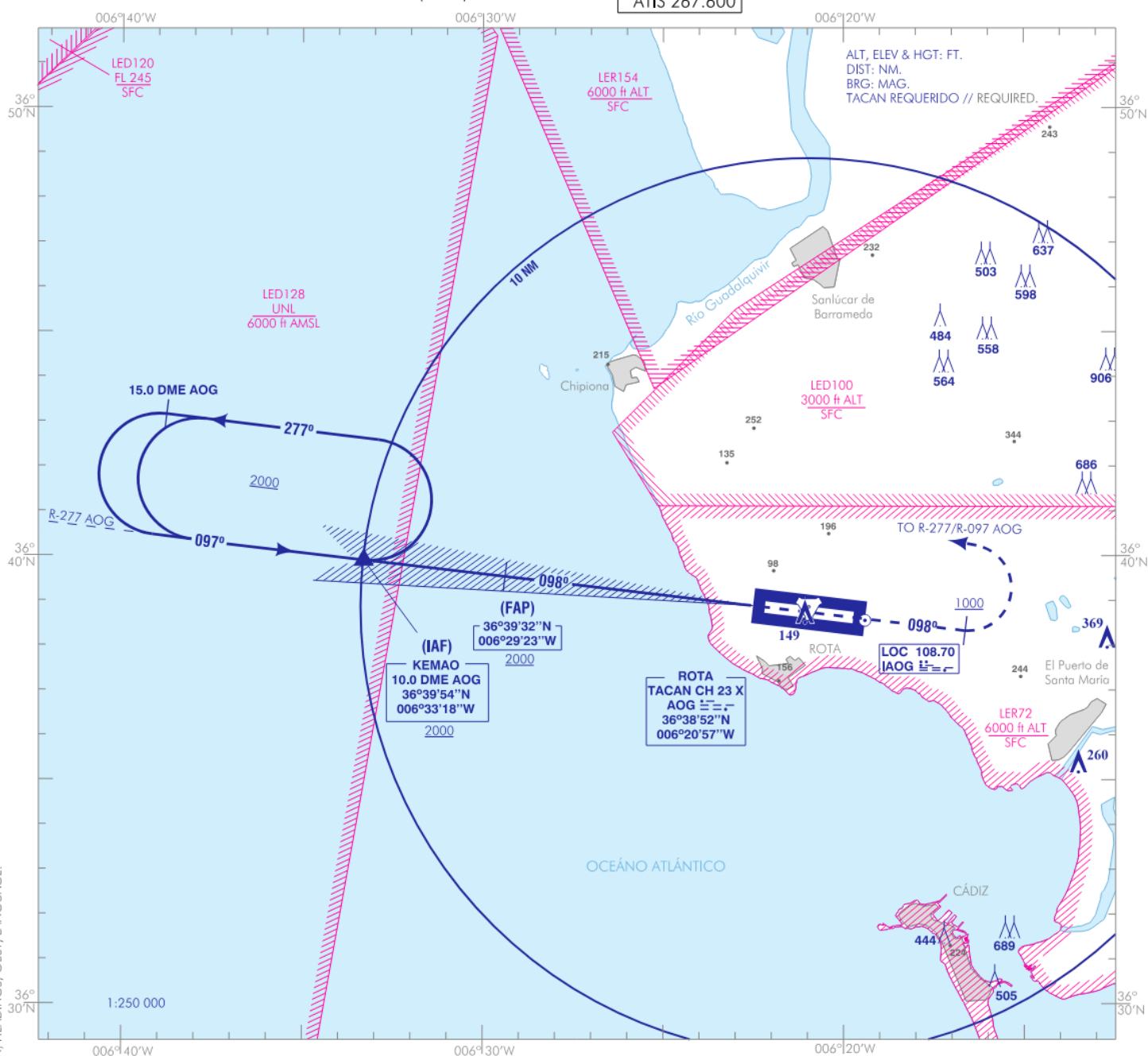


CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-MIPS

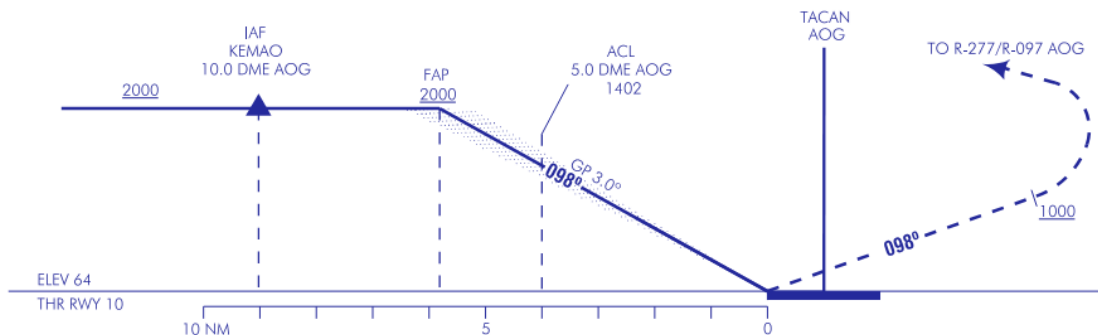
ELEV AD
86
VAR 1°W (2020)

APP 128.500
TWR 119.750
GCA 134.100
GMC 130.700
ATIS 267.600

CÁDIZ/Rota
ILS Z
RWY 10



FRUSTRADA: ASCENDER EN RUMBO DE PISTA HASTA 1000 O SUPERIOR. VIRAR A LA IZQUIERDA ASCIENDIENDO A 2000 PARA INTERCEPTAR R-277/R-097 AOG A KEMAO Y ESPERAR.
MISSED APCH: CLIMB ON RUNWAY HEADING TO 1000 OR ABOVE. TURN LEFT CLIMBING TO 2000 TO INTERCEPT R-277/R-097 AOG TO KEMAO AND HOLD.



HGT REF ELEV THR RWY 10

CAT	A	B	C	D
S-ILS	264-1.2 200 (200-1.2)	269-1.2 205 (300-1.2)	279-1.2 215 (300-1.2)	
Circuito Circling	520-1.5 440 (500-1.5)	580-1.6 500 (500-1.6)	740-2.4 660 (700-2.4)	1010-3.6 930 (1000-3.6)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR:	min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
FAP-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2 %	ft/min	424	530	636	742	848	954

ALT/HGT DME (AOG) FNA										
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3
							1730	1410	1080	760
										440



CAMBIO: ELEV AD, NOMBRE DE PROCEDIMIENTO, CUADROS MSA, CUADROS HGT Y GS, DECLINACIÓN MAGNÉTICA, RUMBOS, OBST, IDIOMA.
CHANGES: ELEV AD, NAME OF PROCEDURE, MSA BOX, HGT AND GS BOXES, MAGNETIC VARIATION, HEADINGS, OBST, LANGUAGE.

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA

AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS
INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Z RWY 10

PUNTO	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO	DISTANCIA DME (NM)
POINT	LAT	LONG	TRUE BEARING	DME DISTANCE (NM)
KEMAO (IAF)	36°39'54.2"N	006°33'18.1"W	276.91° (IAOG) 275.97° (AOG)	10.00 DME AOG
FAP	36°39'31.6"N	006°29'22.7"W	276.91° (IAOG)	-
Aproximación final de precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) Precision final approach - Descent angle (Slope)				3.00° (5.24%)

La distancia del FAP al THR 10 es de 5.8 NM. No se determina la posición del FAP con la marcación DME de ninguna instalación y sí con la intersección de la senda de planeo (GP 3°) y la altitud del tramo que le precede 2000 ft

The distance from the FAP to THR 10 is 5.8 NM. The position of the FAP is not determined by the DME bearing of any facility, but it is by the intersection of the glide path (GP 3°) with the altitude of the preceding section, 2000 ft