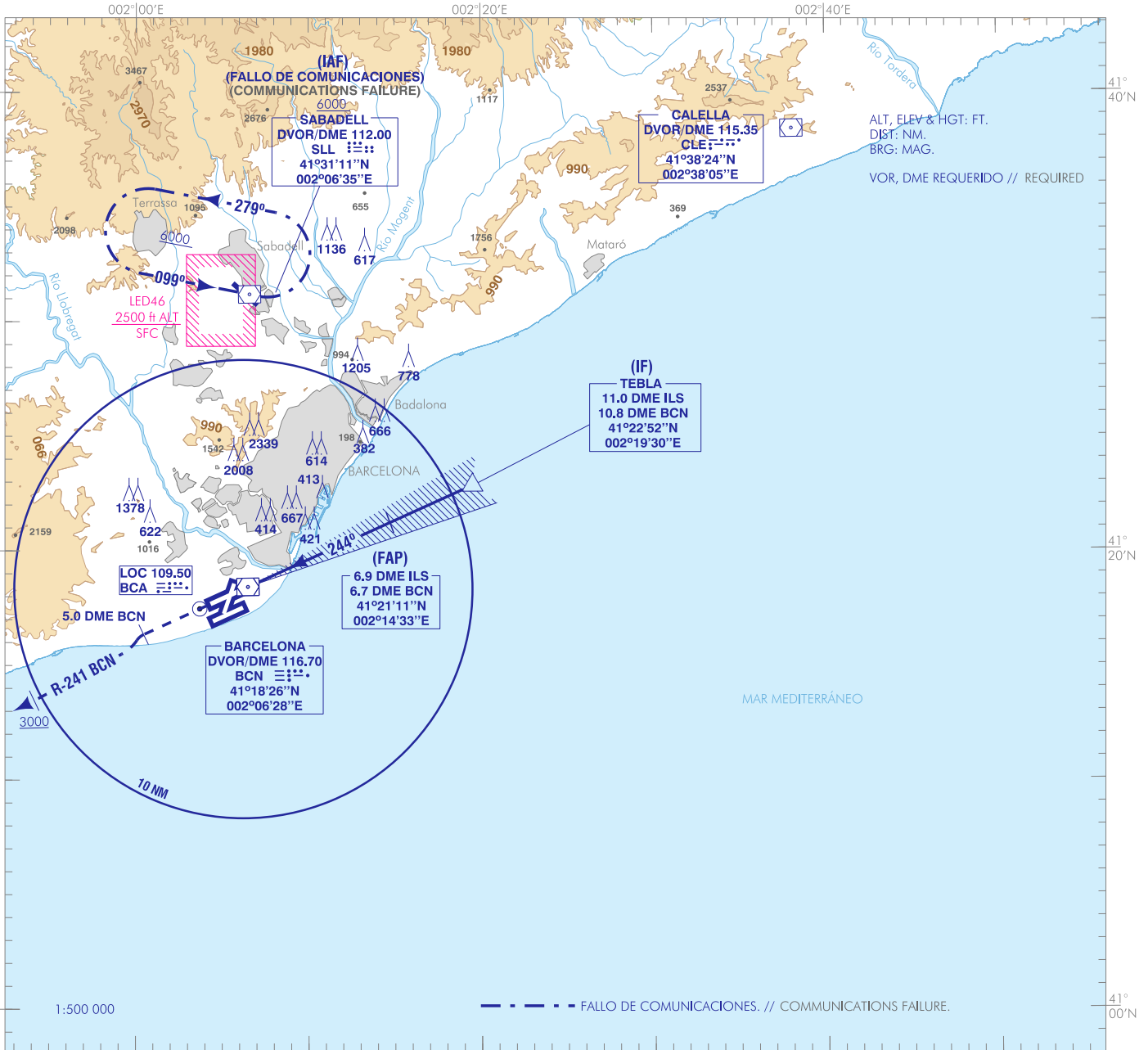


CARTA DE APROXIMACIÓN
 POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
 14
 VAR 1°E (2020)

