REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS / INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES.

RWY 12 ILS

Punto Point	Latitud Latitude	Longitud Longitude	Azimut Verdadero True bearing	Distancia DME DME distance (NM)
DVOR/DME TFN (IAF)	28º32'12.9''N	016º16'07.2''W	–	–
IF	28º33'08.0''N	016º33'06.5''W	290.59º (LOC INOR)	11.00 DME ILS
FAP	28º31'19.0''N	016º27'36.6''W	290.59º (LOC INOR)	5.83 DME ILS
Aproximación final de precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) Precision final approach - Descent angle (Slope)				3.00º (5.24%)

RWY 12 LOC

Punto Point	Latitud Latitude	Longitud Longitude	Azimut Verdadero True bearing	Distancia DME DME distance (NM)
DVOR/DME TFN (IAF)	28º32'12.9''N	016º16'07.2''W	–	–
IF	28º33'08.0''N	016º33'06.5''W	290.59º (LOC INOR)	11.00 DME ILS
FAF	28º31'20.9''N	016º27'42.4''W	290.59º (LOC INOR)	5.92 DME ILS
L FP (MAPT)	28º29'30.8''N	016º22'09.6''W	–	0.70 DME ILS
Aproximación final de no precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) Non-precision final approach - Descent angle (Slope)				3.08º (5.39%)

➔ RWY 30 ILS

Punto Point	Latitud Latitude	Longitud Longitude	Azimut Verdadero True bearing	Distancia DME DME distance (NM)
DVOR/DME TFN (IAF)	28º32'12.9''N	016º16'07.2''W	–	–
CANDE (IAF)	28º19'24.9''N	015º53'05.1''W	122.05º (TFN)	23.99 DME TFN
IF	28º24'08.3''N	016º06'00.5''W	110.57º (LOC ITF)	12.80 DME ILS
FAP	28º26'13.8''N	016º12'16.3''W	110.57º (LOC ITF)	6.90 DME ILS
Aproximación final de precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) Precision final approach - Descent angle (Slope)				3.00º (5.24%)

➔ RWY 30 LOC

Punto Point	Latitud Latitude	Longitud Longitude	Azimut Verdadero True bearing	Distancia DME DME distance (NM)
DVOR/DME TFN (IAF)	28º32'12.9''N	016º16'07.2''W	–	–
CANDE (IAF)	28º19'24.9''N	015º53'05.1''W	122.05º (TFN)	23.99 DME TFN
IF	28º24'08.3''N	016º06'00.5''W	110.57º (LOC ITF)	12.80 DME ILS
FAF	28º27'06.6''N	016º14'55.3''W	110.57º (LOC ITF)	4.40 DME ILS
MAPT	28º28'18.6''N	016º18'32.0''W	110.57º (LOC ITF)	1.00 DME ILS
Aproximación final de no precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) Non-precision final approach - Descent angle (Slope)				2.98º (5.21%)

RWY 30 VOR

Punto Point	Latitud Latitude	Longitud Longitude	Azimut Verdadero True bearing	Distancia DME DME distance (NM)
DVOR/DME TFN (IAF)	28º32’12.9’’N	016º16’07.2’’W	–	–
CANDE (IAF)	28º19’24.9’’N	015º53’05.1’’W	122.05º (TFN)	23.99 DME TFN
IF	28º24’07.5’’N	016º05’59.9’’W	110.37º (LRO)	14.20 DME LRO
FAF	28º26’38.9’’N	016º13’38.9’’W	110.37º (LRO)	7.00 DME LRO
MAPT	28º28’13.3’’N	016º18’26.0’’W	110.37º (LRO)	2.50 DME LRO

Aproximación final de no precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) Non-precision final approach - Descent angle (Slope)	3.01º (5.26%)

VOR

Punto Point	Latitud Latitude	Longitud Longitude	Azimut Verdadero True bearing	Distancia DME DME distance (NM)
DVOR/DME TFN (IAF)	28º32’12.9’’N	016º16’07.2’’W	–	–
IF	28º32’47.7’’N	016º32’01.9’’W	291.00º (LRO)	10.32 DME LRO
FAF	28º30’56.7’’N	016º26’33.5’’W	291.00º (LRO)	5.16 DME LRO
MAPT	28º29’27.2’’N	016º22’09.1’’W	291.00º (LRO)	1.00 DME LRO

Aproximación final de no precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) Non-precision final approach - Descent angle (Slope)	–