

**IDENTIFICACION E INTERCEPTACION DE
AERONAVES CIVILES**

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.

**MEDIDAS QUE HA DE ADOPTAR LA AERONAVE
INTERCEPTADA**

Una aeronave que es interceptada por otra aeronave debe inmediatamente:

- a) Seguir las instrucciones dadas por la aeronave interceptora, interpretando y respondiendo a las señales visuales contenidas en ENR 1.12.4.
- b) Notificar, si es posible, a la dependencia de tránsito aéreo apropiada.
- c) Comunicaciones por radio con la aeronave interceptora o con la dependencia de control de interceptación apropiada, efectuando una llamada general en la frecuencia de emergencia 121,5 Mhz indicando su identidad y la índole del vuelo. Si no se ha establecido contacto se repetirá, si es posible, esta llamada en la frecuencia de emergencia 243,0 Mhz.
- d) Si está equipada con respondedor SSR, seleccionará el código 7700 en Modo A, a no ser que reciba otras instrucciones de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo.

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.

**IDENTIFICATION AND INTERCEPTACION OF
CIVIL AIRCRAFT**

GENERAL

The following procedures, visual signals and radiocommunication use apply over territory and territorial waters of Chile in the event of interception of civil aircraft.

The word interception, in this context, does not include intercept and escort service provided on request to an aircraft in distress, in accordances with the ICAO Search and Rescue Manual Doc. 7333.

The dispositions, recommendations and standards related to interception of civil aircraft included in Annexes 2, 4, 10, 11 and 15, PANAS-RAC (Doc. 4444) and the Article 3 bis of Convention of Chicago are also applied.

ACTION BY INTERCEPTD AIRCRAFT

An aircraft wich is intercepted by another aircraft shall immediately:

- a) Follow the instructions given by the intercepting aircrafts, interpreting and responding to visual signals in accordance with the specifications in ENR 1.12-4.
- b) Notify, if possible, the appropriate air traffic service unit.
- c) Attempt to establish radio-communications with the intercepting aircraft or with the appropriate intercept control unit, by making a general call on the emergency frequency 121.5 Mhz, giving the identity of the intercepted aircraft and the nature of the flight. If no contact has been established and if practicable, repeating this call on the emergency frequency 243,0 Mhz.
- d) If equipped with SSR transponder, select Mode A, Code 7700, unless otherwise instructed by the appropriate air traffics services unit.

If any instructions received by radio from any sources conflict with those given by the intercepting aircraft by visual signals, the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the visual instructions given by the intercepting aircraft.

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.

Frases para uso de aeronaves INTERCEPTORAS:

| FRASE | (1)PRONUNCIACIÓN | SIGNIFICADO |
|-----------|--------------------|------------------------------------|
| CALL SIGN | <u>KOLL</u> - SAIN | ¿Cuál es su distintivo de llamada? |
| FOLLOW | <u>FOL</u> OU | Sígame |
| DESCEND | DIS <u>SEND</u> | Descienda para aterrizar |
| YOU LAN | YOU LAND | Aterrice en este aeródromo |
| PROCEED | PRO <u>SIID</u> | Puede proseguir |

Frases para uso de aeronaves INTERCEPTADAS:

| FRASE | (2) PRONUNCIACIÓN | SIGNIFICADO |
|------------|--------------------|---|
| CALL SIGN | <u>KOLL</u> - SAIN | Mi distintivo de llamada es (distintivo de llamada) |
| WILCO | <u>UIL</u> - CO | Cumpliré instrucciones |
| CAN NOT | <u>CAN</u> NOT | Imposible cumplir |
| REPEAT | RI - <u>PIT</u> | Repita instrucciones |
| AM LOST | <u>AM</u> LOST | Posición desconocida |
| MAYDAY | MEIDEI | Me encuentro en peligro |
| (3) HIJACK | JAI - <u>CHAK</u> | He sido objeto de apoderamiento ilícito |
| LAND | LAND (lugar) | Permiso para aterrizar (lugar) |
| DESCEND | DI <u>SS</u> END | Permiso para descender |

- 1) En la segunda columna se subrayan las sílabas que han de acentuarse.
- 2) 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.
- 3) Según las circunstancias no siempre será posible o conveniente utilizar el término "HIJACK".

RADIOCOMMUNICATIONS DURING INTERCEPTION

If radio contact is established during interception but communication in a common language is not possible, attempts must be to convey instructions, acknowledgement of instructions and essential information by using the phrases and pronunciations shown in the following table and transmitting each phrase twice.

