


ENR 1.13 - INTERFERENCIA ILICITA

1.13.1.- Generalidades.-

Los siguientes procedimientos están destinados a ser utilizados por las aeronaves que sean objeto de interferencia ilícita, ya sea que puedan o no informar del hecho a una Dependencia ATS.

1.13.2.- Procedimientos.-

 1.13.2.1.- El piloto de toda aeronave que sea objeto de un acto de interferencia ilícita hará lo posible para informarlo a la Dependencia ATS de jurisdicción, como asimismo toda eventualidad significativa que se le relacione o cualquier desviación del plan de vuelo actualizado que las circunstancias hagan necesaria, a fin de permitir a dicha dependencia dar prioridad a la aeronave y reducir al mínimo los conflictos de tránsito aéreo.

1.13.2.2.- Además, en el caso de aeronaves equipadas con respondedor SSR, harán lo posible para hacerlo funcionar en el modo **A clave 7500**, indicando así específicamente que son objeto de interferencia ilícita.

1.13.2.3.- Cuando el piloto no pueda informarlo a una Dependencia ATS y/o le resulte imposible activar el respondedor de la manera indicada, o esté fuera de la cobertura radar, seguirá los siguientes procedimientos:

- 1º) A menos que la situación a bordo de la aeronave le dicte otro modo de proceder, deberá tratar de continuar el vuelo a lo largo de la derrota o ruta asignada y al nivel de crucero asignado, por lo menos hasta que pueda comunicarse con una Dependencia ATS o esté dentro de su cobertura radar.
- 2º) Si debe apartarse de la derrota/ruta asignada o del nivel de crucero asignado, sin poder establecer la comunicación con la Dependencia ATS, el piloto debería, de ser posible;
 - a) tratar de radiodifundir advertencias en la frecuencia VHF de emergencia (121,5 MHz.) y en otras frecuencias apropiadas, a menos que la situación a bordo de la aeronave le dicte otro modo de proceder. De ser convenientes y posible, también debería recurrir para ello a otros equipos como, por ejemplo, el respondedor de a bordo, enlace de datos, etc.; y
 - b) continuar el vuelo a un nivel de vuelo que, con respecto de los niveles de crucero utilizados normalmente por los vuelos IFR;
 - difiera en 500 Ft. en las áreas en que se aplican mínimas de separación vertical de 1.000 Ft.; o
 - difiera en 1.000 Ft. en las áreas en que se aplican mínimas de separación vertical de 2.000 Ft.