

ENR 1.12

INTERCEPTACION DE AERONAVES CIVILES

1.1. GENERALIDADES

Los siguientes procedimientos, señales visuales y empleo de la radiocomunicación se aplicarán sobre el territorio y aguas territoriales de Chile en el caso de interceptación de aeronaves civiles.

La palabra interceptación, en este contexto, no incluye los servicios de interceptación y escolta proporcionados a solicitud de una aeronave en peligro de acuerdo con el Manual de Búsqueda y Salvamento Doc. 7333 de la OACI.

Son de aplicación igualmente las restantes disposiciones, recomendaciones y normas recogidas en los Anexos 2, 4, 6, 10, 11 y 15 de la OACI, PANS-RAC (Doc.4444) relativas a la interceptación de aeronaves civiles y Convenio de Chicago con especial referencia a cuanto determina al artículo 3 bis.

1.2. INTERCEPTACIÓN

- (a) Como la interceptación de aeronaves civiles representa en todos los casos un peligro posible, ésta debería evitarse y únicamente emprenderse como último recurso. Si se emprende, la interceptación debería limitarse a determinar la identidad de la aeronave, a menos que sea necesario hacerla regresar a su derrota planeada, dirigirla más allá de los límites del espacio aéreo nacional, guiarla fuera de una zona prohibida, restringida o peligrosa o darle instrucciones para que aterrice en un aeródromo designado. Los vuelos de las aeronaves civiles no serán objeto de prácticas de interceptación.
- (b) A fin de eliminar o disminuir la necesidad de interceptar aeronaves civiles, es importante que:

CIVIL AIRCRAFT INTERCEPTION

1.1. GENERALITIES

The following procedures, visual signals and use of radio communication shall apply over the territory and territorial waters of Chile in the case of interception of civil aircraft.

The word interception, in this context, does not include interception and escort services provided upon request of an aircraft in distress in accordance with ICAO Search and Rescue Manual Doc. 7333.

The remaining dispositions, recommendations and standards contained in ICAO Annexes 2, 4, 6, 10, 11 and 15, PANS-RAC (Doc.4444) relating to the interception of civil aircraft and the Chicago Convention are also applicable, particularly the dispositions in Article 3bis.

1.2. INTERCEPTION

- (a) *Since interception of civil aircraft represents in all cases a possible danger, it should be avoided and only used as a last resort. If undertaken, interception should be limited to determining the identity of the aircraft, unless it is necessary to return the aircraft to its planned course, direct it beyond the limits of national airspace, guide it out of a prohibited, restricted or hazardous area or instruct it to land at a designated airfield. The flights of civil aircraft shall not be subject to interception practices.*
- (b) *In order to eliminate or diminish the need to intercept civil aircraft, it is important that:*

- (1) La dependencia militar correspondiente haga todo lo posible para asegurar la identificación de cualquier aeronave que pueda ser una aeronave civil y proporcionar a esa aeronave cualquier instrucción o aviso necesario, por medio de las dependencias de los servicios de tránsito aéreo correspondientes, para lo cual es esencial que existan medios rápidos y seguros de comunicaciones entre la dependencia militar correspondiente y las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, y que se formulen acuerdos relativos a los intercambios de información entre esas dependencias sobre los vuelos de las aeronaves civiles, de acuerdo con las disposiciones del DAR 11.
- (2) Cuando las zonas prohibidas, restringidas o peligrosas se encuentren muy próximas a las rutas ATS publicadas, se tendrá en cuenta, al delimitar dichas zonas, la disponibilidad y la precisión total de los sistemas de navegación que utilizarán las aeronaves civiles y la posibilidad de que éstas se mantengan fuera de las zonas delimitadas;
- (3) Para eliminar o reducir los peligros inherentes a las interceptaciones, emprendidas como último recurso, debería hacerse todo lo posible para garantizar la coordinación entre las dependencias de tierra y los pilotos de que se trate. Por ello, es esencial que se tomen las medidas necesarias para asegurar que:
- (i) Todos los pilotos de aeronaves civiles estén al tanto de las medidas que deben tomar y de las señales visuales que han de utilizarse, según se indica en el Anexo "A".
- (1) *The relevant military unit make every possible effort to ensure the identification of any aircraft which may be a civil aircraft and to provide such aircraft with any necessary instructions or warnings through the corresponding air traffic services units. It is essential for this purpose that prompt and secure means of communications exist between the relevant military unit and the air traffic services units, and that arrangements are made for exchanges of information between these units on the flights of civil aircraft, in line with the disposition set in DAR 11.*
- (2) *Where prohibited, restricted or hazardous areas are in close proximity to published ATS routes, the availability and overall precision of the navigation systems to be used by civil aircraft and the possibility for civil aircraft to remain outside the delimited areas must be considered when delimiting such areas;*
- (3) *To eliminate or reduce the dangers inherent in interceptions, undertaken as a last resort, every effort should be made to guarantee coordination between ground units and pilots involved. Therefore, it is essential to take the necessary steps to ensure that:*
- (i) *All pilots of civil aircraft know about the actions to be taken and the visual signals to be used, as indicated in Annex "A".*

