

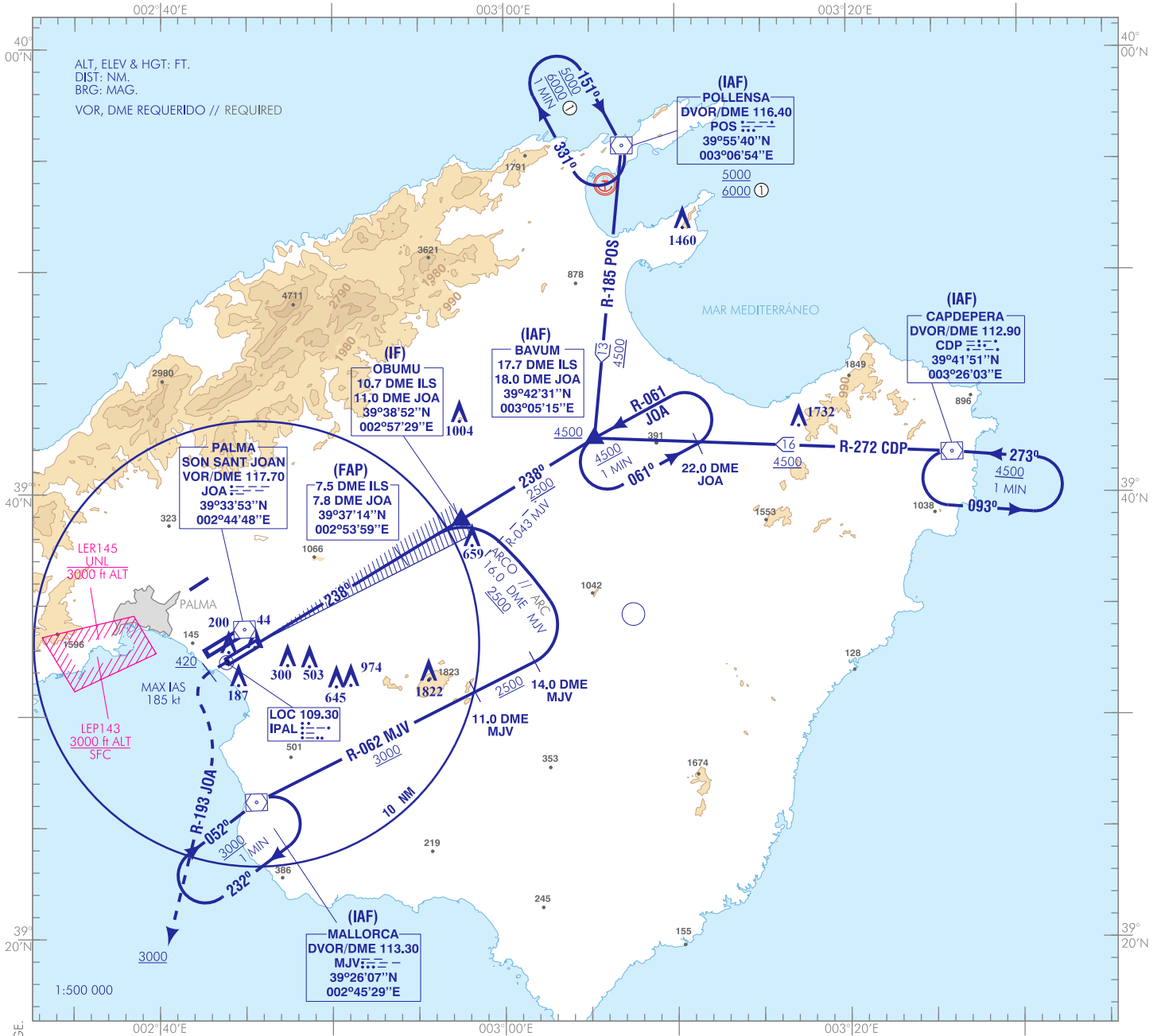
CARTA DE APROXIMACIÓN  
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD  
27  
VAR 1°E (2015)

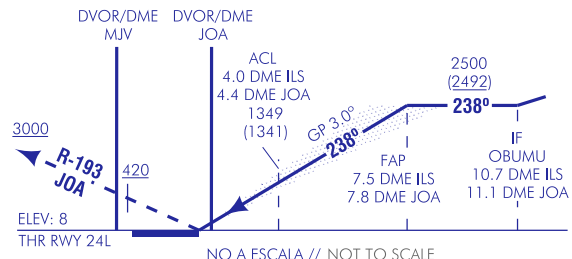
APP 118.955  
TWR 118.305  
ATIS 119.255

