

CAPÍTULO 04

CONTROL AÉREO

El control aéreo fija las normas y procedimientos a utilizar durante operaciones aéreas coordinadas entre buques-aeronaves, entre buques y también entre aeronaves, con el propósito de que éstas sean ejecutadas con seguridad y a la vez permitan un máximo de flexibilidad en el empleo de los medios aéreos.

10401. DEFINICIONES DE CONTROL AÉREO:

A. BUQUE CONTROL AÉREO (B.C.A.)

Unidad que ejerce el Close o Loose Control (Positive / Advisory) de las aeronaves de ala fija y rotatoria, dentro un determinado espacio aéreo, con el propósito de brindar seguridad a sus operaciones. El B.C.A. (ACU), debe contar con el sistema de control apropiado y personal debidamente calificado.

B. BUQUE CONTROL DE HELICÓPTEROS (B.C.H.)

Unidad que ejerce el Close o Loose Control (Positive / Advisory) de uno o más helicópteros, dentro de un determinado espacio aéreo, con el propósito de brindar seguridad a sus operaciones. El B.C.H. (HCU), debe contar con los sistemas de control apropiados y personal debidamente calificado.

C. CIRCUITO DE ESPERA VISUAL

Circuito en el cual, bajo el control de una unidad de control aéreo, permite mantener aeronaves en espera, previo a su autorización de aproximación para aterrizar. La aeronave tiene la responsabilidad de cuidar su propia separación en relación a la aeronave que le precede.

D. DISTANCIA SEGURA DE IDENTIFICACIÓN (D.S.I.) o (ISR)

Límite hasta donde una aeronave puede aproximarse a la fuerza sin haber sido identificada y antes que ingrese al área vital de la misma.

E. FORCE MARSHALLER (FM) (FALCON/EAGLE)

Unidad designada para ejercer coordinaciones de control aéreo, orientado a la seguridad de las aeronaves, cuando existan dos o más B.C.A. (ACU) y/o B.C.H. (HCU); lo anterior se podrá presentar con fuerzas que se opongan o que se encuentren operando independientemente.

Su característica de llamada será:

- **FALCÓN:** Cuando el buque o aeronave designada no posea capacidades para asumir el control positivo de las aeronaves dentro de su área de responsabilidad, o bien, sus controladores aéreos no estén calificados para asumir el control positivo de aeronaves de ataque.

- **EAGLE:** Cuando el buque o aeronave que sea designado como tal, posea las capacidades para asumir el control positivo de las aeronaves de su área de responsabilidad.

F. PIGEONS

Información de demarcación magnética o verdadera, junto con la distancia a la base, buque o posición indicada. Los controladores aéreos deberán especificar PIGEONS verdaderos o magnéticos, con el propósito de apoyar la navegación de las aeronaves.

G. IFF

Es un sistema de radar secundario que opera con dos radares distintos, pero que trabajan en conjunto. Este sistema no opera en base a ecos, sino en base a interrogación y respuesta de pulsos transmitidos, ambos en banda “D”.

H. RRB

Sistema de transponder en banda “T” instalado en las aeronaves de ala rotatoria que está asociado a un determinado radar de navegación en las unidades de superficie, cuyo principio de operación es similar al IFF, pero su función está orientada principalmente a identificar la aeronave propia en un denso espacio aéreo.

I. MENSAJE DE DESPEGUE BASE (TAKE OFF MESSAGE).

Procedimiento utilizado por una aeronave al despegar de su base y previo a iniciar las operaciones con la fuerza de superficie. El mensaje es transmitido al B.C.A. (ACU) vía mensaje naval difundido por fonía (HF).

J. MENSAJE DE ESTACIONAMIENTO (ON STATION MESSAGE).

Procedimiento en el cual la aeronave que se integra a la fuerza informa sus capacidades y limitaciones al B.C.A. (ACU) por fonía a través de la línea de control aéreo establecida.

K. MENSAJE DE INGRESO (CHECK IN MESSAGE).

Procedimiento a través del cual la aeronave que se integra a la fuerza, informa su condición, capacidades y limitaciones. Este mensaje es transmitido al B.C.A. o Force Marshaller (FM) por fonía, a través de la línea de comunicaciones dispuesta.

L. MENSAJE DE INCORPORACIÓN (AIRMOVE ARRIVAL MESSAGE).

Procedimiento en el cual el B.C.A. (ACU), una vez recibido el mensaje de estacionamiento por parte de la aeronave, proporciona toda la información que necesita para efectuar una misión de apoyo a la fuerza. Esta información será proporcionada por fonía a través de la línea de control aéreo establecida.

M. MENSAJE DE DESPACHO (AIRMOVE DEPARTURE MESSAGE).

Procedimiento que efectúa el B.C.A. (ACU) una vez cumplida la misión o próximo al cumplimiento del H.L.O. de la aeronave, a través del cual le entrega la información necesaria para apoyar el desplazamiento a su base de destino. Este mensaje es transmitido por fonía a través de la línea de control aéreo establecida.

