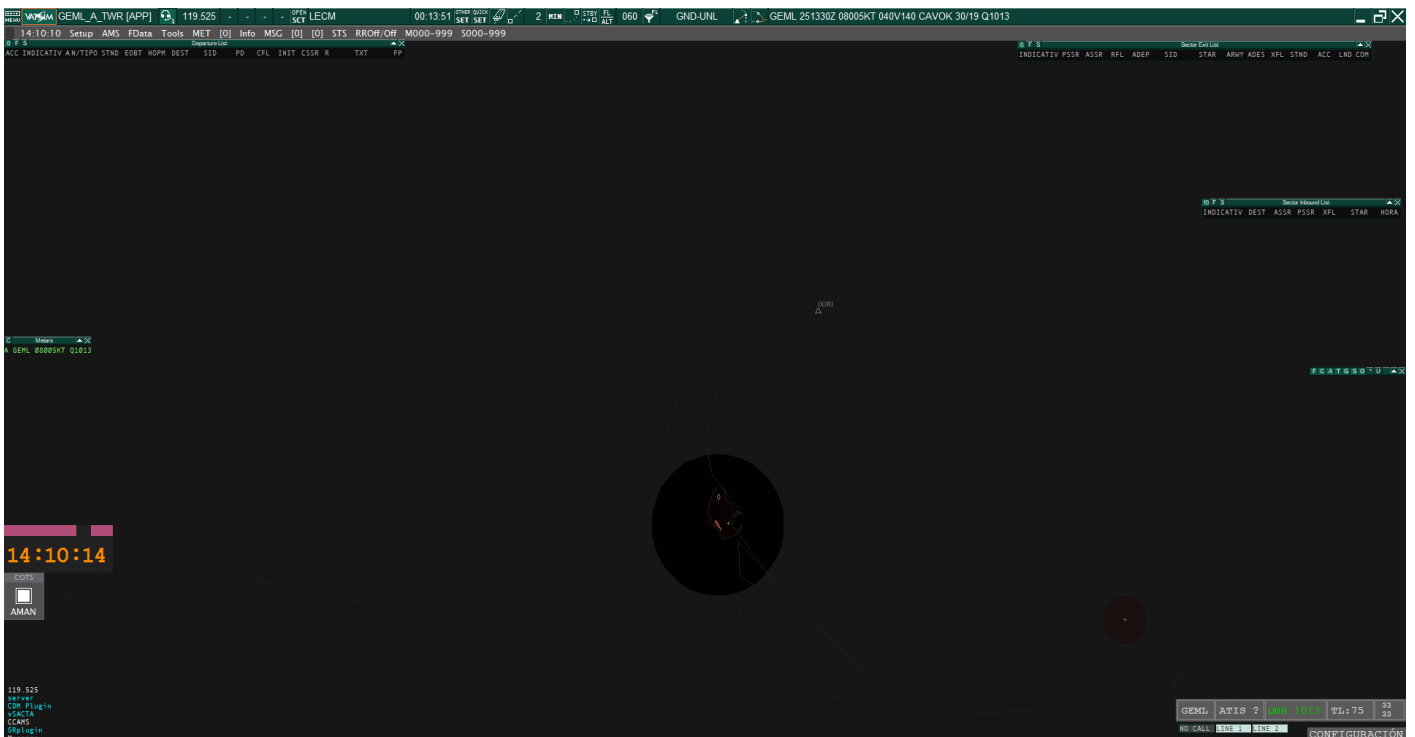
En cualquiera de estos casos, es necesario conocer fehacientemente la posición de las aeronaves.

4. CONFIGURACIÓN EN EUROSCOPE

Para esta posición recomendamos utilizar GEML_GND_GR.asr junto a LECM.asr y alternar mediante 'F7'.



Con el LECM.asr seleccionado, debes dirigirte al *display settings dialog* y seleccionar el TAG de SACTA TWR en el desplegable.



