

# REPÚBLICA ARGENTINA

DIRECCIÓN NACIONAL DE INSPECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA  
DIRECCIÓN REGULACIÓN, NORMAS Y PROCEDIMIENTOS  
DEPARTAMENTO INFORMACIÓN AERONÁUTICA

Dirección AFS: SABBONYX  
Tel: (54 11) 5941-3011  
e-mail: dianac@anac.gov.ar

AZOPARDO 1405 - Piso 3º  
(C1107ADY) – CABA  
ARGENTINA

A 06 / 2018

26 de Julio

## A 06. INTERCEPTACIÓN DE AERONAVES CIVILES

### Introducción

1. De acuerdo con el Art. 3, Inciso d) del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, la República Argentina se compromete a tener en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, al establecer reglamentos aplicables a sus aeronaves públicas.
2. Como la interceptación de aeronaves civiles representa en todos los casos un peligro posible, el Consejo de OACI ha formulado recomendaciones especiales, e instado a los Estados contratantes a ponerlas en práctica por medio de las apropiadas medidas reglamentarias y administrativas. La aplicación uniforme por todas las partes interesadas se considera esencial en aras de la seguridad operacional de las aeronaves civiles y de sus ocupantes.
3. El texto del presente es aplicable a los procedimientos que deben llevarse a cabo ante la interceptación de aeronaves civiles.

### Generalidades

1. Para reducir los riesgos inherentes a las interceptaciones, emprendidas como último recurso:
  - i. todos los pilotos de aeronaves civiles deben estar al tanto de las medidas que deben tomar y de las señales visuales que han de utilizarse, según se indica en la Sección 91.148 de las RAAC-Parte 91;
  - ii. los explotadores o pilotos al mando de aeronaves civiles deberán poner en práctica los requisitos de la Sección 91.148 (a) (3) de las RAAC-Parte 91, relativas a la necesidad de que las aeronaves puedan comunicar en 121,5 MHz y disponer a bordo de los procedimientos de interceptación y de las señales visuales.

### Principios

1. Para lograr la uniformidad de los reglamentos, necesaria para la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, se han tenido en cuenta los siguientes principios:
  - i. La interceptación de aeronaves civiles deberá evitarse y únicamente deberá emprenderse como último recurso;
  - ii. Si se recurriera a la interceptación, esta se limitará a determinar la identidad de la aeronave, a menos que sea necesario hacerla regresar a su derrota planeada, dirigirla más allá de los límites del espacio aéreo nacional, guiarla fuera de una zona prohibida, restringida o peligrosa o darle instrucciones para que aterrice en un aeródromo designado;
  - iii. Las aeronaves civiles no serán objeto de prácticas de interceptación;
  - iv. Si se puede establecer contacto por radio, se proporcionará por radiotelefonía a la aeronave interceptada, la guía para la navegación y toda la información correspondiente;
  - v. En el caso en que se exija a una aeronave interceptada que aterrice en el territorio sobrevolado, el aeródromo designado a esos efectos será adecuado al seguro aterrizaje del tipo de aeronave en cuestión.
  - vi. La aeronave que se niegue o no cumplimente estas normas, podrá ser calificado como "hostil".

## A 06. INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT

### Introduction.

1. In accordance with Art. 3, Clause d) of the Convention on International Civil Aviation, República Argentina commits to suveil the safety of civil aircraft the navigation, when establishing regulations applicable to its public aircraft
2. As the interception of civil aircraft represents in all cases a possible hazard, the ICAO Council has made special recommendations, and urged the Contracting States to implement them through appropriate regulatory and administrative measures. Uniform application by
3. All interested parties is considered essential for the safety of civil aircraft and their occupants El texto del presente es aplicable a los procedimientos que deben llevarse a cabo ante la interceptación de aeronaves civiles.

### General

1. To mitigate or reduce the inherent hazards in interceptions, undertaken as a last resource:
  - i. all civil aircraft pilots must be aware of the measures to be taken and of the visual signals to be used, as indicated in Section 91.148 of the RAAC-Part 91
  - ii. the operators or pilots in command of civil aircraft must implement the requirements of Section 91.148 (a) (3) of the RAAC-Part 91, concerning the need for aircraft to communicate on 121.5 MHz and to have available on board the appropiate interception procedures and visual signals.

### Philosophy

1. In order to achieve the uniformity of the regulations, necessary for the safety of civil aircraft navigation, the following principles have been considered
  - i. The interception of civil aircraft should be avoided and should only be undertaken as a last measure
  - ii. If interception is used, it will be limited to determining the call sign of the aircraft, unless it is necessary to return it to its planned route, direct it beyond the limits of the national airspace, vector it outside a prohibited, restricted or dangerous zone or instruct it to land at a designated
  - iii. The civil aircraft shall not be used for training purposes
  - iv. If radio contact can be established with the intercepted aircraft, the vectors for navigation and all the corresponding information will be provided by radiotelephony
  - v. In that case where an intercepted aircraft is required to land in the overflying territory, the aerodrome designated for such a purpose shall be suitable for the safe landing of the aircraft type involved
  - vi. The civil or any other type of aircraft, that refuses or does not comply with these rules, may be qualified as "hostile".