N. MENSAJE FUERA DE ESTACIONAMIENTO (OFF STATION MESSAGE)

Procedimiento que efectúa la aeronave, a través del cual le entrega al B.C.A. (ACU) la información relacionada con la ruta que seguirá durante el desplazamiento a su base de destino. Este mensaje es transmitido por fonía a través de la línea de control aéreo establecida.

O. MENSAJE DE SALIDA (CHECK OUT MESSAGE).

Procedimiento a través del cual la aeronave que abandona la fuerza, informa su condición y hora de llegada a su base. Este mensaje es transmitido al Force Marshaller (FM) por fonía, a través de la línea de comunicaciones dispuesta.

P. REPORTE PIE SECO (DRY FEET).

Palabra convenida o reporte que utiliza el piloto de una aeronave para indicar que se encuentra volando sobre tierra. En caso que abandone la Fuerza esta expresión deberá ser considerada como un punto de notificación obligatorio.

Q. REPORTE PIE HÚMEDO (WET FEET).

Palabra convenida o reporte que utiliza el piloto de una aeronave para indicar que se encuentra volando sobre el mar.

R. MENSAJE ARRIBO BASE.

Procedimiento utilizado por una aeronave al arribar a su base de destino. Este mensaje es transmitido al B.C.A. (ACU) vía mensaje naval y difundido por fonía (HF).

S. OPERACIÓN AÉREA MILITAR.

Corresponde a toda actividad aérea determinada como tal por la autoridad institucional pertinente, realizada por aeronaves militares y cuyo objeto sea esencial para la defensa nacional.

T. PROCEDIMIENTO TRASPASO DE AERONAVE.

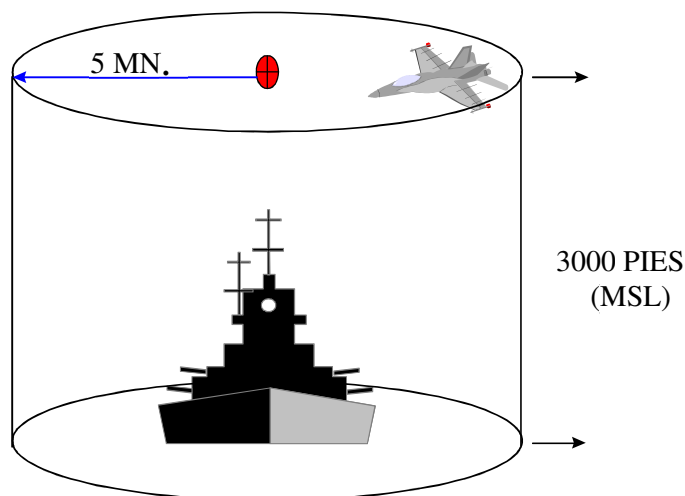
Corresponde a la secuencia de comunicaciones efectuadas entre dos unidades de superficie o una o más aeronaves, con el propósito de asegurar que en todo momento uno de los buques tenga en control de éstas. El procedimiento finaliza una vez que el buque que recibe el control de la (s) aeronave (s) y el o los pilotos de esta (s) acusa recibo de que el procedimiento se ha efectuado correctamente.

U. PROCEDIMIENTO DE IDENTIFICACIÓN.

Secuencia de acciones que permite determinar la identidad de una aeronave que aproxima a la fuerza, el cual debe encontrarse finalizado antes de su ingreso a la DSI.

10402. ZONA DE CONTROL AÉREO DE BUQUE.

Es la zona en la cual cada buque es el responsable de las operaciones aéreas que se realicen. Comprende un espacio aéreo de un radio de 5 millas náuticas centrado en el buque y desde el nivel medio del mar hasta 3.000 pies de altitud.



Cuando se opere en conjunto con otras unidades, la responsabilidad de la Zona de Control de la agrupación recaerá en el O.C.T., quien podrá delegarla en el Buque de Control Aéreo (B.C.A.).

Ninguna aeronave podrá ingresar a la Zona de Control de un buque o fuerza sin estar autorizado por el O.C.T. o el B.C.A. en su representación.

La Zona de Control de un buque o fuerza no se hará efectiva en los siguientes casos:

- Cuando parte de ella queda comprendida dentro de la zona de tránsito de un aeródromo, espacio aéreo controlado o aerovía. El buque retendrá la autoridad de control sobre la porción de la zona de control que no está comprendida en los espacios aeronáuticos antes mencionados.
- Cuando parte o la totalidad de la zona de control del buque quede comprendida dentro de una zona de vuelo restringida, prohibida o peligrosa. El buque retendrá el control sobre la porción restante de su zona de control.

