

ENR 1. REGLAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES / GENERAL RULES AND PROCEDURES	
ENR 1.7 PROCEDIMIENTOS DE REGLAJE DE ALTÍMETRO	ENR 1.7 ALTIMETER SETTING PROCEDURES
<p><b>1. Generalidades</b></p> <p>Los procedimientos para el reglaje de altímetro en uso se ajustan normalmente a los especificados en el Doc. 8168 - OPS/611 Vol I, Parte 6 de la OACI y figuran completos a continuación. Las diferencias aparecen en letras itálicas.</p> <p>Las altitudes de transición para los aeródromos internacionales aparecen en la tabla AD 2. Además, las altitudes de transición de los aeródromos controlados figuran también en las cartas de aproximación por instrumentos.</p> <p>No se publica la altitud de transición de los aeródromos no controlados.</p> <p>Los informes QNH y la información sobre la temperatura para uso en la determinación del margen vertical adecuado sobre el terreno se suministran en las radiodifusiones MET y se proporcionan a petición en las dependencias de los servicios de tránsito aéreo. Los valores QNH se dan en Hectopascales (hPa) completos o con cinco décimos.</p> <p>Para cada aeródromo controlado se especifica una altitud de transición. Ninguna altitud de transición es inferior a 3000 pies por encima de un aeródromo.</p> <p><b>2. Expresión de la posición vertical de las aeronaves</b></p> <p>La posición vertical de las aeronaves a excepción de lo que se disponga en los procedimientos de aplicación se expresará:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Para vuelos en las proximidades de los aeródromos: <ul style="list-style-type: none"> <li>1) Cuando la aeronave se halle en la “altitud de transición” o por debajo de ella, en altitudes, es decir, utilizando el reglaje de altímetro “QNH” local.</li> <li>2) Cuando la aeronave se halle en el “nivel de transición” o sobre éste, en niveles de vuelo, es decir, utilizando el reglaje de altímetro 1013,25 hPa.</li> <li>3) Al atravesar la “capa de transición” la posición vertical se expresará en niveles de vuelo durante el ascenso y altitudes durante el descenso.</li> </ul> </li> <li>b) Para los vuelos en ruta, la posición vertical de la aeronave se expresará en niveles de vuelo.</li> </ul> <p><b>3. Cambio de reglaje</b></p> <p>El cambio de referencia de niveles de vuelo a altitudes y recíprocamente, en los aeródromos con altitud de transición designada, excepto lo dispuesto en los procedimientos de aplicación se hará como sigue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Para el descenso el cambio se realizará al abandonar el nivel de transición que rija en el momento.</li> <li>b) Para el ascenso el cambio se realizará al abandonar la altitud de transición establecida.</li> </ul> <p><i>Nota. — Las altitudes de transición de los aeródromos figuran en las cartas de aproximación de los mismos por tratarse de un dato permanente, en cambio los niveles de transición por ser variables de acuerdo a las variaciones de la presión barométrica se suministrarán por la dependencia correspondiente de control de tránsito aéreo.</i></p>	<p><b>1. General</b></p> <p>The procedures for the setting of the altimeter in use are usually adjusted to the ones specified in ICAO Doc. 8168 – OPS/611 Vol I, Part 6 and they appear in full below. Differences are shown in italic font.</p> <p>The transition altitudes for international aerodromes appear in the AD 2 table. Moreover, the transition altitudes of the controlled aerodromes also appear in the instrument approach charts.</p> <p>The transition altitude of uncontrolled aerodromes is not published.</p> <p>The QNH reports and the temperature information to use to determine the correct vertical margin above the ground are provided by the MET radio broadcastings and they are provided on request at the air traffic services units. The QNH values are given in hectopascal (hPa) as complete values or with five tenths.</p> <p>A transition altitude is specified for each controlled aerodrome. No transition altitude is lower than 3.000 feet above an aerodrome.</p> <p><b>2. Expression of the aircraft vertical positions</b></p> <p>The aircraft vertical positions, except for what is stated in the applicable procedures, shall be expressed:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) For flights in the vicinity of the aerodromes: <ul style="list-style-type: none"> <li>1) When the aircraft is in the “transition altitude” or below it, in altitudes, i.e., using the local “QNH” altimeter setting.</li> <li>2) When the aircraft is in the “transition level” or above it, in flight levels, i.e., using the 1023,25 hPa altimeter setting.</li> <li>3) When going through the “transition layer”, the vertical position shall be expressed in flight levels during climbing and in altitudes during descent.</li> </ul> </li> <li>b) For flights in route, the aircraft vertical position shall be expressed in flight levels.</li> </ul> <p><b>3. Setting change</b></p> <p>The reference change from flight levels to altitudes and vice versa, in aerodromes with assigned transition altitude, except what is stated in the applicable procedures, shall be done as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) For the descent, the change shall be done when the transition level prevailing at the time is abandoned.</li> <li>b) For the climb, the change shall be done when the established transition altitude is abandoned.</li> </ul> <p><i>Note. — The transition altitudes of the aerodromes appear in their approach charts since these are permanent data, however, the transition levels, as they are variable according to the barometric pressure variations, shall be provided by the corresponding air traffic control unit.</i></p>

