

S

الأمم المتحدة

Distr.  
GENERAL

S/1996/509  
1 July 1996  
ARABIC  
ORIGINAL: ENGLISH

مجلس الأمن



مذكرة من الأمين العام

يتشرف الأمين العام بأن يحيل إلى أعضاء مجلس الأمن الرسالة المرفقة التي تلقاها من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي.



## المرفق

### رسالة مؤرخة ٢٨ حزيران/يونيه ١٩٩٦ موجهة إلى الأمين العام من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي

أود أن أشير إلى البيان الصادر عن رئيس مجلس الأمن في ٢٧ شباط/فبراير ١٩٩٦، الذي طلب فيه مجلس الأمن إلى منظمة الطيران المدني الدولي التحقيق في حادث "إسقاط طائرتين مدنيتين في ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦" برمته، وتقديم تقرير عن نتائجها إلى مجلس الأمن في أقرب وقت ممكن.

وعملا بطلب مجلس الأمن، أتشرف بأن أحيل إليكم التقرير (C-WP/10441) وورقة المعلومات رقم ١، اللذين قدمهما إلى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي الأمين العام للمنظمة تحت عنوان "تقرير عن التحقيق بشأن إسقاط طائرتين مدنيتين خاصتين مسجلتين في الولايات المتحدة بواسطة طائرات حربية كوبية في ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦".

ونظر مجلس منظمة الطيران المدني الدولي في هذا التقرير خلال الجلسات ١٧ و١٨ و١٩ لدورته ١٤٨، المعقودة يومي ٢٦ و٢٧ حزيران/يونيه ١٩٩٦. وأصدر مجلس المنظمة قرارا أتشرف بأن أحيله أيضا إليكم. وفي أعقاب نظر المجلس في التقرير، تم رفع التصنيف "محظور" (RESTRICTED) عن توزيع التقرير.

(توقيع) أسعد قطيطي



## قرار اعتمده مجلس منظمة الطيران المدني الدولي في جلسته العشرين من دورته ١٤٨

في ٢٧ حزيران/يونيه ١٩٩٦

### ان المجلس

اذ يذكر بأن طائرات عسكرية كوبية قامت في ١٩٩٦/٢/٢٤ بتدمير طائرتين مدنيتين خاصتين مسجلتين في الولايات المتحدة .

وقد نظر في طلب حكومة الولايات المتحدة اجراء تحقيق بشأن هذه الواقعة .

ونظر في طلب حكومة كوبا الذي دعت فيه المنظمة الى اجراء تحقيق شامل .

ونظر في طلب مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة . في بيان رئاسي بتاريخ ١٩٩٦/٢/٢٧ ، بأن تجرى منظمة الطيران المدني الدولي تحقيقا في هذه الواقعة برمتها .

واذ يذكر بالقرار الذي اعتمده مجلس الايكاو في ١٩٩٦/٢/٦ والذي شجب فيه بشدة اسقاط هاتين الطائرتين المدنيتين ، والذي طلب من الأمين العام الشروع في اجراء تحقيق فوري في هذه الواقعة برمتها وتقديم تقرير بشأن التحقيق خلال ٦٠ يوما من اعتماد هذا القرار ، للنظر فيه أثناء الدورة ١٤٨ .

ويعرب عن تقديره للتعاون التام في هذا الشأن من جانب سلطات الدولتين المعنيتين مع فريق التحقيق التابع للايكاو .

وقد نظر في تقرير الأمين العام بشأن التحقيق وذلك في ٢٦ و ١٩٩٦/٦/٢٧ أثناء دورته ١٤٨ .

واذ يذكر بالمبدأ الذي يقضى بأن لكل دولة سيادة كاملة ومطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو اقليمها ، وأنه يجب أن تعتبر ضمن اقليم الدولة الأراضي البرية والمياه الاقليمية المتاخمة لها .

ويذكر بأنه يجب على الدول ، أثناء ممارستها لسلطتها بموجب المادة ١ و ٢ من اتفاقية الطيران المدني الدولي أن تسترشد بالمبادئ والأحكام والقواعد وأساليب العمل الموصى بها الواردة في الاتفاقية وملاحقتها ، بما في ذلك القواعد المتعلقة باعترض الطائرات المدنية ، والمبدأ ، المعترف به بموجب القانون الدولي العرفي ، بشأن عدم استخدام الأسلحة ضد هذه الطائرات أثناء طيرانها .

١- يحيط علماً بتقرير التحقيق الذى أجراه الأمين العام .

٢- يؤكد من جديد على المبدأ الذى يقضى بوجود امتناع الدول عن استخدام الأسلحة ضد طائرات مدنية أثناء طيرانها وأنه يجب ، عند اعتراض طائرات مدنية ، عدم تعريض أرواح الأشخاص الذين على متن الطائرة وسلامة الطائرة للخطر .

٣- ويؤكد من جديد المبدأ الذى يقضى بأن على كل دولة متعاقدة أن تتخذ التدابير الملائمة لحظر الاستعمال المتعمد لأي طائرة مدنية مسجلة فى تلك الدولة أو يقوم بتشغيلها مستثمر يوجد مقر عمله الرئيسى أو اقامته الدائمة فى تلك الدولة فى أى غرض يتنافى مع أهداف اتفاقية الطيران المدنى الدولى .

٤- يؤكد من جديد ادانته لاستخدام الأسلحة ضد طائرات مدنية أثناء طيرانها باعتباره منافياً لأبسط الاعتبارات الانسانية ، وقواعد القانون الدولى العرفى المقننة فى المادة ٣ مكرر من اتفاقية الطيران المدنى الدولى، والقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الواردة فى ملاحق الاتفاقية .

٥- يعرب عن أسفه العميق لمصرع أربعة أشخاص وعن عميق تعاطفه وتعازيه لأسر الضحايا المنكوبين فى هذا الحادث المأساوى .

٦- يقرر ارسال تقرير الأمين العام الى مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة .

٧- يكلف لجنة الملاحه الجوية بدراسة الجوانب المتصلة بالسلامة الواردة فى تقرير التحقيق فيما يتعلق بكفاية القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها والقواعد الأخرى المتصلة باعترض الطائرات المدنية ، وتقديم تقرير الى المجلس فى دورته ١٥٠ عن أى تدابير تعتبرها ضرورية لمنع تكرار وقوع مثل هذه الحادثة المفضجة .

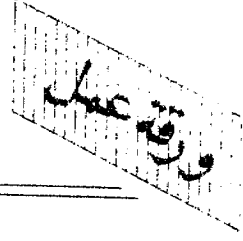
٨- يرجو من رئيس المجلس أن يبلغ جميع الدول المتعاقدة لدى الايكاو باعتماد هذا القرار فى أقرب وقت ممكن ، وأن يرفع تقريراً عن هذا القرار الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية فى عام ١٩٩٨ لاتخاذ ما قد ترغب فيه من اجراء .

٩- يرجو من جميع الدول المتعاقدة ابلاغ مجلس الايكاو فى أى وقت بوقوع أى انتهاك للقواعد المذكورة أيضاً والواردة فى اتفاقية الطيران المدنى الدولى .

١٠- يحث جميع الدول على التصديق فى أقرب وقت ممكن على المادة ٣ مكرر من اتفاقية الطيران المدنى الدولى ان لم تكن قد فعلت ذلك بعد ، والامتنال لجميع أحكام هذه المادة الى حين دخولها حيز التنفيذ .

- انتهى -





## منظمة الطيران المدني الدولي

المجلس - الدورة ١٤٨

الموضوع رقم ١٤: موضوعات متعلقة بالملاحة الجوية

تقرير عن التحقيق بشأن اسقاط  
طائرتين مدنيتين خاصتين مسجلتين في الولايات المتحدة  
بواسطة طائرات حربية كوبية في ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦

(مقدم من الأمين العام)

## ملخص

في ١٩٩٦/٢/٦، أصدر المجلس قرارا كلف فيه الأمين العام بالشروع في التحقيق في هذه الواقعة برمتها لتحديد جميع الوقائع والجوانب الفنية ذات الصلة بها. ويتضمن المرفق بهذه الورقة التقرير عن تحقيق الايكاو لتقصي الحقائق.

## المراجع

مذكرة من الرئيس برقم AK/501 بتاريخ ١٩٩٦/٢/٢٨	*C-WP/10395
مذكرة من الرئيس برقم AK/500 بتاريخ ١٩٩٦/٢/٢٨ (مع تصويبها الانجليزي والفرنسي والروسي)	*C-WP/10392 (Revised)
مذكرة من الرئيس برقم AK/499 بتاريخ ١٩٩٦/٢/٢٧	*C-WP/10391
مذكرة من الرئيس برقم AK/498 بتاريخ ١٩٩٦/٢/٢٧	C-WP/10390 (Revised)
مذكرة من الرئيس برقم AK/497 بتاريخ ١٩٩٦/٢/٢٦	C-WP/10389
مذكرة من الأمين العام برقم SG 1462/96 بتاريخ ١٩٩٦/٢/١١	*C-WP/10388
	*C-DEC 147/10
	*C-DEC 147/9
	*C-DEC 147/8
	C-DEC 147/6
	C-DEC 147/4
	مذكرة من الرئيس برقم PRES AK/502 بتاريخ ١٩٩٦/٢/٢٩ (مع تصويبها العربي)
	C-WP/10412 (Restricted)
	C-DEC 148/1

\* مراجع رئيسية

## ١- لمحة تاريخية

١-١ طلب مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ، في بيان رئاسي بتاريخ ١٩٩٦/٢/٢٧ ، الى الايكاو أن تحقق في حادثة "اسقاط القوات الجوية الكوبية لطائرتين مدنيتين في ١٩٩٦/٢/٢٤" برمتها وأن تقدم الى مجلس الأمن في أقرب وقت ممكن تقريراً عما تتوصل اليه من نتائج .

٢-١ اعتمد مجلس الايكاو في ١٩٩٦/٢/٦ ، خلال الجلسة العاشرة من دورته ١٤٧ ، قراراً (وترد نسخة عن القرار في المرفق (أ)) بخصوص اسقاط طائرتين مدنيتين مسجلتين في الولايات المتحدة بواسطة طائرات حربية كوبية في ١٩٩٦/٢/٢٤ . واستند نظر المجلس في الموضوع الى طلب مجلس الأمن ، وكذلك طلب حكومة الولايات المتحدة اجراء تحقيق بشأن هذه الواقعة ، وطلب حكومة كوبا أن تجري المنظمة تحقيقاً شاملاً . وكلف القرار الأمين العام ، ضمن أمور أخرى ، بالشروع فوراً في اجراء تحقيق في هذه الواقعة برمتها لتحديد جميع الوقائع والجوانب الفنية ذات الصلة بها وأن يقدم الى المجلس ، في غضون ٦٠ يوماً من تاريخ اعتماد القرار ، تقريراً لينظر فيه المجلس خلال دورته الثامنة والأربعين بعد المائة . وقرر المجلس أيضاً أنه سيقوم "فوراً باحالة تقرير الأمين العام مع أي تعليقات عليه الى مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة" .

٣-١ في ١٩٩٦/٥/٦ ، نظر مجلس الايكاو في تقرير عن التقدم المحرز في التحقيق (ورقة العمل C-WP/10412) وأخذ علماً بأن الأمين العام يتوقع اعداد التقرير النهائي في موعد لا يتجاوز أوائل شهر يونيو ١٩٩٦ ، لكي ينظر فيه مجلس الايكاو خلال دورته ١٤٨ . ويرد في المرفق (ب) بهذه الورقة التقرير عن تحقيق الايكاو لتقصي الحقائق .

## ٢- الاجراء المعروض على المجلس

١-٢ يدعى المجلس الى :

(أ) النظر في التقرير عن تحقيق الايكاو لتقصي الحقائق بشأن اسقاط طائرتين مدنيتين خاصتين مسجلتين في الولايات المتحدة بواسطة طائرات حربية كوبية في ١٩٩٦/٢/٢٤ .

(ب) تكليف الأمين العام باحالة التقرير مع أي تعليقات ذات صلة بهذه المسألة الى مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة .

-----

## التذييل (ب)

### قرار اعتمده مجلس منظمة الطيران المدني الدولي في الجلسة العاشرة لدورته ١٤٧

بتاريخ ٦ آذار/مارس ١٩٩٦

#### إن المجلس

وقد وضع في اعتباره قيام طائرات عسكرية كوبية في ١٩٩٦/٢/٢٤ بتدمير طائرتين مدنيّتين خاصّتين مسجلتين في الولايات المتحدة .

وبعد أن نظّر في طلب حكومة الولايات المتحدة إجراء تحقيق بشأن هذه الواقعة .

ونظّر في طلب حكومة كوبا الذي تدعو فيه المنظمة إلى القيام بتحقيق شامل .

ونظّر في طلب مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ، في بيان من رئيسه بتاريخ ١٩٩٦/٢/٢٧ ، أن تحقّق منظمة الطيران المدني الدولي في هذه الواقعة برمتها .

وإدراكاً منه بأن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ، في بيان رئيسه بتاريخ ١٩٩٦/٢/٢٧ ، قد شجّب بشدة إسقاط السلاح الجوي الكوبي لطائرتين مدنيّتين في ١٩٩٦/٢/٢٤ .

وإذ يشجّب بشدة قيام السلاح الجوي الكوبي بإسقاط طائرتين مدنيّتين في ١٩٩٦/٢/٢٤ ، مما أسفر عن مصرع أربعة أشخاص .

وإذ يعرب عن تعاطفه العميق مع الأسر المنجوعة في هذه الواقعة المحزنة .

وإذ يحث الأطراف المعنية على المساعدة في الانتشال النوري ، إن أمكن ، لجثث الضحايا وأمتعتهم الشخصية .

وإدراكاً منه بأن استخدام الأسلحة ضد طائرات مدنية أثناء طيرانها يتنافى مع أبسط الاعتبارات الانسانية ومع المعايير التي تحكم السلوك الدولي ومع الأنظمة والقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الواردة في اتفاقية شيكاغو وملاحقتها .

وإذ يؤكد من جديد المبدأ الذي يلزم الدول ، لدى اعتراضها لطائرات مدنية ، بأن تمتنع عن استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها ، وألا تعرض لأرواح الأشخاص الموجودين على متن هذه الطائرات وسلامتها .

