

ENR 1.7 PROCEDIMIENTOS DE REGLAJE DE ALTÍMETRO**Radar Primario****1. Introducción**

Los procedimientos de reglaje de altímetro que se utilizan en el Estado de Guatemala se ajustan por lo general a los que figuran en el DOC 8168-OPS/611 Vol. I, parte 6 de la OACI y se reproducen íntegramente a continuación. Las diferencias se indican entre comillas. Las altitudes de transición se indican en las cartas de aproximación por instrumentos.

Los informes QNH y los datos sobre la temperatura que se utilizan con el fin de determinar si existe suficiente margen vertical sobre el terreno se suministran en las emisiones MET y pueden solicitarse a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo. Los valores QNH se dan en hecto pascales.

Nota: Los valores QNH se proporciona a solicitud del usuario en milibares o pulgadas de mercurio

2. Procedimientos básicos de reglaje de altímetro**2.1 Generalidades**

- 2.1.1 Se ha determinado una altitud de transición común aplicable dentro de su espacio aéreo de 19000ft.
- 2.1.2 En el estado de Guatemala la posición de una aeronave en el plano vertical cuando esté en la altitud de transición o por debajo de la misma se expresa en términos de altitud, en tanto que la posición en el nivel de transición o por encima del mismo se expresa en términos de niveles de vuelo. Cuando atraviesa la capa de transición, la posición en el plano vertical se expresa en términos de altitud en el descenso y en términos de niveles de vuelo en ascenso.
- 2.1.3 El nivel de vuelo cero está situado al nivel de presión atmosférica de 1013,2 HPA (29,92 pulgadas) Los niveles de vuelo consecutivos están separados por un intervalo de presión correspondiente a 500 ft, (152,4 m) en la atmósfera tipo.

Nota: En la tabla siguiente se dan ejemplos de la relación entre niveles de vuelo e indicaciones de altímetro; las equivalencias métricas son aproximadas:

| Número de nivel de vuelo | Indicación de altímetro | |
|--------------------------|-------------------------|--------|
| | Pies | Metros |
| 10 | 1 000 | 300 |
| 15 | 1 500 | 450 |
| 20 | 2 000 | 600 |
| 50 | 5 000 | 1 500 |
| 100 | 10 000 | 3 050 |
| 150 | 15 000 | 4 550 |
| 200 | 20 000 | 6 100 |

2.2. Despegue y ascenso

2.2.1 En el estado de Guatemala en la autorización para el rodaje antes del despegue se pone a disposición de las aeronaves un reglaje de altímetro QNH.

2.2.2 La posición de la aeronave en el plano vertical durante el ascenso se expresa en términos de altitudes hasta que alcance la altitud de transición por encima de la cual la posición en el plano vertical se expresa en términos de niveles de vuelo.

2.3 Separación vertical en ruta

2.3.1 La separación vertical durante el vuelo en ruta se expresará en términos de niveles de vuelo en todo momento “durante un vuelo IFR y de noche”

2.3.2 Los vuelos IFR y los vuelos VFR por encima de 900 metros (3000 ft.) durante un vuelo a nivel de crucero se ejecutaran a los niveles de vuelo, correspondientes a las derrotas magnéticas que se indican en la tabla siguiente, que proporcionen el margen vertical requerido con respecto al terreno:

| | 000° - 179 | | 180° - 359 | |
|---------------------------------|------------|------|------------|------|
| | IFR | VFR | IFR | VFR |
| Número de nivel de vuelo | 10 | | 20 | |
| | 30 | 35 | 40 | 45 |
| | 50 | 55 | 60 | 65 |
| | 70 | 75 | 80 | 85 |
| | 90 | 95 | 100 | 105 |
| | | Etc. | | Etc. |
| | 270 | | 280 | |
| | 290 | | 310 | |
| | 330 | | 350 | |
| | etc. | | etc. | |

Nota: Quizá no puedan utilizarse algunos de los niveles inferiores de la tabla precedente, debido a la necesidad de mantener un margen vertical sobre terreno.

2.3.3 Las aeronaves cumplirán estrictamente con los niveles de crucero establecidos en el Apéndice C del Reglamento del Aire DAR 02 salvo que el Control de Tránsito Aéreo disponga otra cosa respecto a los vuelos VFR.

2.4 Aproximación y aterrizaje

2.4.1 En el permiso de aproximación y en la autorización para entrar en el circuito de tránsito se pone a disposición de las aeronaves un reglaje de altímetro QNH.

2.4.2 No se cuenta con reglajes de altímetro QFE.

2.4.3 La posición de la aeronave en el plano vertical durante la aproximación se controla por referencia a los niveles vuelo hasta que alcanza el nivel de transición, por debajo del cual la posición en el plano vertical se controla por referencia a las altitudes.

2.5 Aproximación frustrada

En caso de aproximación frustrada, se aplicaran las partes pertinentes de 2.1.2, 2.2 y 2.4.

3. Descripción de la región de reglaje de altímetro

Las regiones de reglaje de altímetro en el estado de Guatemala son las áreas cubiertas por esas regiones se indican en la tabla ENR 2. Espacio aéreo de los Servicios de Tránsito Aéreo.