## **Método normalizado para las maniobras de interceptación**

1. A fin de evitar todo riesgo durante las maniobras de la aeronave que intercepta una aeronave civil, el piloto al mando de la aeronave interceptora tomará debidamente las limitaciones de performance de las aeronaves civiles, evitara volar tan cerca de la aeronave interceptada que pueda haber peligro de colisión, y evitara 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 anticolisión 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 interceptadoras equipadas con transponder de radar secundario de vigilancia (SSR) supriman la transmisión de información de presión/altitud (en respuestas en Modo C o en el campo A/C de las respuestas en Modo S) dentro de una distancia de por lo menos 37 km (20 NM) de la aeronave interceptada. Esto evitara 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.

### **Medidas que ha de adoptar la aeronave interceptada**

1. Una aeronave que sea interceptada por otra aeronave:
  - 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 y I-3 publicadas en esta parte.
  - ii. Lo notificará inmediatamente, si es posible, a la Dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo apropiada;
  - iii. 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;
  - iv. Si 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 apropiada;
  - v. Si está equipada con vigilancia dependiente automática (ADS-B/ADS-C), seleccionará la función de emergencia apropiada, si está disponible, a no ser que reciba otras instrucciones de la Dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo 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.

### **Maniobras para la identificación visual**

1. Antes de efectuarse una interceptación, el Sistema de Vigilancia y Control del Aeroespacio en coordinación con la Dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo intentará establecer contacto radial con la aeronave pasible de ser interceptada.
2. Para las maniobras de la aeronave interceptora cuyo objetivo sea identificar visualmente una aeronave civil se empleará el método siguiente:
  - i. Fase I  
La aeronave interceptora debería aproximarse a la aeronave interceptada por detrás. Durante esta fase, en la aproximación a la aeronave interceptada, la aeronave interceptora intentará lograr contacto radial con la aeronave interceptada en la frecuencia de la dependencia del control ATC de jurisdicción y en 121.5 Mhz. La aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora debería normalmente situarse 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 debería 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.

## **Standard Methods for Intercepting Maneuvers**

1. In order to avoid any risk during the maneuvers of the aircraft intercepting a civil aircraft, the pilot in command of the intercepting aircraft will duly take the performance limitations of civil aircraft, avoid flying so close to the intercepted aircraft that it could lead to a potential collision risk, and also will avoid crossing the flight path of the aircraft or execute any other maneuver in such a way that the wake turbulence can be dangerous, especially if the intercepted aircraft is light.
2. Aircraft equipped with on-board anti-collision systems (ACAS), which are being intercepted, may perceive the intercepting aircraft as a collision threat and thus initiate a preventive maneuver in response to an ACAS resolution warning. This maneuver could be misinterpreted by the interceptor as an indication of unfriendly intentions. Therefore, it is important that pilots of intercepting aircraft equipped with secondary radar surveillance transponder (SSR) suppress the transmission of pressure / altitude information (in Mode C responses or in the A / C field from responses in S) within a distance of at least 37 km (20 NM) from the intercepted aircraft. This will prevent the ACAS of the intercepted aircraft from using resolution warnings with respect to the interceptor while the ACAS traffic warnings information will remain available

## **Measures to be taken by the intercepted aircraft**

1. An aircraft intercepted by another aircraft:
  - i. Shall immediately follow the instruction provided by the intercepting aircraft, acknowledging and responding to the visual signals in accordance with Tables I-2 and I-3 published in this part
  - ii. Whenever possible, the intercepted aircraft shall immediately report this condition to the appropriate Air Traffic Service Unit,
  - iii. The aircraft shall immediately attempt to communicate by radio with the intercepting aircraft or with the appropriate Interception Control Unit, making a general call on the 121.5 MHz emergency frequency, indicating the call sign of the intercepted aircraft and the nature of the flight and, if no contact has been established and it is possible, repeating this call on the 243 MHz emergency frequency
  - iv. If it is equipped with an SSR transponder, it will immediately select Code 7700, in Mode A, unless it receives other instructions from the appropriate Air Traffic Services Unit;
  - v. If it is equipped with ADS-B or with automatic dependent surveillance - contract (ADS-B / ADS-C), it will select the appropriate emergency function, if available, unless otherwise instructed by the appropriate Air Traffic Services Unit.
2. If any instruction received by radio from any source is in conflict with the instructions given by the intercepting aircraft by visual signals, the intercepted aircraft will require immediate clarification while continuing to comply with the visual instructions given by the intercepting aircraft.