- (ii) Los explotadores o pilotos al mando de aeronaves civiles pongan en práctica las disposiciones relativas a la necesidad de que las aeronaves puedan comunicar en 121,5 MHz y disponga a bordo de los procedimientos de interceptación y de las señales visuales.
- (iii) Todo el personal de los servicios de tránsito aéreo esté perfectamente enterado de las medidas que deben tomar de conformidad con las disposiciones del DAR 11.
- (iv) Todos los pilotos al mando de las aeronaves interceptoras estén al tanto de las limitaciones generales de la performance de las aeronaves civiles y de la posibilidad de que la aeronave civil interceptada pueda encontrarse en estado de emergencia debido a dificultades de carácter técnico o interferencia ilícita.
- v) Se den instrucciones claras e inequívocas a la dependencia militar correspondiente, de las señales visuales aire a aire, los métodos de radiocomunicación con la aeronave interceptada y la abstención del empleo de las armas.
- vi) La dependencia militar correspondiente y las aeronaves interceptoras estén provistas de equipo de radiotelefonía compatible con las especificaciones técnicas del DAR 10, para que puedan comunicarse con la aeronave interceptada en la frecuencia de emergencia de 121,5 MHz.
- vii) Se disponga en la medida de lo posible, de instalaciones de radar secundario de vigilancia para que la dependencia militar correspondiente pueda identificar a las aeronaves civiles en zonas en las que estas, dado el caso, pudieran ser interceptadas. Estas instalaciones deberían permitir el reconocimiento de los códigos discretos de cuatro dígitos en modo A, incluso el reconocimiento inmediato de los códigos 7500, 7600 y 7700 en el modo A.
- (ii) Civil aircraft operators or pilots in command implement the dispositions relating to the need for aircraft to be able to communicate on 121.5 MHz and have on-board interception procedures and visual signals.*
- (iii) All air traffic services personnel have complete knowledge of the actions to be taken in accordance with the dispositions of DAR 11.*
- (iv) All pilots in command of interceptor aircraft are well aware of the general limitations of civil aircraft performance and the possibility that the intercepted civil aircraft may be in a state of emergency due to technical difficulties or unlawful interference.*
- v) Clear and unambiguous instructions are given to the relevant military unit, air-to-air visual signals, methods of radio communication with the intercepted aircraft and avoiding the use of weapons.*
- vi) The relevant military unit and the intercepting aircraft are equipped with radiotelephony equipment compatible with the technical specifications of DAR 10, so that they can communicate with the intercepted aircraft on the emergency frequency of 121.5 MHz.*
- vii) When possible, secondary surveillance radar facilities should be provided to enable the relevant military unit to identify civil aircraft in areas where they might be intercepted. These facilities should allow recognition of discrete four-digit A-mode codes, including immediate recognition of 7500, 7600 and 7700 A-mode codes.*

1.3. MANIOBRAS DE INTERCEPTACIÓN

(a) Debería establecerse un método normalizado para las maniobras de la aeronave que intercepte una aeronave civil, a fin de evitar todo riesgo a la aeronave interceptada. En este método se deberían tomar debidamente en cuenta las limitaciones de performance de las aeronaves civiles, la necesidad de que se evite volar tan cerca de la aeronave interceptada que pueda haber peligro de colisión, y de que se evite cruzar la trayectoria de vuelo de la aeronave o ejecutar cualquier otra maniobra de tal modo que la estela turbulenta pueda ser peligrosa, especialmente si la aeronave interceptada es liviana.

(b) Las aeronaves equipadas con sistemas anticolidión de a bordo (ACAS), que estén siendo interceptadas, pueden percibir la aeronave interceptora como una amenaza de colisión e iniciar una maniobra de prevención en respuesta a un aviso de resolución ACAS. Dicha maniobra podría ser mal interpretada por el interceptor como indicación de intenciones no amistosas. Por consiguiente, es importante que los pilotos de las aeronaves interceptoras equipadas con transpondedor de radar secundario de vigilancia (SSR) supriman la transmisión de información de presión/altitud (en respuestas en modo C o en el campo AC de las respuestas en Modo S), dentro de una distancia de por lo menos 37 km (20 NM) de la aeronave interceptada. Esto evitará que el ACAS de la aeronave interceptada use avisos de resolución con respecto a la interceptora, mientras que quedará disponible la información de avisos de tránsito del ACAS.

c) Para las maniobras de la aeronave interceptora cuyo objetivo sea identificar visualmente una aeronave civil procederá del modo siguiente:

1.3. INTERCEPTION MANEUVERS

(a) *A standardized method should be established for the maneuvers of an aircraft intercepting a civil aircraft in order to avoid risks to the intercepted aircraft. This method should take into account the performance limitations of civil aircraft, the need to avoid flying so close to the intercepted aircraft that there may be a danger of collision, and to avoid crossing the flight path of the aircraft or performing any other maneuver in such a way that the wake turbulence may be dangerous, especially if the intercepted aircraft is light.*