١- يكلف الأمين العام بالشروع فوراً في إجراء تحقيق في هذه الواقعة برمتها لتحديد جميع الوقائع والجوانب الفنية ذات الصلة بها وفقاً لبيان رئيس مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة وأن يقدم إلى مجلس الأيكاو ، في غضون ٦٠ يوماً من تاريخ اعتماد هذا القرار ، تقريراً لينظر فيه المجلس خلال دورته الثامنة والأربعين بعد المائة .

٧- يدعو الاطراف المعنية الى التعاون التام فى التحقيق .

٣- يقرر أن يقوم المجلس فورا باحالة تقرير الأمين العام مع أى تعليقات عليه الى مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة .

٤- يرجو من رئيس المجلس أن يقدم تقريرا عن تنفيذ هذا القرار الى جميع الدول المتعاقدة لدى الايكاو فى أقرب وقت ممكن ، والى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية فى عام ١٩٩٨ حتى تتخذ الجمعية العمومية ما ترغب فيه من اجراء .

٥- يحث جميع الدول على التصديق فى أقرب وقت ممكن على المادة الثالثة مكرر من اتفاقية الطيران المدنى الدولى ان لم تكن قد فعلت ذلك .

التذييل (ب)

اسقاط طائرتين مدنيتين خاصتين  
مسجلتين فى الولايات المتحدة بواسطة طائرات عسكرية كوبية

فى ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦

تقرير عن تحقيق تقصى الحقائق الذى أجرته الايكاو

حزيران/يونيه ١٩٩٦



# الفهرس

الصفحة

١	.....	مقدمة	
٤	.....	١- معلومات وقائعية	
٤	.....	١-١ تاريخ الرحلات الجوية	
١٧	.....	٢-١ الاصابات للأشخاص	
١٨	.....	٣-١ الأضرار للطائرات	
١٨	.....	٤-١ أضرار أخرى	
١٨	.....	٥-١ معلومات عن الأفراد	
١٨	.....	١-٥-١ قائد الطائرة "سيسنا تي ٣٣٧ اتش" - N2506	
١٨	.....	٢-٥-١ قائد الطائرة "سيسنا ٣٣٧ سي" - N2456S	
١٩	.....	٣-٥-١ قائد الطائرة "سيسنا ٣٣٧ بي" - N5485S	
١٩	.....	٤-٥-١ قائد الطائرة "ميج - ٢٩"	
١٩	.....	٥-٥-١ مساعد طيار الطائرة "ميج - ٢٩"	
١٩	.....	٦-٥-١ قائد الطائرة "ميج - ٢٣"	
٢٠	.....	٦-١ معلومات عن الطائرات	
٢٠	.....	١-٦-١ معلومات عامة عن الطائرة من طراز سيسنا ٣٣٧	
٢٠	.....	٢-٦-١ معلومات تفصيلية عن الطائرات N2506 و N2456S و N5485S	
٢١	.....	٣-٦-١ الأجهزة الالكترونية على متن الطائرة "سيسنا تي ٣٣٧ اتش" - N2506 والتعديلات عليها	
٢١	.....	٤-٦-١ الأجهزة الالكترونية على متن الطائرة "سيسنا ٣٣٧ سي" - N2456S والتعديلات عليها	
٢٢	.....	٥-٦-١ الأجهزة الالكترونية على متن الطائرة "سيسنا ٣٣٧ بي" - N5485S والتعديلات عليها	
٢٢	.....	٦-٦-١ الطائرة من طراز "ميج - ٢٩ يو بي"	
٢٢	.....	٧-٦-١ الطائرة من طراز "ميج - ٢٣ أم ال"	
٢٣	.....	٧-١ معلومات الأرصاد الجوية	
٢٣	.....	١-٧-١ الأحوال الجوية	
٢٣	.....	٢-٧-١ التنبؤات والطقس الفعلي في مرحلة أثناء الطريق	
٢٣	.....	٣-٧-١ الأرصاد الجوية	
٢٤	.....	٤-٧-١ أحوال الضوء	
٢٤	.....	٨-١ معلومات المطار	
٢٤	.....	١-٨-١ مطار "ميامي / اوبا لوكا"	
٢٤	.....	٢-٨-١ مطار "سان انطونيو دي لوس بانوس"	

٢٤	٩-١ خدمات الحركة الجوية والاتصالات والمساعدات الملاحية
٢٨	١٠-١ المراقبة والاتصالات والمساعدات الملاحية الخاصة بالطائرات الاعتراضية
٢٨	١١-١ مسجلات الطيران
٢٩	١٢-١ معلومات تتعلق بالحطام والارتطام
٢٩	١٣-١ معلومات طبية وباثولوجية
٣٤	١٤-١ النيران
٣٤	١٥-١ البحث والانتقاذ
٣٤	١-١٥-١ أنشطة كوبا للبحث والانتقاذ
٣٤	٢-١٥-١ أنشطة البحث والانتقاذ التي قامت بها الولايات المتحدة
٣٦	١٦-١ معلومات اضافية
٣٦	١-١٦-١ اتفاقية الطيران المدني الدولي
٣٩	٢-١٦-١ المادة الثالثة مكرر من اتفاقية الطيران المدني الدولي
٤٣	٣-١٦-١ اجراءات اعتراض الطائرات
٤٦	٧-٢ التحليل
٤٦	١-٢ اختراقات المجال الجوي الكوبي قبل ١٩٩٦/٢/٢٤
٤٦	١-١-٢ اختراقات المجال الجوي الكوبي في الفترة من ١٩٩٤/٥/١٥ الى ١٩٩٥/٤/٤
٤٨	٢-١-٢ اختراقات المجال الجوي الكوبي في يوم ١٩٩٥/٧/١٣
٥٦	٣-١-٢ اختراق المجال الجوي الكوبي في ٩ و ١٣/١/١٩٩٦
٦٢	٤-١-٢ ملخص الوضع في كوبا قبل ١٩٩٦/٢/٢٤
٦٣	٢-٢ التطورات في الولايات المتحدة في ١٩٩٦/٢/٢٣
٦٥	٣-٢ أحداث يوم ١٩٩٦/٢/٢٤
٦٥	١-٣-٢ الوضع في كوبا يوم ١٩٩٦/٢/٢٤
٦٥	٢-٣-٢ الوضع في الولايات المتحدة يوم ١٩٩٦/٢/٢٤
٦٦	٣-٣-٢ رحلات الطائرات N2456S و N5485S و N2506
٧١	٤-٣-٢ الاتصالات اللاسلكية العسكرية الكوبية
٨٤	٥-٣-٢ بيانات رادارية متصلة باسقاط الطائرتين
٩٢	٦-٣-٢ الشهود
٩٦	٧-٣-٢ موقع اسقاط الطائرتين
٩٧	٨-٣-٢ الطائرة من طراز "ب-٣ أورايون"
١٠٠	٤-٢ تخطيط وتغييرات الطيران
١٠١	٥-٢ اجراءات الاعتراض
١٠١	١-٥-٢ المبادئ والاشارات
١٠٢	٢-٥-٢ اجراءات الاعتراض التي تتبعها كوبا



١٠٣	٦-٢	جماعة "أخوة الانتاذا"
١٠٦	٧-٢	الاجراءات التي اتخذتها سلطات الولايات المتحدة
١١٣	٣-	الاستنتاجات
١١٥	٤-	التوصيات

### قائمة الخرائط

٦	١-	المسار المسجل في خطة الطيران والمسار الفعلي للطائرات الثلاث من طراز سيسنا
١١	٢-	مسار البحث المزمع للطائرات سيسنا الثلاث وأقصى موقع وصلت اليه جنوبا وفقا لبيانات الرادار الكوبية والأمريكية
١٤	٣-	موقع سقوط الطائرتين N2456S و N5485S طبقا للبيانات الرادارية الكوبية والأمريكية ، وطبقا للباخرة "ملكة البحار" والمركب "ترايلاينر"
٣٠	٤-	موقع سقوط الطائرتين N2456S و N5485S طبقا للبيانات الرادارية الكوبية والأمريكية ، وطبقا للباخرة "ملكة البحار" وموقع الحقيبة الطافية والعوامة الصوتية الرادارية
٣١	٥-	أنشطة البحث والانتاذا الكوبية يوم ١٩٩٦/٢/٢٤
٣٢	٦-	أنشطة البحث والانتاذا الكوبية يوم ١٩٩٦/٢/٢٥
٣٣	٧-	أنشطة البحث والانتاذا الأمريكية من ٢٤ الى ١٩٩٦/٢/٢٦
٥٨	٨-	اسقاط المنشورات في ١٩٩٦/١/٩ طبقا للتقارير الكوبية
٥٩	٩-	اسقاط المنشورات في ١٩٩٦/١/١٣ طبقا للتقارير الكوبية
٦٠	١٠-	عينتان من المنشورات التي أسقطت يومي ٩ و ١٩٩٦/١/١٣ (ترجمة الى العربية)
٦١		(النص الأصلي بالاسبانية)
٨٥	١١-	بيانات الرادار التي قدمتها كوبا وتبين عملية الاعتراض في ١٩٩٦/٢/٢٤
٨٨	١٢-	مسار طيران الطائرة رقم N2456S كما سجله الرادار الأمريكي
٨٩	١٣-	مسار طيران الطائرة رقم N5485S كما سجله الرادار الأمريكي
٩٠	١٤-	مسارات طيران الطائرات رقم N2506 و N2506S و N5485S وطائرتي الميج الكوبيتين كما سجلها الرادار الأمريكي
٩١	١٥-	رحلة العودة للطائرة N2506S والزوج الثاني من طائرات الميج الكوبية كما سجلها الرادار الأمريكي
٩٩	١٦-	مسار طيران الطائرة من طراز ب-٣ أورايون كما سجلها الرادار الأمريكي

ملاحظة - ما لم يذكر غير ذلك فان جميع التواريخ والتوقيتات في هذا التقرير هي بالتوقيت المحلي في هافانا ، كوبا ، والتوقيت المحلي في ميامي ، في فلوريدا في الولايات المتحدة ، وهو التوقيت القياسي الشرقي . والتوقيت المحلي في كل من هافانا وميامي يعادل التوقيت العالمي المنسق -٥ ساعات .



## مقدمة

١- اعتمد مجلس منظمة الطيران المدني ، فى الجلسة العاشرة من دورته ١٤٧ المنعقدة بتاريخ ١٩٩٦/٣/٦ ، قرارا بشأن قيام طائرات عسكرية كوبية فى ١٩٩٦/٢/٢٤ بتدمير طائرتين مدينتين خاصيتين مسجلتين فى الولايات المتحدة . وقد اعتمد المجلس فى بحثه لهذه المسألة على طلب مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ، الذى ورد فى بيان رئاسى بتاريخ ١٩٩٦/٢/٢٧ ، بأن تجرى منظمة الطيران المدني الدولى تحقيقا فى هذه الواقعة برمتها ، وطلب حكومة الولايات المتحدة اجراء تحقيق بشأن هذه الواقعة ، وطلب حكومة كوبا بأن تجرى المنظمة تحقيقا شاملا . ويكلف هذا القرار الأمين العام - ضمن أمور أخرى - بالشروع فورا فى اجراء تحقيق فى هذه الواقعة برمتها لتحديد جميع الوقائع والجوانب الفنية . وكذلك دعا المجلس الأطراف المعنية الى التعاون التام فى التحقيق .

٢- عقب اعتماد قرار المجلس مباشرة ، تم تكوين فريق للتحقيق يضم ثلاثة من موظفى المنظمة وخبيرا استشاريا يعملون جميعا على أساس التفرغ لهذه المهمة . على أن يقدم موظفون آخرون من الأمانة العامة المساعدة حسب الحاجة .

٣- فى ١٩٩٦/٣/١٩ ، وجه الأمين العام كتابا الى كل من حكومتى الولايات المتحدة وكوبا ، طالبا تعاونهما على تقديم جميع المعلومات ذات الصلة ، واعطاء موافقتهما على قيام فريق التحقيق باجراء زيارات بشأن هذا الموضوع . وأبلغ الأمين العام كلا من هاتين الدولتين بالمجالات المحددة التى سيهتم بها الفريق . وقد وافقت الدولتان على زيارات الفريق .

٤- زار فريق الايكاو كوبا فى الفترة من ٢٤ الى ١٩٩٦/٣/٣١ . وعقد سلسلة من الاجتماعات مع هيئة الطيران المدني الكوبية . وحضر هذه الاجتماعات مسؤولون من هيئة الطيران المدني ، ووزارة الشؤون الخارجية ، والمجلس الوطنى ، وسلاح الدفاع الجوى . وقام الفريق أيضا بزيارة مركز هافانا لمراقبة المنطقة ، ووحدة التنسيق بين الطيران المدني والطيران العسكرى (المركز الوطنى المشترك لتخطيط الطيران) .

٥- أتاحت السلطات فى كوبا لفريق الايكاو ما يلى : عقد مقابلات مع الموظفين المدنيين والعسكريين المعنيين وأخذ أقوالهم ، واجراء مقابلات مع الشهود وأخذ أقوالهم ، والتسجيلات الصوتية والتحريرية للاتصالات ، وبيانات تفصيلية عن الطائرات العسكرية الاعتراضية ونوعية تسليحها ، وجميع سجلات مراقبة الحركة الجوية ذات الصلة ، والاعلانات للطيارين (نوتام) حول اعلان تنشيط المناطق الخطرة شمال كوبا ، وبيانات تفصيلية عن التنسيق بين الطيران المدني والطيران العسكرى ، واجراءات الاعتراض ، والمخططات والخرائط والبيانات

<sup>١</sup> الاعلانات للطيارين هى اخطارات تحتوى على معلومات تتعلق بانشاء أو حالة أو تغيير أى من تسهيلات الطيران أو خدماته أو اجراءاته أو أى مصدر خطورة ، ويكون معرفة هذه المعلومات فى الوقت المناسب ضروريا للأشخاص العاملين فى مجال العمليات الجوية .

الرادارية المدنية والعسكرية ، وبيانات تفصيلية عن أعمال البحث والانتاذ ، وتنبؤات الطقس وتقارير الأحوال الجوية فى منطقة شمال كوبا يوم ١٩٩٦/٢/٢٤ ، والمعلومات التفصيلية عن وقائع الاختراقات للمجال الجوى الكوبى منذ عام ١٩٩٤ .