<p><b>4. Procedimiento para el cambio de reglaje</b></p> <p>a) Aproximación y Aterrizaje:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Antes de abandonar el punto de espera, ya sea para efectuar una aproximación directa o para descender de la altitud de iniciación del procedimiento de aproximación a un aeródromo, se obtendrá de la dependencia de control de tránsito aéreo correspondiente, el nivel de transición que rija en el momento.</li> <li>2) Mientras se vuela por encima del nivel de transición o en éste, se mantendrá el reglaje de altímetro 1013,25 hPa.</li> <li>3) Antes de descender por debajo del nivel de transición, se obtendrá el reglaje del altímetro "QNH" más reciente del lugar.</li> <li>4) Al abandonar el nivel de transición descendiendo se cambiará el reglaje "QNH" obtenido y se leerán altitudes.</li> <li>5) Se podrá solicitar el reglaje de altímetro "QFE" para utilizarlo en la aproximación final. No obstante, se mantendrá un baroaltímetro por lo menos, en reglaje "QNH" y las notificaciones de posición vertical de la aeronave se referirán a altitudes.</li> </ol> <p><i>Nota. — Cuando una aeronave está concluyendo su aproximación empleando "QFE", su posición vertical estará indicada en alturas sobre la elevación del aeródromo durante esa parte de su vuelo en que se use "QFE", si bien estará indicada en alturas sobre la elevación del umbral de pista:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Para pistas de vuelo por instrumento cuando el umbral está a 2 metros (7 pies) o más por debajo de la elevación de aeródromo, y</li> <li>– Para pistas de aproximación de precisión.</li> </ul> <p>b) Despegue y Ascenso</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Antes de efectuar el despegue, se ajustarán los baroaltímetros al último reglaje "QNH" del aeródromo;</li> <li>2) Durante el ascenso hasta la altitud de transición y mientras se permanezca a esta altitud, se mantendrá el reglaje "QNH" y la posición vertical de la aeronave se expresará en altitudes;</li> <li>3) Al abandonar la altitud de transición ascendiendo, se cambiará el reglaje 1013,25 hPa y se podrá leer niveles de vuelo.</li> </ol> <p>c) Aproximación frustrada:</p> <p>Se aplicarán las partes adecuadas de los procedimientos precedentes de acuerdo al desarrollo de la maniobra.</p> <p>d) Ingreso o egreso al área de QNH</p> <p>Las aeronaves que ingresen/egresen a áreas de QNH por debajo de la altitud de transición deberán:</p> <p>Excepto cuando una dependencia de control de tránsito aéreo autorice lo contrario, en el cambio por debajo de la altitud de transición se procederá según lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Cuando vuela desde el área de QNH a la región de presión estándar, ajuste el altímetro a 1.013,2 hPa inmediatamente después de que la aeronave entre en la región de presión estándar; y</li> <li>2) Cuando vuela desde la región de presión estándar al área de QNH, ajuste el altímetro al reglaje de altímetro de la estación de QNH Local designada al Área de QNH a ingresar, inmediatamente antes de la entrada de la aeronave en el área de QNH.</li> </ol>	<p><b>4. Procedure for the setting change</b></p> <p>a) Approach and Landing:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Before leaving the holding point, both to perform a direct approach or to descend from the initial altitude of the approach procedure of an aerodrome, the transition level prevailing at the time shall be provided by the respective air traffic control unit.</li> <li>2) While flying above the transition level or on it, the 1013,25 hPa altimeter setting shall be maintained.</li> <li>3) Before descending below the transition level, the most recent local "QNH" altimeter setting shall be obtained.</li> <li>4) When leaving the transition level by descending, the "QNH" setting obtained shall be changed and altitudes shall be read.</li> <li>5) The "QFE" altimeter setting may be requested to use in the final approach. However, at least one pressure altimeter shall be maintained in "QNH" setting and the aircraft vertical position notifications shall be referred to in altitudes.</li> </ol> <p><i>Note. — When an aircraft is finishing its approach using "QFE", its vertical position shall be indicated in heights above the aerodrome elevation during that flight segment that "QFE" is used, though it shall be indicated in heights over the runway threshold elevation:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– For instrument flight runways when the threshold is at 2 meters (7feet) or more below the aerodrome elevation, and</li> <li>– For precision approach runways.</li> </ul> <p>b) Takeoff and climb</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Before taking off, the pressure altimeters shall be adjusted to the last "QNH" setting of the aerodrome;</li> <li>2) During climb up to the transition altitude, and while that altitude remains the same, the "QNH" setting shall be maintained and the aircraft vertical position shall be expressed in altitudes;</li> <li>3) When leaving the transition altitude by climbing, the setting shall be changed to 1013,25 hPa and flight levels shall be read.</li> </ol> <p>c) Missed approach:</p> <p>The adequate parts of the precedent procedures shall be applied, according to the development of the maneuver.</p> <p>d) Entry or exit to the QNH area:</p> <p>Aircraft entering/exiting QNH areas below the transition altitude must:</p> <p>Except when otherwise authorized by the air traffic control unit, at the change below the transition altitude the following procedures shall be performed:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) When flying from the QNH area to the standard pressure region, set the altimeter to 1,013.2 hPa immediately after the aircraft enters the standard pressure region; and</li> <li>2) When flying from the standard pressure region to the QNH area, set the altimeter to the altimeter setting of the Local QNH station designated to the QNH Area to be entered, immediately prior to the aircraft's entry into the QNH area.</li> </ol>
--	---