5. PROCEDIMIENTOS LOCALES DE LA DEPENDENCIA

5. 1. PROCEDIMIENTOS RELACIONADOS CON LA METEOROLOGÍA

- **Procedimiento de Paralización de Operaciones en el Área de Movimiento (PPOAM):** El aeropuerto de Melilla no dispone de Procedimiento de Visibilidad Reducida (LVP), en su lugar dispone de un Procedimiento de Paralización de Operaciones en el Área de Movimiento (PPOAM). En este

procedimiento se distinguen 3 Fases:

FASES	CONDICIÓN	OPERATIVIDAD
FASE I Aviso	<ul style="list-style-type: none"> • VIS ? 1100 m. • Detección de bancos de niebla que permitan esperar LVC*. 	Normal
Fase II Paralización de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> • VIS < 800 m 	Ninguna
Fase III Reanudación de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> • VIS ? 800 m, y • Firme tendencia de mejora de las condiciones meteorológicas. 	Normal

*LVC: *Low Visibility Conditions*, Condiciones de Baja Visibilidad.

En caso de activación del PPOAM, GEML mantendrá informado a LECS de la Fase en que se encuentre.

Se recuerda que no podremos prohibir a los pilotos realizar la aproximación, y que deberemos informar al piloto de las condiciones meteorológicas para que este proceda a su discreción.

- **Procedimiento de actuación en caso de condiciones meteorológicas adversas severas por tormentas:**
 - El ATCO deberá mantener activamente la vigilancia meteorológica.
- **Notificación de cizalladura en aproximación despegue:** en el caso de que los tránsitos reporten cizalladura de viento en la aproximación o despegue, se les solicitará a los pilotos la siguiente información
 - Fase del vuelo en la que ha tenido lugar.
 - Intensidad: débil, moderada, fuerte, muy fuerte o sin calificar.
 - Sentido del fenómeno: positivo o negativo.
 - Si ha sido detectada por el sistema de la aeronave o percibida por el piloto.
 - Cualquier otra información complementaria disponible.
 - Una vez informado del fenómeno de cizalladura, el ATCO o AFISO lo comunicará a las aeronaves siguientes que pudieran estar afectas. Asimismo, el ATCO o AFISO confirmará con estas aeronaves si la han experimentado o no.
 - Deberemos notificar a la dependencia superior, si la hubiera, de esta fenomenología hasta que estas condiciones meteorológicas particulares dejen de representar significancia para los tránsitos.

5. 2. PROCEDIMIENTOS RELACIONADOS CON LA PISTA

Melilla AD no tiene pista preferente.

- **Prevención de incursiones en pista:**
 - Uso de instrucciones concisas y fraseología estándar.
 - Empleo de la misma frecuencia para todas las comunicaciones en el área de maniobras.

