

**ENR 1.7 PROCEDIMIENTOS PARA EL REGLAJE DE ALTIMETRO**  
**ENR 1.7 ALTIMETER SETTING PROCEDURES**

**1. Introducción**

1.1 Los procedimientos para el reglaje de altímetro en uso se ajustan generalmente a los contenidos en el Doc. 8168, Vol. I, Parte 6 de la OACI y figuran completos en esta sección; las diferencias están contenidas en el texto que se detalla a continuación:

1.2 Una altitud de transición de 17,000 pies MSL ha sido establecida para toda la FIR Santo Domingo. Esta información aparece en las cartas de ruta de área inferior y aproximación (TMA).

1.3 Los informes QNH y la información sobre la temperatura para el uso en la determinación del margen vertical adecuado sobre el terreno, son suministrados en la información MET, y están disponibles a solicitud en la dependencia de los servicios de tránsito aéreo, a requerimiento. Los valores del QNH se dan en hectopascasles (hpa) y en pulgadas de mercurio (hg).

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

**2.1 Generalidades**

2.1.1 La altitud de transición para la FIR Santo Domingo es 17,000 pies MSL. El nivel de vuelo más bajo utilizable se determinará, según lo prescrito en 2.1.9.

2.1.2 La posición vertical de las aeronaves dentro del FIR Santo Domingo se ha de controlar en base a altitudes con el QNH del Aeropuerto Internacional José Francisco Peña Gómez (MDSO), dentro de un radio de 100 NM a partir del VOR/DME CDO a/o por debajo de la Altitud de Transición (TA 17,000 pies). Fuera de la demarcación descrita se controlará en base a niveles de vuelo, deberá ser mantenida referente al (QNE 29.92 pulgadas de mercurio medida estándar).

2.1.3 Las aeronaves volando altitudes y próximas a salir de la FIR Santo Domingo, cambiarán su reglaje de QNH (Altitudes) a QNE (Reglaje estandarizado 29.92 pulgadas de mercurio) a 20 NM previo al cruce del límite común de la FIR Santo Domingo. En el caso de vuelos controlados, y por lo menos 20 NM antes del límite común de la FIR (o antes si fuera necesario para separación), el ATC instruirá a las aeronaves volando altitudes (QNH) y próximas a salir de la FIR Santo Domingo, a que mantengan un Nivel de Vuelo apropiado para la derrota.

2.1.4 Las aeronaves aproximando MDJB, MDLR, MDCY, MDST, MDPP, MDPC y MDBH se proporcionará el QNH del respectivo aeródromo de destino a 10 NM de la estación o cuando se autoriza la aproximación.

**1. Introduction**

1.1 The altimeter setting procedures in use generally conform to those contained in ICAO Doc 8168, Vol. I, Part 6, and can be found complete in this section. The differences are contained in the text that is detailed in the following text:

1.2 A transition altitude of 17,000 feet MSL has been established in all the Santo Domingo FIR. This information is shown in the lower route area and approach (TMA) charts.

1.3 QNH reports and temperature information for use in determining adequate terrain clearance are provided in MET broadcast and are available on request from the air traffic services units. QNH values are given in hectopascals (hpa) and mercury inches (hg).

**2. Basis altimeter setting procedures**

**2.1 General**

2.1.1 The transition altitude for Santo Domingo FIR is 17,000 feet MSL. The lowest usable flight level is determined as prescribed in 2.1.9.

2.1.2 The vertical position of the aircraft within Santo Domingo FIR shall be control by reference to altitudes using José Francisco Peña Gómez Int'l Airport (MDSO) QNH within 100 NM radius centered on CDO VOR/DME at or below Transition Altitude (TA 17,000 feet). Outside the previously described area aircrafts shall be control by reference to flight levels (QNE 29.92 inches of mercury standard setting).

2.1.3 Aircraft flying altitudes next to leave Santo Domingo FIR, shall change the barometric setting from QNH to QNE (standard setting 29.92 inches of mercury) 20 NM prior crossing the Santo Domingo common FIR boundary. For controlled flights that are at least 20 NM prior the Santo Domingo common FIR boundary (or before in case needed for traffic separation), ATC shall instruct aircraft flying Altitudes (QNH) and about to leave Santo Domingo FIR to maintain a flight level that conforms to the track.

