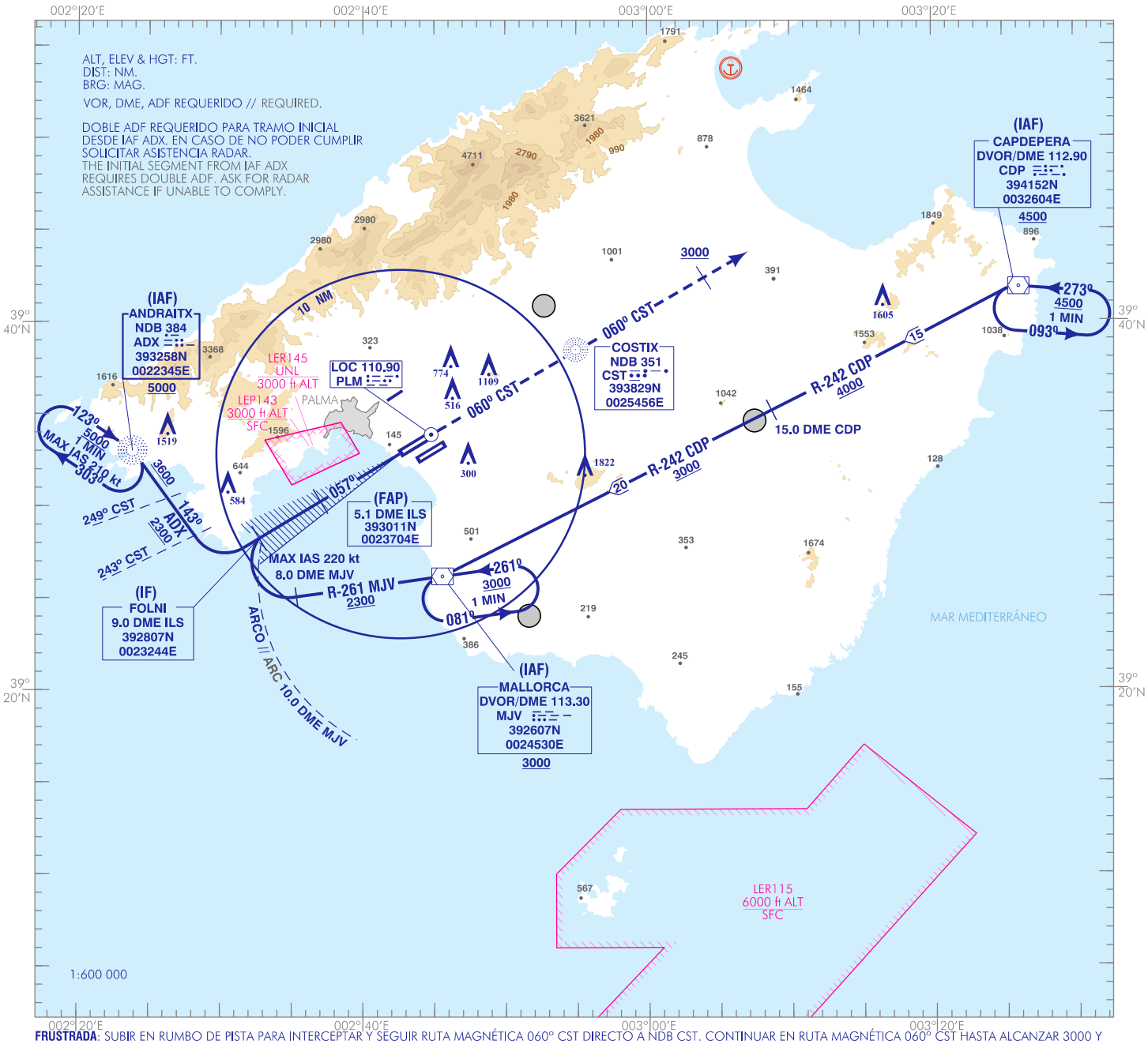
CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

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 06L



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR RUTA MAGNÉTICA 060° CST DIRECTO A NDB CST. CONTINUAR EN RUTA MAGNÉTICA 060° CST HASTA ALCANZAR 3000 Y ESPERAR INSTRUCCIONES ATC.

