

18 AUG 16

-
- ii. Toda otra aeronave participante deberá permanecer bien apartada de la aeronave interceptada y reunirse con la aeronave interceptora principal.

f. Medidas de Intervención (Fase III-A).

Las medidas de intervención, bajo responsabilidad del CODA, comprenden las maniobras para la guía de navegación y el guiado de una aeronave interceptada.

f.1 Maniobras para la guía de navegación.

1. Si después de las maniobras de identificación de las Fases I y II, se considera necesario intervenir en la navegación de la aeronave interceptada, la aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, deberá situarse a la izquierda, ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada a fin de establecer contacto radial empleando las frases y pronunciaciones establecidas en la Tabla I-1 del presente Apéndice. En el caso de no lograr contacto radial, se emplearán las señales visuales establecidas en la Tabla I-2.
2. El piloto al mando de la aeronave interceptora procurará que el piloto al mando de la aeronave interceptada se percate que está siendo interceptada y reconozca las señales enviadas.
3. Si la interceptación es efectuada por un helicóptero, se podrán utilizar dispositivos para realizar señales visuales a fin de intentar comunicarse con la aeronave interceptada. Tales dispositivos pueden incluir letreros de desplazamiento LED o luces azules intermitentes. Si mediante el uso de radiotelefonía o dispositivos para realizar señales visuales no se consigue que el piloto de la aeronave interceptada cumpla con las instrucciones impartidas, se emplearán las señales visuales contenidas en las Tablas I-2 e I-3 del presente Apéndice. Si se le ordena al piloto de la aeronave interceptada seguir al helicóptero interceptor, dicha aeronave no deberá ubicarse detrás de la trayectoria del helicóptero interceptor.
4. Si después de reiterados intentos de atraer la atención del piloto al mando de la aeronave interceptada, utilizando la señal de la Serie 1 de la Tabla I-2 del presente Apéndice, los esfuerzos resultan infructuosos, pueden utilizarse para este fin otros métodos de señalización, incluso como último recurso el efecto visual del posquemador, a reserva de que no se plantee una situación peligrosa para la aeronave interceptada.
5. Se admite que ocasionalmente las condiciones de luz (día o noche), meteorológica o topográfica o la configuración de la aeronave interceptora, pueden obligar a la aeronave interceptora principal, o a la única aeronave interceptora, a colocarse al frente o a la derecha, ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada. En esos casos, el piloto al mando de la aeronave interceptora debe poner mucho cuidado en que el piloto al mando de la aeronave interceptada la tenga a la vista en todo momento.

f.2. Guiado de una aeronave interceptada.

1. Deberá proporcionarse a la aeronave interceptada la guía de navegación y la información correspondiente, por radiotelefonía, siempre que pueda establecerse contacto por radio.
2. Cuando se proporcione guía de navegación a una aeronave interceptada, debe procurarse que la visibilidad no sea inferior a la correspondiente a condiciones meteorológicas de vuelo visual y que las maniobras exigidas a dicha aeronave no constituyan peligros que se sumen a las ya existentes en caso de que haya disminuido su rendimiento operacional.
3. En el caso excepcional en que se exija a una aeronave interceptada que aterrice en el