٦- زار فريق الايكافو واشنطن العاصمة فى الفترة من ٢ الى ١٩٩٦/٤/٤ لعقد اجتماعات فى مقر المجلس القومى لسلامة النقل ، وادارة الطيران الاتحادية . وحضر هذه الاجتماعات مسؤولون من هاتين الهيئتين ، ومسؤولون من وزارة الخارجية ، ووزارة الدفاع ، وخفر السواحل الأمريكى .

٧- زار الفريق ميامى فى الفترة من ١٤ الى ١٩٩٦/٤/١٩ . وهناك زار الهيئات التالية وعقد اجتماعات معها : مكتب ميامى التابع للمجلس القومى لسلامة النقل ، ومركز ميامى لمراقبة الحركة الجوية أثناء الطريق ، وبرج مراقبة مطار ميامى الدولى ، ومحطة ميامى للخدمة التلقائية للطيران الدولى ، وبرج مراقبة مطار "اوبا لوكا" ، والمكتب المحلى لتواعد الطيران التابع لادارة الطيران الاتحادية فى ميامى ، ومكتب التحقيقات الاتحادية فى ميامى ، ومقر خفر السواحل فى ميامى ، وحظيرة الطائرات التى استعملتها الطائرات الثلاث المعنية فى مطار "اوبا لوكا" ، وشركة "هوستا" للطيران الدولى فى مطار "اوبا لوكا" ، والباخرة السياحية النرويجية "ملكة البحار" ، ومحطة هيئة الاذاعة والتلفزيون القومية (ان بى سى) - القناة ٦ - فى ميامى .

٨- أتاحت السلطات فى الولايات المتحدة لفريق الايكافو ما يلى : اجراء مقابلات مع قائد وركاب الطائرة التى عادت الى مطار "اوبا لوكا" ، وتفاصيل الرحلات الجوية السابقة التى قامت بها جماعة "أشقاء للانتاذ" فى المجال الجوى الكوبى أو بالقرب منه ، ومعلومات تفصيلية عن طائراتها وعملياتها ، ومعلومات تفصيلية عن مشاهدات خفر السواحل والسلاح الجوى واجراءات كل منهما ، ومعلومات تفصيلية عن المراكب الموجودة فى المنطقة وتسجيلاتها وتقاريرها ، ومعلومات تفصيلية عن الطائرات "سيسنا ٣٣٧" الثلاث المعنية ، ومعلومات تفصيلية عن طواقمها واجازاتهم وخبرتهم ، وجميع تسجيلات مراقبة الحركة الجوية ذات الصلة . والاعلانات للطيارين (نوتام) عن تنشيط المناطق الخطرة شمال كوبا ، وخطط الطيران ، وتوزيع خطط الطيران ، والمعلومات الرادارية وتسجيلات الاتصالات ، وبيانات رادارية من قطاع الدفاع الجوى لجنوب شرق الولايات المتحدة فى مقر نظام الدفاع الجوى لأمريكا الشمالية (نوراد) فى فلوريدا ، ومعلومات تفصيلية عن أعمال البحث والانتاذ ، وتنبؤات الطقس وتقارير الأحوال الجوية فى منطقة "مضائق فلوريدا" يوم ١٩٩٦/٢/٢٤ ، ومعلومات تفصيلية عن استخدام الطائرات المدنية للقاعدة البحرية الأمريكية فى "جوانتانامو" ، والاعلانات للطيارين (نوتام) المتعلقة بمنع انتهاكات المجال الجوى الكوبى .

٩- عقدت فى مقر الايكافو بمونتريال فى الفترة من ٢ الى ١٩٩٦/٥/٣ اجتماعات ومناقشات أخرى مع مسؤولين من ادارة الطيران الاتحادية ، والمجلس القومى لسلامة النقل ، وذلك بخصوص ما يلى : تفاصيل ملاحظات واجراءات ادارة الجمارك الأمريكية فيما يتعلق بالواقعة ، بما فى ذلك البيانات الرادارية المأخوذة من مركز تنسيق عمليات الحظر الجوى الداخلى التابع لادارة الجمارك الأمريكية ، وبيانات رادارية تتعلق باسقاط الطائرات من مقر مركز العمليات الاقليمية للكاريبى فى جنوب فلوريدا ، واستعراض البيانات الرادارية المسجلة المتعلقة بالاسقاط والمأخوذة من مركز ميامى لمراقبة الحركة الجوية أثناء الطريق ومن قطاع الدفاع الجوى لجنوب شرق

الولايات المتحدة في فلوريدا ، وصورة من التتبع الرادارى لطائرة من طراز "ب-3 أورايون" (P-3 Orion) أثناء طيرانها شمالي خط العرض ٢٤ بين الساعة ١٤:٤٥ والساعة ١٥:١٥ يوم ١٩٩٦/٢/٢٤ ، ومعلومات عن اجراءات انفاذ القانون التي اتخذتها ادارة الطيران الاتحادية بصدد اختراقات المجال الجوى الكوبى قبل ١٩٩٦/٢/٢٤ .

١٠- فى يومى ٦ و ١٩٩٦/٥/٧ ، عقدت اجتماعات ومناقشات فى مقر الايكاو فى مونتريال مع مسؤولين من ادارة الطيران الاتحادية ، والمجلس القومى لسلامة النقل ، وسلاح الجو الأمريكى بخصوص بيانات رادارية تتعلق باسقاط الطائرتين وهى بيانات أخذت من مرافق قطاع الدفاع الجوى لجنوب شرق الولايات المتحدة فى فلوريدا ، وصورة من التتبع الرادارى للطائرة من طراز "ب-3 أورايون" . وفى ١٩٩٦/٥/٩ ، استمع فريق الايكاو الى تسجيل للاتصالات بين الطائرات الاعتراضية العسكرية الكوبية ومركز المراقبة الأرضية الذى تتبعه ، بالصورة التى قدمتها الولايات المتحدة . ولم يتم تسليم شريط الكاسيت الذى يشتمل على التسجيل ، ومع ذلك ، فقد أتيح نص بالاسبانية وترجمة له باللغة الانجليزية لفريق الايكاو .

١١- طلب الفريق معلومات اضافية ، وقدمتها السلطات فى كوبا يومى ١٠ و ١٩٩٦/٥/٢٢ ، بشأن مسجلات بيانات الطيران (FDR) المركبة فى الطائرات الاعتراضية العسكرية ، والاتصالات بين الطائرات الاعتراضية العسكرية الكوبية ومركز المراقبة الأرضية الذى تتبعه . وقد سلم الشريط الاصلى للتسجيل الكوبى الى فريق الايكاو فى ١٩٩٦/٥/٢٢ .

١٢- طلب الفريق معلومات اضافية ، وقدمتها السلطات فى الولايات المتحدة يوم ١٩٩٦/٥/٢١ ، بشأن مهمة الطائرة من طراز "ب-3 أورايون" ، وبيانات رادارية من محطة سلاح الجو التابع للبحرية الأمريكية فى "كى وست" ، ومركز العمليات الاقليمية للكاريبى ، وقطاع الدفاع الجوى لجنوب شرق الولايات المتحدة التابع لنظام الدفاع الجوى لأمريكا الشمالية (نوراد) .

١٣- فى يومى ٣ و ١٩٩٦/٦/٤ استمع فريق الايكاو الى الشريط الاصلى للتسجيل الذى قامت به مصادر فى الولايات المتحدة للاتصالات بين الطائرات الاعتراضية العسكرية الكوبية ومركز المراقبة الأرضية الذى تتبعه .

١٤- قام الفريق باستعراض وتحليل المعلومات والبيانات والمواد والخرائط التى أتاحتها السلطات فى كل من كوبا والولايات المتحدة . وأعد التقرير فى شكله النهائى فى ١٩٩٦/٦/١٩ .

## ١- معلومات وقائعية

### ١-١ تاريخ الرحلات الجوية

١-١-١ تجمع طيارون ومؤيدون لجماعة "أخوة الانقاذ" في حظيرة الطائرات بمطار "اوبا لوكا" صباح يوم ١٩٩٦/٢/٢٤ . وفي الساعة ٠٩:١٢ ، بدأ قائد الطائرة من طراز "سيسنا - ٣٣٧ سي" ، رقم التسجيل N2456S ، الذي كان في الوقت ذاته رئيسا لعمليات الطيران في جماعة "أخوة الانقاذ" ، بدأ في ايداع خطط للطيران بالرؤية (وفقا لتواعد الطيران البصري) لدى محطة ميامي للخدمة التلقائية للطيران الدولي (AIFSS) . وكانت خطط الطيران هذه لست طائرات تعتمز القيام "برحلات طيران لانقاذ ركاب الأطواف" ، على أن يكون وقت المغادرة الساعة ١٠:١٥ . وكانت الطائرات وأرقام تسجيلها على النحو التالي: "سيسنا - تي ٣٣٧ اتش" رقم N2506 و "سيسنا - ٣٣٧ سي" رقم N2456S و "سيسنا - ٣٣٧ بي" رقم N5485S و "سيسنا - ٣٣٧ جي" رقم N108LS و "سيسنا - ٣٣٧ بي" رقم N2329S و "سيسنا - ٣١٠ جيه" رقم N312MX . وكان خط السير المودع يشمل الطيران من مطار "اوبا لوكا" الى النقطة "24 00N 080 25W" ثم الى "23 30N 080 25W" و "23 30N 082 45W" و "24 00N 082 45W" ، والعودة الى مطار "اوبا لوكا" . وكان هذا الخط يضم الطيران في اقليمي ميامي و هافانا لمعلومات الطيران (FIR) . واشتملت التفاصيل الاضافية على ما يلي : شخصان على متن كل طائرة ، سرعة الطيران : ١٢٠ عقدة في الساعة على ارتفاع ٥٠٠ قدم ، مدة الطيران التقديرية : خمس ساعات ، وزمن الوقود : ست ساعات . وكانت معدات السلامة التي تحملها كل طائرة عبارة عن سترتي نجاة من اللون الأصفر وقارب نجاة من اللون الأصفر يتسع لما يتراوح بين أربعة وستة أشخاص . ويعبر خط الطيران المزمع المناطق الخطرة MUD-8 و MUD-9 و MUD-14 داخل اقليم هافانا لمعلومات الطيران . وقد سبق الابلاغ عن تنشيط هذه المناطق الخطرة اعتبارا من الساعة ٠٨:٠٠ حتى الساعة ١٨:٣٠ يوم ١٩٩٦/٢/٢٤ في اعلانات للطيارين (نوتام) . وأكدت محطة ميامي للخدمة التلقائية للطيران الدولي أن رئيس عمليات الطيران في جماعة "أخوة الانقاذ" قد راجع اعلانات الطيارين السارية . وتم تخصيص رموز الأجهزة المجيبة على النحو التالي: الطائرة N2506 خصص لها الرمز "١٢٢٢" ، والطائرة N2456S خصص لها الرمز "١٢٢٣" ، والطائرة N5485S خصص لها الرمز "١٢٢٤" ، والطائرة N108LS خصص لها الرمز "١٢٢٥" ، والطائرة N2329S خصص لها الرمز "١٢٢٦" ، والطائرة رقم N312MX خصص لها الرمز "١٢٢٧" . واكتملت عملية ايداع خطط الطيران بالرؤية للطائرات الست في الساعة ٠٩:٢٩ . وأرسلت خطط الطيران الى مركز ميامي لمراقبة الحركة الجوية أثناء الطريق ومركز هافانا لمراقبة المنطقة .

٢-١-١ نظرا لارتباطات أخرى لدى بعض طياري جماعة "أخوة الانقاذ" ، لم تغادر الطائرات في الساعة ١٠:١٥ كما كان مقررا . ثم عاد الطيارون الى حظيرة الطائرات بعد الساعة ١١:٠٠ واتفقوا على تناول طعام الغداء قبل بدء الطيران .

٣-١-١ طبقا لأقوال السلطات في كوبا ، رصد رادار الدفاع الجوي الكوبي ثلاث طائرات مجهولة الهوية جنوب خط العرض ٢٤ شمالا ، وهو الحد الخارجي لنطاق تعريف الدفاع الجوي الكوبي (ADIZ) ، داخل اقليم

طيران هافانا فى الساعة ١٠:١٢ . ولم تنشئ هذه الطائرات اتصالا مع مركز هافانا لمراقبة المنطقة ، ولم ترصد ردود من الجهاز المجيب . وكانت هذه الطائرات تطير على ارتفاع يتراوح بين ٥٠٠ متر الى ١٥٠٠ متر ، وبسرعة تتراوح بين ٢٠٠ و ٣٠٠ كيلومتر فى الساعة . وبين الساعة ١٠:١٦ و ١٠:٥٠ ، رصد رادار الدفاع الجوى الكوبى ، فى ثلاث مناسبات ، طائرة داخل حدود الاثنى عشر ميلا بحريا للمياه الاقليمية بموازاة الساحل الكوبى بين مدينتى هافانا وفاراديرو . وفى الساعة ١٠:٣٤ ، أقلعت طائرة اعتراضية تابعة لسلاح الدفاع الجوى الكوبى فى مهمة دورية لاقتناع تلك الطائرات بالانسحاب . وقد انسحبت تلك الطائرات المجهولة الهوية الى الشمال فى الساعة ١١:١٧ استجابة لدورية الطائرة الاعتراضية العسكرية ، وقد أمرت هذه الأخيرة بالعودة الى قاعدتها فى الساعة ١١:٣٠ .

