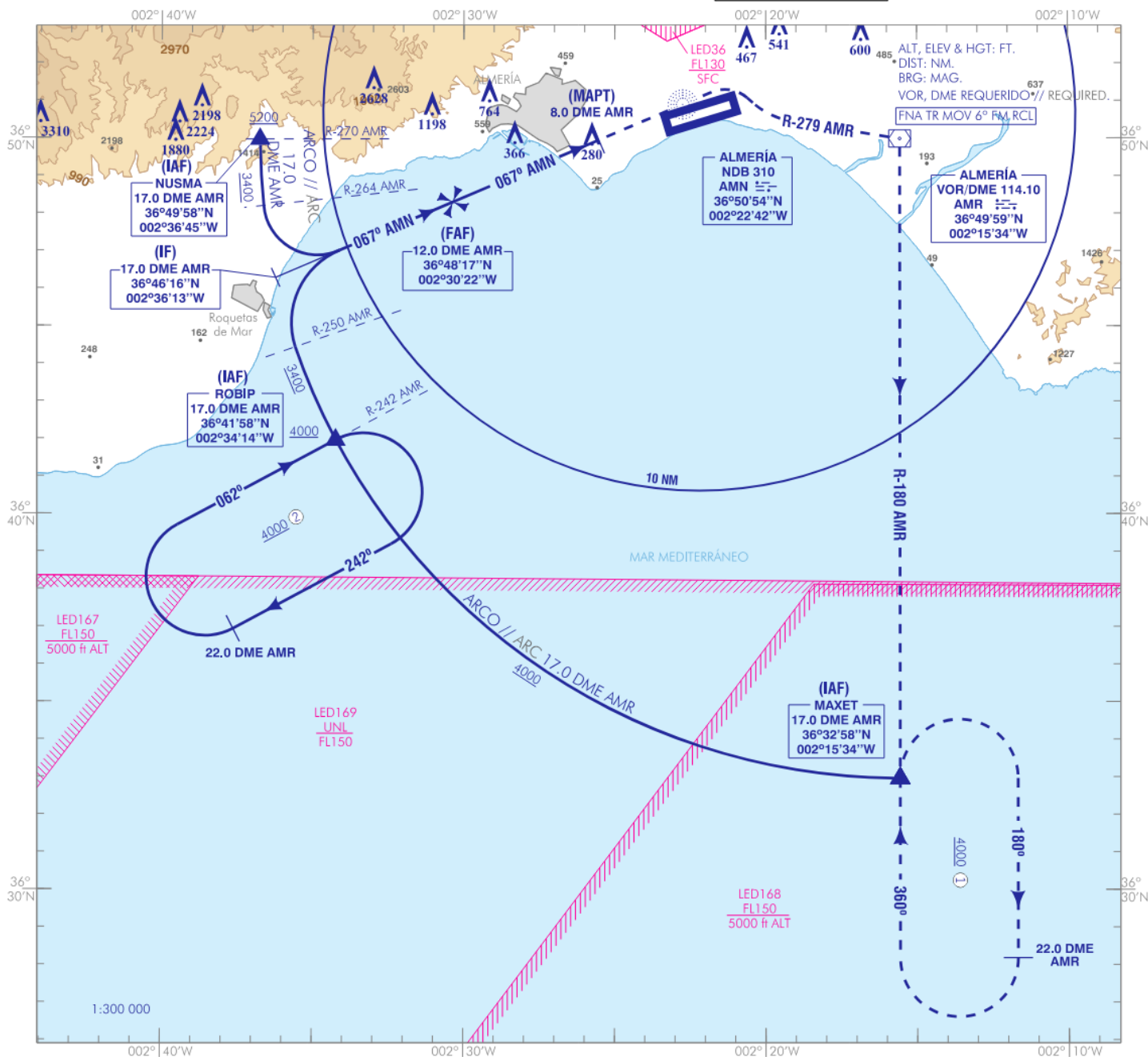


CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
70
VAR 0° (2020)