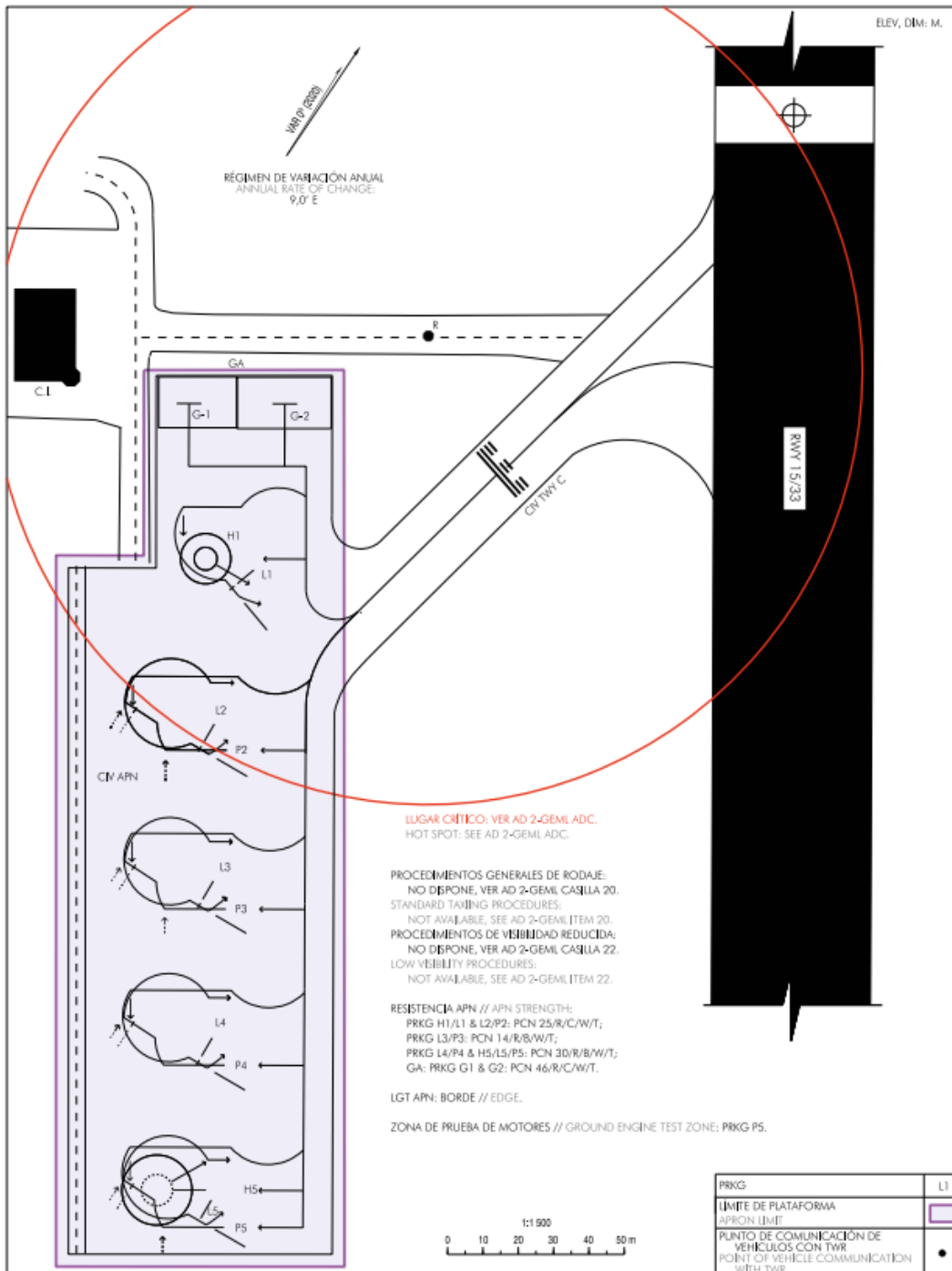
- Confirmación por parte del ATCO que la coalición del piloto coincide con la autorización (readback/hearback).
- Prestar especial atención a las autorizaciones condiciones:
 - Se requerirá que el ATCO se asegure que el piloto tenga al tránsito en llegada a la vista.
 - Una vez que afirmativamente el piloto en la intersección tenga el tránsito en llegada a la vista, el ATCO podrá emitir la autorización condicional.
- **Ocupación de pista:**
 - Todas las salidas de la plataforma serán a través de la intersección C o desde TWY MIL para plataforma militar. Los aviones deberán *regresar por pista* para alinearse con la pista en uso.
- **Despegue desde intersección:** Las aeronaves que deseen despegar desde intersección, deberán solicitarlo, preferentemente, al mismo tiempo que la puesta en marcha.
 - Los pilotos que lo soliciten podrán despegar desde la intersección C o R, militar. En la información de despegue aplicaremos la siguiente fórmula:

XXXXX, viento X grados, X nudos, **intersección X**. Autorizado a despegar.
- **Cambio de pista/configuración en uso:**
 - GEML solo tiene dos configuraciones: sur y norte.
 - Todo cambio de configuración será notificado, si disponible, con LECS.
- **Entrada de múltiples aeronave a la misma pista:** se permite que una aeronave entre la pista 15/33 cuando otra está haciendo el regreso por pista con la condición de que se la aeronave en salida no interfiera con el abandono de pista de la aeronave en llegada en el regreso por pista.
- **Maniobra de 180° en pista:** maniobras de regreso por pista solo permitidas en las plataformas de viraje habilitadas salvo indicación contraria por parte del servicio ATS/TWR.