10403. ZONA DE CONTROL FORCE MARSHALLER.

Zona de dimensiones definidas por el OCT o Director, en cuya área se ejerce coordinaciones de control aéreo cuando existan dos o más fuerzas operando con aeronaves que se opongan o se encuentren operando en forma independiente. Sus responsabilidades son:

- Monitorear la línea de seguridad aérea, informando a las aeronaves que aproximan de cualquier otra actividad aérea conocida en los límites de su espacio aéreo.
- Resolver los conflictos de niveles o altitudes entre aeronaves que aproximan de cualquier otra actividad aérea conocida en los límites del espacio aéreo.
- Autorizar los cambios de niveles de vuelo de las aeronaves que lo soliciten (bloques asignados por agrupaciones).
- Autorizar a las aeronaves atacantes el ingreso al área de operaciones de las unidades de superficie, previa coordinación con respectivos BCA.
- Coordinar con los B.C.A. (ACU) de las agrupaciones involucradas para brindar el máximo de seguridad a las aeronaves.
- Establecer y difundir a los B.C.A. (ACU) el QNH en uso en la zona del Force Marshaller.
- En caso de operaciones con la FACH, establecer enlace directo con los respectivos COA para evitar interferencias mutas.

10404. OPERACIONES AÉREAS Y TIPOS DE CONTROL AÉREOS.

El Control Aéreo que se ejerce sobre las aeronaves de la fuerza, tiene como objetivo dar seguridad a las aeronaves y permitir el cumplimiento de la misión o tareas asignadas. En este sentido se debe primero distinguir el tipo de operación que realizará la aeronave para luego determinar el mejor método de control. Existen dos tipos de operaciones: las independientes y las controladas.

A. OPERACIONES INDEPENDIENTES

Las operaciones independientes pueden ser planificadas y coordinadas por los mandos terrestres (COMAVNAV en caso nacional), por el OCT o un coordinador aéreo. Este tipo de operaciones serán necesarias cuando las aeronaves estén operando lejos de la fuerza y bajo control terrestre o en cooperación con las unidades de la fuerza, pero más allá del alcance de las comunicaciones.

La aeronave determina su altura, velocidad y rumbo, además es responsable de su navegación, prevención de colisiones y tiene la libertad táctica para el cumplimiento de la tarea asignada.

Cuando se prevea que habrá pérdida de comunicaciones debido a las características de la misión (operaciones a grandes distancias y/o baja altura), en el briefing que efectúa el mando en tierra, buque u OCT al piloto de la aeronave previo al despegue, deberá establecerse el track que seguirá la aeronave y la horas aproximadas en que se espera perder y recuperar comunicaciones. Además, se coordinará una frecuencia de HF y una palabra convenida que permita a la aeronave indicar que se encuentra operando normal, en caso que no logre establecer comunicaciones por las líneas de UHF o VHF en las horas previamente convenidas. En caso anterior, cuando haya transcurrido más de cinco minutos sin comunicación con la aeronave desde la hora fijada, deberá seguirse el procedimiento indicado en el Capítulo 07, párrafo 10704 b.-

B. OPERACIONES CONTROLADAS

Tal como su nombre lo indica, durante estas operaciones las unidades de superficie ejercen un tipo de control sobre la aeronave, el cual se determinará en base a una serie de factores:

1. Factores que determinan los tipos de operación y control.

Los factores que determinan los tipos de operaciones y control pueden resumirse en:

- a) Consideraciones operacionales, como la misión, distancia y políticas de emisión.
- b) Condiciones de vuelo.
- c) Situación táctica.
- d) Interferencias mutuas.
- e) Capacidades del ACU/HCU (BCA/BCH) y sus controladores.
- f) Estado de los equipos de la aeronave.
- g) Comunicaciones disponibles entre las unidades de superficie y las aeronaves.

2. Tipos de control aéreo.

Los tipos de control aéreo que a continuación se describen definen las responsabilidades de cada participante de la operación aérea, en cuanto a la misión y seguridad de vuelo:

a) Close Control (CC).

Es una forma de control de aeronaves dentro de una misión, en la que la aeronave es constantemente controlada en su velocidad, altura y rumbo, para llevarla a una posición desde donde pueda cumplir la misión.

b) Loose Control (LC).

Es una forma de control de aeronaves dentro de una misión, en la que el comandante de aeronave, determina la velocidad, altura, rumbo y las tácticas adecuadas que le permitan cumplir la tarea asignada. La unidad controladora BCA/BCH, mantendrá actualizada a la aeronave respecto del panorama táctico y otras informaciones si es necesario.

c) Broadcast Control.

Este tipo de control se utilizará cuando la unidad de superficie no tenga todas las capacidades en cuanto a equipamiento y personal para ejercer funciones de BCA (ACU), cuando la situación táctica no permite el CC o LC. El buque proveerá información táctica a la aeronave para cumplir la tarea o misión asignada.

La unidad controladora, cuando pueda, entregará información de posibles peligros, pero el comandante de aeronave será el responsable de la seguridad de la aeronave y de la navegación. Para este tipo de control, no es necesario que exista comunicación en dos sentidos.

d) Positive.

La unidad controladora es responsable de tomar todas las acciones al momento de evitar colisiones, ordenado cambios de rumbo, velocidad y niveles de altura, para mantener los criterios de separación establecidos.

e) Advisory.

La unidad controladora proporcionará avisos de los peligros que puedan afectar a la seguridad del vuelo. El comandante de aeronave es responsable por la navegación y de evitar posibles colisiones.