Phrases for use by INTERCEPTING aircraft

| PHRASE | PRONUNCIATION | MEANING |
|-----------|--------------------|------------------------|
| CALL SIGN | <u>KOL</u> - SA-IN | ¿ What is your call ? |
| FOLLOW | <u>FOL</u> LO | Follow me |
| DESCEND | DEE <u>SEND</u> | Descend for landing |
| YOU LAND | YOU LAAND | Land at this aerodrome |
| PROCEED | PRO <u>SIID</u> | You may proceed |

Phrases for use by INTERCEPTED aircraft:

| PHRASE | PRONUNCIATION | MEANING |
|---------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|
| (2) CALL SIGN (call sign) | <u>KOLL</u> - SA-IN (call sign) | My call sign is (call sign) |
| WILCO | <u>VILL</u> - KO | Understood. Will comply |
| CAN NOT | <u>KANN</u> NOTT | Unable to comply |
| REPEAT | REE - <u>PEET</u> | Repeat your instructions |
| AM LOST | <u>AM</u> LOSST | Position unknown |
| MAYDAY | <u>MAYDAY</u> | I am in distress |
| (3) HIJACK | HI - <u>JACK</u> | I have been hijacked |
| LAND (place name) | LAAND (lugar) | I request to land at (place name) |
| DESCEND | DEE <u>SEND</u> | I require descend |

- (1) In the second column, syllables to be emphasized are underlined.
- (2) The call sign required to be given is that used in radio - telephony communications with Air Traffic Service Units and corresponds to the aircraft identification in the flight plan.
- (3) Circumstances may not always permit, nor make desirable, the use of the phrase "HIJACK".

SEÑALES QUE SE HAN DE UTILIZAR EN CASO DE INTERCEPTACIÓN

| 1 SEÑALES INICIADAS POR LA AERONAVE INTERCEPTORA Y RESPUESTA DE LA AERONAVE INTERCEPTADA | | | | |
|---|--|---|--|----------------------------------|
| Serie | Señales de la Aeronave INTERCEPTORA | Significado | Respuesta de la aeronave INTERCEPTADA | Meaning |
| 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.</p> <p>NOCHE (igual al día) y, además, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares. Las condiciones meteorológicas o del terreno pueden obligar a la aeronave interceptora a invertir las posiciones y el sentido del viraje citado anteriormente.</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 alabee cada vez que pase a la aeronave interceptada.</p> <p>Nota 1.-Las condiciones meteorológicas o del terreno puede obligar a la aeronave interceptora a invertir las posiciones y el sentido del viraje citados anteriormente en la Serie 1.</p> <p>Nota 2.- Si la aeronave interceptada no puede mantener la velocidad de la aeronave interceptora, se prevé que esta última efectúe una serie de circuitos de hipódromo y alabee la aeronave cada vez que pase a la aeronave interceptada.</p> | <p>Ha sido usted interceptado. Sígame</p> | <p>AVIONES:</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.</p> | <p>Comprendido, lo cumpliré.</p> |
| 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>Prosiga</p> | <p>DIA o NOCHE - Alabear la aeronave.</p> | <p>Comprendido, lo cumpliré.</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>Aterrice en este aeródromo.</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>NOCHE.- Igual y, además, llevar continuamente encendidos los faros de aterrizaje (si los posee)</p> | <p>Comprendido, lo cumpliré.</p> |

| 2 SEÑALES INICIADAS POR LA AERONAVE INTERCEPTADA Y RESPUESTA DE LA AERONAVE INTERCEPTORA | | | | |
|--|--|--|--|---|
| Serie | Señales de la aeronave INTERCEPTADA | Significado | Respuesta de la aeronave INTERCEPTORA | Meaning |
| 4 | 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. | El aeródromo que usted ha designado es inadecuado. | 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. 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. | Comprendido , sígame. Comprendido , prosiga. |
| 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. | Imposible cumplir | DIA o NOCHE - utilice las señales de la Serie 2, preescritas para las aeronaves interceptoras. | Comprendido |
| 6 | DIA o NOCHE - Encender y apagar repetidamente todas las luces disponibles a intervalos irregulares. | En peligro | DIA o NOCHE - Utilice las señales de la Serie 2, preescritas para las aeronaves interceptoras. | Comprendido . |
| | | | | |