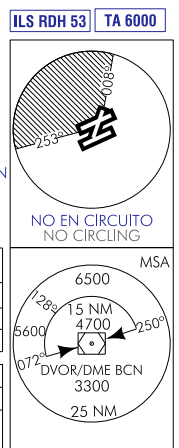
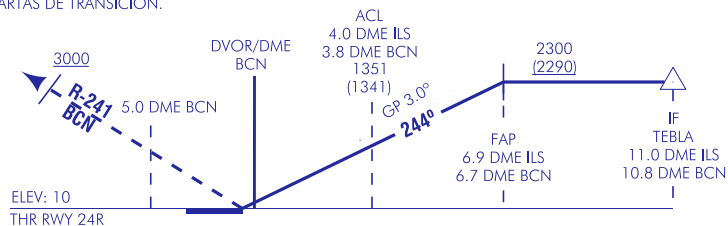
APP 119.105
 TWR 118.105
 ATIS 118.655

GMC N 121.705
 GMC C 121.655



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA ALCANZAR 5.0 DME BCN. VIRAR A LA IZQUIERDA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-241 BCN HASTA ALCANZAR 3000 Y ESPERAR AUTORIZACIÓN ATC.
FRUSTRADA FALLO DE COMUNICACIONES: SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA ALCANZAR 5.0 DME BCN. VIRAR A LA IZQUIERDA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-241 BCN HASTA ALCANZAR 3500. VIRAR A LA DERECHA DIRECTO AL DVOR/DME SLL ASCIENDIENDO A 6000 PARA INTEGRARSE EN LA ESPERA.
MISSED APCH: CLIMB IN RUNWAY HEADING TO REACH 5.0 DME BCN. TURN LEFT TO INTERCEPT AND FOLLOW R-241 BCN TO REACH 3000 AND AWAIT ATC INSTRUCTIONS.
MISSED COMMUNICATIONS FAILURE: CLIMB IN RUNWAY HEADING TO REACH 5.0 DME BCN. TURN LEFT TO INTERCEPT AND FOLLOW R-241 BCN TO REACH 3500. TURN RIGHT DIRECT TO DVOR/DME SLL CLIMBING TO 6000 TO JOIN THE HOLDING.

NOTAS:
 - AERONAVES CAT A & B NOTIFICARÁN LA VELOCIDAD DE APROXIMACIÓN A ATC.
 - DESPEGUES SIMULTÁNEOS POR LA RWY 24L.
 - PARA EL TRAMO DE APROXIMACIÓN INICIAL REFERIRSE A LAS CARTAS DE TRANSICIÓN.
NOTES:
 - CAT A & B AIRCRAFT SHALL NOTIFY APPROACH SPEED TO ATC.
 - SIMULTANEOUS TAKE-OFFS FROM RWY 24L.
 - FOR THE INITIAL APPROACH SEGMENT, REFER TO THE TRANSITION CHARTS.



HGT REF ELEV THR RWY 24R					
	OCA/H	A	B	C	D
STA	CAT I	215 (205)	227 (217)	235 (225)	246 (236)
	CAT II	(97)	(114)	(125)	(140)
En círculo (H) sobre Circling (H) over 14		580 (570)	700 (690)	1080 (1070)	1300 (1290)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 6.9 NM	min:s	5:10	4:08	3:27	2:57	2:35	2:18
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2 %	ft/min	425	531	637	743	849	955
ALT/HGT DME (ILS) FNA							
13	12	11	10	9	8	7	6
							5
							4
							3
							2
							1
							2010 (2000)
							1680 (2000)
							1360 (1350)
							1030 (1020)
							710 (700)
							390 (380)

CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, RUMBOS Y RADIALES, DESIGNADOR DE PISTA, COORD DEL DVOR EN LUGAR DEL DME, OBST. CHANGES: MAGNETIC VARIATION, HEADINGS AND RADIALS, RUNWAY DESIGNATOR, COORD DVOR INSTEAD OF DME, OBST.

BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-EI Prat AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
 AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

→ ILS Z RWY 24R

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
LESBA (IAF)	41°15'17.7"N	002°39'45.5"E	096.93° (BCN)	25.29 DME BCN
RULOS (IAF)	41°10'38.2"N	002°16'53.3"E	210.00° (CLE)	32.00 DME CLE
→ DVOR/DME SLL (IAF)	41°31'11.5"N	002°06'35.1"E	–	–
→ DVOR/DME CLE (IAF)	41°38'24.1"N	002°38'04.8"E	–	–
TEBLA (IF)	41°22'52.2"N	002°19'30.4"E	065.57° (LOC BCA)	10.98 DME ILS
FAP	41°21'11.2"N	002°14'33.3"E	065.57° (LOC BCA)	6.89 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)