3. Aplicación operacional de los tipos de control aéreo.

Tan importante como entender y diferenciar los tipos de control, es su correcta aplicación operacional, para lo cual, la tabla N°1 constituye una buena guía. Para el empleo de esta tabla es necesario considerar los siguientes factores:

- a) Los dos aspectos del control aéreo de aeronaves: su misión y la seguridad de la aeronave.
- b) El hecho que existan en la cadena de mando responsabilidades respecto de la seguridad aérea de las aeronaves asignadas, según el tipo de control descrito anteriormente, no eximen, en toda circunstancia, al comandante de la aeronave como responsable final de la seguridad de su dotación y vuelo. Lo indicado anteriormente, no desliga de las responsabilidades propias del controlador aéreo, de tomar todas las medidas necesarias para maximizar la seguridad de la aeronave.
- c) Independiente del Broadcast Control, “control” significa que es alguna combinación de close/loose, relacionado a misión y una combinación de Positive/Advisory, relacionado a la seguridad; una combinación se requiere normalmente para controlar una aeronave tácticamente, pero en circunstancias excepcionales, los términos close, loose, positive y advisory, pueden ser usados solos.

- d) En lo que se refiere a las unidades de superficie, la seguridad de vuelo se relaciona directamente con la unidad que actúa como controladora, mientras que el control de la misión, se relaciona con los Comandantes de Guerra principales o funcionales.

MISSION	SAFETY	
	POSITIVE	ADVISORY
CLOSE	Forma de control aéreo de misión, en la que la aeronave es constantemente controlada en altura, rumbo y velocidad, a una posición en la que la misión puede ser cumplida. La unidad controladora es responsable de tomar acciones para evitar colisiones, como ordenar cambios de rumbo, velocidad y altura, objeto mantener los criterios de separación.	Forma de control aéreo de misión, en la que la aeronave es constantemente controlada en altura, rumbo y velocidad, a una posición en la que la misión puede ser cumplida. La unidad controladora advertirá de los peligros que afecten a la seguridad de la aeronave. El comandante de aeronave es responsable de la navegación y evitar colisiones.
LOOSE	Forma de control aéreo de la misión, en la que el comandante de aeronave selecta su propio rumbo, altura y velocidad, además de las tácticas apropiadas para cumplir la tarea asignada. La unidad controladora es responsable de tomar las acciones para evitar colisiones, ordenando alteraciones de rumbo, velocidad y altura para mantener los criterios de separación.	Forma de control aéreo de una misión, en la cual el comandante de aeronave determina su velocidad, altura y rumbo, para cumplir la tarea asignada. La unidad controladora mantendrá actualizado el panorama a la aeronave y dará informaciones cuando sea necesario.
BROADCAST	Broadcast control no requiere un controlador aéreo calificado. Es una forma de control aéreo que se utiliza cuando no existen todos los requerimientos para realizar control aéreo o si la condición táctica no permite close o loose control, en la que la información táctica del blanco es retransmitida a la aeronave para que pueda cumplir la misión. La unidad controladora, cuando sea posible, dará aviso oportuno de peligros, sin embargo el comandante de aeronave es el responsable final de la navegación y de evitar colisiones. En este tipo de control no se requieren comunicaciones en dos sentidos.	
Nota:		
Las combinaciones que a continuación se nombran son las que generalmente se usan; sin embargo, en circunstancias excepcionales los diferentes tipos de control, pueden ser utilizados por separados:		
Close – Positive Control.		
Close – Advisory.		
Loose – Positive Control.		
Loose – Advisory.		
Broadcast.		

Tabla N° 1

C. INCAPACIDAD PARA EJERCER CONTROL.

Si en algún momento el B.C.A. / B.C.H. no cumple con los requerimientos para controlar sus aeronaves, deberá transferir sus responsabilidades a otra unidad. Si lo anterior no es posible, el B.C.A. / B.C.H. decidirá si le ordena a la aeronave volver y aterrizar o la deja operando independientemente.

10405. SEPARACIÓN VERTICAL Y LATERAL.

Las siguientes reglas no son mandatorias, sino que para cada tipo de operación es el O.C.T. quien, de acuerdo a su criterio y al tipo de procedimientos que se emplearán en las actividades programadas, podrá fijar en el OPTASK correspondiente, otras pautas, sin ceñirse necesariamente a las que serán expuestas.

A. GENERALIDADES:

- Los helicópteros por volar a baja altura podrían llegar a amarizar sin alcanza a informar de la emergencia, por lo que, dentro de lo posible, se deberán mantener bajo constante vigilancia.
- Los helicópteros que estén calando deberán considerarse como un buque, y por lo tanto, al estar operando en condiciones restringidas de espacio y de maniobra, deberán ser evitados por los buques que se encuentren en sus cercanías. Los buques no deberán pasar a menos de 500 yardas de un helicóptero en vuelo estacionario y preferentemente deberán hacerlo a sotavento de éste (cajón de seguridad de 500 yds.).

