

EN CAS D'INTERCEPTION

SUIVEZ - MOI

DE JOUR et DE NUIT - Balancer l'ACFT et faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de position (et les feux d'ATT dans le cas d'un HEL) après s'être placé légèrement au-dessus et en avant, et normalement à la gauche de l'ACFT intercepté (ou à sa droite, si l'intercepté est un HEL), puis après réponse, effectuer un lent virage en palier normalement vers la gauche (ou vers la droite, dans le cas d'un HEL) pour prendre le cap voulu.

NOTE 1 : Les conditions MET ou le relief peuvent exiger que l'intercepteur inverse les positions et le sens du virage indiqué ci-dessus dans la première série.

NOTE 2 : Si l'ACFT intercepté ne peut évoluer aussi rapidement que l'ACFT intercepteur, ce dernier devrait exécuter une série de circuits en hipodrome et balancer l'appareil chaque fois qu'il dépasse l'ACFT intercepté.

VOUS POUVEZ CONTINUER

DE JOUR et DE NUIT - Exécuter une manœuvre brusque de dégagement consistant en un virage en montée de 90° ou plus sans couper la ligne de vol de l'ACFT intercepté.

COMPRIS, J'OBEIS

DE JOUR et DE NUIT - Balancer l'ACFT, faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de position et suivre.

NOTE : Les autres mesures que doit prendre l'ACFT intercepté sont prescrites au chapitre 3, 3.8.

COMPRIS, J'OBEIS

DE JOUR et DE NUIT - Balancer l'ACFT.

SERIE 3

ATTERRISSEZ SUR CET AERODROME

DE JOUR et DE NUIT - Abaisser le train d'ATT (si l'ACFT en est doté), allumer les phares d'ATT fixes et survoler la piste en service ou, si l'ACFT intercepté est un HEL, survoler l'aire d'ATT pour HEL. S'il s'agit d'HEL, l'HEL intercepteur exécute une APP et se met en vol stationnaire près de l'aire d'ATT.

COMPRIS, SUIVEZ-MOI

DE JOUR et DE NUIT - S'il désire que l'ACFT intercepté le suive vers un autre AD, l'intercepteur rentre son train d'ATT (si l'ACFT en est doté) et fait les signaux de la 1ère série prescrits pour l'intercepteur.

COMPRIS, VOUS POUVEZ CONTINUER

S'il décide de laisser partir l'ACFT intercepté, l'intercepteur fait les signaux circuits autour de la piste en service ou de la 2ème série prescrite pour l'intercepteur.

COMPRIS, J'OBEIS

DE JOUR et DE NUIT - Abaisser le train d'ATT, (si l'ACFT en est doté), allumer les phares d'ATT fixes, suivre l'ACFT intercepteur et si après le survol de la piste en service ou l'aire d'ATT pour HEL, s'il est jugé possible d'atterrir en sécurité, procéder à l'ATT.

IL M'EST IMPOSSIBLE D'ATTERRIR SUR CET AERODROME

DE JOUR et DE NUIT - Rentrer le train d'ATT (si l'ACFT en est doté) et faire clignoter les phares d'ATT en passant au-dessus de la piste d'ATT en service ou l'aire d'ATT pour HEL à une hauteur supérieure à 300m (1000 ft) mais inférieure à 600m (2000 ft) (dans le cas d'un HEL, à une hauteur supérieure à 50 m (170 ft) mais inférieure à 100m (330 ft) au-dessus du niveau de l'AD et continuer à exécuter des l'aire d'ATT pour HEL. S'il est impossible de faire clignoter les phares d'ATT, faire clignoter tous autres feux utilisables.

SERIE 5

COMPRIS

DE JOUR et DE NUIT - Utiliser les signaux de la 2ème série prescrits pour l'ACFT intercepteur.

IL M'EST IMPOSSIBLE D'OBEIR

JOUR et NUIT - Allumer et éteindre régulièrement tous les feux disponibles, mais d'une manière qui permette de les distinguer de feux clignotants.

