

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
15
VAR 0° (2020)

APP 119.850
TWR 119.850
GMC 121.700

SAN SEBASTIÁN
NDB B
(CAT A, B & C)

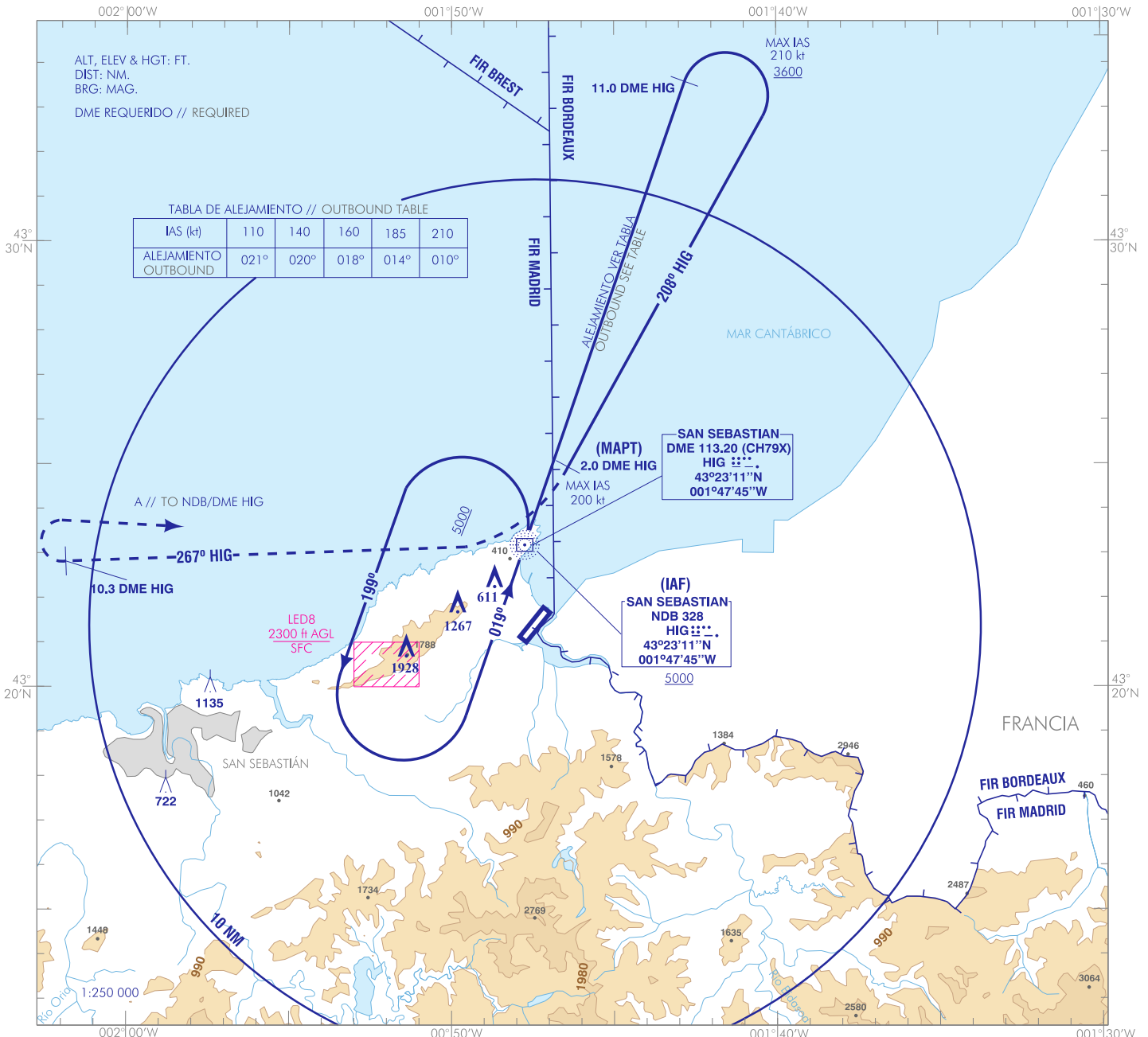


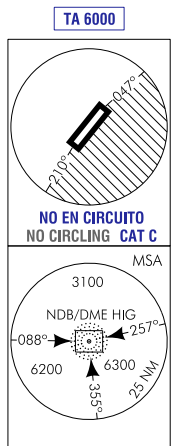
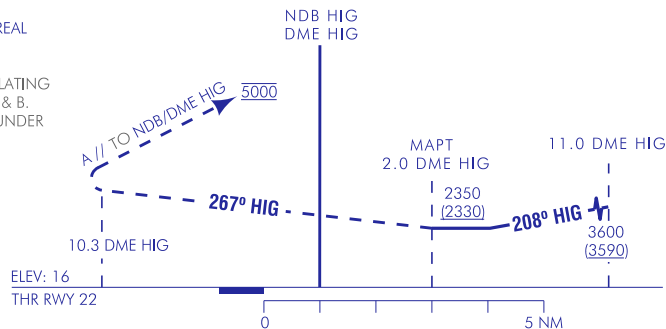
Tabla de Alejamiento // Outbound Table

IAS (kt)	110	140	160	185	210
Alejamiento Outbound	021°	020°	018°	014°	010°

FRUSTADA: VIRAR A LA DERECHA EN EL MAPT (IAS MAX 200 kt) PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR 267° HIG (EVITAR EL SOBREVUELO DE LA LED8) HASTA 10.3 DME HIG. VIRAR A LA DERECHA DIRECTO A NDB HIG PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A 5000.

MISSED APCH: TURN RIGHT ON THE MAPT (MAX IAS 200 kt) TO INTERCEPT AND FOLLOW 267° HIG (AVOID OVERFLYING THE LED8) UP TO 10.3 DME HIG. TURN RIGHT DIRECTLY TO NDB HIG TO JOIN THE HOLDING AT 5000.

- NOTAS:**
- CONFORME DOC 8168 7ª EDICIÓN, EXCEPTO PARA CÁLCULO OCA/H EN CIRCUITO SE HA UTILIZADO UN RADIO DE 1.3 NM EN CAT A & B.
 - LA CAPACITACIÓN DEL AEROPUERTO INCLUIRÁ UNA APROXIMACIÓN REAL EN VMC O EN SIMULADOR APROBADO AL EFECTO.
- NOTES:**