5. 3. PUESTA EN MARCHA

- **Arranque cruzado:** al solicitar la puesta en marcha, los pilotos notificarán el puesto de estacionamiento que ocupan e informarán de la necesidad de realizar arranque cruzado si así fuese necesario.

5. 4. SERVICIO DE DIRECCIONAMIENTO EN LA PLATAFORMA Y RODAJE:



- Todos los movimientos en superficie de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetos a autorización previa ATC.
- La función elemental del SDP (Servicio de Direccionamiento de Plataforma) es regular el movimiento entre aeronaves y entre aeronaves y obstáculos; reglamentar la entrada de aeronaves y coordinar con la torre su salida de la plataforma y asegurar el movimiento rápido y seguro de los vehículos y la reglamentación adecuada de otras actividades. Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:
 - Los pilotos en el rodaje en plataforma.
 - Los pilotos durante la maniobra de retroceso o salida del puesto de estacionamiento previa autorización ATC.
- GND, o en su defecto, TWR facilitará el puesto de estacionamiento al piloto de la aeronave una vez que esta se encuentra en tierra.
- **Operaciones de helicópteros:** Podrán rodar de y a PRKG H1 o H5. Rodaje aéreo o terrestre, según corresponda.

- **Estacionamiento y rodaje de aeronaves con envergadura mayor que AT76:** aeronaves con envergadura mayor que el ATR 72-600 estacionarán exclusivamente en el puesto L2 (el máximo avión permitido es el A319N). Durante la entrada y salida de estas aeronaves a L2, quedan restringidos los puestos H1/L1 y L3/P3.
- **Incompatibilidades en los puestos de estacionamientos:**

PUESTO STAND	RAMPA RAMP	COORDENADAS COORDINATES	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
G1	-	35°16'42.03"N 002°57'26.33"W	A	PA34	-	Envergadura MAX / MAX wingspan 12
G2	-	35°16'42.52"N 002°57'25.44"W	A	PA34	-	Envergadura MAX/ MAX wingspan 12
H1	-	35°16'40.93"N 002°57'25.20"W	A	AW139	-	INCOMP. L1 INCOMP. L2, SI EN PRKG L2 ESTACIONA AERONAVE MAYOR QUE EL AT76 / IF IN PRKG L2 AIRCRAFT PARKED LARGER THAN AT76
H5	-	35°16'35.86"N 002°57'21.70"W	A	EC25	-	INCOMP. L5, P5
L1	-	35°16'40.84"N 002°57'24.77"W	A	AT76	-	INCOMP. H1 INCOMP. L2, SI EN PRKG L2 ESTACIONA AERONAVE MAYOR QUE EL AT76 / IF IN PRKG L2 AIRCRAFT PARKED LARGER THAN AT76
L2	-	35°16'39.45"N 002°57'24.07"W	A	A319N	-	INCOMP. P2 INCOMP. L1, H1, L3, P3 SI EN PRKG L2 ESTACIONA AERONAVE MAYOR QUE EL AT76 / IF IN PRKG L2 AIRCRAFT PARKED LARGER THAN AT76
L3	-	35°16'38.25"N 002°57'23.09"W	A	AT76	-	INCOMP. P3 INCOMP. L2, SI EN PRKG L2 ESTACIONA AERONAVE MAYOR QUE EL AT76 / IF IN PRKG L2 AIRCRAFT PARKED LARGER THAN AT76
L4	-	35°16'37.04"N 002°57'22.12"W	A	AT76	-	INCOMP. P4
L5	-	35°16'35.84"N 002°57'21.11"W	A	AT76	-	INCOMP. P5, H5
P2	-	35°16'39.43"N 002°57'24.91"W	A	AT76	-	INCOMP. L2
P3	-	35°16'38.21"N 002°57'23.94"W	A	AT76	-	INCOMP. L3 INCOMP. L2, SI EN PRKG L2 ESTACIONA AERONAVE MAYOR QUE EL AT76 / IF IN PRKG L2 AIRCRAFT PARKED LARGER THAN AT76
P4	-	35°16'37.01"N 002°57'22.96"W	A	AT76	-	INCOMP. L4
P5	-	35°16'35.77"N 002°57'21.95"W	A	AT76	-	INCOMP. L5, H5

