

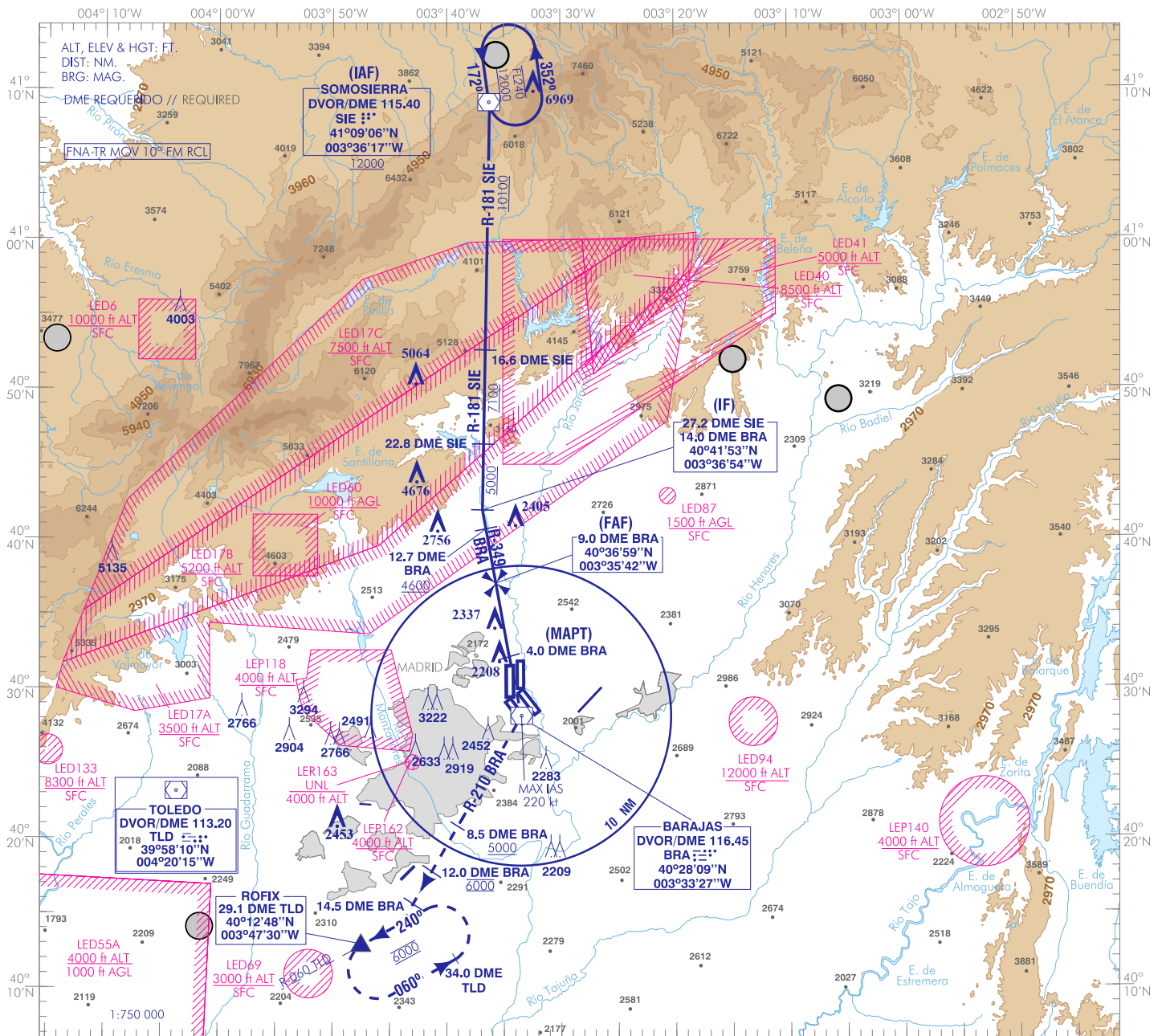
CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
1998
VAR 0° (2020)

APP 134.955 C
128.700 MHz
127.100 MHz
127.505 C

TWR 118.080 C
ATIS 118.255 C

MADRID/Adolfo Suárez
Madrid-Barajas
VOR
RWY 18R



FRUSTRADA: SUBIR EN R-349 BRA DIRECTO A DVOR/DMR BRA. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 220 kt) PARA SEGUIR R-210 BRA DIRECTO A CRUZAR 8.5 DME BRA A 5000 O SUPERIOR. CONTINUAR EN R-210 BRA HASTA CRUZAR 12.0 DME BRA A 6000 Y SEGUIR HASTA 14.5 DME BRA. VIRAR A LA DERECHA Y SEGUIR R-060 TLD DIRECTO A ROFIX PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A 6000.