## **Maneuvers for Visual Identification**

1. Before an interception, the Aerospace Surveillance and Control System in coordination with the Air Traffic Services Unit will attempt to establish radio contact with the aircraft that can be intercepted.
2. For the intercepting aircraft maneuvers whose objective is to visually identify a civil aircraft, the following method shall be used
  - i. Phase I

The intercepting aircraft should approach the intercepted aircraft from behind. During this phase, in the approach to the intercepted aircraft, the intercepting aircraft will attempt to achieve radio contact with the aircraft intercepted on the frequency of the ATC control unit of jurisdiction and at 121.5 MHz. The main intercepting aircraft, or the only intercepting aircraft, should normally be in front of the intercepted aircraft, within the field of vision of the intercepting aircraft and initially not less than 300 m from the aircraft. Any other participating aircraft should be well separated from the intercepted aircraft, if possible above and behind. Once the speed and position are established, the aircraft should, if necessary, continue with Phase II of the procedure

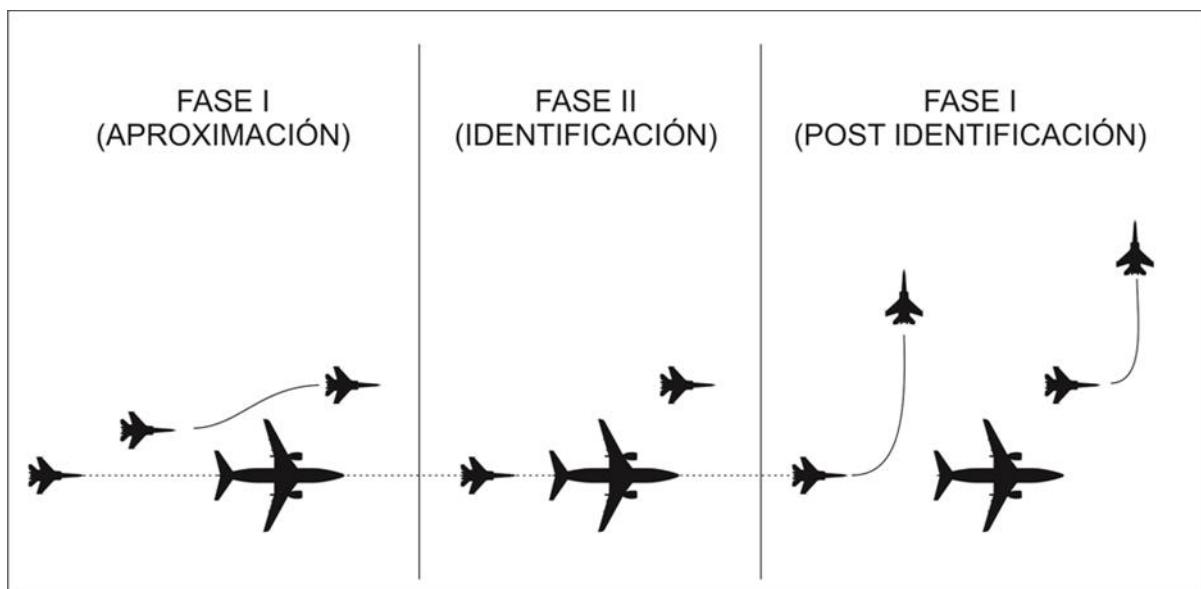
## ii. Fase II

La aeronave interceptora principal, o única aeronave interceptora debería comenzar a aproximarse lentamente a la aeronave interceptada, al mismo nivel, sin aproximarse más de lo absolutamente necesario, para obtener la información que necesita. La aeronave interceptora principal o la única aeronave interceptora, debería 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 debería continuar bien apartada de la aeronave interceptada. Una vez completada la identificación y obtenida la información requerida, la aeronave interceptora debería retirarse de la proximidad de la aeronave interceptada, como se indica en la Fase III.

## iii. Fase III

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

Figura 1



Maniobras para la identificación visual

## Maniobra para guía de la navegación

1. Si después de las maniobras de identificación de la Fase I y II anteriores, se considera necesario intervenir en la navegación de la aeronave interceptada, la aeronave interceptora principal, o única aeronave interceptora, debería normalmente situarse a la izquierda, ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada, para permitir al piloto al mando de esta última que vea las señales visuales dadas.
2. 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 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 las señales que figuran en este texto, los esfuerzos resultan infructuosos, puede utilizarse para este fin otros métodos
3. Se admite que ocasionalmente las condiciones meteorológicas o topográficas pueden obligar a la aeronave interceptora principal, o única aeronave interceptora, a colocarse 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.