(b) *Intercepted aircraft equipped with Airborne Collision Avoidance System (ACAS), may perceive the intercepting aircraft as a collision threat and initiate an avoidance maneuver in response to an ACAS resolution advisory. Such a maneuver could be misinterpreted by the interceptor as indicating malicious intentions. It is therefore important that pilots of interceptor aircraft equipped with secondary surveillance radar (SSR) transponders suppress the transmission of pressure/altitude information (in Mode C responses or in the AC field of Mode S responses) within a distance of at least 37 km (20 NM) of the intercepted aircraft. This will prevent the ACAS of the intercepted aircraft from using resolution advisories with respect to the interceptor, while ACAS traffic advisory information will remain available.*

c) *In the case of maneuvers of the interceptor aircraft whose purpose is to visually identify a civil aircraft, they must proceed as follows:*

(1) Fase I

El piloto de la aeronave interceptora deberá aproximarse a la aeronave interceptada por detrás. La aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora deberá normalmente situarse a la izquierda (a babor), ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada, dentro del campo de visión del piloto de ésta e inicialmente a no menos de 300 m de la aeronave. Cualquier otra aeronave participante deberá quedar bien apartada de la aeronave interceptada, preferiblemente por encima y por detrás. Una vez establecidas la velocidad y la posición, la aeronave debería, si fuera necesario, proseguir con la Fase II del procedimiento.

(2) Fase II

El piloto de la aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, deberá comenzar a aproximarse lentamente a la aeronave interceptada, al mismo nivel, sin aproximarse más de lo absolutamente necesario, para obtener la información que se necesita. El piloto de la aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, deben tomar precauciones para evitar el sobresalto de la tripulación de vuelo o de los pasajeros de la aeronave interceptada, teniendo siempre presente que las maniobras consideradas como normales para una aeronave interceptora pueden ser consideradas como peligrosas para los pasajeros y la tripulación de una aeronave civil. Cualquier otra aeronave participante deberá continuar bien apartada de la aeronave interceptada. Una vez completada la identificación, la aeronave interceptora deberá retirarse de la proximidad de la aeronave interceptada, como se indica en la Fase III

(3) Fase III

El piloto de la aeronave interceptora principal, o la única aeronave, deben cambiar de dirección lentamente desde la aeronave interceptada, ejecutando un picado poco pronunciado. Toda otra aeronave participante deberá permanecer bien apartada de la aeronave interceptada y reunirse con la aeronave interceptora principal.

(1) Phase I

The pilot of the intercepting aircraft should approach the intercepted aircraft from behind. The primary interceptor aircraft, or the sole interceptor aircraft should normally be positioned to the left (port side), slightly above and ahead of the intercepted aircraft, within the field of vision of the pilot and initially not less than 300 m from the aircraft. Any other participating aircraft should be separated from the intercepted aircraft, preferably above and behind. Once the speed and position have been established, the aircraft should, if necessary, proceed to Phase II of the procedure.

(2) Phase II

To obtain the information needed, the pilot of the primary interceptor aircraft, or the sole interceptor aircraft, should begin to slowly approach the intercepted aircraft, at the same level, getting no closer than absolutely necessary. The pilot of the primary interceptor aircraft, or the sole interceptor aircraft, should take precautions to avoid startling the flight crew or passengers of the intercepted aircraft, always bearing in mind that maneuvers considered normal for an interceptor aircraft may be considered dangerous to the passengers and crew of a civil aircraft. Any other participating aircraft should continue at a safe distance of the intercepted aircraft. Upon completion of the identification, the intercepting aircraft should withdraw from the proximity of the intercepted aircraft as indicated in Phase III

(3) Phase III

The pilot of the primary interceptor aircraft, or the sole aircraft, should change direction slowly from the intercepted aircraft, executing a shallow dive. All other participating aircraft should remain at a safe distance from the intercepted aircraft and rejoin the primary intercepting aircraft.

1.4. MANIOBRAS PARA GUÍA DE LA NAVEGACIÓN

- (a) Si después de las maniobras de identificación de las Fases I y II anteriores, se considera necesario intervenir en la navegación de la aeronave interceptada, el piloto de la aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, deberá normalmente situarse a la izquierda (a babor), ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada, para permitir que el piloto al mando de ésta última vea las señales visuales dadas.
- (b) Es indispensable que el piloto al mando de la aeronave interceptora esté seguro de que el piloto al mando de la otra aeronave se ha dado cuenta de que está siendo interceptada y ha reconocido las señales enviadas. Si, después de reiterados intentos de atraer la atención del piloto al mando de la aeronave interceptada utilizando la señal de la Serie 1 del Anexo "A", los esfuerzos resultan infructuosos, pueden utilizarse para este fin otros medios de señalización, incluso como último recurso el efecto visual del postquemador a reserva de que no se plantee una situación peligrosa para la aeronave interceptada.
- (c) Ocasionalmente las condiciones meteorológicas o topográficas pueden obligar al piloto de la aeronave interceptora principal, o a la única aeronave interceptora, a colocarse a la derecha (a estribor), 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.

