



El Peruano

190 AÑOS

1825-2015. LA HISTORIA PARA CONTAR | **DIARIO OFICIAL**



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

**RESOLUCIÓN DIRECTORAL
N° 003-2016-MTC/12**

**Texto de modificación del
párrafo 91.270 y el Apéndice I
de la RAP 91 – Reglas de Vuelo
y Operación General**

NORMAS LEGALES

SEPARATA ESPECIAL

RESOLUCIÓN DIRECTORAL Nº 003-2016-MTC/12

Lima, 4 de enero de 2016

CONSIDERANDO:

Que, la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es la entidad encargada de ejercer la Autoridad Aeronáutica Civil del Perú, siendo competente para aprobar y modificar las Regulaciones Aeronáuticas del Perú – RAP, conforme lo señala el literal c) del artículo 9º de la Ley No. 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, y el artículo 2º de su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo No. 050-2001-MTC;

Que, el artículo 7º del citado Reglamento, señala que la Dirección General de Aeronáutica Civil pondrá en conocimiento público los proyectos sujetos a aprobación o modificación de las RAP con una antelación de quince días calendario;

Que, en cumplimiento del referido artículo, mediante Resolución Directoral Nº 618-2015-MTC/12, del 16 de diciembre de 2015, se aprobó la difusión a través de la página web del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, del texto del proyecto de modificación del párrafo 91.270 y el Apéndice I de la RAP 91 “Reglas de Vuelo y Operación General”;

Que, luego de la difusión realizada no han sido recibidos comentarios externos, motivo por el cual no se ha generado cambio alguno en el texto del proyecto difundido, siendo procedente expedir el acto que apruebe la modificación de la RAP 91;

Que, el texto de modificación del párrafo 91.270 y el Apéndice I de la RAP 91 – Reglas de Vuelo y Operación General”, cuenta con las opiniones favorables de la Dirección de Seguridad Aeronáutica y la Dirección de Regulación y Promoción, emitidas mediante Memorando Nº 4095-2015-MTC/12.04, Informe Nº 1477-2015-MTC/12.08 y la opinión de la Asesoría Legal, emitida con Memorando Nº 2509-2015-MTC/12.LEG, respectivamente;

De conformidad con la Ley Nº 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo Nº 050-2001-MTC;

SE RESUELVE:

Artículo Único.- Aprobar el texto de modificación del párrafo 91.270 y el Apéndice I de la RAP 91 – Reglas de Vuelo y Operación General”, el cual forma parte integrante de la presente resolución.

Regístrese, comuníquese y publíquese

JUAN CARLOS PAVIC MORENO
Director General de Aeronáutica Civil

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

Regulaciones Aeronáuticas del Perú**RAP 91****REGLAS DE VUELO Y OPERACIÓN:****PARTE I: AERONAVES****PARTE II: AVIONES GRANDES Y TURBORREACTORES****Nueva Edición**

Aprobada con RD Nº 003-2016-MTC/12

Referencia: Ley de Aeronáutica Civil Nº 27261 y su Reglamento
Anexo 2

(Enmienda 42)

Anexo 6 (OACI): Operación de aeronaves
(Parte II, Enmienda 29 – Parte III, Enmienda 15)
LAR 91 Enmienda 1

91.270 Interceptación

(a) La interceptación de aeronaves civiles está regida por la Ley Nº 30339 Ley de Control, Vigilancia y Defensa del Espacio Aéreo Nacional (Ley Nº 30339), la presente regulación y las directrices administrativas del Estado peruano, en cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y, especialmente, de su Artículo 3 d), en virtud del cual los Estados Partes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de las aeronaves civiles cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado.

(b) En caso de interceptación de una aeronave civil, el piloto al mando cumplirá con los requisitos que figuran en el Apéndice I, interpretando y respondiendo a las señales visuales y frases en la forma especificada en dicho Apéndice y la Tablas I-1, I-2 e I-3.

Apéndice I**Interceptación de aeronaves civiles****a. Introducción.-**

1. El texto del presente Apéndice es aplicable a los procedimientos que deberán llevarse a cabo en la interceptación de aeronaves civiles.

2. A fin de lograr la uniformidad de los reglamentos necesarios para la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, la DGAC tendrá debidamente en cuenta los principios y normas establecidos en la Ley Nº 30339, la Ley Nº 27261, Ley de Aeronáutica Civil, y los que de conformidad con estas se detallan a continuación.

3. La palabra "interceptación", en este contexto, no incluye los servicios de interceptación y escolta proporcionados, a solicitud, a una aeronave en peligro de conformidad con los Volúmenes II y III del Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento - IAMSAR (Documento OACI 9731).

4. Reconociendo que es esencial para la seguridad del vuelo que las frases y pronunciaciones, así como las señales visuales utilizadas en caso de interceptación, sean correctamente empleadas y comprendidas por los pilotos al mando de aeronaves civiles e interceptoras a nivel mundial, la DGAC efectuará las coordinaciones necesarias con la FAP para asegurar que las aeronaves que intervengan en procedimientos de interceptación cumplan estrictamente con las frases, pronunciaciones y señales visuales contenidas en las Tablas I-1, I-2 e I-3 del presente Apéndice. Asimismo, la DGAC dispondrá que CORPAC difunda el presente Apéndice y las Tablas mencionadas en la Publicación de Información Aeronáutica - AIP PERU.

b. Generalidades.-

1. Solamente en última instancia se recurrirá a la interceptación de una aeronave civil.
2. Las aeronaves interceptoras de la FAP se abstendrán de recurrir al empleo de la fuerza en contra de una aeronave civil en vuelo.
3. Si se recurriera a la interceptación, esta se limitará a determinar la identidad de la aeronave civil, 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.
4. Las aeronaves civiles no serán objeto de prácticas de entrenamiento de interceptación.
5. A fin de eliminar o disminuir la necesidad de interceptar aeronaves civiles, es importante que:

i. Las dependencias de control de interceptación (Comando Operacional de Defensa Aérea - CODA) hagan todo lo posible con los medios disponibles asignados 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.