GMC NORTH 121.905  
GMC SOUTH 121.705

PALMA DE MALLORCA  
ILS Z  
RWY 24L



- ① PARA MANIOBRAS DE LLEGADAS DE LA CARTA LEPA/LESJ STAR 4.  
- CAMBIO DE FRECUENCIA: LA LLAMADA INICIAL A PALMA FINAL SE LIMITARÁ AL INDICATIVO DE VUELO.  
- CONTROL DE VELOCIDAD:  
1. SI NO SE RECIBEN INSTRUCCIONES DIFERENTES DEL ATC, CRUZAR 12.0 DME ILS A IAS 210 kt, 9.0 DME ILS A IAS 190 kt Y 4.0 DME ILS A IAS 160 kt.  
2. SI NO PUEDE CUMPLIR, NOTIFIQUELO AL ATC EN PRIMERA COMUNICACIÓN.  
**FRUSTRADA:** SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA ALCANZAR 420. VIRAR A LA IZQUIERDA (NO ANTES DE CRUZAR R-193 JOA, IAS MAX 185 kt) PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-193 JOA HASTA ALCANZAR 3000 Y ESPERAR INSTRUCCIONES ATC.  
**FRUSTRADA FALLO DE COMUNICACIONES:** SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA ALCANZAR 420. VIRAR A LA IZQUIERDA (NO ANTES DE CRUZAR R-193 JOA, IAS MAX 185 kt) PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-193 JOA HASTA ALCANZAR 3000. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 185 kt) DIRECTO A DVOR/DME MJV PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.  
① FOR ARRIVAL MANOEUVRES OF THE LEPA/LESJ STAR 4 CHART.  
- CHANGE OF FREQUENCY: THE INITIAL CALL TO PALMA FINAL BE LIMITED TO THE FLIGHT CALL SIGN.  
- SPEED CONTROL:  
1. UNLESS DIFFERENT INSTRUCTIONS ARE RECEIVED FROM ATC, CROSS 12.0 DME ILS AT IAS 210 kt, 9.0 DME ILS AT IAS 190 kt AND 4.0 DME ILS AT IAS 160 kt.  
2. IF THE AIRCRAFT CANNOT COMPLY, NOTIFY ATC OF THIS IN THE FIRST COMMUNICATION.  
**MISSED APCH:** CLIMB ON RUNWAY HEADING TO REACH 420. TURN LEFT (NOT BEFORE CROSSING R-193 JOA, MAX IAS 185 kt) TO INTERCEPT AND FOLLOW R-193 JOA TO REACH 3000 AND AWAIT ATC INSTRUCTIONS.  
**MISSED COMMUNICATIONS FAILURE:** CLIMB ON RUNWAY HEADING TO REACH 420. TURN LEFT (NOT BEFORE CROSSING R-193 JOA, MAX IAS 185 kt) TO INTERCEPT AND FOLLOW R-193 JOA TO REACH 3000. TURN LEFT (MAX IAS 185 kt) DIRECT TO DVOR/DMR MJV TO JOIN THE HOLDING.



**ILS RDH 53**    **TA 6000**

**NO EN CIRCUITO  
NO CIRCLING**

MSA  
5000  
5500  
7000  
237°  
103°  
106°  
VOR/DME JOA  
3000  
25 NM

**HGT REF ELEV THR RWY 24L**

OCA/H	A	B	C	D
CAT I	219 (211)	231 (223)	239 (231)	250 (242)
CAT II	(90)	(107)	(119)	(133)

En circuito (H) sobre Circling (H) over	27	620 (600)	820 (800)	1060 (1040)	1390 (1370)
---	----	-----------	-----------	-------------	-------------

GS	kt	80	100	120	140	160	180
<b>FAP-THR: 7.5 NM</b>	min:s	5:38	4:30	3:45	3:13	2:49	2:30
<b>FAF-MAPT:</b>	min:s						
<b>ROD: 5.2 %</b>	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA											
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	
						2340 (2340)	2010 (2010)	1680 (1680)	1350 (1350)	1030 (1030)	710 (700)
											390 (380)

PALMA DE MALLORCA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA  
AERONAUTICAL DATA BASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Z RWY 24L

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DISTANCE DME (NM)
DVOR/DME CDP (IAF)	39°41'51.1"N	003°26'02.6"E	-	-
DVOR/DME POS (IAF)	39°55'39.6"N	003°06'53.5"E	-	-
DVOR/DME MJV (IAF)	39°26'06.7"N	002°45'29.2"E	-	-
BAVUM (IAF)	39°42'30.8"N	003°05'14.9"E	058.58° (LOC IPAL)	17.68 DME ILS 16.06 DME CDP 13.20 DME POS
OBUMU (IF)	39°38'52.4"N	002°57'28.9"E	058.58° (LOC IPAL)	10.67 DME ILS
FAP	39°37'13.7"N	002°53'58.7"E	058.58° (LOC IPAL)	7.50 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)