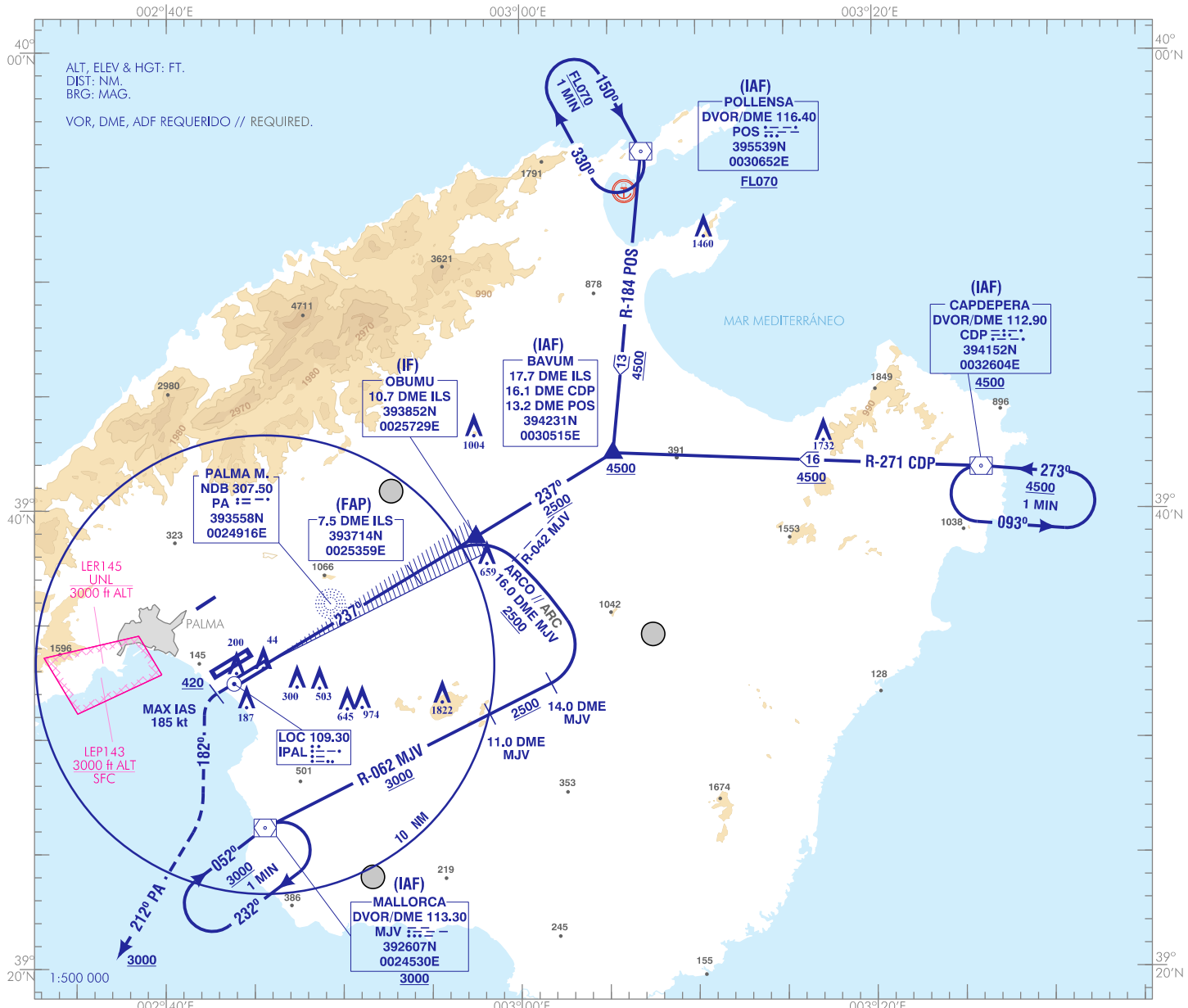
ELEV AD
27 ft
VAR 1°E (2020)

APP 118.955 C
TWR 118.305 C
ATIS 119.255 C

GMC NORTH 121.905 C
GMC SOUTH 121.705 C

PALMA DE MALLORCA
ILS Y
RWY 24L



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA ALCANZAR 420 . VIRAR A LA IZQUIERDA (NO ANTES DE CRUZAR 1.1 DME ILS EN ALEJAMIENTO, IAS MAX 185 kt) A RUMBO MAGNÉTICO 182° PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR RUTA MAGNÉTICA 212° PA HASTA ALCANZAR 3000 Y ESPERAR INSTRUCCIONES ATC.