SIGNALS FOR USE IN THE EVENT OF INTERCEPTION

| 1. Signals initiated by intercepting aircraft and responses by intercepted aircraft | | | | |
|--|---|---|---|---|
| Series | Intercepting Aircraft Signals | Meaning | Intercepted Aircraft Responds | Meaning |
| 1 | <p>DAY or NIGHT — Rocking aircraft and flashing navigational lights at irregular intervals (and landing lights in the case of a helicopter) from a position slightly above and ahead of, and normally to the left of, the intercepted aircraft (or to the right if the intercepted aircraft is a helicopter) and, after acknowledgement, a slow level turn, normally to the left (or to the right in the case of a helicopter) on the desired heading.</p> <p><i>Note 1.- Meteorological conditions or terrain may require the intercepting aircraft to reverse the positions and direction of turn given above in Series 1.</i></p> <p><i>Note 2.— If the intercepted aircraft is not able to keep pace with the intercepting aircraft, the latter is expected to fly a series of racetrack patterns and to rock the aircraft each</i></p> | <p>You have been intercepted. Follow me.</p> | <p>DAY or NIGHT — Rocking aircraft, flashing navigational lights at irregular intervals and following.</p> | <p>Understood, will comply.</p> |
| 2 | <p>DAY or NIGHT — An abrupt breakaway manoeuvre from the intercepted aircraft consisting of a climbing turn of 90 degrees or more without crossing the line of flight of the intercepted aircraft.</p> | <p>You may proceed.</p> | <p>DAY or NIGHT — Rocking the aircraft.</p> | <p>Understood, will comply.</p> |
| 3 | <p>DAY or NIGHT — Lowering landing gear (if fitted), showing steady landing lights and overflying runway in use or, if the intercepted aircraft is a helicopter, overflying the helicopter landing area. In the case of helicopters, the intercepting helicopter makes a landing approach, coming to hover near to the landing area.</p> | <p>Land at this aerodrome.</p> | <p>DAY or NIGHT — Lowering landing gear, (if fitted), showing steady landing lights and following the intercepting aircraft and, if, after overflying the runway in use or helicopter landing area, landing is considered safe, proceeding to land.</p> | <p>Understood, will comply.</p> |
| 2. Signals initiated by intercepted aircraft and responses by intercepting aircraft | | | | |
| Series | Intercepted Aircraft Signals | Meaning | Intercepting Aircraft Responds | Meaning |
| 4 | <p>DAY or NIGHT — Raising landing gear (if fitted) and flashing landing lights while passing over runway in use or helicopter landing area at a height exceeding 300 m (1 000 ft) but not exceeding 600 m (2 000 ft) (in the case of a helicopter, at a height exceeding 50 m (170 ft) but not exceeding 100 m (330 ft)) above the aerodrome level, and continuing to circle runway in use or helicopter landing area. If unable to flash landing lights, flash any other lights available</p> | <p>Aerodrome you have designated is inadequate.</p> | <p>DAY or NIGHT — If it is desired that the intercepted aircraft follow the intercepting aircraft to an alternate aerodrome, the intercepting aircraft raises its landing gear (if fitted) and uses the Series 1 signals prescribed for intercepting aircraft.</p> <p>If it is decided to release the intercepted aircraft, the intercepting aircraft uses the Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.</p> | <p>Understood, follow me.</p> <p>Understood, you may proceed.</p> |
| 5 | <p>DAY or NIGHT — Regular switching on and off of all available lights but in such a manner as to be distinct from flashing lights.</p> | <p>Cannot comply.</p> | <p>DAY or NIGHT — Use Series 2 signals prescribed for intercepting</p> | <p>Understood.</p> |
| 6 | <p>DAY or NIGHT — Irregular flashing of all available lights.</p> | <p>In distress.</p> | <p>DAY or NIGHT — Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.</p> | <p>Understood.</p> |

MANIOBRAS

Maniobras para la identificación visual

Fase I

La aeronave interceptora deberá aproximarse a la aeronave interceptada por detrás. La aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, deberían 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.

Fase II

La aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, deberán 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. 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.

MANOEUVRES

Manoeuvres for visual identification

Phase I

The intercepting aircraft should approach the intercepted aircraft from astern. The element leader, or the single intercepting aircraft, should normally take up a position on the left (port) side, slightly above and ahead of the intercepted aircraft, within the field of view of the pilot of the intercepted aircraft, and initially not closer to the aircraft than 300 m. Any other participating aircraft should stay well clear of the intercepted aircraft, preferably above and behind. After speed and position have been established, the aircraft should, if necessary, proceed with Phase II of the procedure.