B. REGLAS A BAJA ALTURA (AVIONES - HELICÓPTEROS)

1. Vuelo de helicóptero.

Las aeronaves que aproximen a una fuerza deberán suponer siempre que hay helicópteros en vuelo, a menos que se les informe lo contrario. El buque control aéreo (B.C.A.) informará a las aeronaves que ingresaron del programa de vuelos de helicópteros y de cualquier cambio producido en los vuelos.

2. Reglas Estándar.

Se aplicarán las siguientes restricciones cuando aviones y helicópteros, en roles A/S, operen a corta distancia (dentro de las 10 millas):

- a) Altura máxima para helicópteros A/S: 400 pies.
- b) Cuando se requiera que un avión opere a menos de 700 pies, todos los helicópteros y aviones en el área deberán mantener enlace de comunicaciones en ambos sentidos y coordinar adecuadamente todo cambio de nivel de vuelo.
- c) La altura mínima para las aeronaves de ala fija durante el día, con visibilidad mayor de 3 millas náuticas, es de 100 pies.
- d) A menos que las aeronaves estén actuando coordinadamente y en la misma frecuencia o estén en contacto visual, se deberá considerar la siguiente separación lateral o vertical:
 - Entre un avión y un helicóptero: 1.500 yardas de separación lateral ó 300 pies de separación vertical.
 - En el caso de dos aviones: 3 millas de separación lateral o 500 pies de separación vertical.
 - En el caso de los helicópteros: 1.500 yardas de separación lateral y 200 pies de separación vertical.
 - Aviones o helicópteros efectuando procedimientos VECTAC ó MADVEC pueden sobrevolar un helicóptero que está calando o haciendo vuelo estacionario, pero debe mantener una separación vertical mínima de 200 pies.

C. REGLAS PARA ALTURAS MEDIA Y ALTA (AVIONES-HELICÓPTEROS)

Las siguientes reglas se aplicarán cuando aviones y helicópteros operen dentro del espacio aéreo controlado por la fuerza a alturas sobre 2.000 pies en condiciones de vuelo instrumental. Se fijará separación lateral o vertical. Tales restricciones no se aplican a las maniobras tácticas tales como: interceptación, rendez-vous u operaciones de guerra A/S.

Las aeronaves que no están en formación cerrada deberán mantener la siguiente separación:

1. Separación lateral:

- a) Al menos 3 millas náuticas cuando las aeronaves están dentro de las 40 millas náuticas del radar de control aéreo.
- b) Al menos 5 millas náuticas cuando las aeronaves están fuera de las 40 millas náuticas del radar de control aéreo.

2. Separación vertical:

1. Los helicópteros estarán separados 500 pies.
2. Los aviones estarán separados 1.000 pies.
3. Los helicópteros tendrán con los aviones por los menos 1.000 pies de separación.

NOTA:

Se deberá prestar especial atención a la asignación de bandas de altura a los helicópteros o aviones que participan en la operación de sonoboyas y rebusca de superficie a gran distancia de la fuerza, en áreas donde puede haber conflicto con aviones componentes de una PAC, AEW y de guerra A/S.

10406. CONTROL AÉREO VISUAL EN LSDH “ALDEA”.**CIRCUITOS DE ESPERA VISUAL PARA AERONAVES EN APROXIMACIÓN A UN PUNTO DE POSADA.**

1. Los circuitos de espera para una aproximación visual al LSDH “ALDEA” y el control del tráfico aéreo están establecidos como circuitos izquierdo o derecho, dependiendo si estos se encuentran a babor o estribor de la unidad.
2. Ambos circuitos están separados de la unidad 1 MN. por banda, quedando dentro del arco de visibilidad del Controlador Aéreo Visual (C.A.V.), determinado por el arco azul en la imagen, siendo el punto de más a proa del circuito la cortina del hangar de aviación. De igual forma se efectuó una separación en niveles de 300', 500' y 700' por la banda de estribor (circuito derecho), y 200', 400' y 600', por babor (circuito izquierdo). Impares por estribor y pares por babor (Fig.1).
3. La salida de los circuitos de tránsito será siempre por la popa de éstos y siempre que el CAV autorice previamente a la aeronave a abandonar su circuito. (Fig. 2).

