

IDENTIFICACIÓN E INTERCEPTACIÓN DE AERONAVES CIVILES
IDENTIFICATION AND INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT

GENERALIDADES

Los siguientes procedimientos, señales visuales y empleo de la radiocomunicación se aplicarán sobre el territorio y aguas territoriales de España 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 OACI) y el Libro Noveno del RCA.
- Los servicios de interceptación y escolta proporcionados a aeronaves en las que viajan autoridades VIP, que se regirán por los procedimientos establecidos por el Mando Aéreo de Combate (MACOM).
- Las maniobras de interceptación realizadas en cumplimiento de los planes de instrucción.

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 el artículo 3 bis del citado Convenio.

MEDIDAS QUE HA DE ADOPTAR LA AERONAVE INTERCEPTADA

Una aeronave que es interceptada por otra aeronave debe inmediatamente:

- Seguir las instrucciones dadas por la aeronave interceptora, interpretando y respondiendo a las señales visuales contenidas en ENR 1.12-4.
- Notificar, si es posible, a la dependencia de tránsito aéreo apropiada.
- 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 121,5 MHz indicando su identidad y la índole del vuelo. Si no ha establecido contacto se repetirá, si es posible, esta llamada en la frecuencia de emergencia 243.0 Mhz.
- 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 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 interceptada requerirá aclaración inmediata mientras continúa cumpliendo con las instrucciones dadas por radio por la aeronave interceptora.

→ **NOTA:** Maniobras de interceptación. Las aeronaves equipadas con sistema anticolidión de a bordo (ACAS), que estén siendo interceptadas, pueden percibir la aeronave interceptora como una amenaza de colisión e iniciar entonces una ma-

GENERAL

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

The word intercept, in this context, does not include:

- intercept and escort services provided on request to an aircraft in distress, in accordance with the ICAO Search and Rescue Manual (ICAO Doc. 7333) and the Ninth Book of RCA.
- Intercept and escort services provided to aircraft with VIP authorities on board, which will be ruled by the procedures established by the Mando Aéreo de Combate (MACOM).
- Intercept manoeuvres carried out in compliance with the instructions plans.

The dispositions, recommendations and standards related to interception of civil aircraft included in ICAO Annexes 2,4,6,10,11 and 15, PANS-RAC (Doc. 4444) and the Convention of Chicago are also applied with an special reference to the article 3 bis of the aforementioned Convention.

ACTIONS TO BE ADOPTED BY THE INTERCEPTED AIRCRAFT

An aircraft which is intercepted by another aircraft shall immediately:

- Follow the instructions given by the intercepting aircraft, interpreting and responding to visual signals in accordance with the specifications in ENR 1.12-4.
- Notify, if possible, the appropriate air traffic services unit.
- Attempt to establish radiocommunication 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.
- 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.

NOTE: Interception manoeuvres. An aircraft equipped with an airborne collision avoidance system (ACAS), which is being intercepted, may perceive the interceptor as a collision threat and thus initiate an avoidance manoeuvre in res-

niobra para evitarlo en respuesta a un aviso de resolución de ACAS. 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 respuesta 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.

Sin perjuicio de lo anterior, la dependencia de control de interceptación podrá ordenar apagar el transpondedor de la aeronave interceptora si la situación así lo requiere.

RADIOCOMUNICACIÓN DURANTE LA INTERCEPTACIÓN

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>KOL</u> -SAIN	¿Cuál es su distintivo de llamada?
FOLLOW	<u>FOL</u> OU	Sígame
DESCEND	DIS <u>SEND</u>	Descienda para aterrizar
YOU LAND	<u>YU</u> <u>LAN</u>	Aterrice en este aeródromo
PROCEED	PRO <u>SIID</u>	Puede proseguir

Frases para uso de aeronaves INTERCEPTADAS

Frase	(¹) Pronunciación	Significado
(²) CALL SIGN (distintivo de llamada)	<u>KOL</u> -SAIN (distintivo de llamada)	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> <u>LOST</u>	Posición desconocida
MAYDAY	<u>MEI</u> DEI	Me encuentro en peligro
(³) HIJACK	<u>JAI</u> <u>CHAK</u>	He sido objeto de apoderamiento ilícito
LAND (lugar)	LAND (lugar)	Permiso para aterrizar en (lugar)
DESCEND	DIS <u>SEND</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".

ponse to an ACAS resolution advisory. It is important, therefore, that pilots of intercepting aircraft equipped with a secondary radar (SSR) transponder suppress the transmission of pressure/altitude information (in Mode C replies or in the AC field of Mode S replies) within a range of at least 37 km (20 NM) of the aircraft being intercepted. This prevents the ACAS in the intercepted aircraft from using resolution advisories in respect of the interceptor, while the ACAS traffic advisory information will remain available.