Phase II

The element leader, or the single intercepting aircraft, should begin closing in gently on the intercepted aircraft, at the same level, until no closer than absolutely necessary to obtain the information needed. The element leader, or the single intercepting aircraft, should use caution to avoid startling the flight crew or the passengers of the intercepted aircraft, keeping constantly in mind the fact that manoeuvres considered normal to an intercepting aircraft may be considered hazardous to passengers and crews of civil aircraft.

Any other participating aircraft should continue to stay well clear of the intercepted aircraft. Upon completion of identification, the intercepting aircraft should withdraw from the vicinity of the intercepted aircraft as outlined in Phase III.

Fase III

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.

Maniobras para guía de la navegación

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, 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.

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 post quemador a reserva de que no se plantee una situación peligrosa para la aeronave interceptada.

Ocasionalmente las condiciones meteorológicas o topográficas pueden obligar a 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

Phase III:

The element leader, or the single intercepting aircraft, shall break gently away from the intercepted aircraft in a shallow dive. Any other participating aircraft shall stay well clear of the intercepted aircraft and rejoin their leader.

Manoeuvres for navigation guidance

If, following the identification manoeuvres in Phase I and Phase II above, it is considered necessary to intervene in the navigation of the intercepted aircraft, the element leader, or the single intercepting aircraft, should normally take up a position on the left (port) side, slightly above and ahead of the intercepted aircraft, to enable the pilot in command of the latter aircraft to see the visual signals given.

It is indispensable that the pilot-in-command of the intercepting aircraft be satisfied that the pilot-in-command of the intercepted aircraft is aware of the interception and acknowledges the signals given. If repeated attempts to attract the attention of the pilot-in-command of the intercepted aircraft by use of the Series 1 signal are unsuccessful, other methods of signalling may be used for this purpose, including as a last resort the visual effect of the reheat/afterburner, provided that no hazard is created for the intercepted aircraft.

It is recognized that meteorological conditions or terrain may occasionally make it necessary for the element leader, or the single intercepting aircraft, to take up a position on the right (starboard) side, slightly above and ahead of the intercepted aircraft. In such case, the pilot-in-command of the intercepting aircraft must take particular care that the intercepting aircraft is clearly visible at all times to the pilot-in-command of the intercepted aircraft.

Guiado de una aeronave interceptada

Deberá proporcionarse por radiotelefonía a la aeronave interceptada la guía de navegación y la información correspondiente, siempre que pueda establecerse contacto por radio.

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.

En el caso excepcional en el que se exija a una aeronave interceptada que aterrice en el territorio que sobrevuela, debe cuidarse de que:

- a) 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;
- b) el terreno que le rodee sea adecuado para las maniobras de circuito, aproximación y aproximación frustrada;
- c) la aeronave interceptada tenga suficiente combustible para llegar al aeródromo;
- d) 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
- e) siempre que sea posible, el aeródromo designado sea uno de los descritos detalladamente en la correspondiente publicación de información aeronáutica.

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.

Es particularmente importante que se proporcione por radiotelefonía a la aeronave interceptada toda la información necesaria para facilitar una aproximación y aterrizaje seguros.

Guidance of an intercepted aircraft

Navigational guidance and related information should be given to an intercepted aircraft by radiotelephony, whenever radio contact can be established.

When navigational guidance is given to an intercepted aircraft, care must be taken that the aircraft is not led into conditions where the visibility may be reduced below that required to maintain flight in visual meteorological conditions and that the manoeuvres demanded of the intercepted aircraft do not add to already existing hazards in the event that the operating efficiency of the aircraft is impaired.

In the exceptional case where an intercepted civil aircraft is required to land in the territory overflown, care must also be taken that:

- a) the designated aerodrome is suitable for the safe landing of the aircraft type concerned, especially if the aerodrome is not normally used for civil air transport operations;
- b) the surrounding terrain is suitable for circling, approach and missed approach manoeuvres;
- c) the intercepted aircraft has sufficient fuel remaining to reach the aerodrome;
- d) if the intercepted aircraft is a civil transport aircraft, the designated aerodrome has a runway with a length equivalent to at least 2 500 m at mean sea level and a bearing strength sufficient to support the aircraft; and
- e) whenever possible, the designated aerodrome is one that is described in detail in the relevant Aeronautical Information Publication.