2.1.4 Aircraft approaching MDJB, MDLR, MDCY, MDST, MDPP, MDPC and MDBH shall be provided with the respective destination aerodrome QNH at 10 NM to the station or when the approach clearance is given.

**2.1.5** Las aeronaves saliendo de MDJB, MDLR, MDST, MDPP,MDPC, y MDBH cambiarán el QNH local por el QNH de MDSD a 10 NM fuera de su respectiva estación a reserva de cumplir los establecido 2.1.3

**2.1.5** Aircraft departing from MDJB, MDLR, MDCY, MDST, MDPP, MDPC and MDBH shall change from departing aerodrome local QNH to MDSD QNH at 10 NM from the departing aerodrome to comply with 2.1.3.

**2.1.6** Todas las aeronaves que penetren y/o abandonen la FIR Santo Domingo deberán mantener un Nivel de Vuelo (FL) (referencia al QNE) adecuado para la derrota de vuelo, según prescrito en 2.3.2. Todas las coordinaciones de niveles, con Centros de Control de Área (ACC) adyacentes se realizarán en base a (QNE) Niveles de Vuelos, salvo que se prescriba de manera diferente en la carta de acuerdo operacional.

**2.1.6** All aircrafts entering or leaving the Santo Domingo FIR shall maintain Flight Level (FL) (QNE reference) with the (reference to the QNE) that conforms suitable to the flight track, as prescribed in 2.3.2. All the levels coordinations with adjacent Area Control Center (ACC) shall be made by reference to (QNE) Flight Levels, except the prescribed in the operational agreement letter.

**2.1.7** No se suministra el reglaje de altímetro "QFE".

**2.1.7** QFE altimeter setting is not provided.

**2.1.8** Para los vuelos en rutas, la posición vertical de la aeronave se expresará en;

**2.1.8** For en-route flights, the vertical position of an aircraft shall be expressed in terms of:

- a) Niveles de vuelos en el nivel más bajo de vuelo utilizable o por encima de este; y
- b) Altitudes, a/o por debajo de la altitud de transición y dentro de las 100 NM de CDO.

- a) Flight Level, at the lowest usable flight level or above it; and,
- b) Altitudes, at or below transition altitude and within 100 NM of CDO VOR/DME.

**2.1.9** Determinación del nivel de transición.

**2.1.9** Determination of the level of transition.

El nivel de vuelo mas bajo utilizable se determina por la presión atmosférica, según la siguiente tabla:

Lowest usable flight level shall be determined by atmospheric pressure, using the following chart:

Altímetro Actual	Nivel de vuelo mínimo utilizable
29.92 (o superior)	180
De 29.91 a 29.42	185
De 29.41 a 28.92	190
De 28.91 a 28.42	195
De 28.41 a 27.92	200
De 27.91 a 27.42	205
De 27.41 a 26.92	210

Current Altimeter	Lowest usable flight level
29.92 (or higher)	180
De 29.91 a 29.42	185
De 29.41 a 28.92	190
De 28.91 a 28.42	195
De 28.41 a 27.92	200
De 27.91 a 27.42	205
De 27.41 a 26.92	210

La altitud de transición se mantiene fija en 17,000 pies entonces, progresivamente a medida que baja la presión atmosférica (comparando la presión atmosférica con la tabla) se sube 500 pies al Nivel de Vuelo más bajo utilizable, de acuerdo con la tabla y haciendo esto se va engrosando la capa de transición, y así manteniendo la separación adecuada entre el transito.

Transition Altitude is fixed at 17,000 feet then, progressively, as the atmospheric pressure gets lower (referred to the atmospheric pressure in the table) the lowest usable Flight Level is increased by 500 feet according to the table, by doing this, the transition layer gets thicker resulting in maintaining the appropriate separation between traffic.

**2.1.10** RESERVADO

**2.1.10** RESERVED

**2.1.11** Nivel mínimo de crucero para vuelo IFR  
No se asignarán niveles de crucero por debajo de la altitudes mínima de vuelo establecidas por el IDAC.

**2.1.11** Minimum cruising level for IFR flights  
Cruising Levels below the minimum flight altitude level established by the IDAC shall not be assigned.