Con objeto de resolver posibles incompatibilidades de tránsito, el control podrá instruir el ajuste del altímetro al reglaje de altímetro de la estación de QNH Local designada al Área de QNH antes de la entrada de la aeronave en dicha área o el ajuste del altímetro a 1.013,2 hPa antes de que la aeronave entre en la región de presión estándar.

##### **5. Excepción a los procedimientos de cambio de reglaje**

Las aeronaves que sean autorizadas, después que se les haya expedido el permiso para la aproximación y se haya comenzado el descenso para el aterrizaje, podrán expresar la posición vertical de la aeronave por encima del nivel de transición, con referencia a altitudes (QNH), siempre que no se indique ni se haya previsto un nivel de vuelo por encima de la altitud de transición.

*Nota. — Se aplica principalmente a las aeronaves de turbina, respecto a las que es conveniente el descenso ininterrumpido desde gran altitud.*

##### **6. Unidades de medida para la lectura de altímetro**

En las comunicaciones las referencias verticales de acuerdo con las indicaciones altimétricas se expresarán:

- En pies para indicar altitud o altura, cuando el altímetro esté ajustado en QNH.
- En los valores de la columna FL para indicar Niveles de Vuelo, cuando el altímetro esté ajustado a 1013,25. Ejemplo Nivel de vuelo 90 (lectura de altímetro 2750 metros o 9.000 pies).
- ALTURA: Cuando el altímetro esté ajustado en QFE. Mantener lecturas en pies utilizando las equivalencias tabuladas en la "TABLA DE NIVELES DE CRUCERO".

*Nota. — Se advierte sobre los riesgos de utilizar indiscriminadamente la equivalencia 300 metros - 1000 pies (150 metros - 500 pies) que, en vuelos a grandes alturas, además de la grave infracción que implica, puede provocar situaciones de riesgo con respecto a aeronaves que utilicen el método correcto.*

##### **7. Verificación de la posición respecto a los niveles de vuelo**

A efectos de verificar con la mayor aproximación posible la posición real de la aeronave respecto al nivel medio del mar y por consecuencia la separación que guarda con el terreno (altitud de la aeronave menos elevación del terreno), los pilotos deberán solicitar reglaje QNH de altímetro de los lugares próximos a la posición de la aeronave respecto de los cuales dicha información está disponible. Reglado a dicho valor uno de los altímetros aneroides y efectuadas las correcciones correspondientes (en especial la temperatura), se obtendrá una referencia aproximada de la posición vertical de la aeronave respecto al nivel medio del mar. Si dicho valor indica diferencia apreciable, afectando el cumplimiento de las REGLAS PREVENTIVAS respecto a alturas mínimas de seguridad, el piloto tomará las disposiciones correspondientes para cambiar a otro nivel de vuelo.