ii. Para dicho fin, es esencial que se establezcan medios rápidos y seguros de comunicaciones entre las dependencias de control de interceptación y las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, formulándose acuerdos relativos a los intercambios de información entre esas dependencias sobre los vuelos de las aeronaves civiles, de conformidad con las disposiciones de la RAP 311 - Servicios de Tránsito Aéreo.

iii. Las zonas prohibidas a todas las aeronaves civiles y las zonas restringidas, deben estar claramente difundidas en la AIP - PERU, de conformidad con las disposiciones de la RAP 315 - Servicios de Información Aeronáutica, junto con la indicación de que se corre el riesgo, dado el caso, de ser interceptadas al ingresar en dichas zonas.

iv. Cuando estas zonas se encuentren muy próximas a las rutas ATS establecidas o a otras rutas de uso frecuente, la DGAC 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 estas se mantengan fuera de las zonas delimitadas.

v. Cuando sea necesario, se considerará el establecimiento de nuevas ayudas para la navegación a efectos de garantizar que las aeronaves civiles puedan circunnavegar con seguridad las zonas prohibidas o, cuando se exija, las zonas restringidas.

6. Con el objeto de eliminar o reducir los peligros inherentes a las interceptaciones, emprendidas como último recurso, deberá hacerse todo lo posible para garantizar la coordinación entre las dependencias de tierra y los pilotos de que se trate. A dicho fin, es esencial que la DGAC tome las medidas necesarias para asegurar que:

i. Todos los pilotos de aeronaves civiles estén obligados a tomar conocimiento de las medidas que deben adoptar y de las señales visuales que han de utilizarse, según se indica en las Tablas I-1, I-2 e I-3 del presente Apéndice;

ii. Los explotadores o pilotos al mando de aeronaves civiles e interceptoras pongan en práctica los requisitos de la Sección 91.1005 (e) y del Apéndice 7 - Información de Tránsito Aéreo transmitida por la Aeronave (TIBA) de la RAP 311 - Servicios de Tránsito Aéreo, relativos a la necesidad de que las aeronaves se puedan comunicar en la frecuencia ATS apropiada, la frecuencia TIBA 123,45 MHz y las frecuencias de emergencia 121,5 MHz y/o 243,0 MHz, y dispongan 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 de las secciones 2.17 y 2.25 del Capítulo 2 de la RAP 311 - Servicios de Tránsito Aéreo, y de los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea - Gestión del Tránsito Aéreo (PANS-ATM Doc. 4444);

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 transmitan las instrucciones claras e inequívocas del CODA a las dependencias de control de interceptación y a los pilotos al mando de aeronaves interceptoras, respecto de:

- A. Las maniobras de interceptación;
- B. La guía a la aeronave interceptada;
- C. Los movimientos de la aeronave interceptada;
- D. Las señales visuales aire a aire;
- E. Los métodos de radiocomunicación con la aeronave interceptada; y
- F. La abstención del empleo de armas contra aeronaves civiles, de acuerdo a lo establecido en el Literal "j" del presente Apéndice.

Nota.- Véanse los literales c. al m. del presente Apéndice.

vi. Las dependencias de control de interceptación y las aeronaves interceptoras estén provistas de equipo de radiotelefonía compatible con las especificaciones técnicas del Volumen I de la RAP 310 - Telecomunicaciones Aeronáuticas, para que puedan comunicarse con la aeronave interceptada en la frecuencia ATS apropiada, la frecuencia TIBA 123,45 MHz y las frecuencias de emergencia 121,5 MHz y/o 243,0 MHz.

vii. Se disponga, en la medida de lo posible, de instalaciones de radar secundario de vigilancia y/o vigilancia dependiente automática - radiodifusión (ADS-B o ADS-C) para que las dependencias de control de interceptación puedan identificar a las aeronaves civiles en zonas en las que estas, dado el caso, pudieran ser interceptadas.

viii. Estas instalaciones deben permitir el reconocimiento de la identidad de las aeronaves y el reconocimiento inmediato de condiciones de emergencia o urgencia.

c. Procedimientos y maniobras de interceptación.-

1. La DGAC realizará las coordinaciones pertinentes con la FAP, a fin de establecer y mantener un método normalizado para los procedimientos y maniobras de la aeronave que intercepte una aeronave civil, con el objeto de evitar todo riesgo para la aeronave interceptada. Dicho método deberá tomar debidamente en cuenta lo siguiente:

- i. Las limitaciones de performance de las aeronaves civiles;
- ii. La necesidad de que se evite volar tan cerca de la aeronave interceptada que pueda haber peligro de colisión; y
- iii. Evitar 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.

2. Las aeronaves equipadas con sistemas anticolidión de a bordo (ACAS), que estén siendo interceptadas, pueden percibir a la aeronave interceptora como una amenaza de colisión e iniciar así 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.

3. La aeronave interceptora tratará de establecer comunicación en un idioma común con la aeronave interceptada en la frecuencia ATS apropiada, la frecuencia TIBA 123,45 MHz y las frecuencias de emergencia 121,5 MHz y/o 243,0 MHz; de no ser posible entablar comunicación mediante un idioma común, deberá hacer uso de las frases y pronunciaciones establecidas en la Tabla I-1 del presente Apéndice.

4. Si no se logra comunicación por radio, la aeronave interceptora efectuará las señales visuales de interceptación de aeronaves contenidas en las Tablas I-2 e I-3 del presente Apéndice, asegurándose que el piloto de la aeronave interceptada vea las señales.

5. Si se establece la legalidad del vuelo y de la aeronave identificada y/o interceptada en vuelo, el CODA permitirá que dicha aeronave continúe el itinerario de acuerdo con su plan de vuelo o, una vez dirigida fuera de una zona restringida o prohibida, le permitirá continuar su vuelo.