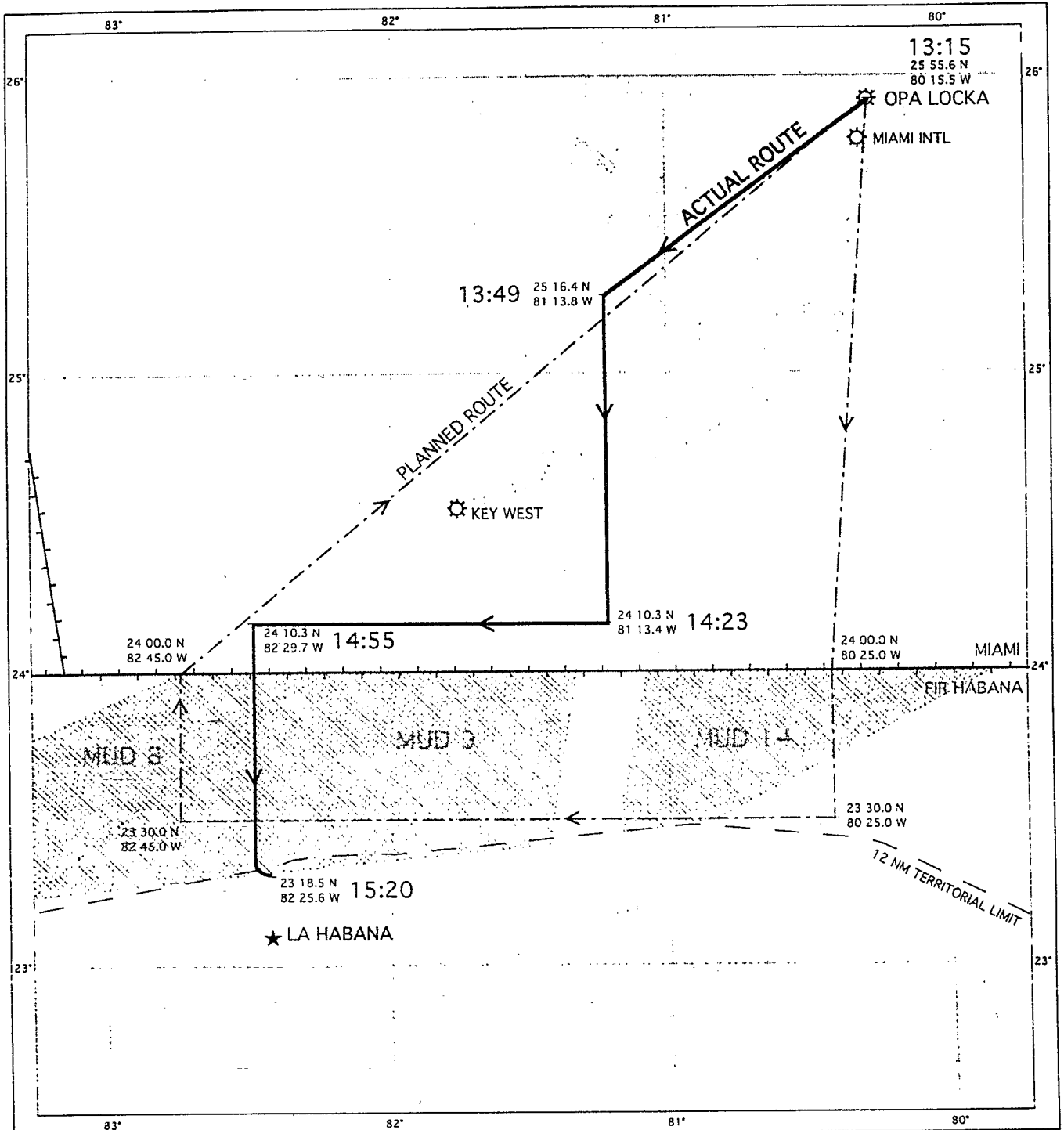
٤-١-١ فى الساعة ١٠:٤٠ ، استفسر مركز هافانا لمراقبة المنطقة من مركز ميامى لمراقبة الحركة الجوية عن وجود طائرة مجهولة الهوية ولا تظهر أى رد من الجهاز المجيب ، وتطير الى الجنوب من خط العرض ٢٤ شمالا داخل المنطقة الخطرة MUD-9 . ورد مركز ميامى بعد مضي ثمان دقائق على النحو التالى:

"راجعنا الأمر مع خضر السواحل ، وراجعنا كل جهة نعرفها ولا يعلم أى منهم بوجود طائرة هناك ."

٥-١-١ فى الساعة ١١:٤٧ ، أدخلت جماعة "أخوة الانتاذا" تعديلات على ثلاث خطط طيران وأنهت صلاحية الخطط الثلاث الأخرى المتبقية . فقد أعطت وقت مغادرة جديد هو الساعة ١٢:٣٠ للطائرات ذات الأرقام N2506 و N2456S و N5485S . وبالإضافة الى ذلك ، غيرت عدد الأشخاص المزمع حملهم على متن الطائرة رقم N2506 ليصبح أربعة أشخاص ، مع أربع سترات نجاة ، فى حين أضافت ثلاثة مولدات للدخان البرتقالى اللون الى المعدات التى تحملها الطائرة رقم N5485S . ولم تغير خط السير فى خطط الطيران المعدلة . وقد أرسلت خطط الطيران الثلاث المعدلة الى مركز ميامى لمراقبة الحركة الجوية أثناء الطريق ومركز هافانا لمراقبة المنطقة .

٦-١-١ طبقا لأقوال السلطات فى الولايات المتحدة ، سجل رادارهم نشاطا لطائرات عسكرية كوبية شمال هافانا بين الساعة ١٢:١٥ و ١٢:٤٥ . وطبقا لأقوال السلطات فى كوبا ، لم يكن هناك مثل هذا النشاط فى ذلك الوقت .

٧-١-١ فى الساعة ١٣:٠١ ، تحركت الطائرات الثلاث من طراز سيسنا - ٣٣٧ (أرقام N2506 و N2456S و N5485S) من حظيرة الطائرات التابعة لجماعة "أخوة الانتاذا" ، بفرض الاقلاع . وفى الساعة ١٣:٠٧ ، أبلغ برج مطار "اوبا لوكا" مركز ميامى - ردا على طلب سابق لمعلومات عن نشاط جماعة "أخوة الانتاذا" - بأن الطائرات الثلاث التابعة للجماعة قد تحركت بفرض المغادرة . وأقلعت الطائرات الثلاث من المدرج (09L) متجهة غربا فى الساعة ١٣:١١ ، والساعة ١٣:١٢ والساعة ١٣:١٣ على التوالى . وفى الساعة ١٣:١٤ ، استفسر مركز ميامى من برج مطار "اوبا لوكا" عن اقلاع طائرات جماعة "أخوة الانتاذا" . وأجاب برج المطار المذكور بأن الطائرات الثلاث التابعة لتلك الجماعة قد غادرت المطار بالفعل ، وأنها تتجه فى ذلك الوقت غربا ، الى الشمال مباشرة من "اوبا لوكا" . وطلب مركز ميامى من برج مطار "اوبا لوكا" أن يبلغه لدى مغادرة أى طائرات أخرى تابعة لجماعة "أخوة الانتاذا" .



AIS/ MAP 07/6/96

المسجد المسجل في خطة الطيران والمسار الفعلي  
للمطارات الثلاث من طراز سيسنا — المستند ١



٨-١-١ بعد الاقلاع ، اتصلت كل من طائرات سيسنا الثلاث بمحطة ميامي للخدمة التلقائية للطيران الدولي (علامة النداء "ميامي راديو") (Miami Radio) لتنشيط خطط الطيران بالرؤية الخاصة بها . وتم تنشيط خطط الطيران في الساعة ١٣:٢٤ . وبعثت محطة ميامي رسائل تنفيذ بمغادرة الطائرتين N5485S و N2506 الى مركز ميامي لمراقبة الحركة الجوية أثناء الطريق ، ومركز هافانا لمراقبة المنطقة . ولم ترسل رسالة تنفيذ بمغادرة الطائرة N2456S بسبب خطأ من أحد العاملين .

٩-١-١ كانت طائرات سيسنا الثلاث قد اتفقت على أن تظل على اتصال مع بعضها البعض على تردد عال جدا هو ١٢٢٧٥ ميجاهرتز . وكانت قد وضعت ترتيبات روتينية لكي تقوم قاعدة "أخوة الانتاذ" في "أوبا لوكا" برصد طيرانها باستعمال جهاز لاسلكي يعمل على التردد العالي جدا ، وجهاز لاسلكي مكرر ، أو جهاز لاسلكي يعمل على التردد العالي . وكانت علامات النداء المتفق عليها ذاتيا بين الطائرات الثلاث على النحو التالي : Seagull One للطائرة N2506 و Seagull Charlie للطائرة N2456S و Seagull Mike للطائرة N5485S.

١٠-١-١ لم تتبع طائرات سيسنا الثلاث خط السير المسجل في خطط الطيران بالرؤية المودعة . فطبقا لما سجله رادار الدفاع الجوي التابع للولايات المتحدة ، طارت الطائرات الثلاث - في البداية - باتجاه الغرب ، ثم باتجاه الجنوب الغربي حتى وصلت الى النقطة "25 16.4N 081 13.8W" في الساعة ١٣:٤٩ ، ثم في اتجاه الجنوب الى النقطة "24 10.3N 081 13.4W" ، ثم انحرفت في الساعة ١٤:٢٣ نحو الغرب بموازاة خط العرض "24 10N" . وأفادت التقارير بأن الطائرات ظلت على اتصال بالرؤية فيما بينها . وفي الساعة ١٤:٥٠ ، مرت طائرات سيسنا الثلاث عند الموقع "24 09N 082 17W" في اتجاه عكسي لطائرة من طراز "ب-٣ اورايون" (P-3 Orion) تابعة لسلاح البحرية الأمريكي ، وكانت تلك الطائرة على ارتفاع ٩٠٠ قدم تقريبا .

١١-١-١ في الساعة ١٤:٣٩ ، رصد رادار الدفاع الجوي الكوبي طائرة الى الشمال من خط العرض ٢٤ شمالا . وأظهرت الطائرة رموزا من الجهاز المجيب تخصص عادة لرحلات الطيران وفقا لقواعد الطيران البصري . وفي الساعة ١٤:٤٣ ، وضعت طائرتان اعتراضيتان عسكريتان من قاعدة "سان انطونيو دي لوسبانيوس" الجوية في حالة التأهب النوري . وكانت الطائرتان الاعتراضيتان مسلحتين بصواريخ جو / جو باحثة عن الحرارة وبمدفع رشاش . وقد ألقمت هاتان الطائرتان ، وهما طائرة بمقعدين من طراز "ميج-٢٩ يو بي" (MIG-29 UB) ، وطائرة من طراز "ميج-٢٣ ام ال" (MIG-23 ML) ، ألقمتا في الساعة ١٤:٥٥ في دورية حراسة على طول مسافة من ١٥ و ٢٠ كيلومترا الى الشمال من الساحل على ارتفاع يتراوح بين ٢٠٠ و ٥٠٠ متر .

١٢-١-١ في الساعة ١٤:٥٥ ، سجلت طائرات سيسنا الثلاث في الموقع "24 10N 082 30W" بواسطة رادار الدفاع الجوي للولايات المتحدة ، حين دارت باتجاه الجنوب بموازاة خط العرض "082 30W" تقريبا .

١٣-١-١ سجل رادار الدفاع الجوي الكوبي طائرة على بعد ١٢ ميلا بحريا الى الجنوب من خط العرض ٢٤ شمالا في الساعة ١٥:٠٠ وأظهر سجل الرادار طائرة (هي الطائرة N2456S) في الموقع "23 48N 082 02W" ، وطائرتين أخريين تقطعان خط العرض ٢٤ شمالا ، وهما الطائرة N5485S عند النقطة "082 20W" والطائرة N2506 عند النقطة "082 24W" ، في الساعة ١٥:٠٠ تقريبا .

١٤-١-١ اتصلت الطائرات الثلاث بمركز هافانا لمراقبة المنطقة على التردد ١٢٢٧ ميگاهرتز ، قبل أن يعبر خط العرض ٢٤ شمالا متوغلين في إقليم طيران هافانا . واتصلت الطائرة N5485S بهافانا في الساعة ١٤:٥٦ . وبعد انشاء الاتصال ، أرسلت الرسالة التالية الى هافانا :

"نوفمبر خمسة أربعة ثمانية خمسة (N5485) صباح الخير نحن نعبر خط العرض أربع وعشرين ... في هذه اللحظة وسنظل في هذه المنطقة لمدة خمس ساعات تقريبا ."

وعند سؤالها عن رمز الجهاز المجيب على متنها ، ردت الطائرة N5485S بأنه "١٢٢٤" ، وعند سؤالها عن منطقة عملياتها ، أجابت الطائرة N5485S كالآتي :

"ان هذه المعلومات موجودة في خطة طيراننا ." (ترجمة من الاسبانية)

١٥-١-١ اتصلت الطائرة N2456S بمركز هافانا لمراقبة المنطقة في الساعة ١٤:٥٧ ، وأعطت رمز الجهاز المجيب الخاص بها على أنه "١٢٢٣" ، وأشارت الى أنها ستعبر خط العرض ٢٤ شمالا في غضون خمس دقائق .

١٦-١-١ وبعد الطائرة N2456S ، اتصلت الطائرة N2506 كذلك بمركز هافانا لمراقبة المنطقة في الساعة ١٤:٥٧ وأرسلت الرسالة التالية :

"مركز هافانا مساء الخير . لكم التحيات من نوفمبر اثنان خمسة صفر ستة (N2506) . من فضلكم سوف نعبر خط العرض ٢٤ في ظرف خمس دقائق تقريبا ، وسنظل في منطقتكم لمدة تتراوح بين ثلاث وأربع ساعات ، رمز الجهاز المجيب هو واحد اثنان اثنان اثنان (١٢٢٢) ، نظير على ارتفاع خمسمائة قدم أو أكثر ." (ترجمة من الاسبانية)

بعد أن أفاد مركز هافانا لمراقبة المنطقة بتسلم الرسالة ، أردفت الطائرة N2506 :

"مركز هافانا شكرا... على هذه المعلومات ، نحن اليوم نعمل وفقا لخطة طيران تأخذنا الى الشمال من هافانا ، لذا سنكون في منطقتكم وعلى اتصال بكم . منظمة "أخوة الانقاذ" وأنا شخصيا ، خوزيه باسولتو رئيس المنظمة ، نرسل لكم تحياتنا الحارة ." (ترجمة من الاسبانية)

أجاب مركز هافانا لمراقبة المنطقة على النحو التالي :

"علم ! سيدي ، نفيديكم بأن المنطقة شمالي هافانا منطقة خطيرة ، وأنتم تخاطرون بالطيران جنوبا من خط العرض ٢٤ ." (ترجمة من الاسبانية)

ردت الطائرة N2506 فى الساعة ١٤:٥٨ :

"نحن ندرك بأننا فى خطر فى كل مرة ندخل المنطقة الواقعة الى الجنوب من خط العرض ٢٤ ، غير أننا مستعدون للقيام بذلك باعتبارنا كوبيين أحرارا . " (ترجمة من الاسبانية)

أفاد مركز هافانا لمراقبة المنطقة بتسلم الرسالة .