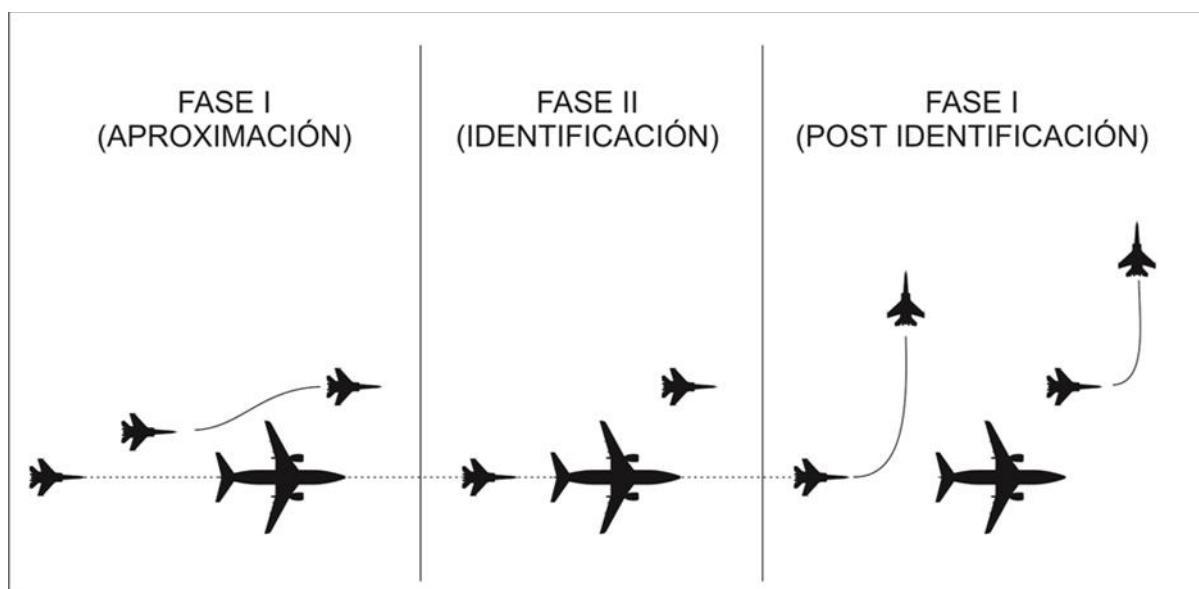
ii. Phase II

The main intercepting aircraft, or only the intercepting aircraft, should begin approaching slowly the intercepted aircraft, at the same level, without approaching more than what is absolutely necessary, to obtain the information it needs. The main intercepting aircraft or the only intercepting aircraft, should take precautions to avoid startle of the flight crew or passengers of the intercepted aircraft, always bearing in mind that the maneuvers considered normal for an intercepting aircraft can be considered as dangerous for the passengers and the crew of a civil aircraft. Any other participating aircraft should continue well away from the intercepted aircraft. Once the identification has been completed and the required information obtained, the intercepting aircraft should leave the proximity of the intercepted aircraft, as indicated in Phase III.

iii. Phase III

The main intercepting aircraft, or only intercepting aircraft, should slowly change direction from the intercepted aircraft, performing a shallow dive. All other participating aircraft should remain well away from the intercepted aircraft and meet with the main intercepting aircraft

Figure 1



Maneuvers for Visual Identification

**Maneuvers for Navigation Vectoring**

1. If, after Phases I and II identification maneuvers from above, it is considered necessary to get involved in the navigation of the intercepted aircraft, the main intercepting aircraft, or only intercepting aircraft, should normally be on the left, slightly above and ahead of the intercepted aircraft, to allow the pilot in command of the intercepted aircraft to see the visual signals given.
2. It is essential that the pilot in command of the intercepting aircraft be assured that the pilot in command of the intercepted aircraft has realized that it is being intercepted and has recognized the signals sent. If after repeated attempts to attract the attention of the pilot in command of the intercepted aircraft using the signals in this text, the efforts are unsuccessful, other signaling methods may be used for this purpose, including as a last action the visual effect of the afterburner subject to the fact that a dangerous situation does not arise for the intercepted aircraft.
3. It is admitted that occasional meteorological or topographical conditions may force the main intercepting aircraft, or only intercepting aircraft, to be placed to the right, slightly above and in front of the intercepted aircraft. In such cases, the pilot in command of the intercepting aircraft must be very careful that the pilot in command of the intercepted aircraft has it in view at all times.

## **Guiado de una aeronave interceptada**

1. Deberá proporcionarse a la aeronave interceptada, a través de comunicaciones radioeléctricas, la guía de navegación y la información correspondiente, siempre que pueda establecerse contacto por radio.
2. 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 constituyan peligros que se sumen a los ya existentes, en caso de que haya disminuido su rendimiento operacional.
3. En caso excepcional en que se exija a una aeronave interceptada que aterrice en el territorio nacional, debe contemplarse que:
  - i. 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;
  - ii. El terreno que le rodee sea adecuado para las maniobras de circuito, aproximación y aproximación frustrada;
  - iii. La aeronave interceptada tenga suficiente combustible para llegar al aeródromo;
  - iv. Si la aeronave interceptada es una aeronave de transporte civil, el aeródromo tenga una pista cuya longitud sea equivalente por lo menos a 1.500 m al nivel medio del mar y cuya resistencia sea suficiente para soportar la aeronave; y
  - v. Siempre que sea posible, el aeródromo designado sea uno de los descriptos detalladamente en la correspondiente Publicación de Información Aeronáutica.
4. 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.
5. Es particularmente importante que, en lo posible, se le comunique, siempre que sea posible, a la aeronave interceptada toda la información necesaria para facilitar una aproximación y aterrizaje seguros.