5. 5. PROCEDIMIENTO DE OPERACIONES DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE SUPERIOR

- En el aeropuerto de Melilla está autorizada la operación de las aeronaves militares de letra de clave D siguientes: Airbus A400M, Lockheed C130 y Transall C160. **No se permite la operación de otras aeronaves de letra clave D.**
- Movimiento en superficie:
 - Llegadas: aterrizaje y rodaje por pista hacia cabecera contraria, viraje en plataforma y salida de pista por TWY MIL.
 - Salidas: entrada en pista por TWY MIL, rodaje hasta cabecera y viraje en plataforma hasta alinear.
- Estacionamiento: las aeronaves objeto de este procedimiento estacionarán de manera autónoma en la plataforma militar.

5. 6. PROCEDIMIENTO PARA TRÁNSITO VFR

- GEML no tiene ni puntos de notificación ni circuitos publicados. Los pilotos notificarán sus intenciones en salida y el ATCO dará las instrucciones que más sean conveniente del tránsito visual

- Los tránsitos VFR que vayan a sobrevolar el espacio aéreo de LECS deberán proceder de acuerdo a su solicitud de salida. Dichos tránsitos VFR serán instruidos por GEML a mantener escucha con Sevilla Control después de la salida. Es común el uso de los puntos cardinales.
- Los tránsitos que vayan a entrar en espacio aéreo bajo jurisdicción de GEML, serán instruidos por LECS a llamar a GEML en frecuencia 119.525 MHz al alcanzar el límite del corredor.
- Los vuelos VFR con destino GMMM y viceversa serán coordinados entre GEML y GMMM.

5. 7. OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

La FATO (*Final Approach and Take-Off area* o área de Aproximación Final y Despegue) será la pista 15 y 33 indistintamente según la pista en uso en GEML.

5. 8. PROCEDIMIENTOS RELACIONADOS CON LA APROXIMACIÓN

GEML TWR no autorizará a la aproximación (al tratarse el corredor de Melilla de un espacio aéreo G). Es común que los pilotos, en contacto vuelen directo al MAPT o que solicitan aproximación visual a Sevilla Control, especialmente directo final pista 15. **La aproximación VOR y la NDB son incompatibles.**

Cuando haya más de una aeronave prevista para la aproximación, **GEML dará información de tránsito y asesorará a las aeronaves para que mantengan su propia separación con la precedente.**

- En caso de aproximación visual, la aeronave deberá notificar con la precedente a la vista para seguirla.