**2.1.12** Suministro de información sobre reglaje de altímetro.

**2.1.12** Provision of altimeter setting information.

**2.1.13** RESERVADOS

**2.1.13** RESERVED

**2.1.14** El Centro de Información de Vuelo de Santo Domingo (FIC) y de ACC Santo Domingo tendrán disponible, para transmitirlo a las aeronaves, a solicitud, un número adecuado de informes QNH o de pronóstico de presión relativos a la FIR y a las FIRs adyacentes.

**2.1.14** Santo Domingo Flight Information Centre (FIC) and Santo Domingo ACC shall have available for transmission to aircraft on request an appropriate number of QNH reports or forecast pressures for the FIR and the adjacent FIRs.

**2.1.15** Se proporcionará el nivel de transición a la tripulación de vuelo a su debido tiempo antes de que llegue durante el descenso. Esto puede lograrse mediante comunicaciones orales, radiodifusión ATIS o enlace de datos.

**2.1.15** The flight crew shall be provided with the transition level in due time prior to reaching it during descent. This may be accomplished by voice communications, ATIS broadcast or data link.

**2.1.16** RESERVADO

**2.1.16** RESERVED

**2.1.17** Se incluirá el reglaje QNH de altímetro en la autorización de descenso cuando por primera vez se dé autorización a descender a una altitud por debajo del nivel de transición, en las autorizaciones para la aproximación o en las autorizaciones para entrar en el circuito de tránsito, así como en las autorizaciones concedidas para el rodaje de aeronaves que salen, excepto cuando se sepa que la aeronave ha recibido la información.

**2.1.17** A QNH altimeter setting shall be included in the descent clearance when first cleared to an altitude below the transition level, in approach clearances or clearances to enter the traffic circuit, and in taxi clearances for departing aircraft, except when it is known that the aircraft has already received the information.

**2.1.18** RESERVADO

**2.1.18** RESERVED

**2.1.19** RESERVADO

**2.1.19** RESERVED

**2.2 Despegue y subida**

**2.2 Take-off and climb**

**2.2.1** Se proporciona el reglaje de altímetro QNH a las aeronaves en los permisos de rodaje antes del despegue.

**2.2.1** A QNH altimeter setting is made available to aircraft in taxi clearance prior to take-off.

**2.2.2** La posición vertical de una aeronave durante la subida se expresa en altitudes hasta alcanzar la altitud de transición (17,000 pies) y por encima de ésta se expresa en términos de niveles de vuelo.

**2.2.2** The vertical positioning of aircraft shall be express in terms of altitudes when climbing until reaching the transition altitude (17,000 feet) and in terms of flight level above it.

**2.3 Separación vertical en ruta**

**2.3 Vertical separation en-route**

**2.3.1** La separación vertical a los vuelos en ruta se expresará en niveles de vuelo o altitudes según lo prescrito en 2.1-2.

**2.3.1** Vertical separation during en-route flight shall be expressed in terms of flight levels or altitudes according to 2.1-2.

**2.3.2** Vuelos IFR y VFR sobre 900m (3,000 pies), volando a altitudes de vuelo o niveles de vuelo de crucero, lo harán a los correspondientes a las trayectorias magnéticas mostradas en la siguiente tabla, según el Apéndice C del Anexo 2 de la OACI.

**2.3.2** IFR and VFR flights above 900m (3,000 feet), when in cruising flight altitude or flight levels, shall be flown at levels corresponding to the magnetic tracks shown in the following table, as prescribed in Appendix C, Annex 2 of ICAO.

**Nota.-** Algunas de las altitudes de vuelo más bajas en la tabla de abajo podrían no usarse debido a requisitos de franqueamiento del terreno.