1.4. MANEUVERS FOR NAVIGATIONAL GUIDANCE

- (a) *If, after the identification maneuvers of Phases I and II above, it is deemed necessary to intervene in the navigation of the intercepted aircraft, the pilot of the primary intercepting aircraft, or the sole intercepting aircraft, should position the aircraft to the left (port), slightly above and ahead of the intercepted aircraft, to enable the pilot-in-command of the latter to see the visual signals given.*
- (b) *It is essential that the pilot in command of the intercepting aircraft is certain that the pilot in command of the other aircraft has realized that it is being intercepted and has acknowledged the signals sent. If after repeated attempts to attract the attention of the pilot in command of the intercepted aircraft using the Annex "A" Series 1 signal, the efforts prove unsuccessful, other means of signaling may be used for this purpose, including as a last resort the visual effect of the afterburner provided that it does not entail a dangerous situation for the intercepted aircraft.*
- (c) *Occasionally, weather or topographical conditions may force the pilot of the primary intercepting aircraft, or the sole intercepting aircraft, to position himself/herself to the right (starboard), slightly above and ahead of the intercepted aircraft. In such cases, the pilot-in-command of the interceptor aircraft must take great care to ensure that the pilot-in-command of the intercepted aircraft has the aircraft in sight at all times.*

1.5. GUIADO DE UNA AERONAVE INTERCEPTADA

- a) El piloto de la aeronave interceptora deberá proporcionarse por radiotelefonía a la aeronave interceptada la guía de navegación y la información correspondiente, siempre que pueda establecerse contacto por radio.
- b) 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 los ya existentes en caso que se haya disminuido su rendimiento operacional.
- c) En el caso excepcional en el que se exija a una aeronave interceptada que aterrice en el territorio que sobrevuela, debe cuidarse de que:
 - 1) el aeródromo designado sea adecuado para el aterrizaje sin peligro del tipo de aeronave de que se trate, especialmente si el aeródromo no se utiliza normalmente para las operaciones de transporte aéreo civil;
 - 2) el terreno que le rodee sea adecuado para las maniobras de circuito, aproximación y aproximación frustrada;
 - 3) la aeronave interceptada tenga suficiente combustible para llegar al aeródromo;
 - 4) si la aeronave interceptada es una aeronave de transporte civil, el aeródromo tenga una pista cuya longitud sea equivalente por lo menos a 2.500 m al nivel medio del mar y cuya resistencia sea suficiente para soportar la aeronave; y
 - 5) siempre que sea posible, el aeródromo designado sea uno de los descritos detalladamente en la correspondiente publicación de información aeronáutica.
- d) Cuando se exija a una aeronave civil que aterrice en un aeródromo que no le sea familiar, es indispensable otorgarle tiempo suficiente de modo que se prepare para el aterrizaje, teniendo presente que el piloto al mando de la aeronave civil es el único que puede juzgar la seguridad de la operación de aterrizaje en relación con la longitud de la pista y la masa de la aeronave en ese momento.

1.5. GUIDANCE OF AN INTERCEPTED AIRCRAFT

- a) *The pilot of the intercepting aircraft must offer the intercepted aircraft navigation guidance and relevant information by radiotelephony, provided that radio contact can be established.*
- b) *When navigation guidance is provided to an intercepted aircraft, care must be taken to ensure that the visibility is not less than that corresponding to visual meteorological conditions and that the maneuvers required of such aircraft do not constitute additional dangers in the event that its operational performance has been diminished.*
- c) *In the exceptional case in which an intercepted aircraft is required to land in the territory overflown, they must ensure that:*
 - 1) *the designated aerodrome is suitable for the safe landing of the type of aircraft involved, especially if the aerodrome is not normally used for civil air transport operations;*
 - 2) *the surrounding terrain is suitable for circling, approach and missed approach maneuvers;*
 - 3) *the intercepted aircraft has sufficient fuel to reach the aerodrome;*
 - 4) *if the intercepted aircraft is a civil transport aircraft, the aerodrome has a runway of a length equivalent to at least 2,500 m at mean sea level and with sufficient resistance to support the aircraft; and*
 - 5) *whenever possible, the designated aerodrome is one of those described in detail in the relevant aeronautical information publication*
- d) *When a civil aircraft is required to land at an unfamiliar aerodrome, it is essential to allow sufficient time to prepare for landing, bearing in mind that the pilot in command of the civil aircraft is the sole judge of the safety of the landing operation in relation to the length of the runway and the mass of the aircraft at that time.*