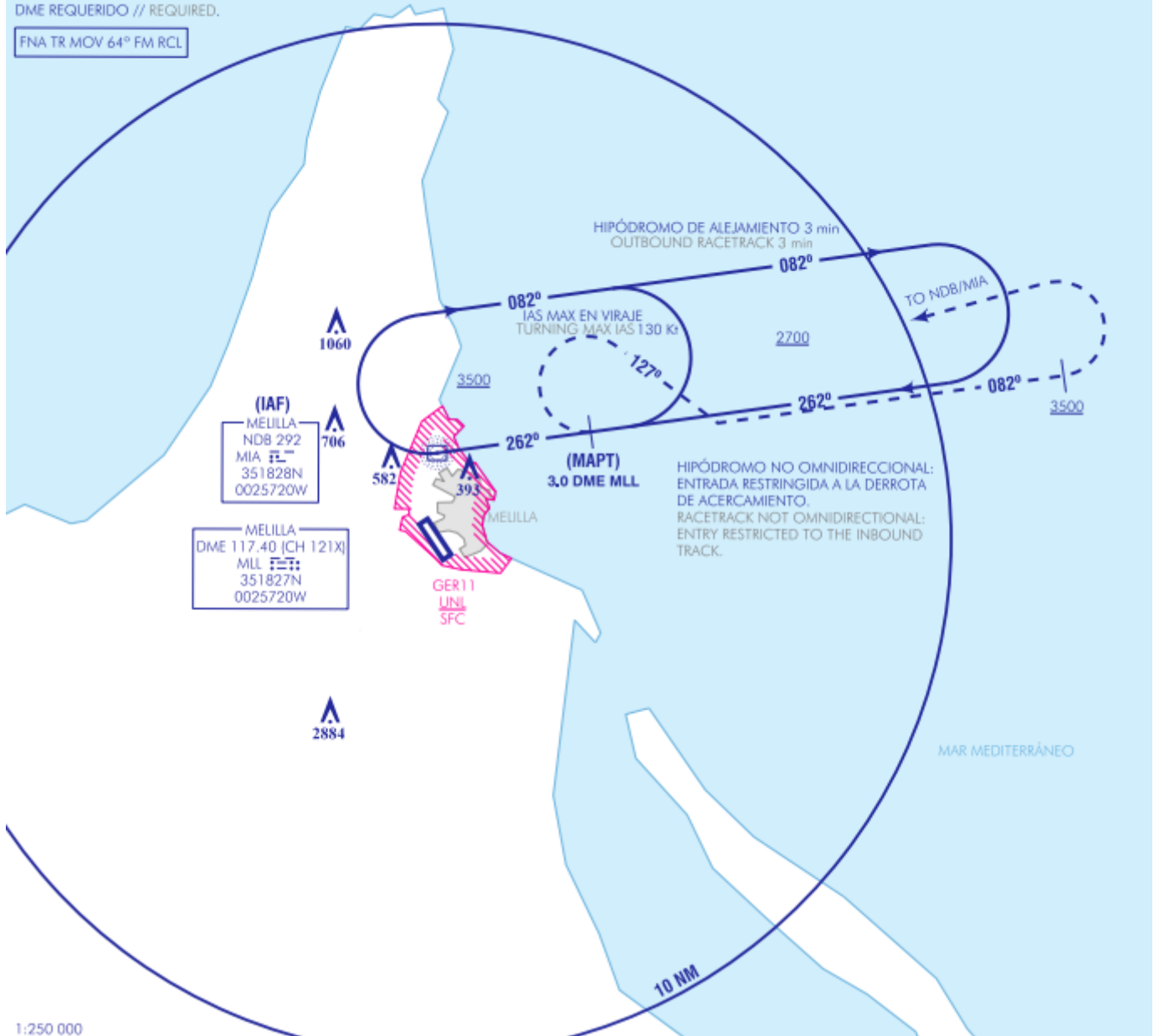
Ambas pistas en GEML son consideradas pistas visuales.

- **Aproximación VOR:**

ALT, ELEV & HGT: FT.
DIST: NM.
BRG: MAG.

DME REQUERIDO // REQUIRED.

FNA TR MOV 64° FM RCL



- Solo utilizable si hay condiciones VMC a partir del MAPT (*Missed Approach Point*) y por debajo de OCA/H (*Obstacle Clearance Altitude/Height*).
- Los tránsitos en frustrada virarán hacia la derecha para incorporarse nuevamente al hipódromo en ascenso a 3500 pies.
- Se le solicitará al piloto que notifique en curso final para autorización de aterrizaje.
- **INCOMPATIBILIDAD ENTRE LAS MANIOBRAS DE APROXIMACIÓN VOR Y NDB:** la realización de la aproximación VOR por una aeronave es incompatible con la realización, de forma simultánea, de la aproximación NDB por otra aeronave; por ello, preferentemente, se utilizará la maniobra de aproximación VOR. No obstante, en caso de que un piloto tenga intención de realizar la maniobra de aproximación NDB, se informará previamente a GEML, de forma que se pueda proporcionar la información que corresponda a los usuarios.