6. Si se establece la legalidad de la aeronave identificada y/o interceptada en tierra, el CODA permitirá que dicha aeronave continúe en el sitio o proceda con el despegue.

7. Los procedimientos de interceptación de aeronaves incluyen medidas de identificación, intervención, persuasión y neutralización, en forma progresiva y siempre que la medida anterior no tuviera éxito, ejecutadas por aeronaves interceptoras de la FAP, con tripulaciones calificadas.

8. Para los efectos del cumplimiento de la prescripción establecida en el literal a. del artículo 10 de la Ley N° 30339, se entiende que las tripulaciones de las aeronaves interceptoras, al haber ejecutado las medidas de identificación, intervención y persuasión, han dado cumplimiento a las acciones de nivel preventivo y reactivo de uso de la fuerza contempladas en el numeral 18.1 y en los literales a. y b. del numeral 18.2 del artículo 18 del Decreto Legislativo N° 1095, Decreto Legislativo que establece reglas de empleo y uso de la fuerza por parte de las Fuerzas Armadas en el territorio nacional, quedando expedito el empleo del nivel reactivo de uso de la fuerza contemplado en el literal c. del numeral 18.2 del artículo 18 de tal Decreto Legislativo.

9. Para los efectos del presente Apéndice, el término neutralizar significa hacer ineficaz, ya sea temporal o permanentemente la amenaza, de conformidad con el concepto contenido en el Manual de San Remo sobre Reglas de Enfrentamiento de noviembre de 2009, elaborado por el Instituto Internacional de Derecho Humanitario.

10. En los casos de legítima defensa contemplados en los artículos 18 y 19 de la Ley N° 30339, se podrá emplear la fuerza para neutralizar la amenaza representada por la aeronave hostil, en caso que resulten insuficientes las medidas menos extremas, no siendo necesario para ello cumplir con todas las medidas y fases de interceptación, ni solicitar autorización.

11. El personal que, al realizar la interceptación de una aeronave, actúe en estricto cumplimiento de los principios, normas y procedimientos establecidos en la Ley N° 30339 y el presente Apéndice, cumple a su vez con los requisitos establecidos en los artículos 16 y 17 de la Ley mencionada, para que se configuren los eximentes de responsabilidad penal, civil y administrativa.

d. MEDIDAS DE IDENTIFICACIÓN (Fases I, II y III).-

1. Las medidas de identificación comprenden las Fases I, II y III de las maniobras para la identificación visual.

2. Incluyen los intentos por establecer contacto con la aeronave interceptada por radio en la frecuencia ATS apropiada, la frecuencia TIBA 123,45 MHz y las frecuencias de emergencia 121,5 MHz y/o 243,0 MHz.

e. Maniobras para la identificación visual.-

Para las maniobras cuyo objetivo sea identificar visualmente una aeronave civil, la aeronave interceptora bajo responsabilidad del CODA, aplicará el método siguiente:

1. Fase I:

i. La aeronave interceptora deberá aproximarse a la aeronave interceptada por detrás.

ii. La aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, deberá situarse a la izquierda, ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada, dentro del campo de visión del piloto de esta e inicialmente a no menos de 300 metros de la aeronave.

iii. Se admite que ocasionalmente las condiciones de luz (día o noche), meteorológica o topográfica o la configuración de la aeronave interceptora, pueden obligar a la aeronave interceptora principal, o a la única aeronave interceptora, a colocarse al frente o a la derecha, ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada. En esos casos, el piloto al mando de la aeronave interceptora procurará que el piloto al mando de la aeronave interceptada la tenga a la vista en todo momento.

iv. Si la interceptación es efectuada por un helicóptero, este se aproximará a la aeronave interceptada desde cualquier dirección para el acercamiento; sin embargo, se acercará desde atrás para la identificación, contacto radial y/o ejecución de señales visuales. Se procurará que tal acercamiento se realice desde el lado izquierdo de la aeronave interceptada. En todo momento, no deberá aproximarse más de lo necesario para obtener la información que se requiera.

v. Cualquier otra aeronave participante deberá mantenerse apartada de la aeronave interceptada, preferiblemente por encima y por detrás.

vi. Una vez establecidas la velocidad y la posición, la aeronave interceptora deberá, si fuera necesario, proseguir con la Fase II del procedimiento.

2. Fase II:

i. 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 requiera.

ii. La aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, deberá 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.

iii. Si la interceptación es efectuada por un helicóptero, este realizará un acercamiento controlado a la aeronave interceptada, manteniéndose en todo momento a una distancia no menor de la que se considere necesario para procurar establecer una identificación positiva y obtener la información que se requiera. El helicóptero interceptor deberá situarse al lado izquierdo, ligeramente por delante de la aeronave interceptada.

iv. Cualquier otra aeronave participante deberá continuar bien apartada de la aeronave interceptada.

v. 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:

i. La aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, deberá cambiar de dirección lentamente desde la aeronave interceptada, ejecutando un picado poco pronunciado.

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

f. MEDIDAS DE INTERVENCIÓN (Fase III-A).-

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

f.1 Maniobras para la guía de navegación.-

1. Si después de las maniobras de identificación de las Fases I y II, se considera necesario intervenir en la navegación de la aeronave interceptada, la aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, deberá situarse a la izquierda, ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada a fin de establecer contacto radial empleando las frases y pronunciaci3nes establecidas en la Tabla I-1 del presente Apéndice. En el caso de no lograr contacto radial, se emplearán las seÑales visuales establecidas en la Tabla I-2.

2. El piloto al mando de la aeronave interceptora procurará que el piloto al mando de la aeronave interceptada se percate que está siendo interceptada y reconozca las seÑales enviadas.