- e) Es particularmente importante que se proporcione por radiotelefonía a la aeronave interceptada toda la información necesaria para facilitar una aproximación y aterrizaje seguros
- e) *It is particularly important that the intercepted aircraft receives by radiotelephone all necessary information to facilitate a safe approach and landing.*
- 1.6. **MEDIDAS QUE HA DE ADOPTAR LA AERONAVE INTERCEPTADA**
- 1.6. **ACTIONS TO BE TAKEN BY THE INTERCEPTED AIRCRAFT**
- a) Una aeronave que sea interceptada por otra aeronave:
- a) *An aircraft that is intercepted by another aircraft shall comply with the following:*
- 1) Seguirá inmediatamente las instrucciones dadas por el piloto de la aeronave interceptora, interpretando y respondiendo a las señales visuales de conformidad con las especificaciones del Anexo "A";
- 1) *it must immediately follow the instructions given by the pilot of the intercepting aircraft, interpreting and responding to visual signals in accordance with the specifications detailed in Annex "A";*
- 2) El piloto notificará inmediatamente, si es posible, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo apropiada;
- 2) *the pilot shall immediately notify, if possible, the concerned air traffic services unit;*
- 3) El piloto tratará inmediatamente de comunicarse por radio con la aeronave interceptora o con la dependencia militar correspondiente, efectuando una llamada general en la frecuencia de emergencia de 121,5 MHz, indicando la identidad de la aeronave interceptada y la índole del vuelo y, si no se ha establecido contacto y es posible, repitiendo esta llamada en la frecuencia de emergencia de 243 MHz; y
- 3) *the pilot shall immediately attempt to communicate by radio with the intercepting aircraft or the relevant military unit by making a general call on the 121.5 MHz emergency frequency, indicating the identity of the intercepted aircraft and the nature of the flight and, if no contact has been established and it is possible, repeat this call on the 243 MHz emergency frequency; and*
- 4) Si está equipada con respondedor SSR, seleccionará inmediatamente el Código 7700, en modo A, a no ser que reciba otras instrucciones de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo apropiada.
- 4) *If equipped with SSR responder, immediately select Code 7700, mode A, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit.*
- b) Si alguna instrucción recibida por radio de cualquier fuente estuviera en conflicto con las instrucciones dadas por la aeronave interceptora mediante señales visuales, la aeronave interceptada requerirá aclaración inmediata mientras continúa cumpliendo con las instrucciones visuales dadas por la aeronave interceptora.
- b) *If any instruction received by radio from any source contradicts the instructions given by the intercepting aircraft by means of visual signals, the intercepted aircraft shall require immediate clarification while continuing to comply with the visual instructions given by the intercepting aircraft.*

- c) Si alguna instrucción recibida por radio de cualquier fuente estuviera en conflicto con las instrucciones dadas por radio por la aeronave interceptora, la aeronave interceptora requerirá aclaración inmediata mientras continúa cumpliendo con las instrucciones dadas por radio por la aeronave interceptora.

1.7. SEÑALES VISUALES AIRE/AIRE

Las señales visuales que han de utilizar los pilotos de la aeronave interceptora y la interceptada, son las establecidas en el Anexo OACI. Es esencial que los pilotos involucrados estrictamente estas señales e interpreten correctamente las señales dadas por la otra aeronave, y que el piloto de la aeronave interceptora ponga especial atención a cualquier señal dada por el piloto de la aeronave interceptada, para indicar que se encuentra en situación de peligro o emergencia.

1.8. RADIOCOMUNICACIÓN ENTRE LA DEPENDENCIA MILITAR CORRESPONDIENTE O LA AERONAVE INTERCEPTORA Y LA AERONAVE INTERCEPTADA

- a) Cuando se realiza una interceptación, la dependencia militar correspondiente y el piloto de la aeronave interceptora, deberían:
- 1) En primer lugar, tratar de establecer comunicación en ambos sentidos con la aeronave interceptada en un idioma común, en la frecuencia de emergencia 121.5 MHz, utilizando los distintivos de llamada "CONTROL DE INTERCEPTACIÓN", "INTERCEPTOR" (distintivo de llamada), y "AERONAVE INTERCEPTADA", respectivamente; y
 - 2) Si esto no diera resultado, tratar de establecer comunicación en ambos sentidos con la aeronave interceptada en cualquier frecuencia, o frecuencias, que pudiera haber prescrito la autoridad ATS apropiada, o de establecer contacto por mediación de la dependencia ATS apropiada.

- c) *If any instruction received by radio from any source contradicts the instructions given by radio by the intercepting aircraft, the intercepting aircraft shall require immediate clarification while continuing to comply with the instructions given by radio by the intercepting aircraft.*

1.7. AIR/AIR VISUAL SIGNALS

The visual signals to be used by the pilots of the intercepting and intercepted aircraft are those set out in the ICAO Annex. It is essential that the pilots involved strictly follow these signals and correctly interpret the signals given by the other aircraft, and that the pilot of the intercepting aircraft pays special attention to any signal given by the pilot of the intercepted aircraft indicating that it is in a dangerous or emergency situation.