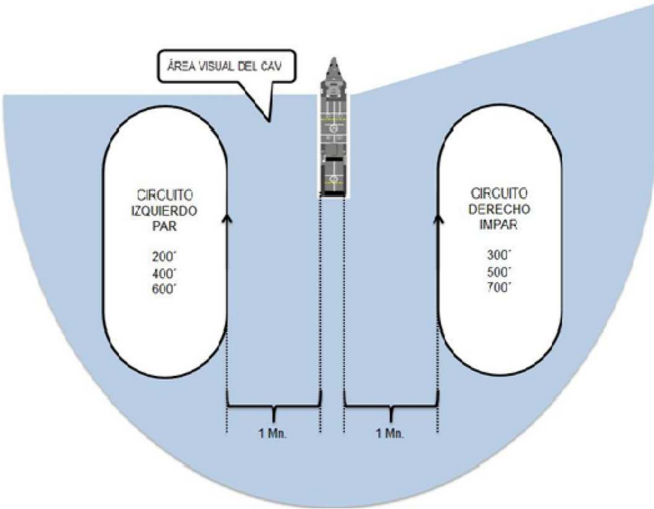


Figura N°1
Circuitos de Transito

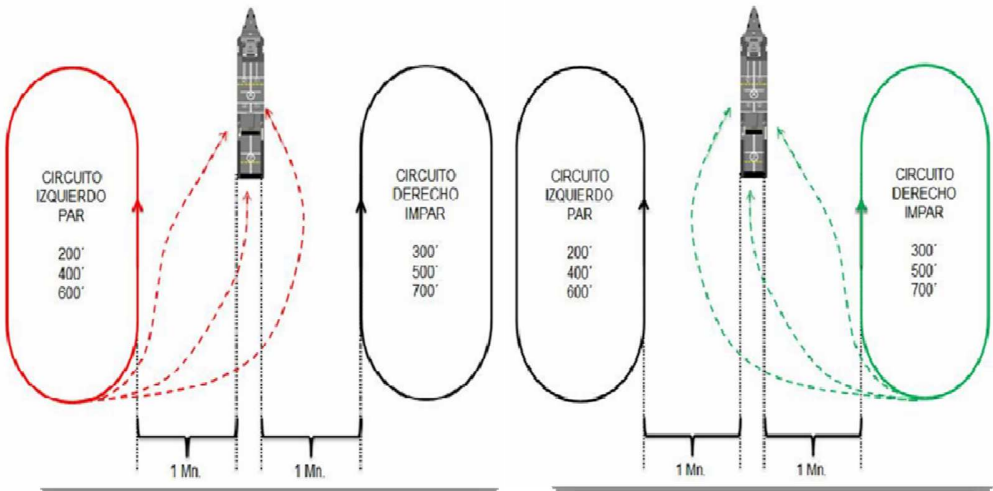
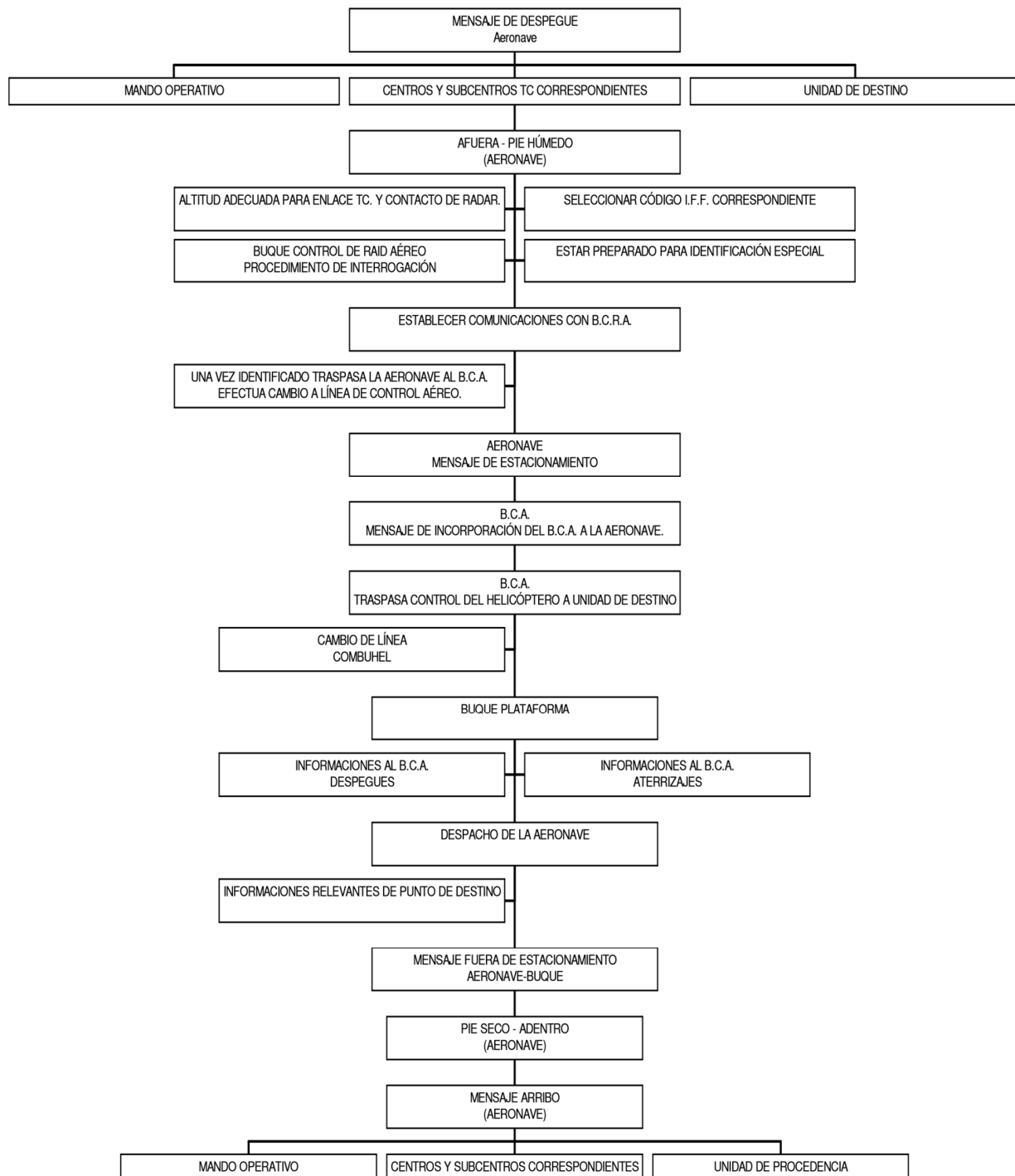


