PROCEDIMIENTOS DE REGLAJE DE ALTÍMETRO

INTRODUCCIÓN

Un listado de las normas aplicable puede consultarse en el apartado GEN 1.6. En los siguientes apartados de esta sección se hace un resumen descriptivo a modo de ayuda para los usuarios del espacio aéreo, en caso de discrepancia prevalece la Norma sobre el contenido del AIP. El contenido de esta sección del AIP no cumple con los requisitos de calidad.

Los procedimientos de ajuste de altímetro que se describen a continuación están de acuerdo en líneas generales con los contenidos en el Doc. 8168-OPS/611 de OACI.

GENERALIDADES

La altitud de transición en los aeródromos españoles está establecida en 6000 ft, excepto:

- Andorra-La Seu D'Urgell que es de 8000 ft.
- _<_
- Madrid/Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Madrid/Getafe, Madrid/Cuatro Vientos, Madrid/Torrejón y Málaga/Costa del Sol, Granada/Federico García Lorca.Granada-Jaén que es de 13000 ft.

La posición vertical de las aeronaves cuando se encuentren a la altitud de transición o por debajo de ella se expresará en altitudes, mientras que en el nivel de transición o por encima de él se expresará en niveles de vuelo. Mientras pase por la capa de transición la posición vertical se expresará en niveles de vuelo al ascender y en altitudes al descender.

El nivel de vuelo cero está situado en el nivel de presión atmosférica 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.

SUMINISTRO DE INFORMACIÓN SOBRE REGLAJE DE ALTÍMETRO

Las dependencias de los servicios de tránsito aéreo tendrán disponible en todo momento, para transmitirla a las aeronaves en vuelo, a solicitud, la información necesaria para determinar el nivel de vuelo más bajo que asegure un margen vertical adecuado sobre el terreno en las rutas o segmentos de éstas en que se requiera tal información.

Esta información podrá consistir en datos climatológicos, si se prescribe así en acuerdos regionales de navegación aérea.

Los centros de información de vuelo y los centros de control de área tendrán disponibles, para transmitirlos a las aeronaves, a solicitud, un número adecuado de informes QNH o de pronósticos de presión relativos a las regiones de información de vuelo y a las áreas de control de las cuales sean responsables.

El reglaje de altímetro comunicado a las aeronaves se redondeará al hectopascal entero inferior más próximo.

EN RUTA

Una aeronave en ruta volará al nivel de crucero correspondiente a su ruta magnética y tipo de vuelo (IFR o VFR) como se detalla más adelante.

Los niveles de crucero a que se haya de efectuar un vuelo en ruta se referirán a:

a. Niveles de Vuelo (FL) para aquellos que se realicen a un nivel igual o superior al nivel de vuelo más bajo utilizable;

b. Altitudes, para los que se realicen a un nivel inferior al nivel de vuelo más bajo utilizable.

APROXIMACIÓN Y ATERRIZAJE

En las autorizaciones de aproximación y aterrizaje se facilitará la referencia QNH de altímetro.

La posición vertical de las aeronaves se expresará en niveles de vuelo hasta cruzar el nivel de transición, por debajo del cual se referirá a altitudes.

NOTA: En TMA MADRID y TMA CANARIAS los reactores militares autorizados a la penetración ininterrumpida cambiarán la referencia a altitudes al comenzar el descenso.

Se facilitará, a petición, la siguiente referencia QFE:

a. La elevación del umbral respectivo para aproximaciones de precisión (ILS o PAR/GCA).

b. La elevación del umbral respectivo para aproximaciones instrumentales (no de precisión), cuando dicho umbral tiene una elevación inferior en dos o más metros a la elevación del aeródromo.

c. La elevación del aeródromo en los demás casos.

TABLA DE NIVELES DE CRUCERO

Sobre los niveles de esta tabla, tendrán prioridad:

a. Las autorizaciones de control,

b. Los niveles publicados en ENR 3 para cada aerovía.

En áreas en que se aplique una separación vertical mínima (RVSM) de 300 m (1000 ft) entre FL290 y FL410 inclusive:

DERROTA (*)											
De 090° a 269° (IMPARES)						De 270° a 089° (PARES)					
Vuelos IFR			Vuelos VFR			Vuelos IFR			Vuelos VFR		
FL	Altitud		FL	Altitud		FL	Altitud		FL	Altitud	
	Metros	Pies		Metros	Pies		Metros	Pies		Metros	Pies
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			
210	6400	21000				220	6700	22000			
230	7000	23000				240	7300	24000			
250	7600	25000				260	7900	26000			
270	8250	27000				280	8550	28000			
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			

(*) Derrota magnética o en zonas polares a latitudes de más de 70° y dentro de las prolongaciones de esas zonas que puedan prescribir las autoridades competentes, derrotas de cuadrícula definidas tomando como base una red de líneas paralelas al Meridiano de Greenwich superpuesta a una carta estereográfica polar en la cual la dirección hacia el Polo Norte se emplea como norte de la cuadrícula.