## **Señales visuales aire-aire.**

1. Las señales visuales que han de utilizar la aeronave interceptora y la interceptada, son las establecidas en las Tablas I-2 y I-3.
2. 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.**

1. Tratar de establecer comunicación en ambos sentidos con la aeronave interceptada en un idioma en común, en la frecuencia de emergencia de 121.5 MHz, utilizando los distintivos de llamada "FUERZA AÉREA ARGENTINA (ARGENTINIAN AIR FORCE)" y "AERONAVE INTERCEPTADA (INTERCEPTED AIRCRAFT)" o matrícula.
2. Si durante la interceptación se hubiera establecido contacto por radio con la aeronave interceptora, pero no fuera posible comunicarse en un idioma común, se intentará:
  - i. proporcionar la información esencial;
  - 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, transmitiendo dos veces cada frase.

## **Intercepted Aircraft Guidance**

1. The intercepted aircraft, through radio communications, should be provided with the navigation guidance and the corresponding information, if radio contact can be established
2. When navigation guidance is provided to an intercepted aircraft, care shall be taken to ensure that the visibility is not less than that corresponding to visual meteorological conditions and that the maneuvers required to that aircraft do not constitute hazards in addition to those already existing, in case of that its operational performance has decreased
3. In the exceptional case in which an intercepted aircraft is required to land in the national territory, it must be considered that:
  - i. The designated aerodrome is suitable for safe landing of the type of aircraft concerned, especially if the aerodrome is not normally used for civil air transport operations;
  - ii. The surrounding terrain is suitable for circuit, approach and missed approach maneuvers;
  - iii. The intercepted aircraft has enough fuel to reach the aerodrome
  - iv. If the intercepted aircraft is a civil transport aircraft, the aerodrome has a runway whose length is equivalent to at least 1,500 m at mean sea level and whose resistance is sufficient to support the aircraft; and
  - v. Whenever possible, the designated aerodrome is one of those described in detail in the corresponding Aeronautical Information Publication.
4. When a civil aircraft is required to land on an unfamiliar aerodrome, it is essential to give it sufficient time to prepare for landing, bearing in mind that the pilot in command of the civil aircraft is the only one who can judge the safety of the landing operation in relation to the length of the runway and the mass of the aircraft at that time
5. It is particularly important that, whenever possible, the intercepted aircraft be informed of all the necessary information to facilitate a safe approach and landing.

## **Air-Air. Visual Signals**

1. The visual signals to be used by the intercepting and intercepted aircraft are those established in Tables I-2 and I-3.
2. It is essential that the intercepting aircraft and the intercepted aircraft strictly enforce these signals and correctly interpret the signals given by the other aircraft, and that the intercepting aircraft pay special attention to any signal given by the intercepted aircraft to indicate that it is in danger. or emergency

## **Radio communication between the Interception Control Unit or the intercepting aircraft and the intercepted aircraft**

1. Try to establish communication in both ways with the intercepted aircraft in a common language, on the emergency frequency of 121.5 MHz, using the call signs "ARGENTINE AIR FORCE (ARGENTINIAN AIR FORCE)" and "INTERCEPTED AIRCRAFT (INTERCEPTED AIRCRAFT)" or registration mark.
2. If, during the interception, radio contact was established with the intercepting aircraft, but it is not possible to communicate in a common language, an attempt will be made
  - i. To provide the essential information;
  - ii. To acknowledge instructions; and
  - iii. To transmit any other necessary information by using the phrases and the pronunciation that appears Table I-1, repeating each twice.

Tabla I-1

Frases para uso de aeronaves INTERCEPTORAS			Frases para uso de aeronaves INTERCEPTADAS		
Frase	Pronunciación <sup>1</sup>	Significado	Frase	Pronunciación <sup>1</sup>	Significado
CALL SIGN	<u>KOL</u> SAIN	¿Cuál es su distintivo de llamada?	CALL SIGN	<u>KOL</u> SAIN (distintivo de llamada) <sup>2</sup>	Mi distintivo de llamada es (distintivo de llamada)
FOLLOW	<u>FOLOU</u>	Sigame	WILCO	<u>WI</u> -CO	Cumpliré instrucciones
DESCEND	<u>DISSEND</u>	Descienda para aterrizar	CAN NOT	<u>CAN</u> NOT	Imposible cumplir
YOU LAND	<u>YU</u> <u>LAND</u>	Aterrice en este aeródromo	REPEAT	<u>RI</u> -PIT	Repita instrucciones
PROCEED	<u>PRO</u> IID	Puede proseguir	AM LOST	<u>AM</u> <u>LOST</u>	Posición desconocida
			MAYDAY	<u>ME</u> IDEI	Me encuentro en peligro
			HIJACK <sup>3</sup>	<u>JAI</u> CHAK	He sido objeto de apoderamiento ilícito
			LAND	LAND	Permiso para aterrizar en (lugar)
			(lugar)	(lugar)	
			DESCEND	<u>DIS</u> SEND	Permiso para descender