1.8. RADIO COMMUNICATION BETWEEN THE MILITARY UNIT INVOLVED OR THE INTERCEPTING AIRCRAFT AND THE INTERCEPTED AIRCRAFT

- a) *When an interception is made, the relevant military unit and the pilot of the intercepting aircraft should:*
- 1) *First, attempt to establish two-way communication with the intercepted aircraft on the emergency frequency 121.5 MHz in a common language using the call signs "INTERCEPTION CONTROL", "INTERCEPTOR" (call sign), and "INTERCEPTED AIRCRAFT", respectively; and*
 - 2) *If this is unsuccessful, attempt to establish two-way communication with the intercepted aircraft on any frequency, or frequencies, that may have been indicated by the appropriate ATS authority, or to establish contact through the appropriate ATS unit.*

b) Si durante la interceptación se hubiera establecido contacto por radio, pero no fuera posible comunicarse en un idioma común, se intentará proporcionar las instrucciones, acusar recibo de las instrucciones y transmitir toda otra información indispensable mediante las frases y pronunciaciones para uso de aeronaves Interceptoras e Interceptadas, transmitiendo dos veces cada frase.

1.9. ABSTENCIÓN DEL USO DE ARMAS

El uso de balas trazadoras para llamar la atención entraña un riesgo, y se espera que se adopten medidas para evitar su uso a fin de no poner en peligro la vida de las personas a bordo o la seguridad de la aeronave.

1.10. COORDINACIÓN ENTRE LA DEPENDENCIA MILITAR CORRESPONDIENTE Y LAS DEPENDENCIAS DE LOS SERVICIOS DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

La dependencia de los servicios de tránsito aéreo debe mantener una estrecha coordinación con la dependencia militar durante todas las fases de la interceptación de una aeronave que sea, o pudiera ser, una aeronave civil, a fin de que se mantenga bien informada a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo de los acontecimientos, así como de las medidas que se exigen al piloto de la aeronave interceptada, según corresponda a la situación.

1.11. RADIOCOMUNICACION DURANTE LA INTERCEPTACION

Si durante la interceptación se hubiera establecido contacto por radio, pero no fuera posible comunicarse en un idioma común, se intentará proporcionar las instrucciones, acusar recibo de las instrucciones y transmitir toda otra información indispensable mediante las frases y pronunciaciones que figuran en la tabla siguiente, transmitiendo dos veces cada frase.

b) *If radio contact has been established during the interception, but it is not possible to communicate in a common language, an attempt shall be made to provide instructions, acknowledge receipt of instructions and transmit all other essential information by means of the phrases and pronunciations for use by Intercepting and Intercepted aircraft, transmitting each phrase twice.*

1.9. REFRAINING FROM THE USE OF WEAPONS

The use of tracer bullets to attract attention represents a risk, thus it is expected that measures will be taken to avoid their use so as not to endanger the lives of persons on board or the safety of the aircraft.

1.10. COORDINATION BETWEEN THE CORRESPONDING MILITARY UNIT AND THE AIR TRAFFIC SERVICES UNITS

The air traffic services unit should keep close coordination with the military unit during all phases of the interception of an aircraft that is, or may be, a civil aircraft, so that the air traffic services unit is kept well informed of developments, as well as of the actions required of the pilot of the intercepted aircraft, as appropriate to the situation.

1.11. RADIO COMMUNICATION DURING INTERCEPTION

If radio contact has been established during the interception, but it is not possible to communicate in a common language, an attempt shall be made to provide instructions, acknowledge receipt of instructions and transmit all other essential information by means of the phrases and pronunciations set in the table below, each phrase being transmitted twice.

1.11.1. Frases para uso de aeronaves INTERCEPTORAS: *Phrases for use by INTERCEPTOR aircraft*

FRASE	PRONUNCIACIÓN	SIGNIFICADO
CALL SIGN	<u>KOL</u> - SAIN	¿Cuál es su distintivo de llamada? <i>¿What is your call sign?</i>
FOLLOW	<u>FOL</u> OU	Sígame <i>Follow me</i>
DESCEND	<u>DIS</u> SEND	Descienda para aterrizar <i>Descend to land</i>
PROCEED	PRO <u>SI</u> ID	Puede proseguir <i>May proceed</i>

Frases para uso de aeronaves INTERCEPTADAS:

FRASE	PRONUNCIACIÓN	SIGNIFICADO
CALL SIGN	<u>KOL</u> – SAIN	Mi distintivo de llamada es <i>My call sign is</i>
WILCO	UI <u>L</u> – CO	Cumpliré instrucciones <i>Will comply with instructions</i>
CAN NOT	<u>CAN</u> – NOT	Imposible cumplir <i>Impossible to comply</i>
REPEAT	RI – <u>PIT</u>	Repita instrucciones <i>Repeat instructions</i>
AM LOST	<u>AM</u> <u>LOST</u>	Posición desconocida <i>Unknown position</i>
MAYDAY	MEIDEI	Me encuentro en peligro <i>I'm in danger</i>
(3) HIJACK	JAI – <u>CHAK</u>	He sido objeto de apoderamiento ilícito <i>I have been subjected to unlawful seizure</i>
LAND	LAND (lugar)	Permiso para aterrizar (lugar) <i>Permission to land (place)</i>
DESCEND	<u>DIS</u> SEND	Permiso para descender <i>Permission to descend</i>
<p>Nota. El distintivo de llamada que deberá darse es el que se utiliza en las comunicaciones radiotelefónicas con los servicios de tránsito aéreo y corresponde a la identificación de la aeronave consignada en el plan de vuelo</p>		<p><i>Note. The call sign to be given is the one used in radiotelephone communications with air traffic services which corresponds to the aircraft identification registered in the flight plan.</i></p>