*Nota. — El presente tiene por objeto asegurar los medios para prevenir los riesgos de colisión con el terreno. Las disposiciones que se citan en el último párrafo, difieren para los vuelos IFR, según que los mismos se desarrollen dentro o fuera de espacios aéreos controlados, ya que el primer caso debe solicitarse la enmienda de su permiso, mientras que, en el segundo, el piloto cambiará de nivel notificándolo previamente a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo correspondiente. Las REGLAS PREVENTIVAS mencionadas figuran en la parte ENR 1.3.*

In order to resolve possible traffic incompatibilities, control may instruct the adjustment of the altimeter to the altimeter setting of the Local QNH station designated to the QNH Area before the entry of the aircraft into said area or the adjustment of the altimeter to 1.013, 2 hPa before the aircraft enters the standard pressure region.

##### **5. Exception to the procedures for the setting change**

The aircraft that are authorized, after the clearance was issued to approach and the descent for landing has started, shall be able to express the aircraft vertical position above the transition level, with reference to altitudes (QNH), when a flight level above the transition altitude is not indicated nor foreseen.

*Note. — This is mainly applied to turbine aircraft, since the uninterrupted descent from a great altitude is convenient for them.*

##### **6. Measure units to read the altimeter**

In communications, the vertical references according to the altimeter indications shall be expressed:

- In feet to indicate altitude or height, when the altimeter is set on QNH.
- In the values of the FL column to indicate Flight Levels, when the altimeter is adjusted to 1013,25. Example: Flight level 90 (altimeter reading: 2750 meters or 9000 feet).
- HEIGHT: when the altimeter is set on QFE, keep readings in feet using the equivalences arranged in the table "CRUISE LEVELS TABLE".

*Note. — It is hereby warned about the risks of indiscriminately using the equivalence 300 meters – 1000 feet (150 meters – 500 feet) that, in high-altitude flights, besides the serious offense that that entails, it may cause risky situations regarding aircraft that do use the correct method.*

##### **7. Position checking regarding flight levels**

In order to check, as precisely as possible, the real position of the aircraft regarding the sea mean level and, consequently, the separation to the ground (aircraft altitude minus ground elevation), the pilots shall request the altimeter QNH setting of the places in the proximity of the aircraft position, if that information is available. After setting such value on one of the aneroid altimeters and making the relevant corrections (specially the temperature), an approximate reference shall be obtained of the aircraft vertical position regarding the mean sea level. If said value indicates an appreciable difference, affecting the compliance with the PREVENTION RULES regarding the safety minimum altitudes, the pilot shall take the adequate actions to change to another flight level.

*Note. — This information is aimed at ensuring the means to prevent ground-collision risks. Dispositions quoted in the last paragraph are different for IFR flights, depending on them being performed inside or outside controlled airspaces, since for the former an amendment to their permit must be requested, while for the latter, the pilot shall change the level by previously notifying the respective air traffic services unit. The abovementioned PREVENTION RULES are stated in part ENR 1.3.*