5. 9. CONDICIONES DE TRANSFERENCIA ENTRE LECS Y GEML

Dadas las especiales características de la ubicación de GEML, no existen rutas ATS que conecten con Melilla, sino que a efectos de definir las transferencias que se describen en la tabla siguiente:

FLUJO	VÍA	COP/TCP*	NIVEL DE TRANSFERENCIA
Z901 ?? PEKOP	ESAMI	Límite lateral Corredor de Melilla	FL70 si TL?70 FL80 si TL>70
L158/N860 ?? BERUM	PEKOP		
M372 ?? ESAMI	BERUM		

*Punto de Coordinación/Punto de Transferencia de Control.

Todas las salidas tendrán un ascenso inicial de 6000 pies.

- Al no poseer SIDs GEML, las salidas a destino serán autorizadas vía uno de los puntos especificados en la tabla inmediatamente después de la salida. Un ejemplo que ilustre una autorización típica en Melilla es la siguiente:

ANE2261, autorizado a Málaga; después de la salida vuela directo PEKOP; suba altitud 6000 pies, responda 6124.

- LECS, previa coordinación con GMMM, descenderá los tránsitos a GEML (en el caso de que GMMM no esté conectada descender a los tránsitos según corresponda y transferir a GEML) y les proveerá información de tránsito al sur del paralelo 35°50' N (límite lateral entre GEML y LECS, es decir, el Corredor de Melilla) por entrar en espacio aéreo clase G hasta transferencia a GEML. **Sevilla Control notificará al tránsito la finalización del servicio de control.**
- LECS transferirá las arribadas a GEML en descenso a FL70 a menos que el nivel de transición local (TL) supere FL70, en cuyo caso los transferirá en descenso a FL80. GEML mantendrá informado a LECS de los cambios del valor de nivel de transición a estos efectos.
- Es muy común que con Melilla a la vista los tránsitos soliciten volar directos a final de la pista 15, especialmente los tránsitos procedentes de Málaga por PEKOP. LECS coordinará este directo con GEML a fin de recibir información de tránsito relevante y si podría ser afectado por otro tránsito.
- Para los tránsitos en llegada tanto a la pista 15 como a la 33 IXIRI suele ser un punto instrumental de referencia que tomarán para aproximarse visualmente a las pistas. Es común que una vez que los tránsitos tengan completamente Melilla a la vista se aproximen visualmente, siendo la aproximación VOR normalmente utilizada en días nubosos y con visibilidad reducida a determinadas altitudes.
- Las salidas de GEML, se transferirán a LECS después del despegue en ascenso para 6000 pies.
- LECS coordinará con GMMM niveles superiores a 6000 pies. En caso de que GMMM no esté conectada, LECS ascenderá los tránsitos a su nivel de vuelo final.
- Cuando la dependencia transferidora constante que no podrá cumplirse lo especificado en los procedimientos de transferencia antedichos, lo notificará lo antes posible a la dependencia aceptante obteniendo de esta una nueva autorización o información relevante.
- En aquellos casos en que por circunstancias del tránsito no sea posible autorizar a los mismos a los FL acordados, se efectuará la correspondiente coordinación.
- La dependencia transferidora efectuará la transferencia de comunicaciones en el momento en que la aeronave esté libre de todo posible conflicto, considerando la dependencia aceptante que el tránsito está libre para posterior ascenso o descenso, manteniendo la ruta especificada.
- Cualquier cambio en dicha ruta deberá ser objeto de una coordinación suplementaria.
- GEML no llamará a LECS para notificar que el tránsito está listo para despegue. Sin embargo, en caso de estar en servicio LECS y GMMM, llamará a LECS cuando sea posible para que LECS coordine con GMMM el ascenso a nivel de vuelo final antes de alcanzar los límites laterales del Corredor de Melilla.