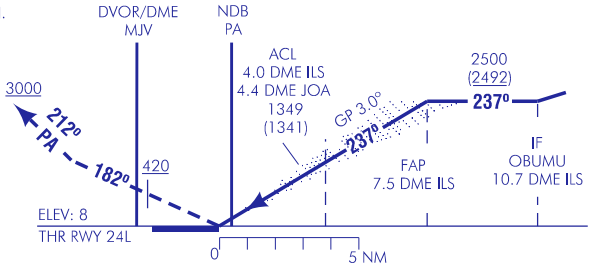
FRUSTRADA FALLO DE COMUNICACIONES: SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA ALCANZAR 420 . VIRAR A LA IZQUIERDA (NO ANTES DE CRUZAR 1.1 DME ILS EN ALEJAMIENTO, IAS MAX 185 kt) A RUMBO MAGNÉTICO 182° PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR RUTA MAGNÉTICA 212° PA HASTA ALCANZAR 3000 . VIRAR A LA IZQUIERDA DIRECTO A DVOR/DME CDP (MANTENER 3000 HASTA CRUZAR 15.0 DME CDP) SUBIENDO A 4500 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.

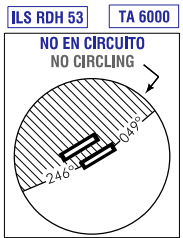
MISSED APCH: CLIMB ON RUNWAY HEADING TO REACH 420. TURN LEFT (NOT BEFORE CROSSING 1.1 DME ILS OUTBOUNT, MAX IAS 185 kt) TO MAGNETIC HEADING 182° TO INTERCEPT AND FOLLOW MAGNETIC TRACK 212° PA TO REACH 3000 AND AWAIT ATC INSTRUCTIONS.

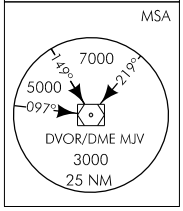
MISSED APCH COMMUNICATIONS FAILURE: CLIMB ON RUNWAY HEADING TO REACH 420. TURN LEFT (NOT BEFORE CROSSING 1.1 DME ILS OUTBOUNT, MAX IAS 185 kt) TO MAGNETIC HEADING 182° TO INTERCEPT AND FOLLOW MAGNETIC TRACK 212° PA TO REACH 3000. TURN LEFT DIRECT TO DVOR/DME CDP (MAINTAIN 3000 TO CROSS 15.0 DME CDP) CLIMB TO 4500 TO JOIN THE HOLDING.

NOTAS:
- CAMBIO DE FRECUENCIA: LA LLAMADA INICIAL A PALMA FINAL SE LIMITARÁ AL INDICATIVO DE VUELO.
- CONTROL DE VELOCIDAD:
  1. SI NO SE RECIBEN INSTRUCCIONES DIFERENTES DEL ATC, CRUZAR 12.0 DME ILS A IAS 200 kt, 9.0 DME ILS A IAS 180 kt Y 4.0 DME ILS A IAS 160 kt.
  2. SI NO PUEDE CUMPLIR, NOTIFÍQUELO AL ATC EN PRIMERA COMUNICACIÓN.

NOTES:
- CHANGE OF FREQUENCY: THE INITIAL CALL TO PALMA FINAL SHALL BE LIMITED TO THE FLIGHT CALL SIGN.
- SPEED CONTROL:
  1. UNLESS DIFFERENT INSTRUCTIONS ARE RECEIVED FROM ATC, CROSS 12.0 DME ILS AT IAS 200 kt, 9.0 DME ILS AT IAS 180 kt AND 4.0 DME ILS AT IAS 160 kt.
  2. IF THE AIRCRAFT CANNOT COMPLY, NOTIFY ATC OF THIS IN THE FIRST COMMUNICATION.







HGT REF ELEV THR RWY 24L

OCA/H		A	B	C	D
STA	CAT I	219 (211)	231 (223)	239 (231)	250 (242)
	CAT II	(90)	(107)	(119)	(133)
En circuito (H) sobre Circling (H) over 27		620 (600)	820 (800)	1060 (1040)	1390 (1370)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 7.5 NM	min:s	5:38	4:30	3:45	3:13	2:49	2:30
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2 %	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA											
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
						2340 (2340)	2010 (2010)	1680 (1680)	1350 (1350)	1030 (1030)	710 (700)	390 (380)

CAMBIOS: CUADRO NO EN CIRCUITO.
CHANGES: NO CIRCLING BOX.

PALMA DE MALLORCA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATA BASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Y RWY 24L

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DISTANCE DME (NM)
DVOR/DME CDP (IAF)	394151.7N	0032603.7E	–	–
DVOR/DME POS (IAF)	395538.8N	0030652.5E	–	–
DVOR/DME MJV (IAF)	392606.7N	0024529.9E	–	–
BAVUM (IAF)	394230.8N	0030514.9E	058.58º (LOC IPAL)	17.68 DME ILS 16.06 DME CDP 13.20 DME POS
OBUMU (IF)	393852.4N	0025728.9E	058.58º (LOC IPAL)	10.67 DME ILS
FAP	393713.7N	0025358.7E	058.58º (LOC IPAL)	7.50 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00º)