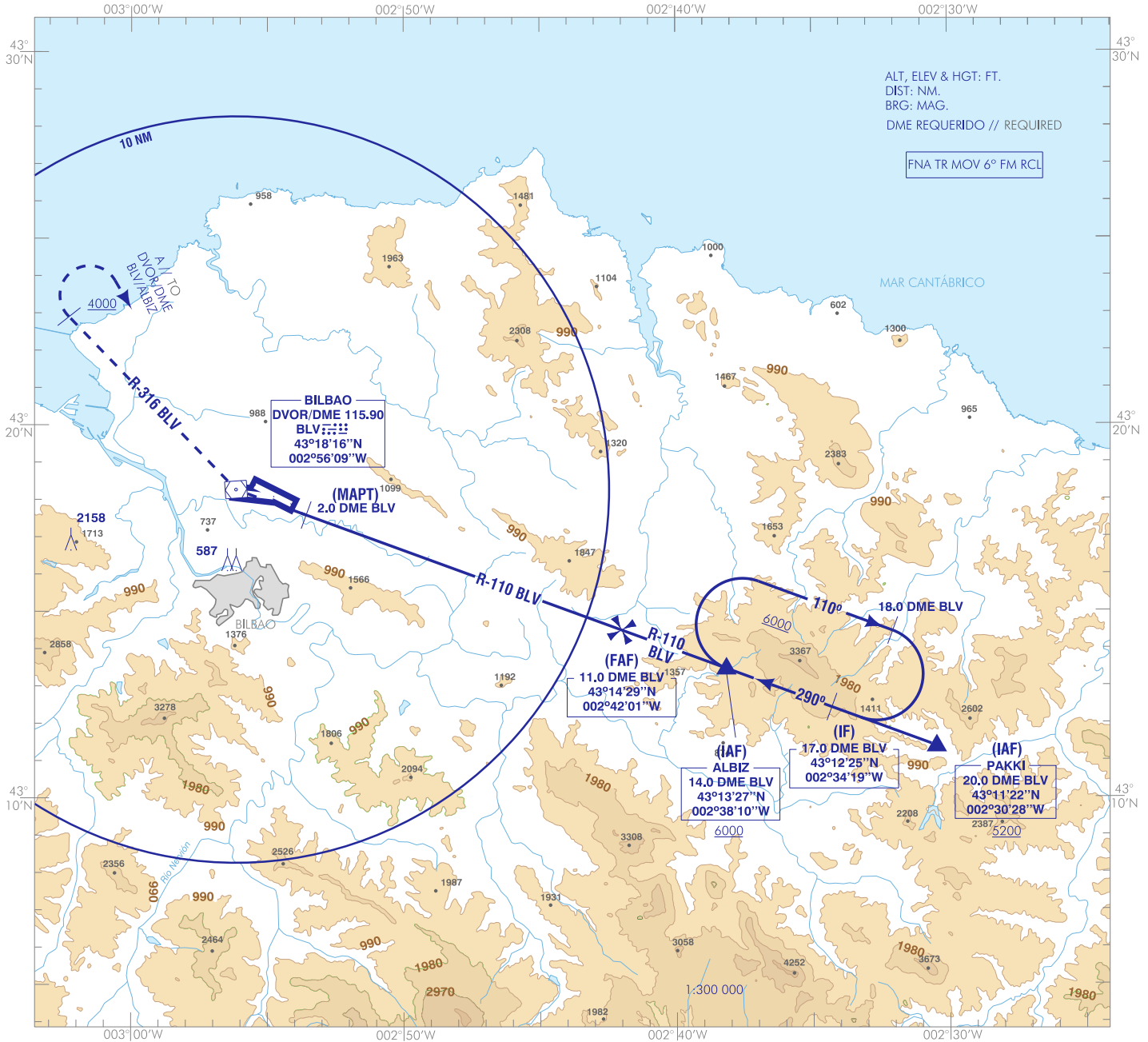


CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
136
VAR 0° (2020)

