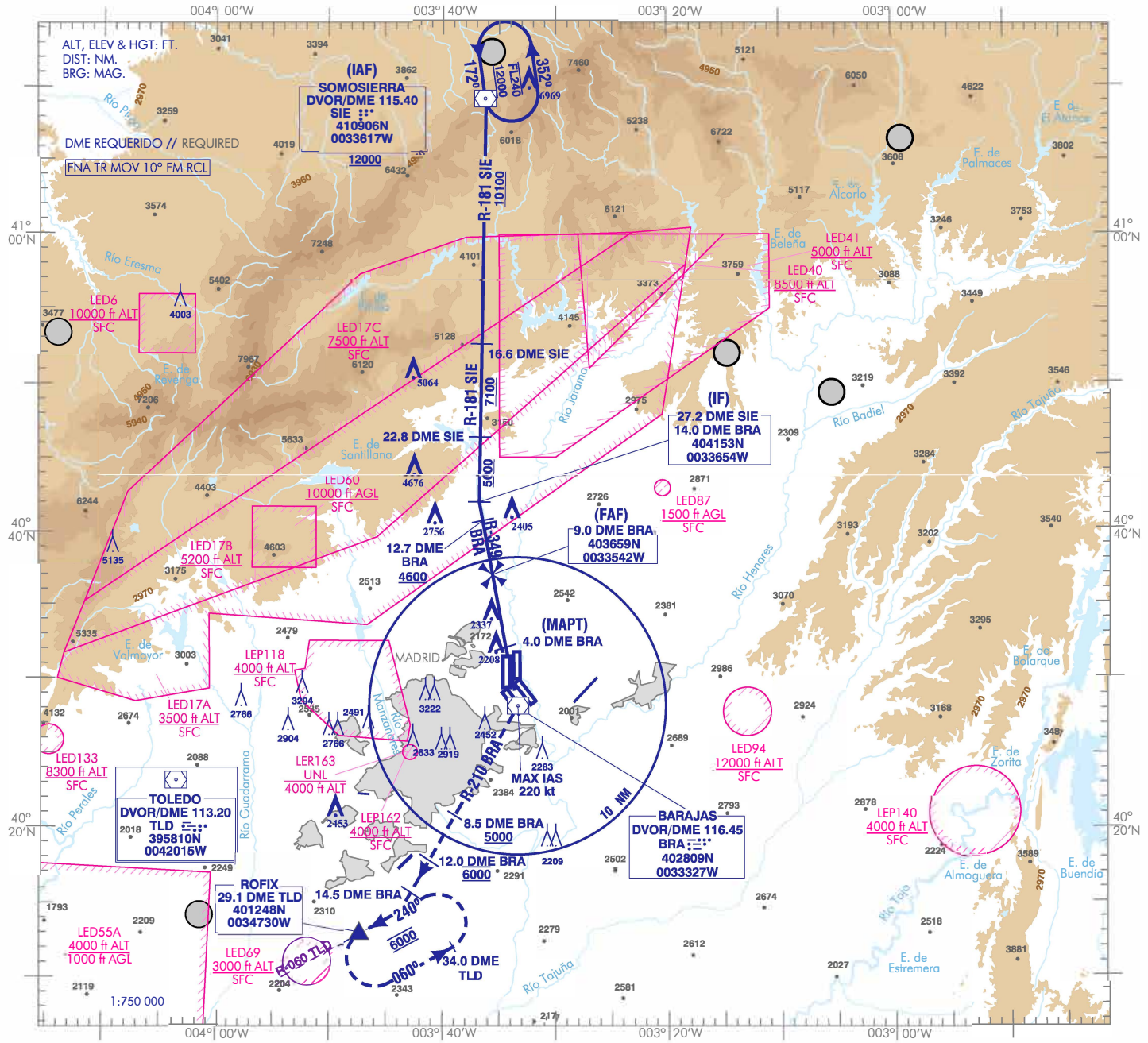
CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
1998 ft
VAR 0° (2020)

APP 134.955 C
128.700 MHz
127.100 MHz
127.505 C

TWR 118.080 C
ATIS 118.255 C

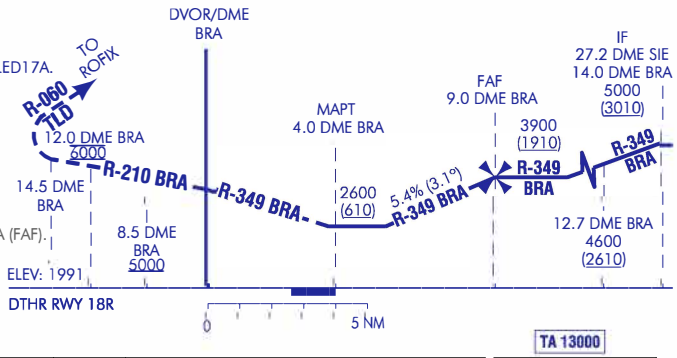
MADRID/Adólfo Suárez
Madrid-Barajas
VOR
RWY 18R



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. DURANTE LA MANIOBRA DE APCH FRUSTRADA, NO SUPERAR 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. DO NOT OVERSHOOT 6000 DURING THE MISSED APCH MANOEUVRE.

- 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 4.0 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 4.0 NM DME BRA.

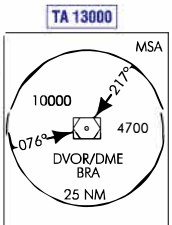


HGT REF ELEV DTHR RWY 18R

OCA/H		A	B	C	D
STA	2.5%	2600 (610)			
En circuito (H) sobre Circling (H) over 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	3	2	1
					3580 (1590)	3250 (1260)	2930 (940)	2600 (610)				



CAMBIOS: NOTA, NUEVO AERÓDROMO RESTRINGIDO.
CHANGES: NOTE, NEW RESTRICTED AERODROME.

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)	410906.1N	0033616.8W	–	–
IF	404153.3N	0033654.3W	181.00º (SIE)	27.20 DME SIE
FAF	403659.0N	0033542.4W	349.00º (BRA)	9.00 DME BRA
MAPT	403204.3N	0033427.1W	349.00º (BRA)	4.00 DME BRA
ROFIX	401247.9N	0034729.9W	059.64º (TLD)	29.07 DME TLD
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.38% (3.08º)