3. Si la interceptaci3n es efectuada por un helic3ptero, se podrán utilizar dispositivos para realizar seÑales visuales a fin de intentar comunicarse con la aeronave interceptada. Tales dispositivos pueden incluir letreros de desplazamiento LED o luces azules intermitentes. Si mediante el uso de radiotelefonía o dispositivos para realizar seÑales visuales no se consigue que el piloto de la aeronave interceptada cumpla con las instrucciones impartidas, se emplearán las seÑales visuales contenidas en las Tablas I-2 e I-3 del presente Apéndice. Si se le ordena al piloto de la aeronave interceptada seguir al helic3ptero interceptor, dicha aeronave no deberá ubicarse detrás de la trayectoria del helic3ptero interceptor.

4. Si después de reiterados intentos de atraer la atenci3n del piloto al mando de la aeronave interceptada, utilizando la seÑal de la Serie 1 de la Tabla I-2 del presente Apéndice, los esfuerzos resultan infructuosos, pueden utilizarse para este fin otros métodos de seÑalizaci3n, incluso como último recurso el efecto visual del posquemador, a reserva de que no se plantee una situaci3n peligrosa para la aeronave interceptada.

5. Se admite que ocasionalmente las condiciones de luz (día o noche), meteorológica o topográfica o la configuraci3n de la aeronave interceptora, pueden obligar a la aeronave interceptora principal, o a la única aeronave interceptora, a colocarse al frente o a la derecha, ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada. En esos casos, el piloto al mando de la aeronave interceptora debe poner mucho cuidado en que el piloto al mando de la aeronave interceptada la tenga a la vista en todo momento.

f.2. Guiado de una aeronave interceptada.-

1. Deberá proporcionarse a la aeronave interceptada la guía de navegación y la informaci3n correspondiente, por radiotelefonía, siempre que pueda establecerse contacto por radio.

2. Cuando se proporcione guía de navegaci3n a una aeronave interceptada, debe procurarse que la visibilidad no sea inferior a la correspondiente a condiciones meteorológicas de vuelo visual y que las maniobras exigidas a dicha aeronave no constituyan peligros que se sumen a las ya existentes en caso de que haya disminuido su rendimiento operacional.

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

i. El aer3dromo designado por el piloto al mando de la aeronave interceptora sea adecuado para el aterrizaje sin representar peligro alguno para la aeronave interceptada, especialmente si el aer3dromo no se utiliza normalmente para las operaciones de transporte aéreo civil.

ii. El terreno que le rodee sea adecuado para las maniobras de circuito, aproximaci3n y aproximaci3n frustrada.

iii. La aeronave interceptada tenga suficiente combustible para llegar al aer3dromo.

iv. El aer3dromo designado deberá tener una pista con la longitud suficiente para permitir el aterrizaje de la aeronave interceptada en condiciones seguras y cuyas características sean suficientes para soportar dicha aeronave.

v. Siempre que sea posible, el aer3dromo designado sea uno de los descritos en la AIP PERU.

4. Cuando se exija a una aeronave civil que aterrice en un aer3dromo 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 operaci3n de aterrizaje en relaci3n con la longitud de la pista y el peso (masa) de la aeronave en ese momento.

5. Es particularmente importante que a la aeronave interceptada se le proporcione, por radiotelefonía, la informaci3n necesaria para facilitar una aproximaci3n y aterrizaje seguros.

6. En caso existan sospechas de que la aeronave interceptada está siendo empleada para el tráfico ilícito de drogas o la comisi3n de otros delitos:

i. Se procurará que el aer3dromo designado para el aterrizaje sea la Base Aérea más cercana o el aer3dromo más próximo controlado por las Fuerzas Armadas o la Polici3a Nacional del Perú.

ii. Se procederá a la inmovilización de la aeronave luego de su aterrizaje, hasta el momento en que se hagan presente representantes del Ministerio Público y/o de la Policía Nacional del Perú, con el fin que procedan con arreglo a sus atribuciones.

7. Si el piloto de la aeronave interceptada no responde o hace caso omiso a las instrucciones impartidas por la aeronave interceptora mediante comunicación radial o señales visuales, se procederá con las medidas de persuasión.

g. Medidas que ha de adoptar la aeronave interceptada.-

1. Una aeronave que sea interceptada por aeronaves interceptoras de la FAP:

i. Seguirá inmediatamente las instrucciones dadas por la aeronave interceptora, interpretando y respondiendo a las señales visuales de conformidad con las especificaciones de las Tablas I-2 e I-3 del presente Apéndice.

ii. Notificará inmediatamente, si es posible, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que resulte apropiada.

iii. Tratará inmediatamente de comunicarse por radio con la aeronave interceptora o con la dependencia de control de interceptación, efectuando una llamada general en la frecuencia ATS apropiada, la frecuencia TIBA 123,45 MHz y las frecuencias de emergencia 121,5 MHz y/o 243,0 MHz, indicando la identidad de la aeronave interceptada y el propósito del vuelo.

iv. Si la aeronave interceptada está equipada con transpondedor 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 que resulte apropiada.

v. Si la aeronave interceptada está equipada con ADS-B o con vigilancia dependiente automática – contratada (ADS-C), seleccionará la función de emergencia que corresponda, si está disponible, a no ser que reciba otras instrucciones de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que resulte apropiada.

2. 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.

h. Señales visuales aire a aire.-

1. Las señales visuales que han de utilizar la aeronave interceptora y la interceptada son las establecidas en las Tablas I-2 e I-3 del presente Apéndice.

2. Las señales iniciadas por la aeronave interceptora y la respuesta de la aeronave interceptada se encuentran en la Tabla I-2.

3. Las señales iniciadas por la aeronave interceptada y la respuesta de la aeronave interceptora se encuentran en la Tabla I-3.

4. 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.

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

1. Cuando se realiza una interceptación, la dependencia de control de interceptación y la aeronave interceptora, bajo responsabilidad del CODA, deberán:

i. En primer lugar, tratar de establecer comunicación en ambos sentidos con la aeronave interceptada en un idioma común, en la frecuencia ATS apropiada, la frecuencia TIBA 123,45 MHz y las frecuencias de emergencia 121,5 MHz y/o 243,0 MHz, utilizando los distintivos de llamada "CONTROL DE INTERCEPTACIÓN", "INTERCEPTOR (distintivo de llamada)" y "AERONAVE INTERCEPTADA", respectivamente; y

ii. Si esto no diera resultado, tratar de establecer comunicación en ambos sentidos con la aeronave interceptada en cualquier otra frecuencia o frecuencias, que pudiera haber prescrito la autoridad ATS apropiada, o de establecer contacto por medio de la dependencia ATS apropiada.