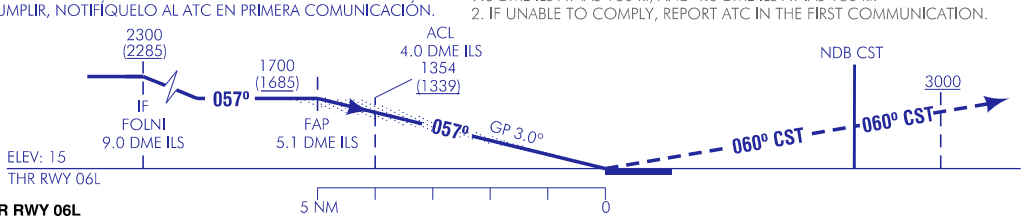
FRUSTRADA FALLO DE COMUNICACIONES: SUBIR EN RUMBO DE PISTA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR RUTA MAGNÉTICA 060° CST DIRECTO A NDB CST. CONTINUAR EN RUTA MAGNÉTICA 060° CST HASTA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-268 CDP DIRECTO AL DVOR/DME CDP PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A 4500.

MISSED APCH: CLIMB ON RUNWAY HEADING TO INTERCEPT AND FOLLOW MAGNETIC TRACK 060° CST DIRECT TO NDB CST. CONTINUE ON MAGNETIC TRACK 060° CST UNTIL REACHING 3000 AND AWAIT ATC INSTRUCTIONS.

MISSED APCH COMMUNICATIONS FAILURE: CLIMB ON RUNWAY HEADING TO INTERCEPT AND FOLLOW MAGNETIC TRACK 060° CST DIRECT TO NDB CST. CONTINUE ON MAGNETIC TRACK 060° CST TO INTERCEPT AND FOLLOW R-268 CDP DIRECT TO DVOR/DME CDP TO JOIN THE HOLDING AT 4500.

NOTAS:
- POSIBLES OSCILACIONES DE NDB CST EN EL TRAMO INICIAL DESDE IAF ADX.
- 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:
- POSSIBLE OSCILLATIONS OF NDB CST IN THE INITIAL SEGMENT FROM IAF ADX.
- FREQUENCY SWITCH: THE INITIAL CALL TO PALMA FINAL SHALL BE RESTRICTED TO THE FLIGHT CALL SIGN.
- SPEED CONTROL:
  1. UNLESS OTHERWISE INSTRUCTED BY 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 UNABLE TO COMPLY, REPORT ATC IN THE FIRST COMMUNICATION.



NO OFZ RWY 06L

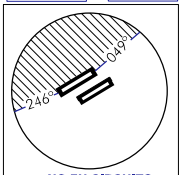
HGT REF ELEV THR RWY 06L

OCA/H		A	B	C	D
STA	CAT I 2.5%	619 (604)	631 (616)	639 (624)	650 (635)
	CAT I 3%	354 (339)	366 (351)	374 (359)	385 (370)
En circuito (H) sobre 27 / Circling (H) over 27		620 (600)	830 (810)	1220 (1200)	1520 (1500)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 5.1 NM	min:s	3:48	3:02	2:32	2:10	1:54	1:41
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2 %	ft/min	425	531	637	743	849	955

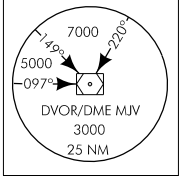
ALT/HGT DME (ILS) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
								1690 (1670)	1360 (1340)	1030 (1030)	710 (700)	390 (380)

ILS RDH 52 | TA 6000



NO EN CIRCUITO
NO CIRCLING

MSA



CAMBIOS: DESIGNADOR DE PUNTO NACPU MODIFICADO A FOLNI.
CHANGES: WAYPOINT DESIGNATOR NACPU CHANGED TO FOLNI.

PALMA DE MALLORCA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Y RWY 06L

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
NDB ADX (IAF)	393258.0N	0022345.1E	–	–
DVOR/DME MJV (IAF)	392606.7N	0024529.9E	–	–
DVOR/DME CDP (IAF)	394151.7N	0032603.7E	–	–
→ FOLNI (IF)	392807.4N	0023243.7E	238.59º (LOC PLM)	9.00 DME ILS 10.97 DME JOA
FAP	393011.2N	0023704.0E	238.59º (LOC PLM)	5.06 DME ILS 7.03 DME JOA
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00º)