SEÑALES QUE SE HAN DE UTILIZAR EN CASO DE INTERCEPTACIÓN
SIGNALS TO BE USED IN THE EVENT OF AN INTERCEPTION

(a) SEÑALES INICIADAS POR LA AERONAVE INTERCEPTORA Y RESPUESTA DE LA AERONAVE INTERCEPTADA SIGNALS INITIATED BY THE INTERCEPTING AIRCRAFT AND RESPONSE OF THE INTERCEPTING AIRCRAFT				
Serie	Señales de la Aeronave INTERCEPTORA <i>INTERCEPTING aircraft signals</i>	Significado <i>Meaning</i>	Respuesta de la aeronave INTERCEPTADA <i>INTERCEPTED aircraft response</i>	Significado <i>Meaning</i>
1	<p>DIA o NOCHE – Alabear la aeronave y encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares (y luces de aterrizaje en el caso de un helicóptero) desde una posición ligeramente por encima y por delante y, normalmente a la izquierda de la aeronave interceptada (o a la derecha si la aeronave es un helicóptero) y, después de recibir la respuesta, efectuar un viraje horizontal lento, normalmente hacia la izquierda (o a la derecha en el caso de un helicóptero), hacia el rumbo deseado. <i>DAY or NIGHT - Bank the aircraft and turn on and off the navigation lights at irregular intervals (and landing lights in the case of a helicopter) from a position slightly above and ahead and, normally to the left of the intercepted aircraft (or to the right if the aircraft is a helicopter) and, after receiving the response, make a slow horizontal turn, normally to the left (or to the right in the case of a helicopter), to the desired course</i></p> <p>NOCHE (igual al día) y, además, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares. <i>NIGHT (same as day) and, in addition, turn navigation lights on and off at irregular intervals.</i></p> <p>Las condiciones meteorológicas o del terreno pueden obligar a la aeronave interceptora a invertir las posiciones y el sentido del viraje citado anteriormente. <i>Weather or terrain conditions may force the intercepting aircraft to invert positions and direction of the above turn.</i></p> <p>Si la aeronave interceptada no puede mantener la velocidad de la aeronave interceptora, se prevé que esta última efectúe una serie de circuitos de espera en hipódromo y alabe cada vez que pase a la aeronave interceptada. <i>If the intercepted aircraft is unable to maintain the speed of the intercepting aircraft, the intercepting aircraft is expected to make a series of holding racetracks circuits and to bank each time it passes the intercepted aircraft.</i></p>	<p>Usted ha sido interceptado. Sigame. <i>You have been intercepted. Follow me.</i></p>	<p>DIA o NOCHE - Alabear la aeronave interceptora, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares y seguir a la aeronave interceptora. <i>DAY or NIGHT - Bank the intercepting aircraft, turn navigation lights on and off at irregular intervals and follow the intercepting aircraft.</i></p>	<p>Comprendido o cumpliré. <i>Understood, I will comply.</i></p>