2. Si durante la interceptación se hubiera establecido contacto por radio, pero no fuera posible comunicarse en un idioma común, se intentará:

i. Proporcionar las instrucciones;

ii. Acusar recibo de las instrucciones; y

iii. Transmitir toda otra información indispensable mediante las frases y pronunciaciones que figuran en la Tabla I-1 del presente Apéndice, transmitiendo dos veces cada frase.

j. Abstención del uso de armas contra aeronaves civiles.-

1. El uso de balas trazadoras para llamar la atención del piloto de la aeronave interceptada entraña un riesgo y se evitará su uso, a menos que sea necesario en ausencia de toda respuesta o acatamiento, lo cual deberá ser interpretado como una última advertencia antes de que la aeronave interceptada sea declarada aeronave hostil.

2. Cuando una aeronave civil interceptada haya sido declarada aeronave hostil, no será considerada en adelante como una aeronave civil.

k. Coordinación entre las dependencias de control de interceptación y las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.-

1. Durante las maniobras de interceptación, se mantendrá una estrecha coordinación entre la dependencia de control de interceptación y la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo, 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 de la aeronave interceptada.

2. Si la interceptación se produjera en el espacio aéreo nacional, sobre el cual por cualquier motivo estuviera ofreciendo servicios de tránsito aéreo otro Estado, dicha coordinación se efectuará no solo con la dependencia a cargo de los servicios de tránsito aéreo en el lugar sobrevolado, sino también con la dependencia peruana de servicios de tránsito aéreo más cercana.

3. Durante los procedimientos de interceptación de aeronaves, CORPAC y los propietarios y concesionarios de aeródromos y aeropuertos proporcionarán las facilidades que sean requeridas por el CODA, para viabilizar las

operaciones efectuadas por las aeronaves interceptoras y el eventual aterrizaje de las aeronaves interceptadas, inclusive fuera de los horarios establecidos para la prestación de los servicios que les competen. Están facultados para solicitar dichas facilidades el Comandante del CODA y las Jefaturas Aeronáuticas.

I. MEDIDAS DE PERSUASIÓN (Fase IV).-

1. Las medidas de persuasión serán reguladas a nivel operacional por el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, conforme a lo establecido en el presente literal.

2. Si las medidas de intervención no surten efecto y el piloto de la aeronave interceptada mantiene silencio radial o hace caso omiso de las señales visuales establecidas en la Tabla I-2 efectuadas por la aeronave interceptora, el piloto de la aeronave interceptora disparará ráfagas de advertencia con munición trazadora, mientras que por frecuencia de emergencia le comunicará al piloto de la aeronave interceptada lo siguiente:

“Aeronave XXXX. Usted no ha cumplido con las instrucciones previas. Este es un disparo de advertencia. Cumpla con las instrucciones o la Aeronave XXXX será declarada hostil y podrá ser neutralizada.”

“Aircraft XXXX. You did not comply with previous instructions. This is a warning shot. Comply with instructions or Aircraft XXXX will be declared hostile and can be neutralized.”

3. Para efectuar el disparo de munición trazadora, la aeronave interceptora se ubicará en una posición ligeramente adelantada, a un costado y paralela a la trayectoria de la aeronave interceptada, a fin de garantizar que esta última no se encuentre en línea de fuego y que el piloto de la aeronave interceptada pueda observar las ráfagas de advertencia.

4. Si debido a las maniobras evasivas de la aeronave interceptada o a las condiciones de luz (día o noche), meteorológicas o topográficas, no resulta posible efectuar el disparo de munición trazadora en la forma establecida en el párrafo anterior, tales disparos serán efectuados por la aeronave interceptora desde atrás, evitando la trayectoria de vuelo de la aeronave interceptada.

5. El piloto de la aeronave interceptora que dispare la munición trazadora tomará las medidas de precaución posibles para evitar poner en peligro la vida de las personas que se encuentren a bordo de la aeronave interceptada, la seguridad de dicha aeronave o de cualquier otra aeronave en los alrededores o de las personas o bienes que se encuentren en la superficie.

6. Si el piloto de la aeronave interceptada no responde o hace caso omiso a las instrucciones impartidas por la aeronave interceptora mediante comunicación radial o señales visuales, se procederá con las medidas de neutralización, previa declaración de aeronave hostil.

m. MEDIDAS DE NEUTRALIZACIÓN (FASE V).-

1. Las medidas de neutralización serán reguladas a nivel operacional por el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, teniendo en cuenta las disposiciones establecidas en los literales m.1, m.2 y m.3 del presente Apéndice.

2. Si se registra una respuesta negativa o agresiones de la aeronave interceptada, esta podrá ser declarada *aeronave hostil*, en cuyo caso podrá ser objeto de medidas de neutralización.

3. Las medidas de neutralización comprenden los procedimientos para la declaración de aeronave hostil y el empleo de las armas contra la misma.

m.1 Acto hostil de una aeronave.-

1. Se considera acto hostil de una aeronave, la violación del espacio aéreo nacional con fines ilícitos; la amenaza contra instalaciones estratégicas para el funcionamiento del país, los servicios públicos esenciales, la población, sus recursos, las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional del Perú; así como también cualquier maniobra que atente contra la aeronave interceptora durante los procedimientos de interceptación o el reiterado e injustificado desacato de las instrucciones del piloto de la aeronave interceptora.

2. Esta situación conlleva que la aeronave sea declarada hostil y permite el empleo de las armas para minimizar o evitar la amenaza.