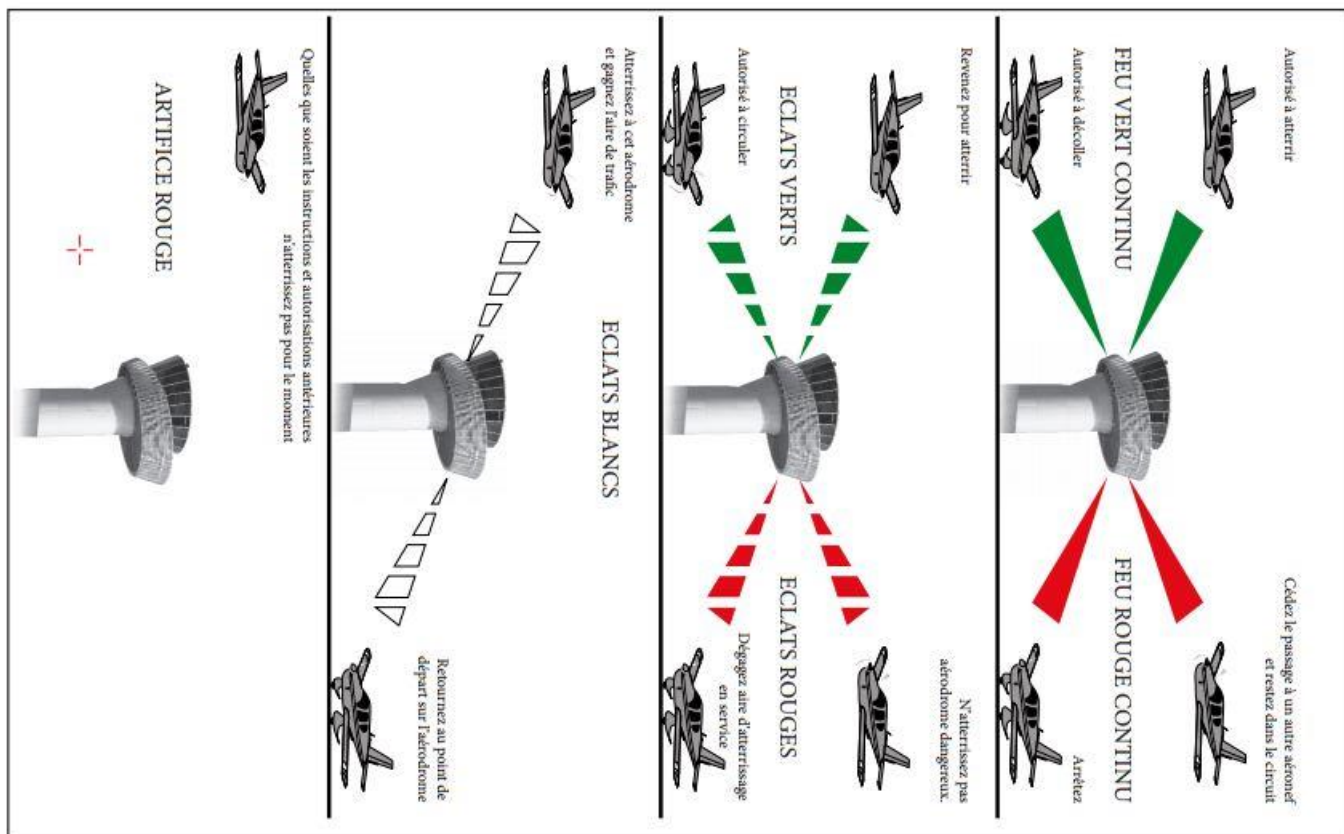
SERIE 6

COMPRIS

DE JOUR et DE NUIT - Utiliser les signaux de la 2ème série prescrits pour l'ACFT intercepteur.

EN DETRESSE

JOUR et NUIT - Faire clignoter de façon irrégulière tous les feux disponibles.



SIGNAUX VISUELS SOL-AIR

à l'usage des survivants

N°	MESSAGE	SIGNAL
1	Demandons assistance	V
2	Demandons assistance médicale	X
3	Non ou réponse négative	N
4	Oui ou réponse affirmative	Y
5	Nous nous dirigeons dans cette direction	↑