1. En la segunda columna se subrayan las silabas 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".

Table I-1

<i>Phrases for use by INTERCEPTING aircraft</i>			<i>Phrases for use by INTERCEPTED aircraft</i>		
<i>Phrase</i>	<i>Pronunciation<sup>1</sup></i>	<i>Meaning</i>	<i>Phrase</i>	<i>Pronunciation<sup>1</sup></i>	<i>Meaning</i>
CALL SIGN	<u>KOL</u> SA-IN	What is your call sign?	CALL SIGN	<u>KOL</u> SA-IN (call sign) <sup>2</sup>	My call sign is (call sign)
FOLLOW	<u>FOL</u> -LO	Follow me	WILCO	<u>VILL</u> -KO	Understood
DESCEND	DEE- <u>SEND</u>	Descend for landing	Will comply		
YOU LAND	<u>YOU</u> LAAND	Land at this aerodrome	CAN NOT	<u>KANN</u> NOTT	Unable to comply
PROCEED	PRO- <u>SEED</u>	You may proceed	REPEAT	REE- <u>PEET</u>	Repeat your instruction
			AM LOST	<u>AM</u> LOSST	Position unknown
			MAYDAY	MAYDAY	I am in distress
			HIJACK <sup>3</sup>	<u>HI</u> -JACK	I have been hijacked
			LAND	LAAND (place name)	I request to land at (place name)
			DESCEND	DEE- <u>SEND</u>	I require descent

**Señales que se han de utilizar en caso de interceptación.**

1. Señales iniciadas por la aeronave interceptora y respuesta de la aeronave interceptada

Tabla I-2

<b>Señales iniciadas por la aeronave interceptada y respuesta de la aeronave interceptora</b>				
Serie	Señales de la aeronave INTERCEPTADA	Significado	Respuesta de la aeronave INTERCEPTORA	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>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.</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>	Usted ha sido interceptado. Sígame.	DÍA o NOCHE Alabear la aeronave, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares, y seguir a la aeronave interceptada.	Comprendido, lo cumpliré.
2	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.	Prosiga.	DÍA o NOCHE Alabear la aeronave.	Comprendido, lo cumpliré.
3	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. 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.	Aterrice en este aeródromo.	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.	Comprendido, lo cumpliré.

## Signals to be used in case of interception

1. Signals initiated by the intercepting aircraft and response of the intercepted aircraft

Table I-2

Signals initiated by the intercepting aircraft and response of the intercepted aircraft				
Serie	Signals from the intercepting aircraft	Meaning	Response from the intercepted aircraft	Meaning
1	<p>DAY or NIGHT Wing the aircraft and turn the navigation lights on and off at irregular intervals (and landing lights in the case of a helicopter) from a position slightly above and ahead and, normally, to the left of the intercepted aircraft (or to the right if the intercepted aircraft is a helicopter) and, after receiving a response, make a slow horizontal turn, usually to the left (or to the right in the case of a helicopter) to the desired heading.</p> <p>Note 1. Weather or terrain conditions may force the intercepting aircraft to reverse the positions and direction of the turn mentioned above in Series 1.</p> <p>Note 2. If the intercepted aircraft cannot maintain the speed of the intercepting aircraft, it is anticipated that the intercepting aircraft will make a series of gorse patterns and wing the aircraft each time it passes to the intercepted aircraft.</p>	You have been intercepted.. Follow me	<p>DAY or NIGHT Wing the aircraft, turn the navigation lights on and off at irregular intervals, and follow the intercepting aircraft.</p>	Understood. I will comply with
2	DAY or NIGHT Depart sharply from the intercepted aircraft, making an upward turn of 90 ° or more, without crossing the flight line of the intercepted aircraft.	Proceed	DAY or NIGHT Wing the aircraft.	Understood. I will comply with.
3	DAY or NIGHT Deploy the landing gear (if it is retractable) with the landing lights continuously on and fly over the runway in service or, if the intercepted aircraft is a helicopter, overfly the helicopter landing area. In the case of helicopters, the intercepting helicopter makes an approach to the landing, and remains in hovering flight near the landing area.	Land at this aerodrome.	<p>DAY or NIGHT Deploy the landing gear (if it is retractable), keeping the landing lights continuously lit, follow the intercepting aircraft and, if after flying over the runway in service or the landing area of the helicopter it is considered safe to land, proceed to landing</p>	Understood. I will comply with.

2. Señales iniciadas por la aeronave interceptada y respuesta de la aeronave interceptora.

Tabla I-3

<b>Señales iniciadas por la aeronave interceptada y respuesta de la aeronave interceptora</b>				
Serie	Señales de la aeronave INTERCEPTADA	Significado	Respuesta de la aeronave INTERCEPTORA	Significado
4	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 (1 000 ft) pero sin exceder de 600 m (2 000 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 cualesquier 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 replega 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, sígome.
5	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.
6	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.