<p><b>8. Instrucciones para determinar el nivel de transición</b></p> <p>Para determinar el nivel de transición manteniendo una capa de transición de 300 metros (1000 pies), valor que se ha determinado como de aplicación uniforme en todo el territorio argentino, deberá sumarse el valor 10 (equivalente a 300 metros - 1000 pies), al nivel de transición dado por la tabla respectiva.</p> <p>Ejemplo:</p> <p>Admitiendo un valor QNH (dado, por ejemplo, 1012,5 hPa) y una altitud de Transición cualquiera (por ej.: 1410 m) el nivel de transición (en las condiciones indicadas) corresponde al Nivel de Vuelo 50, entonces el nivel de vuelo que corresponda al Nivel de Transición será 60, luego de sumado el valor 10 (300 metros - 1000 pies).</p> <p>Siendo la altitud de Transición de cada lugar un valor fijo, se utilizará permanentemente sólo el renglón de la tabla que incluye dicha altitud. Por ejemplo, en un aeródromo cuya Altitud de Transición fuese 1560 m (5200 pies) podría ser:</p>	<p><b>8. Instructions to determine the transition level</b></p> <p>In order to determine the transition level keeping a transition layer of 300 meters (1000 feet), a value that has been determined to be uniformly applied throughout the Argentine territory, the value 10 shall be added (equivalent to 300 meters – 1000 feet) to the transition level given by the corresponding chart.</p> <p>Example:</p> <p>Considering a QNH value (for example 1012,5 hPa) and any Transition altitude (for example 1410 m) the transition level (in the indicated conditions) corresponds to Flight level 50, then the flight level adequate to the Transition level shall be 60, after adding the value 10 (300 meters – 1000 feet).</p> <p>Being the transition altitude of each place a fixed value, the only line of the chart that shall always be used is the one that includes such altitude. For example, at an aerodrome which transition altitude is 1560 m (5200 feet), it may be:</p>															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center; padding: 5px;">Altitud de transición / Transition Altitude metros/meters</th> <th style="text-align: center; padding: 5px;">QNH  pies/ feet</th> <th style="text-align: center; padding: 5px;">De 949.1 a 966.5  From 949.1 to 966.5</th> <th style="text-align: center; padding: 5px;">De 966.5 a 984.2  From 966.5 to 984.2</th> <th style="text-align: center; padding: 5px;">De 984.3 a 1002.2  From 984.3 to 1002.2</th> <th style="text-align: center; padding: 5px;">De 1002.3 a 1020.5  From 1002.3 to 1020.5</th> <th style="text-align: center; padding: 5px;">De 1020.6 a 1039.1  From 1020.6 to 1039.1</th> <th style="text-align: center; padding: 5px;">De 1039.2 a 1057.9  From 1039.2 to 1057.9</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center; padding: 5px;">1560</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">5200</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">70</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">65</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">60</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">55</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">50</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">45</td> </tr> </tbody> </table>	Altitud de transición / Transition Altitude metros/meters	QNH  pies/ feet	De 949.1 a 966.5  From 949.1 to 966.5	De 966.5 a 984.2  From 966.5 to 984.2	De 984.3 a 1002.2  From 984.3 to 1002.2	De 1002.3 a 1020.5  From 1002.3 to 1020.5	De 1020.6 a 1039.1  From 1020.6 to 1039.1	De 1039.2 a 1057.9  From 1039.2 to 1057.9	1560	5200	70	65	60	55	50	45
Altitud de transición / Transition Altitude metros/meters	QNH  pies/ feet	De 949.1 a 966.5  From 949.1 to 966.5	De 966.5 a 984.2  From 966.5 to 984.2	De 984.3 a 1002.2  From 984.3 to 1002.2	De 1002.3 a 1020.5  From 1002.3 to 1020.5	De 1020.6 a 1039.1  From 1020.6 to 1039.1	De 1039.2 a 1057.9  From 1039.2 to 1057.9									
1560	5200	70	65	60	55	50	45									
<p><b>9. Indicaciones para el uso de la tabla de niveles de vuelo</b></p> <p>Las columnas de la izquierda muestran los valores que pueden asignarse a las altitudes de Transición y las filas superiores indican los rangos de presión en hectopascales entre los cuales fluctúan los valores de QNH del aeródromo.</p> <p>El nivel de transición para una capa de transición de por lo menos 0 m. (o pies) aparece en el interior de cada tabla consolidada en la forma que se indica más abajo.</p> <p><i>Nota. — Los valores que correspondan a la Altitud de Transición y que se indican en metros y en pies, tienen como único significado el identificar Altitudes de Transición tipificadas. El hecho de que se observa pares de valores en cada columna no indica, necesariamente, que ellos sean equivalentes.</i></p>	<p><b>9. Instructions for the use of the flight levels chart</b></p> <p>The columns on the left show the values that may be assigned to the Transition altitudes and the upper lines indicate the pressure ranges in hectopascals, between which the aerodrome QNH values fluctuate.</p> <p>The Transition level for a transition level of at least 0 m (or feet) appears inside each consolidated chart in the way indicated below.</p> <p><i>Note. — The values corresponding to the Transition Altitude and that are indicated both in meters and feet have as their only meaning the identification of typified Transition Altitudes. The fact that pairs of values are observed in each column does not necessarily mean that they are equivalent.</i></p>															