١٧-١-١ طبقا لأقوال قائد الطائرة N2506 ، واصلت الطائرات الثلاث طيرانها جنوبا باتباع "082 30W" تقريبا . وكانت النية أن تنعطف الطائرة N2456S ناحية الشرق عند النقطة "23 35N" ، وأن تنعطف الطائرة N5485S نحو الشرق عند النقطة "23 30N" ، وأن تنعطف الطائرة رقم N2506 نحو الشرق عند النقطة "23 25N" . وكان من المفترض أن تظل على الخط المتجه شرقا الى "كاي سال بانك" بين نقطتى "080 25W" و "080 00W" ، حيث كانت الطائرات تعتزم العودة منها الى "اوبا لوكا" .

١٨-١-١ كانت هناك أيضا حركة بحرية فى المنطقة الواقعة شمالى هافانا . ففى الساعة ١٥:٠٠ ، كانت البخرة السياحية "ملكة البحار" (Majesty of the Seas) التابعة لشركة الخطوط الملكية الكاريبية (Royal Caribbean Cruise Lines) فى الموقع "23 29N 082 40.8W" ، مبحرة فى الاتجاه ٦٩° درجة حقيقية (أى حسب الشمال الحقيقى) ، بسرعة ١٤ عقدة ، متجهة الى ميناء ميامى . وكان على متن البخرة جهازا تلقائيا يسجل كل خمس دقائق الوقت والموقع والسرعة والاتجاه والرياح النسبية والعمق ، باستخدام جهاز النظام العالمى لتحديد الموقع وأجهزة استشعار أخرى .

١٩-١-١ وكان هناك مركب آخر فى اتجاه الشرق من البخرة "ملكة البحار" ، وهو مركب لصيد سمك التونة يحمل اسم "ترايلاينر" (Tri-Liner) . وكان ضباط المراقبة فى غرفة قيادة البخرة السياحية يولون اهتماما خاصا للموقع النسبى لمركب الصيد هذا ، لأنهم لاحظوا أن المركب يتجه فى مسار تصادمى مع البخرة . وكانت "ترايلاينر" تسير فى اتجاه الشمال بسرعة تتراوح بين ٧ و ٨ عقد نحو "كى وست" . وكانت "ترايلاينر" مجهزة هى الأخرى بجهاز النظام العالمى لتحديد الموقع ، غير أن أعضاء الطاقم لم يحتفظوا بسجل منتظم للموقع .

٢٠-١-١ كان فى المنطقة أيضا يخت شراعى ، يتقدم من النقطة "23 05.4N 082 30.6W" ، التى قطعها فى حوالى الساعة ١١:٠٠ ، محافظا على خط سيره فى الاتجاه ٤٤° درجة حقيقية صوب النقطة "23 44.0N 081 49.5W" ، وبسرعة ٦ عقد ، تحت قيادة ملاح آلى متصل بجهاز النظام العالمى لتحديد الموقع . ولم يحتفظ قائد اليخت بسجل منتظم للموقع .

٢١-١-١ بين الساعة ١٤:٥٥ والساعة ١٥:١١ ، تم استنفار الطائرتين الاعتراضيتين العسكريتين الكوبيتين بعد تسجيل أصداء مختلفة على رادار الدفاع الجوى ، وقد أبلغت الطائرتان أن أحد هذه الأصداء كان باخرة كبيرة . وفى الساعة ١٥:١١ ، أعطيت الأوامر لرصد صدى راداريا على بعد ٣٠ كيلومترا الى الشمال من

"باراكوا" ، وصدر للطائرة "ميج-٢٣" أمر بتشغيل الرادار على متنها . وبعد ذلك ، تم الابلاغ عن التقاط صدى آخر من رادار الدفاع الجوي على بعد ٢٥ كيلومترا الى الشمال من "سانتا في" . وأبلغت الطائرة "ميج-٢٩" عن التقاط طائرة بالرؤية في الساعة ١٧:١٥ . ثم طارت الطائرة "ميج-٢٣" الى الغرب من "باراكوا" لتظل خارج المنطقة ، ولم تقم بعد ذلك بأى دور نشط فى عملية الاعتراض .

٢٢-١-١ أظهر سجل رادار الدفاع الجوي للولايات المتحدة أن الطائرة N5485S وصلت الى أقصى موقع جنوبى لها وهو "23 25.1N 082 29.7W" فى الساعة ١٧:١٥ . وأظهر سجل الرادار الكوبى أن الطائرة N5485S دخلت المجال الجوى الاقليمى الكوبى فى الساعة ١٨:١٥ عند الموقع "23 21N 082 25W" .

٢٣-١-١ فى الساعة ١٨:١٥ ، أبلغ قائد الطائرة N5485S (Seagull Mike) الطائرتين الأخريين من طراز سيسنا بموقعه قائلا :

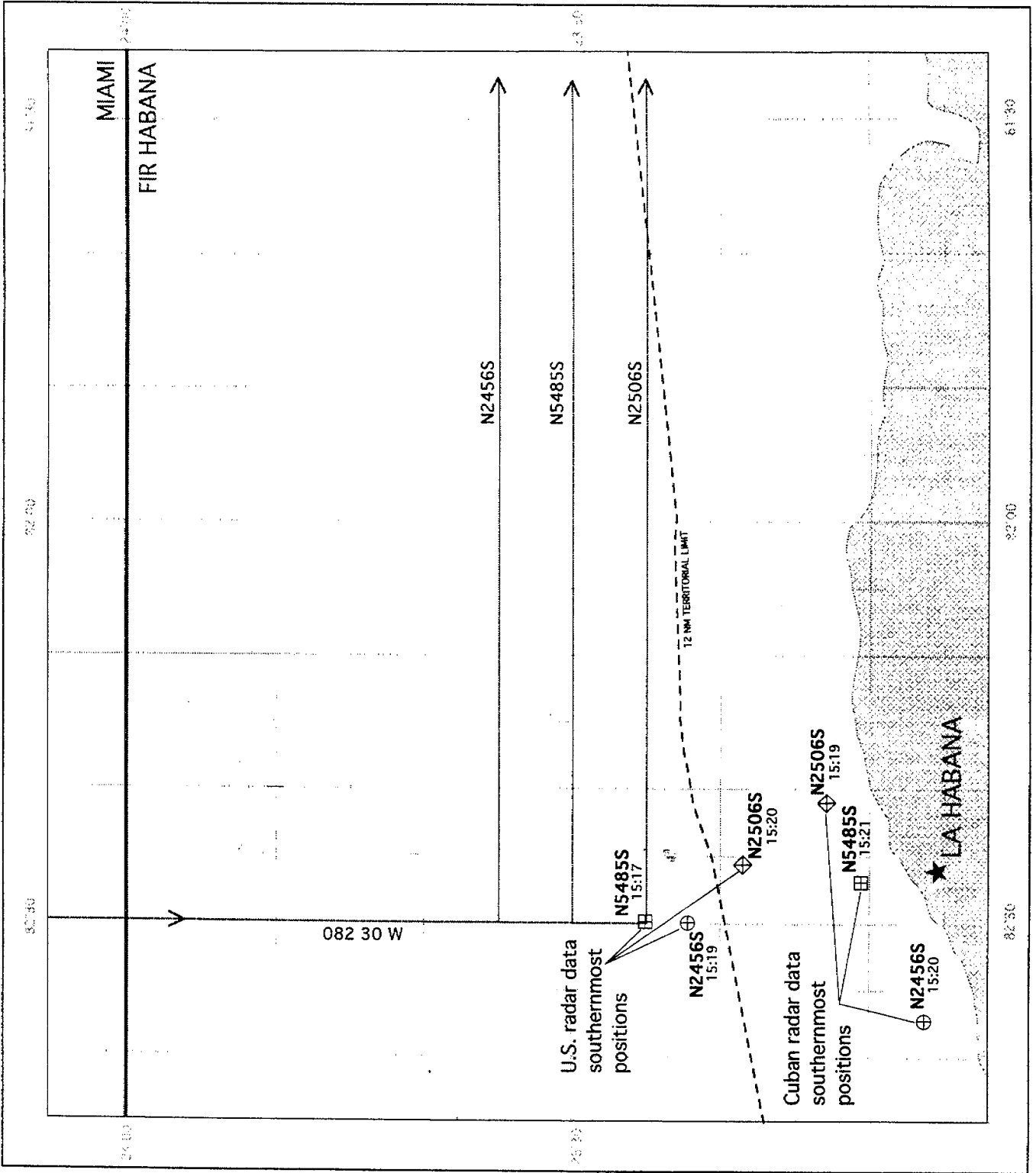
"مايك فى الموقع ثلاث وعشرين ثمان وعشرين اثنان وثمانين تسع وعشرين (23 28 082 29) ، هل تريدون منى أن أنتظركما هنا ؟ "

٢٤-١-١ من الساعة ١٧:١٥ وحتى ٢١:١٥ ، ناورت الطائرة "ميج-٢٩" بأمر من مركز المراقبة الأرضية وبالا اعتماد على رؤيتها هى للطائرة بالعين المجردة للطائرة (N2456S) . وطلب مركز المراقبة الأرضية تعريف الطائرة من حيث النوع واللون ورقم التسجيل .

٢٥-١-١ أثناء مناورة الطائرة "ميج-٢٩" لاعتراض الطائرة (N2456S) التى كانت ضمن مدى رؤيتها ، بدأت الطائرة رقم N2506 اتصلا آخر مع مركز هافانا لمراقبة المنطقة على التردد ١٣٣٧ ميگاهرتز ، هذا نصه :

الوقت	المحطة	الارسال (ترجمة من الاسبانية)
١٥:٢٠:٢٧	الطائرة N2506	مركز هافانا ، نوفمبر اثنان خمسة صفر ستة (N2506)
١٥:٢٠:٢٩	هافانا	نوفمبر اثنان خمسة صفر ستة ، هنا هافانا (N2506)
١٥:٢٠:٣١	الطائرة N2506	تحيات حارة . نتصل بكم للابلاغ من على بعد اثنى عشر ميلا من هافانا ، ونتقدم على مسارنا بفرض البحث والانتاخذ نحو الشرق . انه ليوم جميل وهافانا تبدو رائعة تماما من هنا . تحياتنا القلبية لكم ولجميع شعب كوبا من "أخوة الانتاخذ" .
١٥:٢٠:٥٠	هافانا	هافانا علم .

٢٦-١-١ أظهر تسجيل تم على متن الطائرة N2506 للاتصالات الداخلية فى تلك الطائرة ، وكذلك تسجيل للاتصالات اللاسلكية ، أظهر فى الساعة ١٥:٢١ أن الأفراد الذين كانوا على متن الطائرة N2506 لاحظوا طائرة كوبية من طراز "ميج" فى المنطقة . وفى الساعة ١٥:٢٢ ، أبلغ قائد الطائرة N5485S الطائرة N2506 بوجود طائرة "ميج" فى الجو



AIS/MAP 07/6/96R

المستند ٢ — مسار البحث المزمع للطائرات السيسنا الثلاث وأقصى موقع وصلت اليه جنوبا وفقا لبيانات الرادار الكوبية والأمريكية

٢٧-١-١ أبلغ قائد الطائرة "ميج-٢٩" مركز المراقبة الأرضية أنه سينفذ مروراً تحذيرياً على طائرة من طراز سيسنا ٣٣٧ (N2456S) ذات لونين أزرق وأبيض . وطبقاً لأقوال قائد الطائرة "ميج-٢٩" ، جرى تنفيذ المرور التحذيري بالاندفاع الى الأمام على اليسار من طائرة سيسنا ، ثم الانحراف بزواوية حادة الى اليمين من فوق الطائرة ثم أمامها ، ولكن طائرة سيسنا لم تعر هذه المناورة اهتماماً ، وتابعت طيرانها صوب هافانا على ارتفاع ٢٧٠٠ متراً . وبينما اقتربت الطائرة "ميج-٢٩" مرة أخرى من تلك الطائرة من الخلف ، أذنت المراقبة الأرضية بتدمير طائرة سيسنا ، وقامت الطائرة "ميج-٢٩" بإطلاق صاروخ من موقع على اليمين من الطائرة N2456S ، وعلى مسافة تتراوح بين ٢ و ٢.٥ كيلومتراً منها . وانفجر الصاروخ اما عند الارتطام بالطائرة N2456S أو على مقربة منها . وقد دمرت طائرة سيسنا .

٢٨-١-١ وفقاً للسجلات الرادارية التابعة للولايات المتحدة ، بلغت الطائرة N2456S أقصى موقع لها جنوباً وهو "23 22.2N 082 30.0W" في الساعة ١٥:١٩ ، ثم استدارت متجهة شمالاً وواصلت سيرها شمالاً حتى اختفت من شاشة الرادار في الساعة ١٥:٢٢ في الموقع "23 25.8N 082 25.6W" .

٢٩-١-١ كما يستفاد من مصادر رادار الدفاع الجوي الكوبي ، ووفقاً لشهادات مسؤولين رسميين كوبيين ، فقد دمرت الطائرة N2456S في حوالي الساعة ١٥:٢١ في الموقع "23 09.4N 082 32.6W" . وتظهر السجلات من محطات رادار الدفاع الجوي الكوبي أن تلك الطائرة دخلت المجال الجوي الإقليمي الكوبي في الساعة ١٥:٠٨ قبيل تدميرها على بعد ٥ أميال بحرية شمالاً "باراكوا" .

٣٠-١-١ كان هناك العديد من شهود العيان للحادث . فقد شاهد أفراد الطاقم والركاب على ظهر الباخرة السياحية "ملكة البحار" وطاقم مركب الصيد "ترايلاينر" تدمير طائرة (N2456S) ، بالإضافة الى تدمير طائرة أخرى بعد ذلك (N5485S) . وكان هناك مراقب مكلف بالعمل في مركز للمراقبة على الساحل في هافانا وملاح اليخت الشراعى سمعا وشاهدا حادثاً واحداً ، ولكن أيهما لم يستطع الجزم بأنه شاهد تدمير الطائرة الأولى أم الثانية .