#### Abstención del uso de armas

*Nota: En la adopción unánime el 10 de mayo de 1984 del Artículo 3 Bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, por parte del 25 período de sesiones (extraordinario) de la Asamblea de la OACI, los Estados contratantes han reconocido que “todo Estado debe abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo”, ello no implica desconocer ni limitar los derechos que los Estados soberanos tienen para el establecimiento de procedimientos y limitaciones asociados a la Defensa Nacional.*

1. Cuando agotadas las instancias para comunicarse y para que la aeronave interceptada aterrice en un aeródromo idóneo, se considerará en adelante que la misma se encuentra realizando un uso incompatible con los fines del Convenio de Aviación Civil y por ello y en la medida que la aeronave persista en su actitud de no respetar las instrucciones de los controles y del interceptor, la misma podrá ser declarada hostil. En ese evento se le informará a su piloto al mando tal determinación y sus consecuencias, mediante un mensaje radiotelefónico en idioma Español e Inglés, a través de las frecuencias de emergencia indicadas anteriormente y la que corresponda a los Servicios de Tránsito Aéreo en espacio aéreo sobrevolado.
2. Conforme a la situación y cuando el Estado Nacional considere que dicha acción puede constituir una amenaza a sus intereses vitales (especialmente a la vida y libertad de sus habitantes), podrá establecer las medidas defensivas y/o procedimientos que considere necesarios a efectos de hacer cesar tal acción.

#### Reglas de Protección aeroespacial (RPA)

1. En tiempo de paz, a las aeronaves que son declaradas TAI u hostil se les aplicará las Reglas de Empeñamiento, Reglas de Protección aeroespacial (RPA) vigentes para cada situación. Será facultad del Poder Ejecutivo Nacional Decretar dichas Reglas de Empeñamiento, las que podrán estar afectadas por el Secreto Militar.
2. Las Reglas de Protección Aeroespacial (RPA) son las instrucciones establecidas por el poder ejecutivo Nacional, que determinan con precisión y claridad los criterios relativos al uso efectivo del Instrumento Militar para cada caso, en consonancia con las normas del derecho internacional y nacional. Las mismas constituyen una interrelación entre la política nacional, el derecho y los requerimientos propios de las operaciones militares de defensa que se están ejecutando.

#### Tránsito Aéreo Irregular (TAI)

1. Será declarado Tránsito Aéreo Irregular a aquella aeronave que no pueda ser identificada por el sistema de vigilancia y control del aeroespacio, volando en el espacio aéreo de jurisdicción nacional o interés, sin cumplimentar las normas y procedimientos de tránsito aéreo que correspondan a tal espacio. Permanecerá en ese estatus hasta ser identificado o ser declarado aeronave hostil.

2. Signals initiated by the intercepted aircraft and response of the intercepting aircraft

Table I-3

<b>Signals initiated by the intercepted aircraft and response of the intercepting aircraft</b>				
Serie	Signals from the INTERCEPTED aircraft	Meaning	Response from the INTERCEPTING aircraft	Meaning
4	DAY or NIGHT Retract the landing gear (if retractable) and turn the landing lights on and off over the service runway or the helicopter landing area at a height of more than 300 m (1 000 ft) but not exceeding 600 m (2 000 ft) [in the case of a helicopter, at a height of more than 50 m (170 ft) but not exceeding 100 m (330 ft)] above the aerodrome level, and continue to fly in a circuit on the runway in service or the helicopter landing area. If you are not able to turn the landing lights on and off, turn on and off any other available lights.	The assigned aerodrome is not suitable.	DAY or NIGHT If it is desired that the intercepted aircraft follow the intercepting aircraft to an alternative aerodrome, the intercepting aircraft retracts the landing gear (if retractable) and uses the Series 1 signals prescribed for intercepting aircraft. If it is decided to release the intercepted aircraft, the intercepting aircraft will use the Series 2 signals, prescribed for intercepting aircraft.	Understood. Follow me.
5	DAY or NIGHT Repeatedly turn on and off all available lights at regular intervals, but in a manner that distinguishes them from flashing lights.	Unable to comply.	DAY or NIGHT Use the Series 2 signals, prescribed for intercepting aircraft.	Understood
6	DAY or NIGHT Turn on and off all available lights at regular intervals.	In danger.	DAY or NIGHT Use the Series 2 signals, prescribed for intercepting aircraft.	Understood

### Abstention from the Use of Weapons

*Note: In the unanimous adoption on May 10, 1984 of Article 3 Bis of the Convention on International Civil Aviation, by the 25th (extraordinary) session of the ICAO Assembly, the Contracting States have recognized that "every State must abstain from resort to the use of weapons against civil aircraft in flight", this does not imply ignoring or limiting the rights that sovereign States have for the establishment of procedures and limitations associated with National Defense.*

- When the instances to communicate and to make the intercepted aircraft land at a suitable aerodrome are exhausted, it will be considered from this moment that it is making an incompatible use for the purposes of the Civil Aviation Convention and for that reason and to the extent that the aircraft persist in its attitude of not respecting the instructions of the controls and the interceptor, it may be declared hostile. In that event, the pilot in command will be informed of such determination and its consequences, by means of a radiotelephone message in Spanish and English, through the emergency frequencies indicated above and that corresponding to the Air Traffic Services in over flown airspace.
- According to the situation and when the National State considers that such action may constitute a threat to its vital interests (especially to the life and liberty of its inhabitants), it may establish the defensive measures and / or procedures it considers necessary for the purposes of make stop such action.