3. Son actos hostiles las situaciones que se describen a continuación:

i. Aeronave que ingrese al espacio aéreo nacional y no se identifique, ignorando los requerimientos de las autoridades aéreas civiles o militares.

ii. Aeronave que no exhiba de manera visible en su exterior los distintivos de su nacionalidad y matrícula o en la que estos sean falsos o adulterados.

iii. Aeronave que fuese sorprendida arrojando elementos dentro del territorio del Perú contraviniendo la normativa nacional.

iv. Aeronave que realice vuelos en el espacio aéreo nacional infringiendo la normativa nacional o internacional aplicable al Estado peruano, relativa a la circulación aérea.

v. Aeronave que ingrese sin autorización a una zona prohibida o zona restringida.

vi. Aeronave que no respete los corredores aéreos establecidos por las autoridades aeronáuticas civiles o militares, difundidos previamente mediante NOTAM respectivo.

vii. Aeronave que esté volando sin autorización a una altura menor de tres mil (3,000) pies sobre el terreno, dentro de la Zona de Identificación de Defensa Aérea (ADIZ), de conformidad con lo establecido en la AIP PERU.

viii. Aeronave que opere en pista no autorizada o sin plan de vuelo.

ix. Aeronave respecto de la cual exista evidencia o sospecha razonable que esté siendo utilizada con el propósito de causar la muerte, lesiones graves a las personas o daños graves a los bienes o al medio ambiente.

x. Aeronave respecto de la cual exista evidencia o sospecha razonable que esté siendo utilizada para la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas.

xi. Aeronave respecto de la cual exista evidencia o sospecha razonable de que está transportando ilícitamente:

A. Bombas, armas, armas de fuego, armas de fuego artesanales, municiones o materiales explosivos, inflamables, asfixiantes o tóxicos o sustancias o materiales destinados para su preparación;

B. Minas antipersonal o minas antipersonal artesanales.

xii. Aeronave que una vez interceptada no acate las instrucciones de la tripulación de la aeronave interceptora, registre una actitud evasiva o intente darse a la fuga.

xiii. Aeronave desde la cual, una vez interceptada, se arrojen elementos fuera de esta.

xiv. Aeronave desde la cual, una vez interceptada, se efectúen maniobras, actos o amenazas contra la seguridad de la aeronave interceptora.

xv. Aeronave que, sin contar con la autorización de las autoridades aeronáuticas civiles o militares, se encuentre en un aeródromo no autorizado, en un aeródromo no controlado, fuera de un aeródromo o en un cuerpo de agua.

m.2 Declaración de aeronave hostil.-

1. La declaración de aeronave hostil corresponde al Comandante del CODA.

2. Una vez producida la declaración de aeronave hostil, la tripulación de la aeronave interceptora comunica a la tripulación de la aeronave interceptada que ha sido declarada hostil y que podrá ser neutralizada mediante el empleo de las armas, a través de un mensaje de radiotelefonía en idiomas español e inglés enviado mediante la frecuencia ATS apropiada, la frecuencia TIBA 123,45 MHz y las frecuencias de emergencia 121,5 MHz y/o 243,0 MHz, utilizando los siguientes términos:

“Aeronave XXXX. Ha sido declarada aeronave hostil. Cumpla con las instrucciones o la aeronave será neutralizada.”

“Aircraft XXXX. You have been declared hostile aircraft. Comply with instructions or the aircraft will be neutralized.”

3. No será declarada hostil una aeronave si se sospecha o se tienen razones para considerar:

- i. Que se encuentra en una situación de emergencia;
- ii. Que está siendo objeto de un acto de interferencia ilícita;
- iii. Que transporta pasajeros ajenos al acto hostil.

m.3 Empleo de las armas contra la aeronave hostil.-

1. El desacato de una aeronave hostil a las instrucciones de las aeronaves interceptoras de la FAP, una vez agotadas las medidas de persuasión, podría obligar al empleo de las armas, previa autorización exclusiva del Comandante del CODA. Tal decisión y las circunstancias que la fundamentaron deberán ser informadas oportunamente al Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y al Ministro de Defensa.

2. La neutralización consiste en el disparo de proyectiles, hechos por la aeronave interceptora contra la aeronave hostil, con la finalidad de provocar daños para impedir que continúe volando o forzar su aterrizaje y no necesariamente para derribarla. La neutralización solamente podrá ser utilizada como último recurso y después del cumplimiento de todos los procedimientos que prevengan la pérdida de vidas inocentes, en el aire o en la superficie.

3. Solamente en última instancia las tripulaciones de las aeronaves interceptoras de la FAP podrán recurrir al empleo de las armas contra las aeronaves hostiles, en los siguientes casos:

i. Cuando en base a la evidencia disponible se pueda concluir razonablemente que tales aeronaves están siendo utilizadas con el propósito de causar la muerte o lesiones graves a las personas o daños graves a los bienes o al medio ambiente.

ii. Cuando en base a la evidencia disponible se pueda concluir razonablemente que tales aeronaves están siendo empleadas para la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas.

iii. Cuando en base a la evidencia disponible se pueda concluir razonablemente que tales aeronaves están siendo empleadas para transportar ilícitamente:

A. Bombas, armas, armas de fuego, armas de fuego artesanales, municiones o materiales explosivos, inflamables, asfixiantes o tóxicos o sustancias o materiales destinados para su preparación;

B. Minas antipersonal o minas antipersonal artesanales.

iv. Cuando desde la aeronave interceptada, se efectúan actos de agresión o amenaza que pudiesen causar la muerte o lesiones graves a las tripulaciones y personas que se encuentran a bordo de la aeronave interceptora.

4. En caso existiera duda respecto de si se cumplen las condiciones para emplear la fuerza contra la aeronave interceptada, el Comandante del CODA no autorizará su empleo, en aplicación del principio *“pro homine”*.