٣١-١-١ أما موظفو المراقبة في غرفة قيادة الباخرة "ملكة البحار" ، فقد شاهدوا في الساعة ١٥:٢٢ وفي الموقع "23 30.9N 082 35.1W" ، انفجاراً في الجو على ارتفاع يتراوح بين ٥٠٠ و ١٠٠٠ قدم ، في الاتجاه ٩١٥ درجة حقيقية ، على مسافة تتراوح بين ٦ و ٧ أميال بحرية . وقد شاهدوا الحطام وهو يتساقط في البحر خلف مركب الصيد "ترايلاينر" ، الذي كانوا يقومون بمراقبته . وحدد الموقع على أنه "23 29N 082 28W" ، استناداً الى موقع الباخرة والاتجاه الزاوي والمسافة الرادارية لمركب الصيد . وشاهدت الباخرة "ملكة البحار" مركب الصيد يدور ويتجه صوب موقع سقوط الحطام . وبعد ذلك بقليل ، شوهد مركب الصيد وهو يواصل خط سيره باتجاه الشمال . كذلك رأى الانفجار والحطام المتساقط عدد من الركاب وعدد آخر من أفراد طاقم الباخرة . وسجلت الحادثة في سجل الباخرة .

٣٢-١-١ سمع أحد أفراد طاقم مركب الصيد "ترايلاينر" ورأى الانفجار فوقه مباشرة ، فقام باستدعاء الربان ، الذي كان في السطح السفلى في ذلك الوقت ، وشاهد الاثنان طائرة تهوى مشتعلة في الماء خلف المركب على مسافة تتراوح بين ٢٠٠ و ٤٠٠ ياردة . كذلك شوهدت طائرة من طراز عسكري . وقام مركب

الصيد بالدوران واقترب من موقع سقوط الحطام ، وشوهد بعض قطع الحطام الصغيرة وبقعة زيت . وشوهد أيضا صندوق مربع أو عوامة نجاة ذات لون برتقالي طولها ١٥ قدم ، معلق بها حبل أصفر اللون ؛ إلا أنه لم يتم انتشارها . وظل مركب الصيد فى موقع الحادث لمدة حوالى عشر دقائق ، ولم تظهر على السطح أى أشياء أخرى . ثم واصل مركب الصيد "ترايلاينر" الابحار فى خط سيره شمالا . وفيما بعد ، قدر ربان المركب وقت الانفجار بأنه الساعة ١٥:١٥ ، كما قدر الموقع بأنه "23 30N 082 17W" .

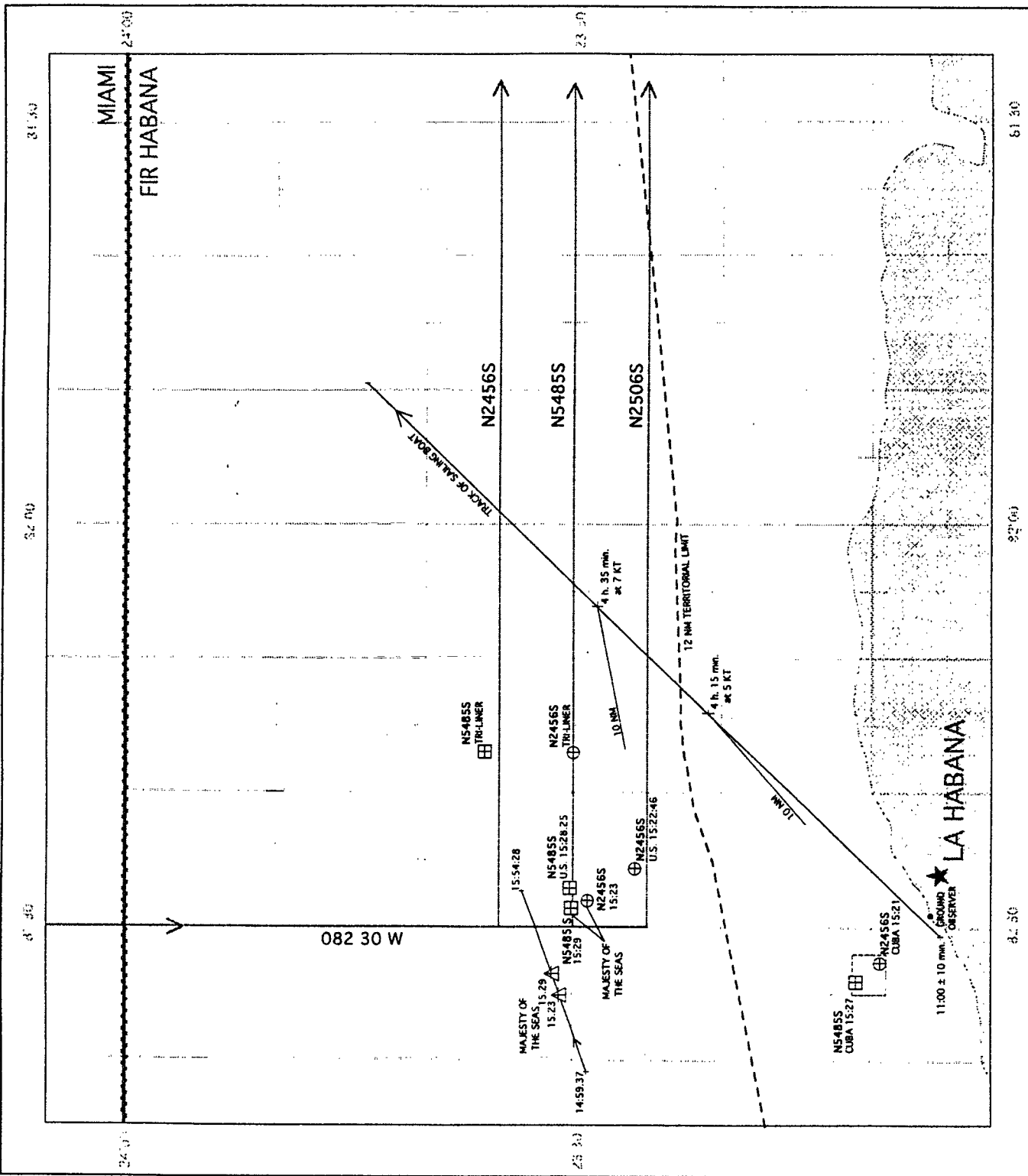
٣٣-١-١ شاهد ربان اليخت الشراعى طائرة عسكرية تحلق فوق يخته فى الساعة ١٥:٠٠ وشاهدها ثانية بعد ذلك بمدة تتراوح بين ٨ و ١٠ دقائق ، على بعد يتراوح بين ٣ و ٤ أميال بحرية من المؤخرة . وبعد ذلك بقليل ، سمع الربان انفجارا مزدوجا وشاهد جسما يهوى مخلفا دخانا خلفه ، بميل قدره ٢٠° مباشرة عن مؤخرة اليخت على الجانب الأيسر منه ، غير أنه لم يشهد أى تناثر للماء . وفيما بعد قدر الربان أن اليخت فى ذلك الوقت كان فى موقع بين النقطتين "23 19.6N 082 15.3W" و "23 22.6N 082 12.3W" . واستنادا الى مشاهداته ، قدر أن موقع السقوط لم يكن يبعد أكثر من ١٠ أميال بحرية عن يخته ، وبين النقطتين "23 18.0N 082 19.3W" و "23 22.5N 082 16.0W" . كذلك فان الربان لم يشهد أو يسمع أى حادث آخر ، ولم يستطع الجزم بما اذا كان قد شاهد تدمير الطائرة الأولى أم الثانية .

٣٤-١-١ صرح مراقب مكلف بالعمل فى موقع مراقبة الى الغرب من "ناوتيكو" فى هافانا (082 29W 23 06N) ، صرح بأنه تلقى اشعارا فى الساعة ١٥:١٥ بوجود طائرة دخيلة فى المجال الجوى الاقليمى الكوبى . وأثناء قيامه بعملية مسح بصرى نحو عرض البحر ، مستعينا بمنظار مقرب يستخدم لرصد الطائرات ، شاهد المراقب طائرة عسكرية ، وبعد ذلك بقليل ، شاهد طائرة تهوى مشتعلة فى البحر على مسافة تقديرية تتراوح بين ٥ و ٦ أميال بحرية فى اتجاه الشمال الغربى من موقعه . ولم ير المراقب أو يسمع حادثا آخر ، ولم يستطع الجزم بما اذا كان قد شاهد تدمير الطائرة الأولى أم الثانية .

٣٥-١-١ رأى الأشخاص الذين كانوا على متن الطائرتين N2506 و N5485S ما وصفوه بأنه مشعل معلق بمظلة . وحاولت الطائرتان دون جدوى الاتصال بالطائرة N2456S باستخدام جهاز اللاسلكى الذى يعمل على التردد العالى جدا .

٣٦-١-١ فور تدمير الطائرة N2456S ، أمر مركز المراقبة الأرضية التابع لسلح الدفاع الجوى الكوبى بإرسال طائرة هليكوبتر للبحث والانتقاذ الى منطقة الارتطام .

٣٧-١-١ خلال الدقائق القليلة التالية ، ظل مركب الصيد "ترايلاينر" فى منطقة الارتطام . وواصلت الباخرة "ملكة البحار" سيرها فى الاتجاه ٦٩° درجة حقيقية ، بسرعة ١٤ عقدة فى الساعة ، وواصل اليخت الشراعى سيره فى اتجاه ٤٤° درجة حقيقية .



المستند ٣ — موقع سقوط الطائرتين N5485S و N2456S طبقا للبيانات الرادارية الكوبية والأمريكية ، وطبقا للباخرة "ملكة البحار" والمركب "ترايلاينر"



٣٨-١-١ طبقاً لأقوال مصادر رادار الدفاع الجوي للولايات المتحدة ، وصلت الطائرة N2506 الى أقصى موقع لها جنوباً وهو "23 18.6N 082 25.6W" (على مسافة ١,٥ ميل بحري داخل المجال الجوي الاقليمي الكوبي) في الساعة ١٥:٢٠ ، ثم دارت الطائرة بعدها باتجاه الشمال الشرقي . وفي الدقائق الست التالية ، حافظت الطائرة N2506 على هذا الاتجاه . وأظهرت سجلات الرادار الكوبي أن الطائرة N2506 كانت داخل المجال الجوي الاقليمي الكوبي من الساعة ١٥:١٥ الى الساعة ١٥:٢٣ ، وأنها بلغت أقصى نقطة لها جنوباً على بعد ٤ أميال بحرية من الساحل الشمالي لهافانا . وأفاد قائد الطائرة N2506 بأنه لم يدخل المجال الجوي الكوبي في هذه الرحلة الجوية .

٣٩-١-١ بين الساعة ١٥:٢٢ والساعة ١٥:٢٧ ، واصلت الطائرتان N2506 و N5485S محاولتهما للاتصال بالطائرة N2456S .

٤٠-١-١ بعد اسقاط الطائرة N2456S ، أعطيت تعليمات الى الطائرة "ميج-٢٩" بالصعود الى ارتفاع ٤٠٠٠ متر والبقاء في المنطقة . وفي الساعة ١٥:٢٤ ، أبلغ قائد الطائرة "ميج-٢٩" بوجود طائرة أخرى في مدى الرؤية . وخلال الدقائق الثلاث التالية ، قامت طائرة "ميج-٢٩" بمناورات لملاحقة تلك الطائرة (N5485S) وحسب أقوال قائد الطائرة "ميج-٢٩" ، فإنه أجرى مرورا تحذيرياً مماثلاً لطائرة السييسنا هذه ، إذ قام بانحراف حاد من اليسار فوق طائرة السييسنا وأمامها من جهة اليسار ، غير أن تلك الطائرة لم تعر اهتماماً لذلك التحذير . وفي الساعة ١٥:٢٥ ، تلقى قائد الطائرة "ميج-٢٩" تصريحا بتدمير طائرة السييسنا الثانية . وأفاد فيما بعد بأنه كان متجها صوب هافانا عند اطلاقه الصاروخ من موقع في الجهة اليمنى من مؤخرة الطائرة . ودمر الصاروخ طائرة السييسنا الثانية . وقد أمرت طائرات الهليكوبتر الكوبية المكلفة بأعمال البحث والانتقاذ التوجه الى موقع الارتطام الثاني .

٤١-١-١ اختفت طائرة السييسنا الثانية (N5485S) من رادار الدفاع الجوي الكوبي بين الساعة ١٥:٢٥ و ١٥:٢٧ في الموقع "23 11.0N 082 34.1W" الذي يبعد مسافة ٦ أميال بحرية عن ساحل هافانا . وكان التوقيت والموقع المستخلصان من مصادر رادار الولايات المتحدة هما الساعة ١٥:٢٨ ، والموقع هو "23 30.2N 082 27.1W" .

٤٢-١-١ شهد اسقاط الطائرة الثانية العديد من أفراد طاقم الباخرة "ملكة البحار" والعديد من الركاب على متنها ، وكذلك طاقم مركب الصيد "ترايلينر" . وقد سمع المراقب على الشاطئ في هافانا وربان البيخت الشرعي وشاهدا حادثا واحدا ، غير أن أياً منهما لم يستطع الجزم بما اذا كان قد شاهد تدمير الطائرة الأولى أم الثانية .

٤٣-١-١ شاهد أفراد المراقبة في غرفة قيادة الباخرة "ملكة البحار" والعديد من ركابها وعدد آخر من أفراد طاقمها على سطح الباخرة ، شاهدوا طائرة صغيرة تحلق في نمط دائري في منطقة تقع الى الشرق من الباخرة . ووفقاً لسجل الباخرة ، اقتربت الطائرة الصغيرة في الساعة ١٥:٢٧ من ميمنة الباخرة متجهة شمالاً ، وانحرفت باتجاه الباخرة لحوالي دقيقة قبل أن ترجع باتجاه الشمال ثانية . وفي الساعة ١٥:٢٩ ،

وعندما كانت الطائرة تحلق باتجاه ٩٥ درجة حقيقية ، وعلى بعد يتراوح بين ٤ و ٥ أميال بحرية ، ظهرت طائرة عسكرية على ارتفاع عال على ميمنة الباخرة ، وشوهدت وهي تطلق صاروخا . وبعد ذلك بثوان ارتطم الصاروخ بالطائرة الصغيرة التي دمرت . وشوهد بعض الحطام يحترق لقرابة نصف دقيقة قبل أن يغرق . وكانت الباخرة في ذلك الوقت في الموقع "23 31.4N 082 33.5W" . وكان الموقع التقديري لارتطم الحطام بالماء "23 30.1N 082 28.6W" . وفي الساعة ١٥:٤٥ ، وعندما كانت الباخرة في الموقع "23 32.6N 082 29.7W" ، في أقرب نقطة لها من موقع الارتطم ، شوهدت بقعة زيت رقيقة تمتد من الاتجاه ١٥٠° الى الاتجاه ١٧٠° درجة حقيقية ، وعلى مسافة تتراوح بين ٢ و ٣ أميال بحرية .