Figura N°2
Aproximación desde circuito izquierdo y derecho respectivamente.

10407. MENSAJES Y PROCEDIMIENTOS.**DIAGRAMA SECUENCIAL DE EVENTOS:**

El siguiente diagrama muestra la secuencia que se seguirá al operar con una aeronave desde el momento de su despegue hasta su aterrizaje.



A. Procedimiento al despegue.

Al despegar de su base o lugar de operación, toda aeronave deberá transmitir en frecuencia HF. Dispuesta, su mensaje de despegue informando a su mando de la hora de su despegue.

Procedimiento:

NAVAL-_____ AFUERA, AFUERA, AFUERA, A LAS (HORA: MIN.)

Una vez que la aeronave enlace con la unidad controladora, informará si se encuentra volando sobre mar, mediante la palabra de lenguaje convenido código **“Pie Húmedo”**. Al operar con unidades en condiciones de EMCON, el mensaje “AFUERA” sólo se difundirá, sin esperar respuesta.

B. Procedimiento de reconocimiento.

Los procedimientos y canales de interrogación y reconocimiento entre buques y aeronaves que deben volar áreas de operación de la Escuadra, se encuentran definidas en la I.T.E.R. N° 206. Las Aeronaves que operen con fuerzas de superficie efectuaran el siguiente procedimiento antes de llegar a la D.S.I.:

- a) Volar a una altitud que facilite el contacto de radar y de comunicaciones.
- b) Seleccionar los códigos de IFF apropiados.
- c) Establecer enlace de comunicaciones con el B.C.R.A., si el plan EMCON lo permite. Estar preparado para efectuar identificación especial.

Procedimiento radiotelefónico de interrogación (ETN-2203):**Interrogador**

Alfa Alfa (estación desconocida)

Doble guión

(Santo) repito (santo)

Cambio

Interrogado

Doble Guión

(Seña) repito (Seña)

Doble guión

(Tetragrama)

Cambio

Interrogador

(Tetragrama)

Remo terminado.

A continuación el B.C.R.A. ordenará a la aeronave “BINGO” frecuencia de control aéreo establecida.

CAMBIO 2

C. Procedimiento de identificación especial.

El B.C.R.A. puede solicitar una de las siguientes identificaciones especiales:

- | | |
|------------------------|--|
| a) Identidad “ALFA” | Activar IDENT. |
| b) Identidad “BRAVO” | Pasar IFF a STANDBY durante 1 minuto. |
| c) Identidad “CHARLIE” | Sólo en tiempo de guerra:
Pasar por 2 minutos al modo y código de guerra designado para el próximo período y posteriormente volver al ajustado previamente. |
| d) Identidad “DELTA” | Efectuar un viraje de 360°. |
| e) Identidad “ECO” | Hacer un viraje de 90°, volar por 1 minuto y posteriormente interceptar el vector de entrada con 45°. |

Nota:

La ejecución de algún procedimiento de identificación especial no puede considerarse como un medio para determinar si una aeronave es amiga o enemiga sino que su concepto es aplicado como una ayuda en la correcta correlación de un contacto de radar con una aeronave determinada.

D. De estacionamiento.

Una vez establecidas las comunicaciones entre el B.C.A. y la aeronave, ésta deberá entregar su mensaje de estacionamiento de acuerdo al siguiente formato:

ALFA	:	Posición, rumbo, velocidad, altura y limitaciones.
BRAVO	:	Inteligencia obtenida durante el desplazamiento.
CHARLIE	:	Ramp Fuel / C- Time.
DELTA	:	Armas/chaff.
ECHO	:	Almas a bordo.
FOXTROT	:	Base.
GOLF	:	Peso (para SH-32 / HH-32 / HH-65)

Aquellos párrafos no aplicables se reportará **negat.**

Se deberá tener especial consideración al momento de utilizar líneas sin CCMC o ANTIJAMMING, al momento de entregar información, como por ejemplo, limitaciones de la aeronave para cumplir su misión o inteligencia obtenida. Para tal efecto y cuando se encuentren en uso líneas de comunicaciones sin CCMC, esta información deberá ser entregada a la unidad y completada a través de la línea táctica segura una vez la aeronave sea traspasada a esta frecuencia de trabajo.