### Aerospace Protection Rules

- In times of peace, aircraft that are declared TAI or hostile will be subject to the applicable Aerospace Protection Rules (RPA) current for each situation. The National Executive Power will be empowered to Decree the said Aerospace Protection Rules, which may be affected by the Military Secret.
- The Aerospace Protection Rules are the instructions established by the National Executive Power, which determine with precision and clarity the criteria related to the effective use of the Military Instrument in each case, in accordance with the standards of international and national law. They constitute an interrelation between national policy, law and the requirements of military defense operations that are being executed

### Irregular Air Traffic (TAI)

- Those aircraft that can not be identified by the surveillance and control system of the aerospace, flying in the airspace of national jurisdiction or interest, without complying with the air traffic rules and procedures that correspond to such space shall be declared Irregular Air Traffic. Remaining in that status until identified or declared hostile aircraft.

## **Aeronave hostil**

1. Se considera aeronave hostil, a toda aquella aeronave, militar o de cualquier otro tipo, que efectúe una violación del espacio aéreo de soberanía o bajo jurisdicción nacional con fines presuntamente distintos a los establecidos en el Convenio de Aviación Civil (Chicago – 1944), no acate las instrucciones de los controles civiles o militares o se constituya en un peligro contra instalaciones gubernamentales, centros vitales de la Nación, la población y sus recursos, como así también cualquier maniobra que atente contra la seguridad de la aeronave interceptora dentro de un proceso de interceptación o el reiterado e injustificado desacato de las instrucciones que se le transmitan por cualquiera de los medios disponibles.
2. En esta situación, el desacato de una aeronave hostil a las instrucciones de la aeronave interceptora implicará que, conforme a la situación y agotadas todas las instancias previas, la aeronave considerada hostil pueda ser pasible de la aplicación de las Reglas de Protección Aeroespacial (RPA) vigentes, aprobadas por la autoridad competente, para minimizar o evitar la potencial afectación de los intereses vitales de la Nación señalados precedentemente, especialmente la vida y libertad de sus habitantes.
3. Cabe destacar que la condición de aeronave civil no puede ser asumida, mientras esté en vuelo, solamente a partir de su pintura y marcas externas; ello podrá ser comprobado mediante la verificación de la documentación e inspección de su carga y equipamiento de abordo, una vez que la misma cumpla con las instrucciones de las autoridades correspondientes, luego que aterrice en el aeródromo que se le indique y tomen intervención las autoridades correspondientes.
4. Toda actitud evasiva, el incumplimiento de las normas o a las instrucciones de los controles por parte de una aeronave o una agresión proveniente de un TAI, la convertirá en hostil.

## **Zona de Identificación de Defensa Aérea (ADIZ)**

1. Las aeronaves que efectúen vuelos en el espacio aéreo de la República Argentina, definido por el paralelo 29° hacia el Norte y los límites internacionales con las Repúblicas de Chile, Bolivia, Paraguay y Brasil deberán presentar, obligatoriamente, Plan de Vuelo y mantenerlo hasta su llegada a destino; cumpliendo con lo dispuesto en las RAAC – Parte 91.
2. El incumplimiento de las mencionadas disposiciones hará pasibles a las aeronaves de la aplicación del Artículo 3 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, relativo a la interceptación de aeronaves civiles conforme a los procedimientos publicados en esta Circular.

---

ACTUALICE SU DOCUMENTACIÓN

## **Hostile Aircraft**

1. It is considered to be hostile aircraft to any aircraft, military or otherwise, that violates sovereign airspace or under national jurisdiction for allegedly different purposes than those established in the Convention on Civil Aviation (Chicago - 1944) , do not obey the instructions of the civil or military controls or constitute a danger against government installations, vital centers of the Nation, the population and its resources, as well as any maneuver that threatens the safety of the intercepting aircraft within a interception process or the repeated and unjustified disregard of the instructions transmitted to him by any of the means available
2. In this situation, the contempt of an aircraft hostile to the instructions of the intercepting aircraft will imply that, according to the situation and exhausted all previous instances, the aircraft considered hostile may be subject to the application of current aerospace protection rules approved by the competent authority, to minimize or avoid the potential affectation of the vital interests of the Nation mentioned above, especially the life and freedom of its inhabitants
3. It should be noted that the condition of civil aircraft can not be assumed, while in flight, only from its paint and external marks; This can be verified by verifying the documentation and inspection of its cargo and equipment on board, once it complies with the instructions of the corresponding authorities, after it lands at the aerodrome indicated and the corresponding authorities take action
4. Any evasive attitude, non-compliance with the rules or instructions from controls by an aircraft or an assault from a TAI, will make it hostile.

## **Air Defense Identification Zone (ADIZ)**

1. Aircraft that make flights in the airspace of the Republica Argentina, defined by the 29º parallel to the North and the international boundaries with the Republic of Chile, Bolivia, Paraguay and Brazil must submit, compulsory, the Flight Plan and maintain it until its arrival to destination; complying with the provisions of the RAAC - Part 91
2. Infringement of the aforementioned provisions will aircraft subject to the application of Article 3 bis of the Convention on International Civil Aviation, regarding the interception of civil aircraft in accordance with the procedures published in this Circular.

---

UPDATE YOUR DOCUMENTATION