When requiring a civil aircraft to land at an unfamiliar aerodrome, it is essential that sufficient time be allowed it to prepare for a landing, bearing in mind that only the pilot-in command of the civil aircraft can judge the safety of the landing operation in relation to runway length and aircraft mass at the time.

It is particularly important that all information necessary to facilitate a safe approach and landing be given to the intercepted aircraft by radiotelephony

Medidas que ha de adoptar la aeronave interceptada

Una aeronave que sea interceptada por otra aeronave:

a) Seguirá inmediatamente las instrucciones dadas por la aeronave interceptora, interpretando y respondiendo a las señales visuales de conformidad con las especificaciones del Anexo "A";

b) Lo notificará inmediatamente, si es posible, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo apropiada;

c) Tratará inmediatamente de comunicarse por radio con la aeronave interceptora o con la dependencia de control de interceptación apropiada, 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

d) 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.

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.

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.

Señales visuales aire – a – aire

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

Radiocomunicación entre la dependencia de control de interceptación o la aeronave interceptora y la aeronave interceptada

Cuando se realiza una interceptación, la dependencia de control de interceptación y la aeronave interceptora, deberían:

Action by intercepted aircraft

An aircraft which is intercepted by another aircraft shall immediately:

a) follow the instructions given by the intercepting aircraft, interpreting and responding to visual signals in accordance with the specifications in Appendix 1;

b) notify, if possible, the appropriate air traffic services unit;

c) attempt to establish radio communication with the intercepting aircraft or with the appropriate intercept control unit, by making a general call on the emergency frequency 121.5 MHz, giving the identity of the intercepted aircraft and the nature of the flight; and if no contact has been established and if practicable, repeating this call on the emergency frequency 243 MHz;

d) if equipped with SSR transponder, select Mode A, Code 7700, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit.

If any instructions received by radio from any sources conflict with those given by the intercepting aircraft by visual signals, the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the visual instructions given by the intercepting aircraft.

If any instructions received by radio from any sources conflict with those given by the intercepting aircraft by radio, the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the radio instructions given by the intercepting aircraft.

Air-to-air visual signals

The visual signals to be used by intercepting and intercepted aircraft are those set forth in Appendix 1 to this Annex. It is essential that intercepting and intercepted aircraft adhere strictly to those signals and interpret correctly the signals given by the other aircraft, and that the intercepting aircraft pay particular attention to any signals given by the intercepted aircraft to indicate that it is in a state of distress or urgency.

Radio communication between the intercept control unit or the intercepting aircraft and the intercepted aircraft

When an interception is being made, the intercept control unit and the intercepting aircraft should:

- a) 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
- b) 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.

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 pronunciaci3nes para uso de aeronaves Interceptoras e Interceptadas, transmitiendo dos veces cada frase.

Abstenci3n del uso de armas El uso de balas trazadoras para llamar la atenci3n entraña un riesgo, y se espera que se tomaran 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.

Coordinaci3n entre las dependencias de control de interceptaci3n y las dependencias de los servicios de tr3nsito a3reo.

La dependencia de los servicios de tr3nsito a3reo correspondiente debe mantener una estrecha coordinaci3n con la dependencia de control de interceptaci3n militar durante todas las fases de la interceptaci3n 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 tr3nsito a3reo de los acontecimientos, as3 como de las medidas que se exigen de la aeronave interceptada, seg3n corresponda a la situaci3n.

- a) first attempt to establish two-way communication with the intercepted aircraft in a common language on the emergency frequency 121.5 MHz, using the call signs “INTERCEPT CONTROL”, “INTERCEPTOR (call sign)” and “INTERCEPTED AIRCRAFT” respectively; and;

- b) failing this, attempt to establish two-way communication with the intercepted aircraft on such other frequency or frequencies as may have been prescribed by the appropriate ATS authority, or to establish contact through the appropriate ATS unit(s).

If radio contact is established during interception but communication in a common language is not possible, attempts must be made to convey instructions, acknowledgement of instructions and essential information by using the phrases and pronunciations and transmitting each phrase twice.

The use of tracer bullets to attract attention is hazardous, and it is expected that measures will be taken to avoid their use so that the lives of persons on board and the safety of aircraft will not be endangered.

Coordination between intercept control units and air traffic services units.

It is essential that close coordination be maintained between an intercept control unit and the appropriate air traffic services unit during all phases of an interception of an aircraft which is, or might be, a civil aircraft, in order that the air traffic services unit is kept fully informed of the developments and of the action required of the intercepted aircraft.