## **TABLA PARA DETERMINAR EL NIVEL DE TRANSICIÓN/ CHART TO DETERMINE TRANSITION LEVEL**

**TABLA DE NIVELES DE CRUCERO CON ESPACIO AÉREO RVSM /**  
**TABLE OF CRUISING LEVELS APPLICABLE IN RVSM AIRSPACE**

APLICABLE A TODO EL ESPACIO AÉREO DE JURISDICCIÓN NACIONAL /  
 APPLICABLE TO ALL THE AIRSPACE OF NATIONAL JURISDICTION

DERROTA (\*) / TRACK (\*)

De 000° a 179° / From 000° to 179°

De 180° a 359° / From 180° to 359°

Columna 1 / Column 1

Columna 2 / Column 2

Columna 3 / Column 3

Columna 4 / Column 4

Vuelos IFR / IFR Flights

Vuelos VFR / VFR Flights

Vuelos IFR / IFR Flights

Vuelos VFR / VFR Flights

**FL**

Altitudes y Alturas  
/ Altitudes and  
Heights

**FL**

Altitudes y Alturas  
/ Altitudes and  
Heights

**FL**

Altitudes y Alturas  
/ Altitudes and  
Heights

**FL**

Altitudes y Alturas /  
Altitudes and Heights

Pies /  
Feet

Metros /  
Meters

-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500	150
-	1000	300	-	1500	450	-	2000	600	-	2500	750
30	3000	900	35	3500	1050	40	4000	1200	45	4500	1350
50	5000	1500	55	5500	1700	60	6000	1850	65	6500	2000
70	7000	2150	75	7500	2300	80	8000	2450	85	8500	2600
90	9000	2750	95	9500	2900	100	10000	3050	105	20500	3200
110	11000	3350	115	11500	3500	120	12000	3650	125	12500	3800
130	13000	3950	135	13500	4100	140	14000	4250	145	14500	4400
150	15000	4550	155	15500	4700	160	16000	4900	165	16500	5050
170	17000	5200	175	17500	5350	180	18000	5500	185	18500	5650
190	19000	5800	195	19500	5950	200	20000	6100			
210	21000	6400				220	22000	6700			
230	23000	7000				240	24000	7300			
250	25000	7600				260	26000	7900			
270	27000	8250				280	28000	8550			
290	29000	8850				300	30000	9150			
310	31000	9450				320	32000	9750			
330	33000	10050				340	34000	10350			
350	35000	10650				360	36000	10950			
370	37000	11300				380	38000	11600			
390	39000	11900				400	40000	12200			
410	41000	12500				430	43000	13100			
450	45000	13700				470	47000	14350			
490	49000	14950				510	51000	15550			
Etc.		Etc.				Etc.		Etc.			

REFERENCIAS / REFERENCES

Clase de vuelo / Type of flight		Vuelos IFR y VFR / IFR and VFR Flights		Vuelos IFR exclusivamente / IFR Flights Only
Tipo de espacio Type of airspace		Espacio Aéreo Inferior Lower Airspace		Espacio Aéreo Superior Upper Airspace
Separación Vertical Mínima entre Vuelos Minimum Vertical Separation between Aircraft		IFR o VFR 1000 pies IFR y VFR 500 pies / 1000 feet IFR or VFR 500 feet IFR and VFR		IFR 1000 pies 1000 feet IFR

(\*) Se utilizará Derrota Magnética o Derrota de Cuadrícula cuando se vuela a Latitudes de más de 70° y dentro de las prolongaciones de esas zonas que prescriba la autoridad aeronáutica según determine una red de líneas paralelas al meridiano de Greenwich, superpuesta a una carta estereográfica polar, en la cual la dirección hacia el Polo Norte (Norte Geográfico) se emplea como Norte de cuadrícula.

*Nota. — En la República Argentina la Altitud de Transición más baja establecida para los aeródromos es de 3000 pies. Asimismo, volando por encima de 3000 pies de altura sobre el terreno es obligatoria la utilización de niveles de vuelo.*

(\*) The Magnetic Track or the Grid Track shall be used when flying at latitudes higher than 70 degrees and within such extensions to those areas as may be prescribed by the aviation authority, grid tracks as determined by a network of lines parallel to the Greenwich Meridian, superimposed on a polar stereographic chart in which the direction towards the North Pole (Geographic North) is employed as the Grid North.

*Note. — In the Republic of Argentina, the lowest transition altitude established for aerodromes is 3000 feet. Moreover, when flying above 3000 feet over the ground the use of flight levels is mandatory.*