

18 AUG 16

- 
- 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 del literal 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