- IN ACCORDANCE WITH DOC 8168 (7th EDITION), EXCEPT FOR CALCULATING THE CIRCUIT OCA/H, A RADIUS OF 1.3 NM HAS BEEN USED IN CAT A & B.
 - CERTIFICATION FOR THE AIRPORT SHALL INCLUDE A REAL APPROACH UNDER VMC OR IN A SIMULATOR APPROVED FOR THE PURPOSE.



HGT REF ELEV AD

OCA/H	A	B	C	D
2.5%	RESTRINGIDA A OCA/H DE CIRCUITO POR ÁNGULO DE LA DERECHA ENTRE FNA Y RCL EXCESIVO. RESTRICTED TO CIRCUIT OCA/H DUE TO EXCESSIVE ANGLE OF TRACK BETWEEN FNA AND RCL.			
En círculo (H) sobre Circling (H) over	1100 (1090)		2350 (2340)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT ALLOWED					
ROD:	ft/min						

ALT/HGT DME () FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

CAMBIOS: RENÚMEROACIÓN.
CHANGES: RENUMBERING.

SAN SEBASTIÁN AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

NDB B

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
NDB HIG (IAF)	43°23'10.6"N	001°47'45.2"W	-	-
MAPT	43°24'56.6"N	001°46'27.9"W	028.00°(HIG)	2.00 DME HIG
Aproximación final de no precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) // Non-precision final approach - Descent angle (Slope)				-