MISSED APCH: CLIMB ON R-349 BRA DIRECT TO DVOR/DME BRA. TURN RIGHT (MAX IAS 220 kt) TO FOLLOW R-210 BRA DIRECT TO CROSS 8.5 DME BRA AT 5000 OR ABOVE. CONTINUE ON R-210 BRA UP TO CROSS 12.0 DME BRA AT 6000 AND FOLLOW UP TO 14.5 DME BRA. TURN RIGHT TO FOLLOW R-060 TLD DIRECT TO ROFIX TO JOIN THE HOLDING AT 6000.

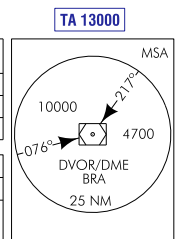
- AVISO: SE REQUIERE UNA PENDIENTE MÍNIMA DE ASCENSO EN FRUSTRADA DEL 4.5% HASTA ALCANZAR 6000 DEBIDO A RESTRICCIONES DE ESPACIO AÉREO ÚNICAMENTE. EN CASO DE NO PODER ALCANZAR ESTA PENDIENTE COMUNICARLO AL ATC.
- EN EL TRAMO 27.2 DME SIE (IF)-9.0 DME BRA (FAF) NO EXISTE SEPARACIÓN DE 1000 ft CON LA LED17A.
- EL TRAMO 22.8 DME SIE-27.2 DME SIE (IF) INTERFIERE CON LA LED17B.
- POSIBLES FLUCTUACIONES EN CDI CON POSIBILIDAD DE DR ENTRE 9.7 NM Y 12.4 NM DME SIE Y ENTRE 13.8 NM Y 14.5 NM DME SIE.
- ERROR DE DISTANCIA DEL DME BRA EN R-349 BRA, AFECTA AL TRAMO DE APROXIMACIÓN FINAL BTN 6.8 NM Y 4.3 NM DME BRA.
- WARNING: FOR MISSED APPROACH, A MINIMUM CLIMB GRADIENT OF 4.5% TO REACH 6000 IS REQUIRED SOLELY DUE TO AIRSPACE RESTRICTIONS. IN THE EVENT THAT THIS GRADIENT CAN'T BE ACCOMPLISHED, INFORM ATC.
- THERE IS NO 1000 ft SEPARATION WITH LED17A IN THE SEGMENT 27.2 DME SIE (IF)-9.0 DME BRA (FAF).
- THE SEGMENT 22.8 DME SIE-27.2 DME SIE (IF) INTERFERES WITH LED17B.
- POSSIBLE FLUCTUATIONS IN CDI AND DR BETWEEN 9.7 NM AND 12.4 NM DME SIE AND BETWEEN 13.8 NM AND 14.5 NM DME SIE.
- DISTANCE ERROR OF DME BRA IN R-349 BRA, AFFECT TO FINAL APPROACH SEGMENT BTN 6.8 NM AND 4.3 NM DME BRA.

HGT REF ELEV DTHR RWY 18R

OCA/H	A	B	C	D
2.5%		2600 (610)		
STA				
En circuito (H) sobre 1998	2720 (730)	2860 (870)	3280 (1290)	3620 (1630)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT: 5.0 NM	min:s	3:45	3:00	2:30	2:09	1:53	1:40
ROD: 5.4 %	ft/min	436	545	654	763	872	981

ALT/HGT DME (BRA) FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
					3580 (1590)	3250 (1260)	2930 (940)	2600 (610)	



CAMBIO: NOTA, TABLA GS.
CHANGES: NOTE, GS BOX.

MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

VOR RWY 18R

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME SIE (IAF)	41°09'06.1"N	003°36'16.8"W	—	—
IF	40°41'53.3"N	003°36'54.3"W	181.00° (SIE)	27.20 DME SIE
FAF	40°36'59.0"N	003°35'42.4"W	349.00° (BRA)	9.00 DME BRA
MAPT	40°32'04.3"N	003°34'27.1"W	349.00° (BRA)	4.00 DME BRA
ROFIX	40°12'47.9"N	003°47'29.9"W	059.64° (TLD)	29.07 DME TLD
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.38% (3.08°)