4. Procedimientos aplicables a los explotadores (Incluso a los pilotos)

4.1. Planificación del vuelo

4.1.1 Los niveles en que se ejecutara un vuelo se especificaran un plan de vuelo:

4.1.2 En términos de niveles de vuelo si el vuelo se ejecutara a nivel de transición o por encima del mismo, y En las altitudes si el vuelos se efectuara debajo de la altitud de transición (19,000 pies)

Nota 1. - Los vuelos breves en las proximidades de un aeródromo pueden ejecutarse a menudo solo a altitudes inferiores a la altitud de transición.

Nota 2. - Los niveles de vuelo se especifican en un plan mediante un número y no en términos de pies o metros, como en el caso con las altitudes.

Nota: los niveles de vuelo se especifican el Plan de Vuelos mediante un número y no pies o metros, como de las altitudes.

5. Tablas de niveles de crucero

Se observaran los siguientes niveles de crucero cuando sea necesario:

5.1.1 En las zonas en que, basándose en acuerdos regionales de navegación aérea y de conformidad con las condiciones especificadas en los mismos, se aplique una separación vertical mínima (vsm) de 300 m (1000 ft) entre el FL 290 y el FL 410 inclusive:*

TABLAS DE NIVELES DE CRUCERO

| DERROTA** | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|-------|-------|------------|------|-------|----------------------------|-------|-------|------------|------|-------|
| De 000 grados a 179 grados | | | | | | De 180 grados a 359 grados | | | | | |
| Vuelos IFR | | | Vuelos VFR | | | Vuelos IFR | | | Vuelos VFR | | |
| Altitud | | | Altitud | | | Altitud | | | Altitud | | |
| FL | M | FT | FL | M | FT | FL | M | FT | FL | M | FT |
| -90 | | | | | | 0 | | | - | - | - |
| 10 | 300 | 1000 | - | - | - | 20 | 600 | 2000 | - | - | - |
| 30 | 900 | 3000 | 35 | 1050 | 3500 | 40 | 1200 | 4000 | 45 | 1350 | 4500 |
| 50 | 1500 | 5000 | 55 | 1700 | 5500 | 60 | 1850 | 6000 | 65 | 2000 | 6500 |
| 70 | 2150 | 7000 | 75 | 2300 | 7500 | 80 | 2450 | 8000 | 85 | 2600 | 8500 |
| 90 | 2750 | 9000 | 95 | 2900 | 9500 | 100 | 3050 | 10000 | 105 | 3200 | 10500 |
| 110 | 3350 | 11000 | 115 | 3500 | 11500 | 120 | 3650 | 12000 | 125 | 3800 | 12500 |
| 130 | 3950 | 13000 | 135 | 4100 | 13500 | 140 | 4250 | 14000 | 145 | 4400 | 14500 |
| 150 | 4550 | 15000 | 155 | 4700 | 15500 | 160 | 4900 | 16000 | 165 | 5050 | 16500 |
| 170 | 5200 | 17000 | 175 | 5350 | 17500 | 180 | 5500 | 18000 | 185 | 5650 | 18500 |
| 190 | 5800 | 19000 | 195 | 5950 | 19500 | 200 | 6100 | 20000 | 205 | 6250 | 20500 |
| 210 | 6400 | 21000 | 215 | 6500 | 21500 | 220 | 6700 | 22000 | 225 | 6850 | 22500 |
| 230 | 7000 | 23000 | 235 | 7150 | 23500 | 240 | 7300 | 24000 | 245 | 7450 | 24500 |
| 250 | 7600 | 25000 | 255 | 7750 | 25500 | 260 | 7900 | 26000 | 265 | 8100 | 26500 |
| 270 | 8250 | 27000 | 275 | 8400 | 27500 | 280 | 8550 | 28000 | 285 | 8700 | 28500 |
| 290 | 8850 | 29000 | | | | 300 | 9150 | 30000 | | | |
| 310 | 9450 | 31000 | | | | 320 | 9750 | 32000 | | | |
| 330 | 10050 | 33000 | | | | 340 | 10350 | 34000 | | | |
| 350 | 10650 | 35000 | | | | 360 | 10950 | 36000 | | | |
| 370 | 11300 | 37000 | | | | 380 | 11600 | 38000 | | | |
| 390 | 11900 | 39000 | | | | 400 | 12200 | 40000 | | | |
| 410 | 12500 | 41000 | | | | 430 | 13100 | 43000 | | | |
| 450 | 13700 | 45000 | | | | 470 | 14350 | 47000 | | | |
| 490 | 14950 | 49000 | | | | 510 | 15550 | 51000 | | | |
| Etc. | Etc. | Etc. | | | | Etc. | Etc. | Etc. | | | |

*Excepto cuando, basado en acuerdos regionales de navegación aérea, se prescriba una tabla modificada de niveles crucero basada en un mínimo nominal de separación vertical de 300 m (1000 ft) para uso en condiciones especificadas de aeronaves que vuelen por encima del FL 410 dentro de partes designadas del espacio aéreo.

| TABLA RVSM | | |
|------------|--------|---|
| → | FL 410 | → |
| ← | FL 400 | → |
| → | FL 390 | → |
| ← | FL 380 | → |
| → | FL 370 | → |
| ← | FL 360 | → |
| → | FL 350 | → |
| ← | FL 340 | → |
| → | FL 330 | → |
| ← | FL 320 | → |
| → | FL 310 | → |
| ← | FL 300 | → |
| → | FL 290 | → |
| ← | FL 280 | → |