

**ENR 1.7 PROCEDIMIENTOS DE REGLAJE DE ALTÍMETRO****1. Generalidades.**

- 1.1 En la FIR de México se siguen los procedimientos de reglaje de altímetro establecidos en el documento 8168 de la OACI "Operación de Aeronaves", volumen III "Procedimientos operacionales de aeronaves", con las diferencias siguientes:
  - a) Se establece la capa de transición de altímetro comprendida entre 5 639 M (18 500 FT) y 5 944 M (19 500 FT).
  - b) El uso del reglaje de altímetro corregido QNH cuando se opere abajo de la altitud de vuelo de 5 639 M (18 500 FT).
  - c) El uso del reglaje de altímetro tipo QNE (1 013.2 hPa/29.92 inHg) cuando se opere arriba del nivel de vuelo FL195.
  - d) El uso de estos procedimientos para los vuelos VFR y no únicamente por los vuelos IFR.
- 1.2 Los procedimientos de reglaje altimétrico son de observancia obligatoria para todas las aeronaves en vuelo dentro de la región de información de vuelo (FIR) de México.
- 1.3 Los informes regulares de reglaje altimétrico QNH tendrán vigencia de una hora contada a partir del primer minuto de cada hora.
- 1.4 Dentro de espacio aéreo controlado, el reglaje QNH será proporcionado por las dependencias correspondientes del servicio de control de tránsito aéreo; en las áreas terminales, se utilizará el reglaje altimétrico del aeropuerto principal que corresponda a esa área.
- 1.5 Fuera del espacio aéreo controlado, el reglaje altimétrico QNH oficial será aquel expedido por la estación meteorológica, de radio o torre de control más cercana, a solicitud del piloto.
- 1.6 Los vuelos VFR en ruta deberán solicitar a las estaciones correspondientes, los reglajes QNH vigentes a fin de observar las altitudes semicirculares de vuelo VFR.
- 1.7 Las aeronaves podrán utilizar la capa de transición en vuelo nivelado siempre y cuando cuenten con previa autorización de los servicios de control de tránsito aéreo, excepto cuando sea necesario para el ascenso o descenso.
- 1.8 Los servicios de control de tránsito aéreo podrán asignar 5 640 M (18 000 FT) a las aeronaves operando en vuelo recto y nivelado con ajuste del reglaje QNH.
- 1.9 La separación vertical mínima entre una aeronave con reglaje QNH y otra con reglaje QNE, no deberá ser inferior a 610 M (2 000 FT).
- 1.10 Todas las aeronaves deberán corregir el altímetro por el error que origine el sistema de presión estática, y de acuerdo con las especificaciones contenidas en las tarjetas de corrección del altímetro, omitiendo la corrección por temperatura.

**2. Procedimientos.**

- 2.1 Los pilotos ajustarán el altímetro al reglaje QNH vigente de la estación meteorológica del aeropuerto más cercano, cuando operen a/o abajo de 5 640 M (18 000 FT):
  - a) En punto medio entre dos estaciones meteorológicas en ruta;
  - b) Sobre áreas continentales, en el momento de cruzar los límites de la FIR de México;
  - c) Sobre áreas oceánicas, a menos de 100 millas náuticas de la costa;
  - d) En descenso, cambiarán del reglaje QNE al reglaje QNH correspondiente, al cruzar el nivel de vuelo de 5 944 M (19 500 FT).
- 2.2 Los pilotos ajustarán el altímetro al reglaje QNE (1 013.2 hPa/29.92 mmHg):
  - a) Cuando operen a/o arriba de 6 100 M (20 000 FT);
  - b) Cuando operen sobre áreas oceánicas a/o arriba de la altitud de 610M (2 000 FT), a más de 100 NM de la costa;
  - c) En ascenso, cambiarán del reglaje QNH al reglaje tipo QNE al cruzar la altitud de vuelo de 5 639 M (18 500 FT)

**3. Falla de comunicaciones.**

- 3.1 En el caso de falla completa de los sistemas de comunicación aire - tierra, el piloto al mando de la aeronave en cuestión observará el reglaje de altímetro contenido en el último informe meteorológico recibido.
- 3.2 En caso de efectuar un procedimiento de aproximación por instrumentos a un aeródromo con falla completa de comunicación aire - tierra, deberá observarse un mínimo de techo de 91 M (300 FT) arriba del mínimo meteorológico establecido en caso de no contar con información de QNH vigente, según corresponda.