٤٤-١-١ شاهد طاقم مركب الصيد "ترايلاينر" - الذي كان قد استأنف للتو سيره شمالا - شاهد طائرة صغيرة تحلق في نمط دائري في المنطقة المجاورة للمركب . وعندما كانت الطائرة ناحية الشمال من المركب ، شاهد الطاقم طائرة عسكرية تقترب منها من المؤخرة وتطلق صاروخا . وقد انضجرت الطائرة في كرة كبيرة من اللهب قبل ارتطامها بالماء . وشوهدت الطائرة العسكرية وهي تغادر المنطقة . وفي وقت لاحق ، قدر الربان أن موقع الارتطم كان "23 36N 082 17W" . ولم يقترب مركب الصيد "ترايلاينر" من موقع الارتطم الثاني . وشاهد طاقم المركب أيضا باخرة ركاب بيضاء اللون ، وقدروا بأن الارتطم كان على بعد مسافة تتراوح بين ٣ و ٥ أميال بحرية من مقدمة تلك الباخرة . وأبلغ مركب الصيد "ترايلاينر" فيما بعد خفر السواحل التابع للولايات المتحدة بالحادثين .

٤٥-١-١ شاهد الأفراد الذين كانوا على متن الطائرة N2506 مشعلا وكرة من الدخان في الساعة ١٥:٢٨ . وبعد ذلك ، حاولت الطائرة N2506 الاتصال بالطائرتين N5485S و N2456S دون جدوى . وقرر الطيار مغادرة المنطقة ، وأفاد بأنه أوقف تشغيل الجهاز المجيب وسعى الى الاختباء في بعض السحب المتفرقة . وأظهر سجل الرادار الكوبى تلك الطائرة وهي تتجه شمالا ، كما أظهرها تقطع خط العرض ٢٤ شمالا ، متجهة نحو الشمال في الساعة ١٥:٤٢ عند النقطة "082 25W" . كذلك أظهر رادار الولايات المتحدة تقدما نحو الشمال ولم يظهر ردا للجهاز المجيب للطائرة N2506 بين الساعة ١٥:٣٣ في الموقع "23 41.7N 082 26.0W" وحتى الساعة ١٥:٤٢ في الموقع "24 02.6N 082 32.2W" . كما أظهر هذا السجل أن الطائرة رقم N2506 كانت على ارتفاع منخفض جدا حتى انقطاع الرد من الجهاز المجيب في الساعة ١٥:٣٣ ، وكانت على ارتفاع ٢٩٠٠ قدم عندما تم استقبال ردود الجهاز المجيب ثانية اعتبارا من الساعة ١٥:٤٢ ، وكانت في الموقع "24 13N 082 35W" في الساعة ١٥:٤٦ .

٤٦-١-١ بعد تدمير طائرة سيسنا الثانية ، عادت طائرتا "ميج-٢٩" و "ميج-٢٣" الى قاعدتهما ، حيث هبطت الأولى في الساعة ١٥:٣٦ والثانية في الساعة ١٥:٣٨ على التوالي .

٤٧-١-١ في الساعة ١٥:٣١ ، أطلق اثنتان أخريان من الطائرات الاعتراضية العسكرية الكوبية لملاحقة اتصال رادارى الى الشرق من هافانا والى الشمال من "بيجوكال" . وفي الساعة ١٥:٤٠ ، تم توجيه الطائرتين الاعتراضيتين للطيران شمالا من موقع يبعد خمسة كيلومترات الى الشمال من "سانتا كروز" لملاحقة ابصار رادارى . وفي الساعة ١٥:٤٥ ، أبلغت الطائرتان الاعتراضيتان بمشاهدة طائرة ذات لون أزرق فاتح وأبيض

من طراز سيسنا - ٣٣٧ . غير أنهما لم تتمكنتا من قراءة رقم تسجيلها . وأفاد بأن تلك الطائرة كانت على ارتفاع ٢٠٠٠ متر تقريبا . وفي الساعة ١٥:٥١ ، صدرت تعليمات للطائرتين الاعتراضيتين بالتوقف عن مواصلة المهمة . وطبقا لأقوال السلطات في كوبا ، كان السبب أن الاتصال تم حينئذ خارج المجال الجوي الكوبي ومع الانسحاب باتجاه الشمال الشرقي . وأشارت مصادر رادار الولايات المتحدة أن البحث كان في المنطقة "23 35N 082 58W" ، ولم يظهر أى اتصال رادارى فى تلك المنطقة ، الا مع الطائرتين الاعتراضيتين الكوبيتين . وأثناء ذلك البحث ، كانت الطائرة N2506 قد طارت مسافة طويلة فى اتجاه الشمال ، وكانت فى الساعة ١٥:٤٦ ، وفقا لسجل الرادار فى كل من كوبا والولايات المتحدة ، على مسافة حوالى ٤٠ ميلا بحريا الى الشمال الغربى من الطائرتين الاعتراضيتين الكوبيتين .

٤٨-١-١ اتصلت الطائرة N2506 بمحطة ميامى للخدمة التلقائية للطيران الدولى فى الساعة ١٥:٤٦ ، وأبلغت عن احتمال فقدان طائرتين هما N2456S و N5485S ، على مسافة تتراوح بين ٢٠ و ٢٥ ميلا بحريا الى الشمال من هافانا . كذلك أبلغت الطائرة N2506 عن وجود طائرات كوبية من طراز "ميج" فى المنطقة . وفى الساعة ١٦:٠٠ ، قامت محطة ميامى بإبلاغ قائد الطائرة N2056 برقم تليفون مركز عمليات ادارة الطيران الاتحادية فى واشنطن العاصمة للاتصال به فور هبوطه . كذلك سألت محطة ميامى عن امكانية هبوط الطائرة N2506 فى مطار "كى وست" ومعاودة الاتصال بالمحطة . وفى الساعة ١٦:١١ ، أجرت الطائرة N2506 اتصالا آخر بمحطة ميامى وأشار قائدها الى أنه يعتزم المضى قدما الى مطار "اوبا لوكا" بدلا من الهبوط فى مطار "كى وست" ، الذى أبلغ بأنه يقع فى مجال رؤيته فى ذلك الوقت . وفى الساعة ١٦:١٤ ، عرضت محطة ميامى المساعدة الملاحية نظرا لما لوحظ على الرادار من قيام الطائرة N2506 بالانحراف بعيدا فى اتجاه الغرب قبل مواصلة طيرانها صوب جنوب فلوريدا . ورفضت الطائرة N2506 المساعدة .

٤٩-١-١ بين الساعة ١٦:١٨ والساعة ١٦:٢٥ ، كانت الطائرة N2506 على اتصال بمحطة سلاح طيران البحرية الأمريكية فى "كى وست" . وأبلغ الطيار عن احتمال فقدان الطائرتين ، وأفاد بأنه قد أبلغ محطة ميامى بذلك فعلا ، وعن عزمه المضى الى مطار "اوبا لوكا" .

٥٠-١-١ هبطت الطائرة N2506 فى مطار "اوبا لوكا" فى الساعة ١٧:٠٨ . وقد أجريت للطيار فيما بعد مقابلات مع ممثلى عدد من الوكالات الحكومية الأمريكية ، بما فى ذلك ادارة الجمارك ، وادارة الطيران الاتحادية ، وخفر السواحل ، ومكتب التحقيقات الاتحادية .

## ٢-١ الاصابات للأشخاص

١-٢-١ عاد قائد الطائرة N2506 من طراز "سيسنا تى ٣٣٧ اتش" ، وثلاثة ركاب آخرين كانوا على متنها ، الى مطار "اوبا لوكا" ، دون أن تلحق بهم أى اصابات . وكان الأشخاص الأربعة على متن الطائرة من مواطنى الولايات المتحدة .

٢-٢-١ ان قائد الطائرة N2456S من طراز "سيسنا ٣٣٧ سي" ، والشخص الآخر على متنها ، هما في عداد المنقودين ، ويعتقد بأنهما قد أصيبا اصابات قاتلة . وقد كان الطيار مواطنا من الولايات المتحدة ، أما الراكب الآخر فقد كان مقيما بصفة رسمية في الولايات المتحدة .

٣-٢-١ ان قائد الطائرة N5485S من طراز "سيسنا ٣٣٧ بي" ، والشخص الآخر على متنها هما في عداد المنقودين ، ويعتقد أنهما قد أصيبا اصابات قاتلة . وقد كان كلا الشخصين من مواطني الولايات المتحدة .

### ٣-١ الأضرار للطائرات

١-٣-١ دمرت الطائرتان N2456S من طراز "سيسنا ٣٣٧ سي" ، و N5485S من طراز "سيسنا ٣٣٧ بي" ، كل منهما بصاروخ جو / جو واحد ، أطلق من طائرة عسكرية كوبية من طراز "ميج-٢٩" . وقد تفتتت كلتا الطائرتين في الجو من جراء انفجار الصاروخين ، وارتطم حطامهما بالبحر ثم غرق .

### ٤-١ أضرار أخرى

١-٤-١ ليست هناك أضرار أخرى .

### ٥-١ معلومات عن الأفراد

#### ١-٥-١ قائد الطائرة "سيسنا تي ٣٣٧ اتش" - N2506

١-١-٥-١ كان قائد الطائرة "سيسنا تي ٣٣٧ اتش" - N2506 ، مؤهلا وفقا لأنظمة الطيران الاتحادية في الولايات المتحدة . وكان الطيار ذكرا يبلغ من العمر ٥٥ عاما ، ويحمل اجازة طيار تجارى رقم ٢١٢٢٤٠٥ صادرة بتاريخ ١٩٨٠/٥/١٤ ، ويحمل أهليات لقيادة الطائرات البرية ذات المحرك الواحد ، والطائرات البرية المتعددة المحركات ، وأهلية للطيران الألى . وكان يحمل شهادة طبية سارية المفعول من الفئة الثانية صادرة بتاريخ ١٩٩٥/٣/٢٢ . كما كان يتمتع بخبرة طيران اجمالية بلغت حوالى ٣٠٠٠ ساعة ، منها حوالى ٥٠٠ ساعة على طائرات "السيسنا ٣٣٧" .

#### ٢-٥-١ قائد الطائرة "سيسنا ٣٣٧ سي" - N2456S

١-٢-٥-١ كان قائد الطائرة "سيسنا ٣٣٧ بي" - N2456S ، مؤهلا وفقا لأنظمة الطيران الاتحادية في الولايات المتحدة . وكان الطيار ذكرا يبلغ من العمر ٢٩ عاما ، ويحمل اجازة طيار تجارى رقم ٥٩٠٠١٢٤٠٤ صادرة بتاريخ ١٩٩٢/٦/٢ ، ويحمل اجازة معلم طيران صادرة بتاريخ ١٩٩٢/٦/٢٦ ، وكلاهما مع أهليات للطائرات البرية ذات المحرك الواحد ، والطائرات البرية المتعددة المحركات ، وأهلية للطيران الألى . وكان حائزا على شهادة طبية سارية المفعول من الفئة الأولى صادرة بتاريخ ١٩٩٥/٩/١٣ . كما كان يتمتع بخبرة طيران اجمالية بلغت حوالى ٨٠٠ ساعة ، منها حوالى ٤٠٠ ساعة على طائرات "السيسنا ٣٣٧" .

٣-٥-١ قائد الطائرة "سيسنا ٣٣٧ بي" - N5485S

١-٣-٥-١ كان قائد الطائرة N5485S من طراز "سيسنا ٣٣٧ بي" ، مؤهلا وفقا لأنظمة الطيران الاتحادية فى الولايات المتحدة . وكان الطيار ذكرا يبلغ من العمر ٢٤ عاما ، ويحمل اجازة طيار تجارى رقم ٥٩٥٦٦٨٧٥٣ صادرة بتاريخ ١٩٩٤/٦/٢٠ ، وأهليات للطائرات البرية ذات المحرك الواحد ، والطائرات البرية المتعددة المحركات ، وأهلية للطيران الالى . كما كان حائزا على اجازة تدريب أرضى أساسى صادرة فى ١٩٩٥/٢/١٤ ، واجازة معلم (الطائرات البرية ذات المحرك الواحد) صادرة فى ١٩٩٥/٥/١٢ ، وميكانيكى هيكل الطائرة صادرة فى ١٩٩٠/٨/٢٤ . وكان يحمل اجازة طبية سارية المنعول من الفئة الأولى صادرة فى ١٩٩٥/٦/٨ . كما كان يتمتع بخبرة طيران اجمالية بلغت حوالى ٧٠٠ ساعة ، منها حوالى ٢٥٠ ساعة على طائرات "السيسنا ٣٣٧" .

٤-٥-١ قائد الطائرة "ميج - ٢٩"

١-٤-٥-١ قائد الطائرة من طراز "ميج-٢٩" مؤهل وفقا للأنظمة المعمول بها فى سلاح الطيران والدفاع المضاد للطائرات فى كوبا . والطيار ذكر يبلغ من العمر ٤٤ عاما ، ويحمل رتبة مقدم . خبرة طيرانه الاجمالية تتجاوز ١٠٠٠ ساعة منها حوالى ٥٠٠ ساعة على طائرة ميج-٢٩ . وهو يقود طائرات "الميج" منذ ١٩ عاما وشارك فى ثلاث مهام دولية ، منها ٧٤ مهمة قتالية .

٥-٥-١ مساعد طيار الطائرة "ميج - ٢٩"

١-٥-٥-١ مساعد طيار الطائرة "ميج - ٢٩" مؤهل وفقا للأنظمة المعمول بها فى سلاح الطيران والدفاع المضاد للطائرات فى كوبا . والطيار المساعد ذكر يبلغ من العمر ٤٤ عاما ، ويحمل رتبة مقدم . وخبرة طيرانه الاجمالية تتجاوز ٨٠٠ ساعة . وهو يقود طائرات "الميج" منذ ٢٦ عاما وشارك فى مهام دولية ، منها ٣٠ مهمة قتالية .

٦-٥-١ قائد الطائرة "ميج - ٢٣"

١-٦-٥-١ قائد الطائرة من طراز "ميج - ٢٣" مؤهل وفقا للأنظمة المعمول بها فى سلاح الطيران والدفاع المضاد للطائرات فى كوبا . والطيار ذكر يبلغ من العمر ٣٥ عاما ، ويحمل رتبة رائد . وخبرة طيرانه الاجمالية تتجاوز ٨٠٠ ساعة . وهو يقود طائرات "الميج" ، منذ ١٥ عاما وشارك فى مهمتين دوليتين ، منها بعض المهام القتالية .