Regardless of the above, the air traffic unit of interception may order the intercepting aircraft to shut down its transponder if the situation so requires.

RADIOCOMMUNICATION DURING INTERCEPTION

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 shown in the following table and transmitting each phrase twice:

Phrases for use by INTERCEPTING aircraft

Phrase	(¹) Pronunciation	Meaning
CALL SIGN	<u>KOL</u> -SAIN	What is your call sign?
FOLLOW	<u>FOL</u> OU	Follow me
DESCEND	DIS <u>SEND</u>	Descend for landing
YOU LAND	<u>YU</u> <u>LAN</u>	Land at this aerodrome
PROCEED	PRO <u>SIID</u>	You may proceed

Phrases for use by INTERCEPTED aircraft

Phrase	(¹) Pronunciation	Meaning
(²) CALL SIGN (call sign)	<u>KOL</u> -SAIN (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 instruction
AM LOST	<u>AM</u> <u>LOST</u>	Position unknown
MAYDAY	<u>MAY</u> <u>DAY</u>	I am in distress
(³) HIJACK	<u>HI</u> <u>JAK</u>	I have been hijacked
LAND (place name)	LAAND (place name)	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 services 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 INTERCEPTACION

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	SIGNIFICADO
1	<p>DIA - Albear desde una posición ligeramente por encima, por delante y, normalmente, a la izquierda de la aeronave interceptada y después de recibir respuesta, efectuar un viraje lento, normalmente a la izquierda, hacia el rumbo deseado.</p> <p>NOCHE - Igual y, además, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares.</p> <p>Nota 1.- Las condiciones climáticas o de terreno pueden obligar a la aeronave interceptora a colocarse ligeramente por encima, por delante y a la derecha de la aeronave interceptada, y a efectuar el viraje subsiguiente hacia la derecha.</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 espera en hipódromo y alabee cada vez que pase a la aeronave interceptada.</p>	<p>Ha sido usted interceptado, sígame</p>	<p>AVIONES: DIA - Albear y seguir a la aeronave interceptora</p> <p>NOCHE - Igual y, además, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares.</p> <p>HELICOPTEROS: DIA o NOCHE - Balancear la aeronave, 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>AVIONES: DIA o NOCHE - Albear.</p> <p>HELICOPTEROS: DIA o NOCHE - Balancear la aeronave.</p>	<p>Comprendido, lo cumpliré.</p>
3	<p>DIA - Volar en circuito alrededor del aeródromo, desplegar el tren de aterrizaje y sobrevolar la pista en la dirección de aterrizaje o, si la aeronave interceptada es un helicóptero, sobrevolar la zona de aterrizaje de helicópteros.</p> <p>NOCHE - Igual y, además, llevar continuamente encendidos los faros de aterrizaje.</p>	<p>Aterrice en este aeródromo</p>	<p>AVIONES DIA - Desplegar el tren de aterrizaje, seguir a la aeronave interceptora y, si después de sobrevolar la pista 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>HELICOPTEROS: DIA o NOCHE - Seguir a la aeronave interceptora y proceder al aterrizaje, llevando encendidos continuamente los faros de aterrizaje (si los posee).</p>	<p>Comprendido, lo cumpliré.</p>

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 - Rocking wings from a position slightly above and ahead of, and normally, to the left of the intercepted aircraft and, after acknowledgement, a slow level turn, normally to the left, on to the desired heading.</p> <p>NIGHT - Same and, in addition, flashing navigational light at irregular intervals.</p> <p>Note 1.- Meteorological conditions or terrain may require the intercepting aircraft to take up a position slightly above and ahead of, and to the right of the intercepted aircraft and to make the subsequent turn to the right.</p> <p>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 race-track patterns and to rock its wings each time it passes the intercepted aircraft.</p>	<p>You have been intercepted, follow me.</p>	<p>AEROPLANES: DAY - Rocking wings and following.</p> <p>NIGHT - Same and, in addition, flashing navigational lights at irregular intervals.</p> <p>HELICOPTERS: 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 break-away manoeuvre from the intercepted aircraft consisting of a climbing turn of 90° or more without crossing the line of flight of the intercepted aircraft.</p>	<p>You may proceed.</p>	<p>AEROPLANES: DAY or NIGHT - Rocking wings.</p> <p>HELICOPTERS: DAY or NIGHT - Rocking aircraft.</p>	<p>Understood, will comply.</p>
3	<p>DAY - Circling aerodrome, lowering landing gear and overflying runway in direction of landing or, if the intercepted aircraft is a helicopter, overflying the helicopter landing area.</p> <p>NIGHT - Same and, in addition, showing steady landing lights.</p>	<p>Land at this aerodrome</p>	<p>AEROPLANES: DAY - Lowering landing gear, following the intercepting aircraft and, if after overflying the runway landing is considered safe, proceeding to land.</p> <p>NIGHT - Same and, in addition, showing steady landing lights (if carried).</p> <p>HELICOPTERS: DAY or NIGHT - Following the intercepting aircraft and proceeding to land, showing a steady landing light (if carried).</p>	<p>Understood, will comply.</p>