**Note.-** Some of the lower flight altitudes in the below table may not be usable due to terrain clearance.

Número de la altitud de vuelo	000° - 179°		180° - 359°	
	IFR	VFR	IFR	VFR
	30	35	40	45
	50	55	60	65
	70	75	80	85
	150	155	100	105
	Etc	Etc	Etc	Etc
	---	---	---	---
	<b>270</b>		<b>280</b>	
Número del nivel de vuelo	<b>290</b>		<b>310</b>	
	<b>330</b>		<b>350</b>	
	Etc		Etc	

Flight altitude Number	000° - 179°		180° - 359°	
	IFR	VFR	IFR	VFR
	30	35	40	45
	50	55	60	65
	70	75	80	85
	150	155	100	105
	Etc	Etc	Etc	Etc
	---	---	---	---
	<b>270</b>		<b>280</b>	
Flight Level Number	<b>290</b>		<b>310</b>	
	<b>330</b>		<b>350</b>	
	Etc		Etc	

#### 2.4 Aproximación y aterrizaje

#### 2.4 Approach and landing

**2.4.1** Se proporciona el reglaje de altímetro QNH en los permisos de aproximación y en los permisos para entrar en el circuito de tránsito.

**2.4.1 A** QNH altimeter setting is made available in approach clearance and in clearance to enter the traffic circuit.

**2.4.2** No se suministran normalmente los reglajes de altímetro "QFE".

**2.4.2** "QFE" altimeter settings are not usually available.

**2.4.3** La posición vertical de una aeronave durante la aproximación se controla con referencia a los niveles de vuelo hasta que llega al nivel de transición, y por debajo de éste la posición vertical se controla con referencia a altitudes.

**2.4.3** Vertical positioning of aircraft during approach is controlled by reference to flight levels until reaching the transition level, below transition level vertical positioning is controlled by reference to altitudes.

#### 2.5 Aproximación frustrada

#### 2.5 Missed Approach

**2.5.1** En el caso de aproximación frustrada se aplicarán las partes pertinentes de 2.1.2, 2.2 y 2.4, anteriores.

**2.5.1** The relevant parts of 2.1.2, 2.2 and 2.4, mentioned above, shall be applied in the event of a missed approach.

### 3. Descripción de las regiones de reglaje de altímetro

### 3. Description of altimeter setting regions

**3.1** La posición vertical de las aeronaves dentro de la FIR Santo Domingo se ha de controlar en base a altitudes con el QNH del Aeropuerto Internacional José Francisco Peña Gómez dentro de un radio de 100 NM a partir del VOR/DME CDO (18°26'03"N 069°40'02"W), a o por debajo de la Altitud de Transición (17,000 pies MSL).

**3.1** The aircraft vertical position within the Santo Domingo FIR is controlled by reference to altitudes with the QNH of José Francisco Peña Gómez International Airport within a 100 NM radius from CDO VOR/DME (18°26'03"N 069°40'02"W), at or below the Transition Altitude (17,000 feet MSL).

**3.2** A o por encima del Nivel de Transición, y por debajo de éste más allá de un radio de 100 NM a partir del VOR/DME CDO (18°26'03"N 069°40'02"W), la posición vertical de las aeronaves se controlará en base al reglaje altimétrico standard, QNE ( 29.92 pl hg).

**3.2** At or above the Transition Level, and below it when operating beyond 100 NM from CDO VOR / DME (18°26'03"N 069°40'02"W), the aircraft vertical position is controlled by reference to the standard altimeter setting, QNE (29.92 pl hg).

**4. Procedimientos aplicables a los explotadores (inclusive a los pilotos)****4.1 Planificación de vuelo**

En el plan de vuelo se especificarán los niveles a los cuales se va a efectuar el vuelo:

- a) en niveles de vuelo si el vuelo ha de llevarse a cabo en el nivel de transición, o por encima de éste; y
- b) en altitudes si el vuelo ha de llevarse a cabo en las proximidades de un aeródromo, a la altitud de transición o por debajo de ésta.

**Nota 1.-** Los niveles de vuelo se especifican en el Plan de Vuelo mediante un número, y no en términos de pies o metros, como en el caso de las altitudes.

**4. Procedures applicable to operators (including pilots)****4.1 Flight planning**

The levels at which a flight is to be conducted shall be specified in a flight plan:

- a) in terms of flight levels if the flight is to be conducted at or above the transition level; and
- b) in terms of altitudes if the flight is to be conducted in the vicinity of an aerodrome, and at or below the transition altitude.

**Note 1.-** Flight levels are specified in a Flight Plan by a number, and not in terms of feet or meters as is the case with altitudes.