APP 127.450
TWR 118.500
GMC 121.700
ATIS 118.825

BILBAO
VOR
RWY 30



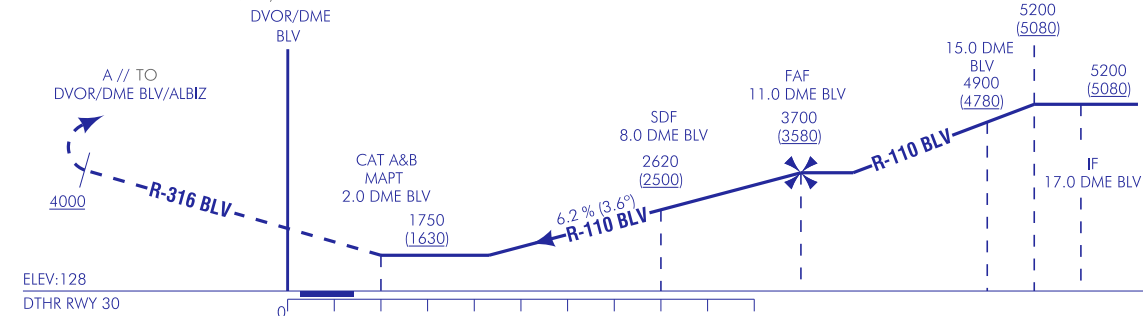
FRUSTRADA: SUBIR DIRECTO A DVOR/DME BLV. PROCEDER POR R-316 BLV HASTA ALCANZAR 4000. VIRAR A LA DERECHA DIRECTO A DVOR/DME BLV, DIRECTO A ALBIZ ASCIENDIENDO A 6000 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.

MISSED APCH: CLIMB DIRECT TO DVOR/DME BLV. PROCEED ON R-316 BLV UP TO REACH 4000. TURN RIGHT DIRECT TO DVOR/DME BLV, DIRECT TO ALBIZ CLIMBING TO 6000 TO JOIN THE HOLDING.

NOTA:
- TRAMO INICIAL DESDE PAKKI 3NM.

NOTE:
- INITIAL SEGMENT FROM PAKKI 3NM,

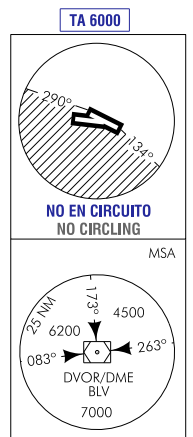
CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, RUMBOS Y RADIALES; NOTA, IDIOMA.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, HEADINGS AND RADIALS, NOTE, LANGUAGE.



HGT REF ELEV DTHR RWY 30		A	B	C	D
OCA/H		A	B	C	D
STA	2.5%	1750 (1630)	1970 (1840)	2110 (1980)	
RESTRINGIDO A OCA/H DE CIRCUITO POR PENDIENTE EXCESIVA EN FNA. RESTRICTED TO OCA/H IN CIRCUIT DUE TO EXCESSIVE SLOPE ON FNA.					
En círculo (H) sobre Circling (H) over		136	1750 (1620)	1970 (1840)	2110 (1980)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR: 9.4 NM	min:s	7:05	5:40	4:43	4:03	3:32	3:09
FAF-MAPT: 9.0 NM	min:s	6:45	5:24	4:30	3:51	3:23	3:00
ROD: 6.2 %	ft/min	504	631	757	883	1009	1135

ALT/HGT DME (BLV) FNA											
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	
				3380 (3250)	3000 (2870)	2620 (2490)	2240 (2110)	1860 (1740)			



BILBAO AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
 AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

VOR RWY 30

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
ALBIZ (IAF)	43°13'27.0"N	002°38'09.5"W	110.00° (BLV)	14.00 DME BLV
PAKKI (IAF)	43°11'22.4"N	002°30'27.7"W	110.00° (BLV)	20.00 DME BLV
IF	43°12'24.8"N	002°34'18.6"W	110.00° (BLV)	17.00 DME BLV
FAF	43°14'29.1"N	002°42'00.7"W	110.00° (BLV)	11.00 DME BLV
MAPT	43°17'34.7"N	002°53'34.8"W	110.00° (BLV)	2.00 DME BLV
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				6.23% (3.56°)