E. De incorporación del B.C.A. a la aeronave.

El buque que recibe el mensaje de estacionamiento, que normalmente es el B.C.A., deberá entregarle a la aeronave un resumen de las informaciones más relevantes que le competen a la aeronave, de acuerdo al siguiente formato:

ALFA	:	Unidades adversarias presentes en el área. (Ubicación y composición).
BRAVO	:	Plan aéreo o tarea a ejecutar.
CHARLIE	:	Plan EMCON vigente y tareas de G.E.
DELTA	:	Otras aeronaves en el aire.
ECHO	:	Restricciones de altura.
FOXTROT	:	Restricciones de armamento.
GOLF	:	Seguridad Tc.
HOTEL	:	Chequeo grilla avión instrucciones de data link.
INDIA	:	PIM de la fuerza.
JULIET	:	Condiciones meteorológicas. (Solo cuando sea relevante).
KILO	:	Distancia stand off.
LIMA	:	Nivel de riesgo.

Aquellos párrafos no aplicables se reportará **negat.**

Se deberá tener especial consideración al momento de utilizar líneas sin CCMC o ANTIJAMMING, al momento de entregar información, como por ejemplo, planes aéreos e intenciones tácticas a la aeronave en vuelo. Para tal efecto y cuando se encuentren en uso líneas de comunicaciones sin CCMC, esta información deberá ser entregada a la aeronave y completada a través de la línea táctica segura una vez la aeronave sea traspasada a esta frecuencia de trabajo.

F. Procedimiento de despacho de una aeronave.

El buque que despacha una aeronave, ya sea a su base o a otro buque alejado, deberá entregar la siguiente información:

- a) Rumbo magnético al destino y a costa más cercana.
- b) Distancia en millas náuticas al destino y a costa más cercana.
- c) Informe meteorológico de la base de destino (en caso de tenerlo).
- d) Cualquier información de interés para el piloto (frecuencias de comunicaciones, Notams, etc.).

G. Mensaje fuera de estacionamiento aeronave-buque.

La aeronave, una vez que ha sido despachada a su base o buque, reportará al B.C.A. por la línea en uso (300, 31 ó 30) la siguiente información:

- a) Identificación de la aeronave.
- b) Radial o vector de alejamiento.
- c) E.T.A. a su destino.
- d) Hora de abandono del área.
- e) Almas a bordo.
- f) Combustible disponible (en horas y minutos).

Una vez que la aeronave se encuentre volando sobre tierra deberá notificar a la unidad controladora, mediante la palabra de lenguaje convenido **“Pie Seco”**.

H. Mensaje de arribo.

Al aterrizar en su base o lugar de operación, toda aeronave deberá transmitir en frecuencia H.F. dispuesta su mensaje de arribo informando a su mando de la hora de aterrizaje.

Procedimiento:

NAVAL-___ ADENTRO, ADENTRO, ADENTRO, A LAS (HRA: MIN.)

I. Mensajes informativos al B.C.A.

Todo buque que opere con una aeronave deberá informar al B.C.A. cuando existan novedades respecto a la operación que realiza, asimismo deberá notificar los arribos/ despegues de éstas:

- a) Procedimiento de despegue:

Reporte al B.C.A.: (Caract. A/N) en el aire min. (), almas a bordo ()
Ramp Fuel / C-Time a las (hora:min) en versión (Sup.-A/S) con
(armamento).

- b) Procedimiento al arribo:

Reporte al B.C.A.: (Caract. A/N) posado min. ().

J. Procedimiento para el traspaso de control.

El propósito de este procedimiento es asegurarse de que en todo momento haya un buque que tenga el control de la(s) aeronave(s) y que, cuando se traspase el control de una aeronave entre unidades de superficie, estas últimas y el piloto de la aeronave acusen recibo. El procedimiento es el que se indica:

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| - Indiana de Congo | : | Prueba de Comunicaciones. |
| - De Indiana | : | Fuerte y Claro |
| - De Congo | : | Mismas condiciones. Próximo a traspasar Cougar 5. Indique listo a copiar datos. |
| - De Indiana | : | Listo a copiar. |
| - De Congo | : | A.- (Tipo de aeronave)
B.- (Ramp Fuel)
C.- (Armas)
D.- (Almas) |
| - De Indiana | : | Recibido. |
| - Indiana de Congo | : | Pruebe comunicaciones con Cougar 5, caso afirmativo asuma el control. |
| - Indiana | : | Recibido. |
| - Cougar 5 de Indiana | : | Prueba de comunicaciones. |
| - De Cougar 5 | : | Fuerte y claro. |
| - De Indiana | : | Misma condiciones, soy su amigo ahora, Congo, Cougar 5 Cambio. |
| - Congo | : | (acuse de recibo) |
| - Cougar 5 | : | (acuse de recibo) |

1. Nota:

Considerar que cuando se opere con líneas no protegidas, se deberá usar lenguaje establecido en el Anexo 03 Capítulo 07 del presente manual.

2. Nota:

Las aeronaves, escuadrones, grupos y destacamento que no posean característica de llamada bigramática propia deben mantener la característica de llamada bigramática (ETN-2202) del buque en el cual están basados.