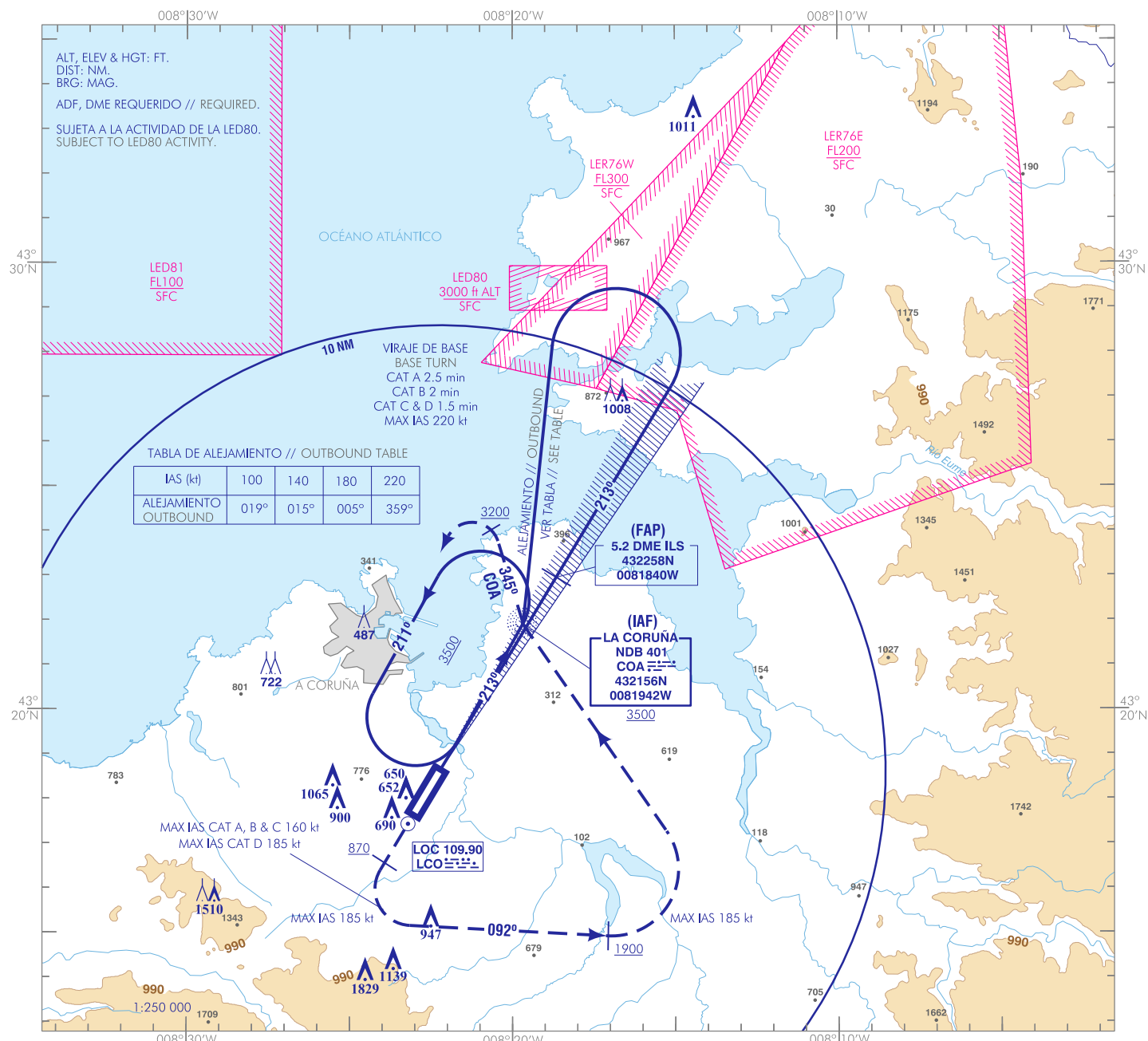


CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
330 ft
VAR 2°W (2020)

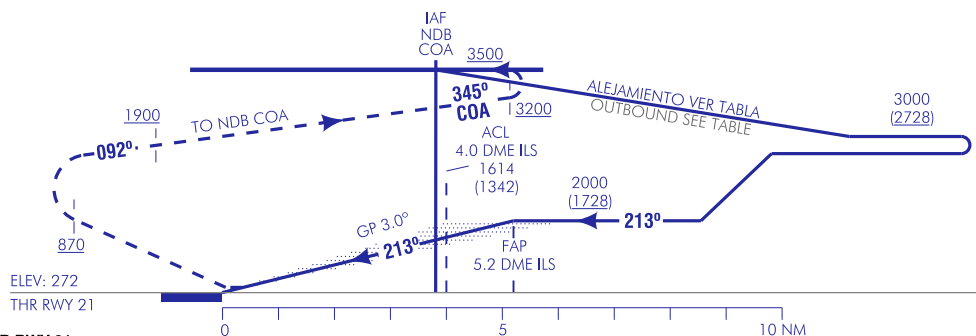
APP 120.200 MHz
TWR 118.305 C
GMC 121.705 C
ATIS 129.005 C

A CORUÑA
ILS Y
RWY 21



FRUSTRADA: ASCENDER EN RUMBO DE PISTA HASTA ALCANZAR 870. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX: CAT A, B & C 160 kt; CAT D 185 kt). NO VIRAR ANTES DE 1.9 DME ILS. PARA SEGUIR RUMBO 092° HASTA ALCANZAR 1900. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 185 kt) DIRECTO AL NDB COA. PROCEDER POR RUTA MAGNÉTICA 345° COA HASTA ALCANZAR 3200. VIRAR A LA IZQUIERDA SUBIENDO A 3500 PARA INCORPORARSE A LA ESPERA.

MISSED APCH: CLIMB ON RUNWAY HEADING UNTIL REACH 870. TURN LEFT (MAX IAS: CAT A, B & C 160 kt; CAT D 185 kt) DO NOT TURN BEFORE 1.9 DME ILS, TO FOLLOW HEADING 092° TO REACH 1900. TURN LEFT (MAX IAS 185 kt). DIRECT TO NDB COA. PROCEED ON MAGNETIC TRACK 345° COA UP TO REACH 3200. TURN LEFT CLIMBING TO 3500 TO JOIN THE HOLDING.

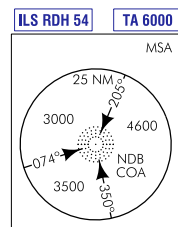


HGT REF ELEV THR RWY 21

OCA/H	A	B	C	D
CAT I 2.5%	692 (420)	704 (432)	712 (440)	750 (478)
CAT I 4.0%	595 (323)	607 (335)	615 (343)	657 (385)
CAT I 5.0%	564 (292)	576 (304)	584 (312)	605 (333)
En circuito (H) sobre Circling (H) over 330	1280 (950)	1390 (1060)	2290 (1960)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 5.2 NM	min:s	3:53	3:07	2:35	2:13	1:57	1:44
FAP-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
								1950 (1670)	1620 (1350)
								1290 (1020)	970 (700)



CAMBIO: TABLA DE ALEJAMIENTO, COORDENADAS FAP, OBSTÁCULOS.
CHANGES: OUTBOUND TABLE, FAP COORD, OBSTACLES.

WEF 23-JAN-25 (AIRAC AMDT 13/24)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LECO IAC 3.1

A CORUÑA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Y RWY 21

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
NDB COA (IAF)	432156.1N	0081942.3W	—	—
FAP	432257.6N	0081839.5W	030.94° (LOC LCO)	5.18 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)