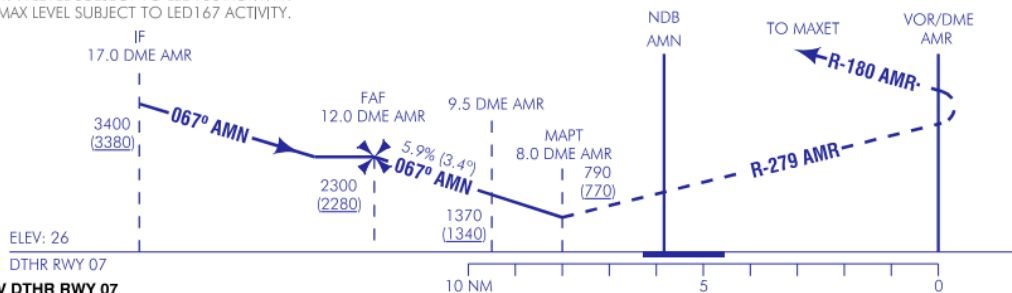
APP 118.350 MHz
TWR 118.350 MHz
GMC 121.705 C
ATIS 119.055 C

ALMERÍA
NDB
RWY 07



FRUSTRADA: SEGUIR RUTA MAGNÉTICA 067° AMN DIRECTO A NDB AMN. VIRAR A LA DERECHA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-279 AMR DIRECTO AL VOR/DME AMR. PROCEDER POR R-180 AMR DIRECTO A MAXET A 4000 AMSL PARA INCORPORARSE A LA ESPERA.
MISSED APCH: FOLLOW MAGNETIC ROUTE 067° AMN DIRECT TO NDB AMN. TURN RIGHT TO INTERCEPT AND FOLLOW R-279 AMR DIRECT TO THE VOR/DME AMR. PROCEED VIA R-180 AMR DIRECT TO MAXET AT 4000 AMSL TO JOIN THE HOLDING PATTERN.

- NOTAS:
① NIVEL MAX DE ESPERA SUJETO A LA ACTIVIDAD DE LED168.
② NIVEL MAX DE ESPERA SUJETO A LA ACTIVIDAD DE LED167.
NOTES:
① HOLDING MAX LEVEL SUBJECT TO LED168 ACTIVITY.
② HOLDING MAX LEVEL SUBJECT TO LED167 ACTIVITY.

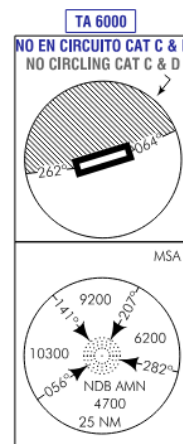


HGT REF ELEV DTHR RWY 07

OCA/H	A	B	C	D
2.5%		790 (770)		
STA				
En circuito (H) sobre Circling (H) over 70	790 (720)	1010 (940)	1080 (1010)	1240 (1170)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	mins						
FAF-MAPT:	mins	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
ROD: 5.9 %	ft/min	480	600	720	841	961	1081

ALT/HGT DME (AMR) FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4



CAMBIOS: FREQ, RUMBOS, RADIALES, DECLINACIÓN MAGNÉTICA.
CHANGES: FREQ, HEADINGS, RADIALS, MAGNETIC VARIATION.

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA

AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

NDB RWY 07

PUNTO	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO	DISTANCIA DME (NM)
POINT	LAT	LONG	TRUE BEARING	DME DISTANCE (NM)
NUSMA (IAF)	36°49'57.5"N	002°36'44.5"W	270.00" (AMR)	17.00 DME AMR
ROBIP (IAF)	36°41'58.4"N	002°34'14.0"W	242.00" (AMR)	17.00 DME AMR
MAXET (IAF)	36°32'57.6"N	002°15'33.9"W	180.00" (AMR)	17.00 DME AMR
IF	36°46'16.1"N	002°36'13.4"W	247.00" (AMN)	17.00 DME AMR
FAF	36°48'16.6"N	002°30'21.6"W	247.00" (AMN)	12.00 DME AMR
MAPT	36°49'55.9"N	002°25'31.9"W	247.00" (AMN)	8.00 DME AMR
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.93% (3.39°)