5. En los casos en que no esté autorizado el empleo de las armas contra una aeronave hostil en vuelo, si dicha aeronave se dirige al territorio de otro Estado con el cual el Ministerio de Defensa o la Fuerza Aérea del Perú hayan celebrado un Convenio de Transferencia de Blancos, el CODA procederá a ejecutar la transferencia de la traza hostil a la dependencia de control de interceptación del otro Estado, de acuerdo con los Procedimientos Operativos Vigentes (POV's) que ambos países hayan adoptado.

6. La FAP solo podrá emplear la fuerza contra las aeronaves declaradas hostiles que se encuentren dentro de la Zona de Identificación de Defensa Aérea (ADIZ PERU) o la superficie subyacente a esta.

n. Interceptación de aeronaves en la superficie.-

1. Los procedimientos de interceptación de aeronaves que se encuentren en un aeródromo no autorizado, aeródromo no controlado, fuera de un aeródromo (como, por ejemplo, una franja de aterrizaje y despegue no autorizada) o en un cuerpo de agua, incluyen medidas de identificación, intervención, persuasión y neutralización, en forma progresiva y siempre que la medida anterior no tuviera éxito, ejecutadas por aeronaves interceptoras de la FAP.

2. Se aplicarán los procedimientos y señales visuales que se indican a continuación para la interceptación de aeronaves sobre el suelo, aguas continentales, aguas interiores y dominio marítimo del Perú.

3. Medidas de identificación:

Si una aeronave que se encuentre en un aeródromo no autorizado, en un aeródromo no controlado, fuera de un aeródromo (como, por ejemplo, una franja de aterrizaje y despegue no autorizada) o en un cuerpo de agua, fuese localizada y contactada por las aeronaves de la FAP, se deberá proceder de la siguiente manera:

i. La aeronave interceptora de la FAP ejecutará dos (02) pasadas verticales, alabeando sobre su eje longitudinal en las formas que se indican a continuación, según sea el caso:

A. Sobre el aeródromo y siguiendo el rumbo de pista;

B. Sobre el estirón de un río y siguiendo el eje del estirón; o,

C. Sobre la aeronave interceptada, cuando esta se encuentre fuera de un aeródromo o en un cuerpo de agua que no sea un río.

ii. La aeronave interceptada en la superficie encenderá todas las luces y el piloto al mando de esta establecerá inmediatamente contacto de radio con la aeronave interceptora de la FAP, efectuando, según el caso, una llamada general en:

- A. La frecuencia del aeródromo controlado;
- B. La frecuencia de aeródromo no controlado;
- C. La frecuencia de ruta (126,9 MHz); o,
- D. Las frecuencias de emergencia (121,5 MHz y/o 243,0 MHz).

iii. La aeronave interceptada indicará su identificación, nombre del piloto, último plan de vuelo efectuado, condición actual e intenciones.

iv. Si el equipo de comunicaciones aeronáuticas de la aeronave interceptada estuviera fuera de servicio, la tripulación de la aeronave en la superficie empleará el código de señales visuales tierra-aire contemplado en la AIP PERU GEN 3.6-7.

v. En todos los casos, la aeronave interceptora efectuará las señales visuales manteniendo encendidas todas las luces exteriores.

4. Medidas de intervención:

i. Si luego de efectuadas las medidas de identificación se determina que la aeronave interceptada debe mantenerse estacionada en la superficie, la aeronave interceptora le indicará a la aeronave interceptada, mediante comunicación radiotelefónica, que se mantenga estacionada esperando la llegada de los representantes de la Policía Nacional del Perú y/o del Ministerio Público o que apague los motores, si los tuviera encendidos, y se detenga para el fin antes señalado. Si dicha comunicación es infructuosa, la instrucción será transmitida mediante señales visuales, a cuyo efecto la aeronave interceptora ejecutará dos (02) pasajes a nivel sobre la aeronave interceptada, efectuando cada vez un viraje ascendente súbito cuando se encuentre sobre la aeronave interceptada.

ii. Si la aeronave interceptada se encuentra con motor(es) encendido(s), la tripulación procederá a apagarlo(s) inmediatamente y a detenerse, ya sea en la pista o en el área de parqueo, manteniéndose siempre visible.

iii. La tripulación en la superficie deberá seguir las instrucciones dadas por la aeronave interceptora, esperando la llegada de los representantes del Ministerio Público y/o de la Policía Nacional del Perú.

iv. Si la tripulación de una aeronave interceptada en la superficie incumple las instrucciones anteriores, tal aeronave podría ser declarada hostil, pudiendo quedar en ese caso sujeta al empleo de las armas por parte de las aeronaves interceptoras de la FAP.

v. En todos los casos, la aeronave interceptora efectuará las señales visuales manteniendo encendidas todas las luces exteriores.

5. Medidas de persuasión:

Las medidas de persuasión serán reguladas a nivel operacional por el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, conforme a lo establecido en el presente numeral.

Se efectúan seguidamente de las medidas de intervención, en caso que estas últimas no hayan tenido éxito y se tendrá en cuenta lo detallado a continuación:

i. El piloto de la aeronave interceptora, utilizando las frecuencias de emergencia (121,5 MHz y/o 243,0 MHz), le comunicará al piloto de la aeronave interceptada lo siguiente:

“Aeronave XXXX. Usted no ha cumplido con las instrucciones previas. Este es un mensaje de advertencia. Cumpla con las instrucciones o la Aeronave XXXX será declarada hostil y podrá ser neutralizada.”

“Aircraft XXXX. You have not complied with previous instructions. This is a warning message. Comply with instructions or Aircraft XXXX will be declared hostile and can be neutralized.”

ii. Con la finalidad de asegurarse que la aeronave interceptada haya recibido las instrucciones anteriormente descritas, la aeronave interceptora, así haya establecido contacto radial con la aeronave interceptada, desde una altura segura iniciará un descenso controlado orientando su trayectoria hacia la aeronave interceptada; cuando se encuentre como mínimo a 500 pies sobre esta, iniciará un ascenso súbito para ganar nuevamente altura y realizar la señal visual por segunda vez.

En todos los casos, la aeronave interceptora efectuará las señales visuales manteniendo encendidas todas las luces exteriores.