(a) SEÑALES INICIADAS POR LA AERONAVE INTERCEPTORA Y RESPUESTA DE LA AERONAVE INTERCEPTADA <i>SIGNALS INITIATED BY THE INTERCEPTING AIRCRAFT AND RESPONSE OF THE INTERCEPTING AIRCRAFT</i>				
Serie	Señales de la Aeronave INTERCEPTORA <i>INTERCEPTING aircraft signals</i>	Significado <i>Meaning</i>	Respuesta de la aeronave INTERCEPTADA <i>INTERCEPTED aircraft response</i>	Significado <i>Meaning</i>
2	<p>DIA o NOCHE - Alejarse bruscamente de la aeronave interceptada, haciendo un viraje ascendente de 90° o más, sin cruzar la línea de vuelo de la aeronave interceptada.</p> <p><i>DAY or NIGHT - Turn sharply away from the intercepted aircraft, making an upward turn of 90° or more, without crossing the flight line of the intercepted aircraft.</i></p>	<p>Prosiga. <i>Continue.</i></p>	<p>DIA o NOCHE - Alabear la aeronave. <i>DAY or NIGHT - Bank the aircraft.</i></p>	<p>Comprendido lo cumpliré. <i>Understood, I will comply.</i></p>
3	<p>DIA o NOCHE.- Desplegar el tren de aterrizaje (si es replegable) llevando continuamente encendidos los faros de aterrizaje y sobrevolar la pista en servicio o, si la aeronave interceptada es un helicóptero, sobrevolar la zona de aterrizaje de helicópteros. En el caso de helicópteros, el helicóptero interceptor hace una aproximación para el aterrizaje y permanece en vuelo estacionario cerca de la zona de aterrizaje.</p> <p><i>DAY or NIGHT - Deploy the landing gear (if retractable) with the landing lights continuously on, and fly over the runway in service or, if the intercepted aircraft is a helicopter, overfly the helicopter landing zone. In the case of helicopters, the intercepting helicopter makes an approach for landing and remains in hover near the landing zone.</i></p>	<p>Aterrice en este aeródromo. <i>Land at this aerodrome</i></p>	<p>DIA o NOCHE - Desplegar el tren de aterrizaje (si es replegable) llevando continuamente encendidos los faros de aterrizaje, seguir a la aeronave interceptora y, si después de sobrevolar la pista en servicio o la zona de aterrizaje del helicóptero se considera que se puede aterrizar sin peligro, proceder al aterrizaje.</p> <p><i>DAY or NIGHT - Deploy landing gear (if retractable) with landing lights continuously on, follow the intercepting aircraft and, if after overflying the service runway or helicopter landing area it is considered safe to land, proceed to landing.</i></p>	<p>Comprendido, lo cumpliré. <i>Understood, I will comply</i></p>
4	<p>DIA o NOCHE - Replegar el tren de aterrizaje (de ser replegable) encender y apagar los faros de aterrizaje sobrevolando la pista en servicio o la zona de aterrizaje de helicópteros a una altura de más de 300 m (1 000 pies) pero sin exceder de 600 m (2 000 pies) [en el caso de un helicóptero, a una altura de más de 50 m (170 FT) pero sin exceder de 100 m (330 FT)] sobre el nivel del aeródromo, y continuar volando en circuito sobre la pista en servicio o la zona de aterrizaje de helicópteros. Si no está en condiciones de encender y apagar los faros de aterrizaje, encienda y apague cualesquiera otras luces disponibles.</p> <p><i>DAY or NIGHT - Retract the landing gear (if retractable) switch the landing lights on and off while flying over the service runway or helicopter landing area at a height of more than 300 m (1 000 ft) but less than 600 m (2 000 ft) [in the case of a helicopter, at a height of more than 50 m (170 FT) but less than 100 m (330 FT)] above aerodrome level, and continue to fly a circuit over the service runway or helicopter landing area. If you are unable to switch the landing lights on and off, use any other available light.</i></p>	<p>El aeródromo que usted ha designado es inadecuado. <i>The aerodrome you have designated is unsuitable.</i></p>	<p>DIA o NOCHE - Si se desea que la aeronave interceptada siga a la aeronave interceptora hasta un aeródromo de alternativa, la aeronave interceptora repliega el tren de aterrizaje (de ser replegable) y utiliza las señales de la Serie 1, preescritas para las aeronaves interceptoras.</p> <p>Si se decide dejar en libertad a la aeronave interceptada, la aeronave interceptora utilizará las señales de la Serie 2 preescritas para las aeronaves interceptoras.</p> <p><i>DAY or NIGHT - If the objective is that the intercepted aircraft follow the intercepting aircraft to an alternate aerodrome, the intercepting aircraft retracts the landing gear (if retractable) and uses Series 1 signals, previously written for intercepting aircraft.</i></p> <p><i>If it is decided to release the intercepted aircraft, the intercepting aircraft will use the Series 2 signals pre-written for interceptor aircraft.</i></p>	<p>Comprendido sígame. <i>Understood, follow me.</i></p> <p>Comprendido prosiga. <i>Understood, continue.</i></p>

(b) SEÑALES INICIADAS POR LA AERONAVE INTERCEPTORA Y RESPUESTA DE LA AERONAVE INTERCEPTADA <i>SIGNALS INITIATED BY THE INTERCEPTING AIRCRAFT AND RESPONSE OF THE INTERCEPTING AIRCRAFT</i>				
Serie	Señales de la Aeronave INTERCEPTORA <i>INTERCEPTING aircraft signals</i>	Significado <i>Meaning</i>	Respuesta de la aeronave INTERCEPTADA <i>INTERCEPTED aircraft response</i>	Significado <i>Meaning</i>
5	DIA o NOCHE - Encender y apagar repetidamente todas las luces disponibles a intervalos regulares, pero de manera que se distinga de las luces de destellos. <i>DAY or NIGHT - Repeatedly turn all available lights on and off at regular intervals, in a manner distinguishable from flashing lights.</i>	Imposible cumplir. <i>Impossible to comply</i>	DIA o NOCHE - utilice las señales de la Serie 2, preescritas para las aeronaves interceptoras. <i>DAY or NIGHT - use Series 2 signals, previously written for interceptor aircraft.</i>	Comprendido. <i>Understood.</i>
6	DIA o NOCHE - Encender y apagar repetidamente todas las luces disponibles a intervalos irregulares. <i>DAY or NIGHT - Repeatedly turn all available lights on and off at regular intervals.</i>	En peligro. <i>In distress.</i>	DIA o NOCHE - Utilice las señales de la Serie 2, preescritas para las aeronaves interceptoras. <i>DAY or NIGHT - use Series 2 signals, previously written for interceptor aircraft.</i>	Comprendido. <i>Understood.</i>