NOTA: Es esencial que la aeronave interceptora y la interceptada apliquen estas señales y las interpreten correctamente
REMARK: It is essential that intercepting and intercepted aircraft adhere to and interpret correctly those signals.

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	SIGNIFICADO
4	<p>AVIONES DIA - Replegar el tren de aterrizaje mientras se pasa sobre la pista de aterrizaje a una altura de más de 300 m (1.000 pies) pero sin exceder de 600 m (2.000 pies) sobre el nivel del aeródromo, y continuar volando en circuito alrededor del aeródromo.</p> <p>NOCHE -Encender y apagar los faros de aterrizaje pasando sobre la pista a una altura de más de 300 m (1.000 pies) pero sin exceder de 600 m (2.000 pies) sobre el nivel del aeródromo, y continuar volando en circuito alrededor del aeródromo. Si no está en condiciones de utilizar los faros de aterrizaje, encender y apagar otras luces disponibles.</p>	El aeródromo que usted ha designado es inadecuado	<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 y utiliza las señales de la Serie 1 prescritas 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 prescritas para las aeronaves interceptoras.</p>	<p>Comprendido, sígame</p> <p>Comprendido, prosiga</p>
5	<p>AVIONES 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.</p>	Imposible cumplir	DIA o NOCHE - Utilice las señales de la Serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido.
6	<p>AVIONES DIA o NOCHE - Encender y apagar todas las luces disponibles a intervalos irregulares.</p> <p>HELICOPTEROS DIA o NOCHE - Encender y apagar todas las luces disponibles a intervalos irregulares.</p>	En peligro	DIA o NOCHE - Utilice las señales de la Serie 2 prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido.

2 SIGNALS INITIATED BY INTERCEPTED AIRCRAFT AND RESPONSES BY INTERCEPTING AIRCRAFT				
SERIES	INTERCEPTED aircraft signals	MEANING	INTERCEPTING aircraft responds	MEANING
4	<p>AEROPLANES DAY - Raising landing gear while passing over landing runway at a height exceeding 300M (1,000FT) but not exceeding 600M (2,000FT) above the aerodrome level, and continuing to circle the aerodrome.</p> <p>NIGHT - Flashing landing lights while passing over landing runway at a height exceeding 300M (1,000FT) but not exceeding 600M (2,000FT) above the aerodrome. If unable to flash landing lights, flash any other lights available.</p>	Aerodrome you have designated is inadequate	<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 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>AEROPLANES: 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>	Cannot comply	DAY or NIGHT - Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Understood.
6	<p>AEROPLANES: DAY or NIGHT - Irregular flashing of all available lights.</p> <p>HELICOPTERS: DAY or NIGHT - Irregular flashing of all available lights.</p>	In distress	DAY or NIGHT - Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Understood.

NOTA: Es esencial que la aeronave interceptora y la interceptada apliquen estas señales y las interpreten correctamente
REMARK: It is essential that intercepting and intercepted aircraft adhere to and interpret correctly those signals.

MANIOBRAS

Maniobras para la identificación visual.

FASE I:

La aeronave interceptora se aproximará a la interceptada por detrás.

La aeronave interceptora principal, o única interceptora, se situará normalmente 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 metros de la aeronave.

Cualquier otra aeronave participante quedará bien apartada de la aeronave interceptada, preferiblemente por encima y por detrás.

Una vez establecida la velocidad y la posición, si fuese necesario, proseguirá con la Fase II.

FASE II:

La aeronave interceptora principal, o única interceptora, comenzará a aproximarse lentamente a la aeronave interceptada, al mismo nivel, sin aproximarse más de lo absolutamente necesario, para obtener la información que necesita, tomando las precauciones necesarias para evitar que la maniobra pueda considerarse peligrosa para los pasajeros o la tripulación.

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

Completada la identificación, la aeronave interceptora deberá retirarse de la proximidad de la aeronave interceptada como se indica en la Fase III.

FASE III:

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

Toda otra aeronave participante permanecerá bien apartada de la aeronave interceptada y se reunirá con la interceptora principal.