6. Medidas de neutralización:

i. Las medidas de neutralización serán reguladas a nivel operacional por el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, conforme a lo establecido en el presente numeral.

ii. Se efectúan a continuación de las medidas de persuasión, en caso que estas últimas no hayan tenido éxito y requieren de la previa declaración de la aeronave interceptada como aeronave hostil.

iii. Una vez producida la declaración de aeronave hostil, la tripulación de la aeronave interceptora comunicará a la tripulación de la aeronave interceptada que ha sido declarada hostil y que podrá ser neutralizada mediante el empleo de las armas, a través de un mensaje de radiotelefonía en idiomas español e inglés enviado mediante las frecuencias de emergencia 121,5 MHz y/o 243,0 MHz y la que corresponda a los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo sobrevolado o de otros medios disponibles, utilizando los siguientes términos:

“Aeronave XXXX. Ha sido declarada aeronave hostil. Cumpla con las instrucciones o la aeronave será neutralizada.”

“Aircraft XXXX. You have been declared hostile aircraft. Comply with instructions or the aircraft will be neutralized.”

iv. El empleo de la fuerza consiste en el disparo de proyectiles, hechos por la aeronave interceptora, con la finalidad de provocar daños e inutilizar la aeronave hostil minimizando el daño colateral; solamente podrá ser realizado tal disparo de proyectiles como último recurso y después del cumplimiento de todos los procedimientos que prevengan la pérdida de vidas inocentes, en el aire o en la superficie.

Tabla I-1 Frases y pronunciaciones

Frases para el uso de aeronaves INTERCEPTORAS			Frases para el uso de aeronaves INTERCEPTADAS		
Frase	Pronunciación ¹	Significado	Frase	Pronunciación	Significado
CALL SIGN	<u>KOL</u> SAIN	¿Cuál es su distintivo de llamada?	CALL SIGN (distintivo de llamada) ²	<u>KOL</u> SAIN (distintivo de llamada)	Mi distintivo de llamada es (distintivo de llamada)
FOLLOW	<u>FOL</u> OU	Sígame	WILCO	<u>UIL</u> CO	Cumpliré instrucciones
DESCEND	DISS <u>END</u>	Descienda para aterrizar	CAN NOT	<u>CAN</u> NOT	Imposible cumplir
YOU LAND	YU <u>LAND</u>	Aterrice en este aeródromo	REPEAT	RI <u>PIT</u>	Repita instrucciones
PROCEED	PRO <u>SIID</u>	Puede proseguir	AM LOST	<u>AM</u> LOST	Posición desconocida
			MAYDAY	<u>MEIDEI</u>	Me encuentro en peligro
			HIJACK ³	<u>JAI</u> CHAK	He sido objeto de apoderamiento ilícito
			LAND (Lugar)	LAND (Lugar)	Permiso para aterrizar en (Lugar)
			DESCEND	DISS <u>END</u>	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"

Tabla I-2

Señales Visuales Iniciadas por la Aeronave Interceptora y Respuesta de la Aeronave Interceptada

Serie	Señales de la aeronave INTERCEPTORA	Significado	Respuesta de la aeronave INTERCEPTADA	Significado
1	<p>DÍA 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 interceptada es un helicóptero) y, después de recibir respuesta, efectuar un viraje horizontal lento, normalmente a la izquierda (o a la derecha en el caso de un helicóptero) hacia el rumbo deseado.</p> <p><i>Nota 1.- Las condiciones meteorológicas o del terreno pueden obligar a la aeronave interceptora a invertir las posiciones y el sentido del viraje citados anteriormente en la Serie 1.</i></p> <p><i>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.</i></p>	Usted ha sido interceptado. Sígame.	<p>DÍA o NOCHE. Alabear la aeronave, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares, y seguir a la aeronave interceptora.</p> <p><i>Nota. En el Apéndice I, párrafo o., se prescriben las medidas complementarias que debe tomar la aeronave interceptada.</i></p>	Comprendido, lo cumpliré.
2	<p>DÍA 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>	Prosiga	DÍA o NOCHE. Alabear la aeronave.	Comprendido, lo cumpliré.
3	<p>DÍA 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 helicóptero.</p> <p>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>	Aterrice en este aeródromo.	<p>DÍA 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>	Comprendido, lo cumpliré.

Serie	Señales de la aeronave INTERCEPTORA	Significado	Respuesta de la aeronave INTERCEPTADA	Significado
4	DÍA o NOCHE. Disparo de ráfagas de advertencia con munición trazadora.	Usted no ha cumplido con nuestras instrucciones previas. Este es un disparo de advertencia. Cumpla con las instrucciones o usted puede ser neutralizado.	DÍA o NOCHE. Alabear la aeronave, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares; o efectuar las señales que se describen en la TABLA I-3.	Comprendido, lo cumpliré; o el significado de las señales de acuerdo a la TABLA I-3.

Tabla I-3

Señales Visuales Iniciadas por la Aeronave Interceptada y Respuesta de la Aeronave Interceptora

Serie	Señales de la aeronave INTERCEPTADA	Significado	Respuesta de la aeronave INTERCEPTORA	Significado
5	DÍA o NOCHE. Replegar el tren de aterrizaje (de ser replegable) y 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. (1000 ft.) pero sin exceder de 600 m. (2000 ft.) [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.	DÍA 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, prescritas para las aeronaves interceptoras. Si se decide dejar en libertad a la aeronave interceptada, la aeronave interceptora utilizará las señales de la Serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido, sígame.
6	DÍA o NOCHE. Encender y apagar repetidamente todas las luces disponibles a intervalos regulares, pero de manera que se distingan de las luces de destellos.	Imposible cumplir.	DÍA o NOCHE. Utilice las señales de la Serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido
7	DÍA o NOCHE. Encender y apagar todas las luces disponibles a intervalos irregulares.	En peligro.	DÍA o NOCHE. Utilice las señales de la Serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido