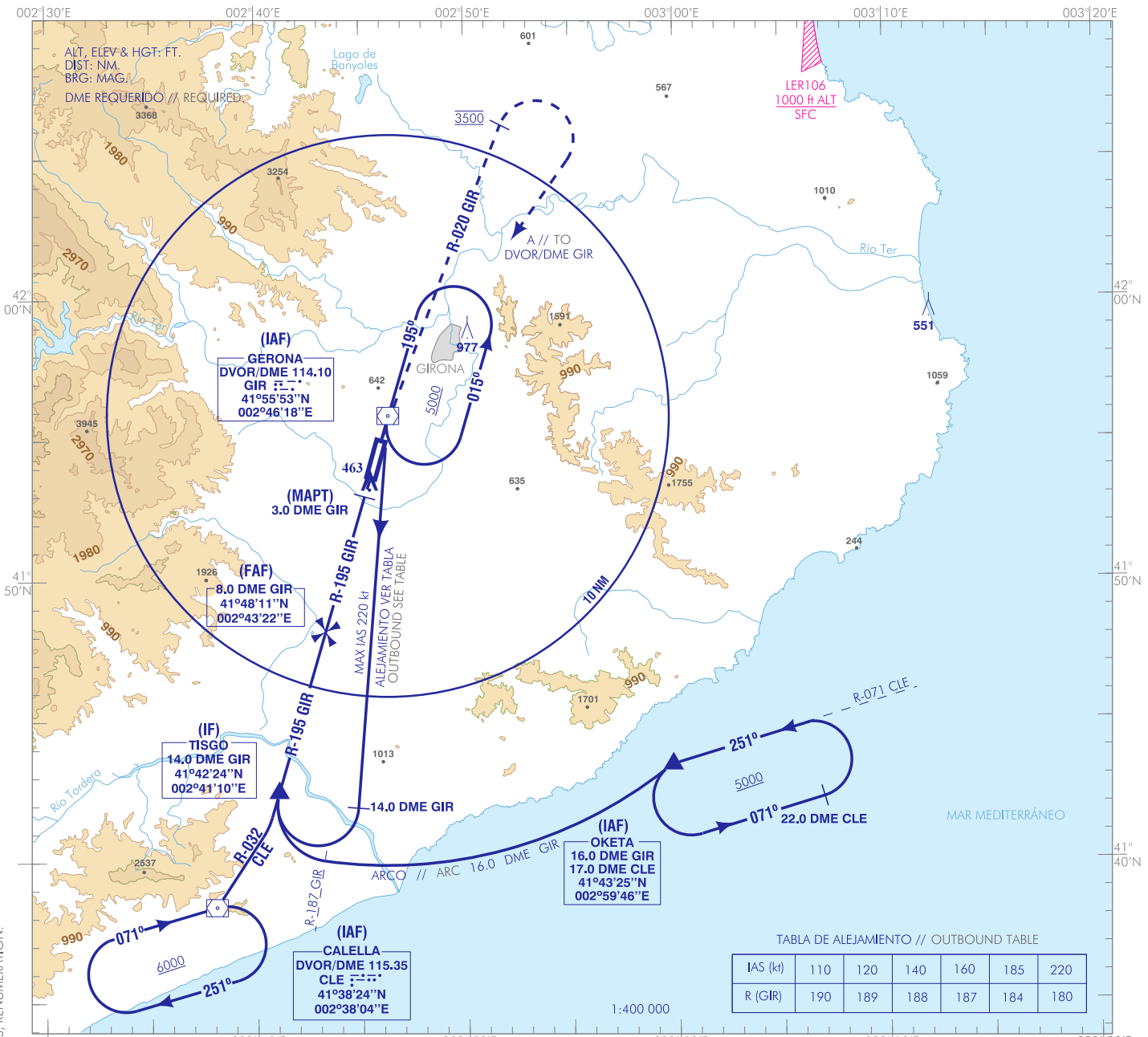


CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
469
VAR 1°E (2020)

APP 120.900
TWR 118.500
GMC 121.700
ATIS 128.750

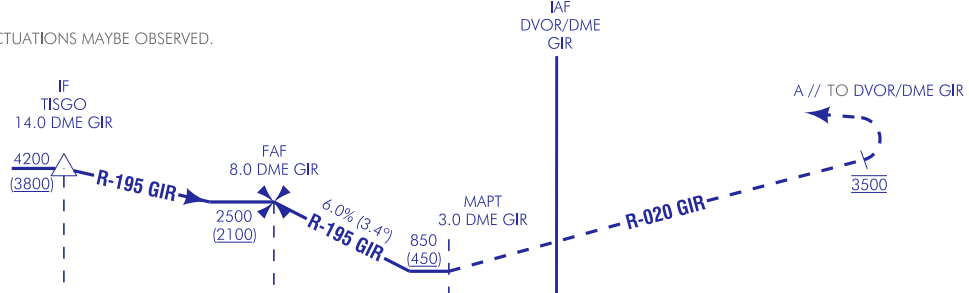
GIRONA
VOR
RWY 01



FRUSTRADA: SUBIR DIRECTO AL DVOR/DME GIR. PROCEDER POR R-020 GIR HASTA ALCANZAR 3500 AMSL. VIRAR A LA DERECHA DIRECTO AL DVOR/DME GIR ASCIENDIENDO A 5000 AMSL PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.
MISSED APCH: CLIMB DIRECT TO DVOR/DME GIR. PROCEED FOR R-020 GIR UP TO REACH 3500 AMSL. TURN RIGHT DIRECT TO DVOR/DME GIR UP TO 5000 AMSL TO JOIN THE HOLDING.

NOTAS:
- POSIBLES FLUCTUACIONES DE LA SEÑAL PROPORCIONADA POR EL DVOR GIR.

NOTES:
- SIGNAL PROPORCIONATED BY DVOR GIR FLUCTUATIONS MAYBE OBSERVED.



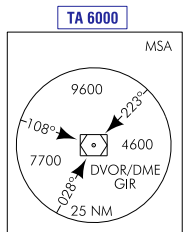
ELEV: 403
THR RWY 01

HGT REF ELEV THR RWY 01

OCA/H	A	B	C	D
2.5%		850 (450)		
En círculo (H) sobre Circling (H) over	1080 (620)	1390 (930)	1590 (1130)	2130 (1670)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
ROD: 6.0 %	ft/min	487	609	731	852	974	1095

ALT/HGT DME (GIR) FNA										
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	
						2190 (1790)	1820 (1420)	1460 (1060)	4 (690)	



CAMBIOS: VARIACION MAGNETICA, RUMBOS, RADIALES, DESIGNADOR DE RWY, IDIOMA, OBSTACULOS, RENUMERACION. CHANGES: MAGNETIC VARIATION, HEADINGS, RADIALS, RWY DESIGNATOR, LANGUAGE, OBSTACLES, RENUMERATION.

GIRONA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
 AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

→ VOR RWY 01

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME GIR (IAF)	41°55'53.0"N	002°46'18.5"E	–	–
OKETA (IAF)	41°43'25.1"N	002°59'46.4"E	140.98° (GIR)	16.02 DME GIR
DVOR/DME CLE (IAF)	41°38'24.0"N	002°38'04.2"E	–	–
TISGO (IF)	41°42'24.3"N	002°41'10.0"E	195.98° (GIR)	14.01 DME GIR
FAF	41°48'10.6"N	002°43'22.2"E	195.96° (GIR)	8.01 DME GIR
MAPT	41°52'59.7"N	002°45'12.6"E	195.96° (GIR)	3.00 DME GIR
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				6.01% (3.44°)