Maniobras para guía de la navegación.

Si se considera necesario intervenir en la navegación de la aeronave interceptada, la aeronave interceptora principal, o única interceptora, se situará normalmente a la izquierda (a babor) ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada para permitir al piloto al mando de esta última ver 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 aeronave interceptada se ha dado cuenta de que está siendo interceptado y ha reconocido las señales enviadas.

Si después de reiterados intentos de atraer la atención del piloto al mando de la aeronave interceptada utilizando las señales de la serie 1 los esfuerzos resultan infructuosos, pueden utilizarse para este fin otros métodos 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.

MANOEUVRES

Manoeuvres for visual identification.

PHASE I:

The intercepting aircraft shall approach the intercepted aircraft from astern.

The element leader, or the single intercepting aircraft, shall 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 metres.

Any other participating aircraft shall stay well clear of the intercepted aircraft, preferably above and behind.

After speed and position has been established, the aircraft shall, if necessary, proceed with Phase II of the procedure.

PHASE II:

The element leader, or the single intercepting aircraft, should gently become closer to the intercepted aircraft, at the same level, without getting any closer than what is absolutely necessary to obtain the information needed. The element leader, or the single intercepting aircraft, shall use caution to avoid manoeuvres that may be considered hazardous to passengers and crews.

Any other participating aircraft shall continue to stay well clear of the intercepted aircraft.

Upon completion of identification, the intercepting aircraft must withdraw from the vicinity of the intercepted aircraft as outlined in Phase III.

PHASE III:

The element leader, or the single intercepting aircraft, shall gently break away from the intercepted aircraft with a shallow dive.

Any other participating aircraft shall stay well clear of the intercepted aircraft and rejoin their leader.

Manoeuvres for navigation guidance.

If it is considered necessary to intervene in the navigation of the intercepted aircraft, the element leader, or the single intercepting aircraft, shall 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 see the visual signals given.

It is indispensable that the pilot-in command of the intercepting aircraft satisfies himself 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 signals 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 to the intercepted aircraft.

Condiciones meteorológicas o topográficas pueden obligar a la aeronave interceptora principal, o única interceptora, a colocarse ocasionalmente a la derecha (a estribor), ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada.

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.

En este caso, el piloto al mando de la aeronave interceptora cuidará especialmente de que el piloto al mando de la aeronave interceptada la tenga a la vista en todo momento.

In such case, the pilot-in-command of the intercepting aircraft must take particular care that his aircraft is clearly visible at all times to the pilot-in-command of the intercepted aircraft.

Guiado de una aeronave interceptada.

Guidance of an intercepted aircraft.

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

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

Cuando se proporcione guía de navegación a una aeronave interceptada, se procurará que la visibilidad no sea inferior a la correspondiente a condiciones meteorológicas de vuelo visual y que las maniobras exigidas a dicha aeronave no disminuyan su rendimiento operacional.

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 the minimums required to maintain flight in visual meteorological conditions and that the manoeuvres demanded of the intercepted aircraft do not impair the operating efficiency of the aircraft.

En el caso de exigirse a una aeronave interceptada que aterrice en el territorio que sobrevuele, se tendrá en cuenta que:

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

- a) El aeródromo designado sea el adecuado para el aterrizaje sin peligro del tipo de aeronave de que se trate, y que el terreno que le rodea es apropiado para las maniobras de circuito, aproximación y aproximación frustrada, especialmente si el aeródromo no se utiliza normalmente para las operaciones de transporte aéreo civil.
- b) La aeronave interceptada tenga suficiente combustible para llegar al aeródromo.
- c) 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.
- d) Siempre que sea posible, el aeródromo designado será uno de los descritos en el AIP-España.

- a) The designated aerodrome is suitable for the safe landing of the aircraft type concerned, and the surrounding terrain is suitable for circling, approach and missed approach manoeuvres, especially if the aerodrome is not normally used for civil air transport operations.
- b) The intercepted aircraft has sufficient fuel remaining to reach the aerodrome.
- c) 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.
- d) Whenever possible, the designated aerodrome is one that is described in detail in the AIP-España.

En el caso de exigirse a una aeronave civil que aterrice en un aeródromo que no le sea familiar, se le otorgará el tiempo suficiente de preparación para el aterrizaje y se procurará proporcionar por radiotelefonía toda la información necesaria para facilitarle una aproximación y aterrizaje seguros.

When requiring a civil aircraft to land at an unfamiliar aerodrome, sufficient time must be allowed to prepare for a landing, and procure that all information necessary to facilitate a safe approach and landing be given to the intercepted aircraft by radiotelephony.