- **RMK en la etiqueta del tránsito:** LECS y GEML apuntarán como RMK el procedimiento a realizar por parte del tránsito en llegada y salida.
 - Al no poseer GEML STARs publicadas, los tránsitos o bien entrarán bajo una aproximación visual y preferentemente a través de la aproximación VOR. Al ser la aproximación VOR la preferente, si el tránsito no notifica a LECS sus intenciones de una aproximación visual, LECS asumirá que proseguirá por la aproximación VOR y apuntará en el RMK "VOR MEL". En caso de que el tránsito de llegada notifique intenciones de aproximación visual una vez transferido por LECS, GEML se limitará al acuse de recibo y solicitud de notificación en cualesquiera de las referencias visuales le sean convenientes: el tránsito al encontrarse en espacio aéreo G descenderá a su discreción.
 - GEML apuntará en el RMK "BERUM, PEKOP, ESAMI" según el punto de salida del Corredor de Melilla
- **En GEML, la separación mínima entre despegues será de 3 minutos, siempre que la performance de las aeronaves sea parecida o igual.** En caso de que la performance no sean parecidas o iguales, se aplicarán los 3 minutos mínimos de separación y, además, se coordinará con LECS.

5. 10. CONDICIONES DE TRANSFERENCIA ENTRE GMMM y GEML

Dadas las especiales características de la ubicación de GEML, no existen rutas ATS que conecten con Melilla, sino que a efectos de definir las transferencias que se describen en la tabla siguiente:

FLUJO	VÍA	COP/TCP	NIVEL DE TRANSFERENCIA
G850 ?? BERUM	BERUM	Límite lateral Corredor de Melilla	FL70 si TL?70 FL80 si TL>70
W700 ?? IXIRI	IXIRI		

- Todas las salidas con destino GMMM o que sobrevuelen GMMM serán coordinadas, en caso de que esté conectado GMMM.
- Todas las llegadas con destino GEML desde GMMM serán coordinadas entre ambas dependencias.
- GEML transferirá a Casablanca Radar el tránsito después de la salida en ascenso a 6000 pies.
- GMMM transferirá a GEML el tránsito en descenso a FL70 o FL80 si TL>70.
- En caso de haber tránsitos sucesivos con destino GMMM o sobrevuelo, se coordinará con GMMM la separación en salida de aeronaves.
- Es común que los tránsitos que vayan a incorporarse a la aerovía G850 reciban por parte de Casablanca si es coordinado, un directo al VOR ALM (*Casablanca le autoriza directo VOR ALM*).
- En caso de no estar disponible el servicio de GMMM, los tránsitos serán instruidos a mantener escucha en 122.800 MHz.

5. 11. FACTORES A TENER EN CUENTA EN LA SECUENCIA DEP-ARR

- Debemos tener en cuenta que el Corredor de Melilla es G. En caso de haber dos o más tránsitos en llegada, se deberá informar a la aeronave que sigue de las intenciones de la precedente y preguntar igualmente por sus intenciones.
- Debe extremarse la precaución entre tránsitos en salida y tránsitos en llegada.
- Tránsitos que salgan por una pista no preferente o que lleguen por una pista no preferente serán informadas continuamente de los tránsitos que puedan afectarles en llegada y en salida.
- En caso de aproximaciones y salidas por pistas contrarias se debe tener en cuenta los posibles conflictos al respecto. El ATCO de GEML dará una serie de recomendaciones, que no autorizaciones ni instrucciones, a los tránsitos involucrados para evitar posibles conflictos y mantener un tránsito fluido y seguro.

Si has encontrado información errónea en esta página o hay algo que crees que podrías mejorar, comunícalo por [email a operaciones](#).

Revision #25

Created 2024-05-05 19:10:32 UTC by Direccion

Updated 2025-10-09 15:17:25 UTC by Operaciones