٦-١ معلومات عن الطائرات

١-٦-١ معلومات عامة عن الطائرة من طراز سيسنا ٣٣٧

١-١-٦-١ الطائرة من طراز سيسنا ٣٣٧ ، هي طائرة أعمال ذات أربعة/سته مقاعد والمقاعد مصنوعة من المعدن بأكملها تعمل الطائرة بمحركين مكبسيين ، يشغل كل منهما مروحة معدنية ثابتة السرعة كاملة التجنيد ذات ريشتين . وقد تم الترتيب للمحرك الأمامي بحيث يكون جرارا ، في حين يكون المحرك الخلفي دافعا . وتتكون وحدة الذيل من زعنفتين مزدوجتين ودفة محمولة على عمودين معدنيين رفيعين . وتبلغ الكتلة التصوي المرخص بها للاقلاع ٢ ١٠٠ كيلوجرام (٦٣٠ ٤ رطل) .

٢-١-٦-١ طار النموذج الأولى (سيسنا ٣٣٦) للمرة الأولى عام ١٩٦١ ، وتم الحصول على موافقة ادارة الطيران الاتحادية على الطراز في مايو ١٩٦٢ . وفي فبراير عام ١٩٦٥ ، حل الطراز ٣٣٧ محل الطراز ٣٣٦ . وأوقف الانتاج عام ١٩٨٠ . وأنتجت شركة "سيسنا" ما مجموعه ٢ ٢٨٦ طائرة من الطراز ٣٣٧/٣٣٦ كما أنتجت شركة "ريمز للطيران" الفرنسية ٩٤ طائرة من الطراز رقم ٣٣٧ .

٣-١-٦-١ طراز الطائرة العنفي مشابه للطراز ٣٣٧ ، غير أنه مزود بمحركين ضاغطين عنفيين .

٢-٦-١ معلومات تفصيلية عن الطائرات N2506 و N2456S و N5485S

الجنسية وعلامات التسجيل	N2506	N2456S	N5485S
طراز الطائرة	سيسنا تي ٣٣٧ اتش	سيسنا ٣٣٧ سي	سيسنا ٣٣٧ بي
سنة الصنع	١٩٧٨	١٩٦٧	١٩٦٧
الرقم المسلسل	337-01871	337-0756	337-0585
المالك (تاريخ الشراء)	شركة "أخوة الانقاذ" (١٩٩٣/٨/١٧)	شركة "أخوة الانقاذ" (١٩٩٤/٤/٢٩)	شركة "بايبار" (١٩٩٣/١٢/١٣)
شهادة الصلاحية للطيران (تاريخ الاصدار)	سارية (١٩٩٤/٣/١٧)	سارية (١٩٦٧/١١/٨)	سارية (١٩٩٢/٥/٢٠)
طراز المحرك (عدد المحركات)	Continental TSIO-360 SER (٢)	Continental IO-360-C (٢)	Continental IO-360-C (٢)
مدة الطيران الاجمالية (اعتبارا من تاريخ)	١ ٢١٧٧ ساعة ١٩٩٤/٣/١٧	٣ ٢٣٩٠ ساعة (١٩٩٤/٤/٢٩)	٣ ٤٨٦٥ ساعة (١٩٩٤/١/١٨)

٣-٦-١ الأجهزة الالكترونية على متن الطائرة "سيسنا ٣٣٧ اتش" - N2506  
والتعديلات عليها

١-٣-٦-١ جرى تركيب الأجهزة الالكترونية على متن الطائرة N2506 فى لوحة المؤشرات وفقا لتوصيات مصنع "سيسنا" ، وذلك وفقا للترتيب التالى من الأعلى الى الأسفل : لوحة أجهزة سمعية من طراز KMA 20 ، وجهاز لاستخدام النظام العالمى لتحديد الموقع من طراز "جارمين" GPS-100 ، وجهاز الاتصالات الملاحية من طراز KX155 مع مؤشر ميل الانحدار من طراز KI-209 ، وجهاز آخر اتصالات ملاحية من طراز KX155 مع مؤشر من طراز KI-208 ، وجهاز تلقائى لتحديد الاتجاه من طراز KR870 مزود بجهاز KI-227 ، ومعدات قياس المسافات من طراز KN-64 ، وجهاز مجيب من طراز KT-76A . وكان هناك جهاز لاسلكى لتحديد الارتفاع على الجانب الأيسر من لوحة المؤشرات . وكان يوجد على الجانب الأيمن للوحة مؤشر لكمية الوقود الاجمالية من طراز "شادين" . وفى حامل الأجهزة الأيمن أسفل عصا القيادة ومفاتيح الاضاءة كان هناك نظامان للاتصالات (HF/FM) .

٢-٣-٦-١ التعديلات الرئيسية التى أدخلت على الطائرة N2506 تتكون من تركيب معدات للاقلاع والهبوط القصيرين (STOL) (١٩٩٢/٦/٣٠) ، وازالة أبواب جهاز الهبوط الرئيسى الخلفى وتركيب ألواح ثابتة (١٩٩٢/٨/٧) ، وتركيب نظامى اتصالات HF/FM (١٩٩٤/٣/١٦) ، وتركيب حارفة الريح وكاميرا فيديو (١٩٩٤/٥/٢٠) ، ورفع الكاميرا وحارفة الريح ، واعادة تركيب النصف العلوى لباب دخول الركاب (١٩٩٤/٦/١٤) .

٤-٦-١ الأجهزة الالكترونية على متن الطائرة "سيسنا ٣٣٧ سى" - N2456S  
والتعديلات عليها

١-٤-٦-١ جرى تركيب الأجهزة الالكترونية على متن الطائرة N2456S فى لوحة المؤشرات وفقا لتوصيات مصنع سيسنا ، وذلك وفقا للترتيب التالى من الأعلى الى الأسفل : جهاز "جارمين" للنظام العالمى لتحديد الموقع من طراز GPS-100 ، لوحة أجهزة سمعية من طراز KMA 20 ، وجهاز الاتصالات الملاحية من طراز KX 155 مع مؤشر ميل الانحدار من طراز KI-208 ، وجهاز تلقائى لتحديد الاتجاه من طراز KR85 ADF ، وجهاز مجيب من طراز KT-76A . وجرى تركيب حامل لأجهزة اللاسلكى ، بدلا من المقعد الخلفى اليسارى ، يضم نظامين تلقائيين للاتصالات (HF/FM) .

٢-٤-٦-١ التعديلات الرئيسية التى أدخلت على الطائرة N2456S تتكون من تركيب نظم اتصالات تعمل على موجتى (HF/FM) (أدخلت فى ١٩٩٤/٣/١٠) ، وتركيب أغطية للحواف الأمامية للأجنحة ، وصفائح لضبط التدفق أثناء الانهيار ، وقطع لتوليد الدوامات على المحرك الخلفى (أدخلت فى ١٩٩٤/٨/٣) ، وابدال باب الدخول (P/N 1517080-1) ، وتركيب حارفات ريح على الباب الجديد (أدخلت فى ١٩٩٤/٨/١٠) .

## ٥-٦-١ الأجهزة الالكترونية على متن الطائرة "سيسنا ٣٣٧ بي" - N5485S والتعديلات عليها

١-٥-٦-١ جرى تركيب الأجهزة الالكترونية للطائرة N5485S فى لوحة المؤشرات وفقا لتوصيات مصنع سيسنا ، وذلك وفقا للترتيب التالى من الأعلى الى الأسفل : جهاز "جارمين" لاستخدام النظام العالمى لتحديد الموقع من طراز Garmin GPS-100 ، لوحة أجهزة سمعية من طراز KMA 20 ، وجهاز الاتصالات الملاحية من طراز KX155 مع مؤشر ميل الانحدار من طراز KI-209 ، جهاز الاتصالات الملاحية من طراز NAV COM KX170B ، وجهاز تلقائى لتحديد الاتجاه من طراز KR85 ADF ، وجهاز مجيب من طراز KT-76A . وجرى تركيب حامل لأجهزة اللاسلكى ، بدلا من المقعد الخلفى اليسارى ، يضم نظامين تلقائيين للاتصالات على موجتى (HF/FM) .

٢-٥-٦-١ التعديلات الرئيسية التى أدخلت على الطائرة N5485S تتكون من تركيب نظام الأنوار الدوارة الوامضة لتفادى التصادم (أدخلت فى ١٩٦٩/٥/٢٢) ، تركيب عدة للاقلاع والهبوط القصيرين (أدخلت فى ١٩٩٠/٩/١٩) ، ازالة أبواب جهاز الهبوط الرئيسى الخلفى وتركيب ألواح ثابتة (أدخلت فى ١٩٩٢/٥/٢٠) ، وتركيب نظم اتصالات HF/FM (أدخلت فى ١٩٩٣/١٢/١٧) ، وتركيب باب للدخول وحاراف الريح (أدخلت فى ١٩٩٤/٢/١٤) .

## ٦-٦-١ الطائرة من طراز "ميج - ٢٩ يو بي"

١-٦-٦-١ طائرة "ميج - ٢٩ يو بي" طائرة تدريب قتالية بدأ انتاجها منذ عام ١٩٨٢ . تعمل بقوة محركين من طراز توماسكى R-33D العنقى . وتحمل الطائرة مدفعا من عيار ٣٠ ملم ، وجهاز استشعار يعمل بالأشعة تحت الحمراء ، ومقياس للمدى يعمل بأشعة ليزر ، وأبراج تحت الجناح لسته صواريخ جو / جو قصيرة المدى . تبلغ السرعة القصوى للطائرة ٢٣٣ ماخ ، وسقف خدمتها هو ١٧٠٠٠ متر ، ومسافة الاقلاع ٢٤٠ متر ، ومسافة الهبوط ٦٠٠ متر .

٢-٦-٦-١ تحمل طائرة "ميج - ٢٩" ستة صواريخ جو / جو من طراز R-73 . والصاروخ R-73 صاروخ جو / جو قصير المدى يعمل بالدافع الصلب ونظام توجيهه بالأشعة تحت الحمراء . وللصاروخ ذيل متقدم يشتمل على سطوح تحكم متصالبة صغيرة تقع مباشرة خلف سطوح الرأس الأمامية وأجنحة متصالبة مركبة على المؤخرة . ويؤمن هذا للشكل قدرة عالية على المناورة ومدى أدنى يقل عن ٥٠٠ متر . الصاروخ R-73 يبلغ طوله ٢٩٠ مترا ويبلغ قطره ١٧ سنتيمترا ، وتبلغ كتلته ١٠٥ كيلوجراما فى حين يبلغ مداه الأقصى ٢٠ كيلومترا . للصاروخ صاعقان أحدهما يعمل عند الارتطام والآخر عند الاقتراب . كما يشتمل على شحنة متفجرة وزنها ٧٤ كيلوجراما تنجم عنها شظايا قذيفة على شكل حلقي تتحرك الى الأمام والخارج .

## ٧-٦-١ الطائرة من طراز "ميج - ٢٣ ام ال"

١-٧-٦-١ الطائرة من طراز "ميج-٢٣ ام ال" هى طائرة قتال ذات هندسة متغيرة وحيدة المقعد كانت تنتج فى الفترة من ١٩٧٣ وحتى منتصف الثمانينيات . وتعمل بقوة محرك عنقى نفاث من طراز توماسكى



R-35F-300 ذى محرك لاحق . الطائرة مزودة بمدفع واحد من عيار ٢٣ مليمتر ، ورادار متعدد الطرق يعمل على الحزمة J ، وجهاز عرض فى مستوى النظر ، وأبراج لصواريخ جو / جو ، وقنابل ، ومجموعات صواريخ ، ومخازن خارجية . وتبلغ السرعة القصوى للطائرة ٢٣٥ ماخ وسقف خدمتها هو ١٨٠٠٠ متر ، ومسافة الاقلاع ٥٠٠ متر ، أما مسافة الهبوط فهي ٧٥٠ مترا .

#### ٧-١ معلومات الأرصاد الجوية

##### ١-٧-١ الأحوال الجوية

١-١-٧-١ بين الساعة ٠٧:٠٠ و ١٩:٠٠ من يوم ١٩٩٦/٢/٢٤ ، ساد الطقس فى مضائق فلوريدا مركز ضغط مرتفع (١٠١٩ هكتوبسكال) بين جنوب فلوريدا وشمال جزر الباهاما . كانت الريح السطحية خفيفة (٢٠ كيلومترا فى الساعة أو أقل) شرقية فى معظم الأحيان . وكانت الرؤية معتدلة (٦ كيلومترات أو أكثر) أما كمية السحاب فتراوحت بين سماء صافية وغيوم متفرقة (٤ أثمان أو أقل) ، وتراوح خط قاعدة السحاب بين ٤٥٠ و ١٠٥٠ مترا (١ ٥٠٠ و ٣ ٥٠٠ قدما) . أكدت صور الأقمار الاصطناعية التى التقطها القمر الاصطناعى الأمريكى (US NOAA GOES-8) فى الساعة ١٥:٤٥ من يوم ١٩٩٦/٢/٢٤ أن الجو كان خاليا من الغيوم التى تمتد أفقيا لمسافة واسعة .

##### ٢-٧-١ التنبؤات والطقس الفعلى فى مرحلة أثناء الطريق

١-٢-٧-١ لم يتنبأ كل من مكتب هافانا للأرصاد الجوية ومركز الأحوال الجوية لأغراض الطيران فى الولايات المتحدة (مدينة كنساس فى ولاية ميسورى) ، لظواهر جوية هامة فى المنطقة المعنية ، كما أن تلك الظواهر لم تحصل . ولم يتم اصدار أى معلومات تتعلق بالظواهر الجوية الخطيرة<sup>2</sup> لمضائق فلوريدا من قبل مكاتب مراقبة الأرصاد الجوية المعنية .

٢-٢-٧-١ كانت الريح خفيفة على مستوى الطيران ٥٠ و ١٠٠ ، وذهب من القطاع الشمالى - الشمالى الشرقى بسرعة تتراوح بين ١٠ - ٢٠ كيلومتر فى الساعة ، وكانت درجات حرارة الهواء العلوى المقابل تعادل ١٥ درجة مئوية و ٧ درجات مئوية على التوالى .

##### ٣-٧-١ الأرصاد الجوية

١-٣-٧-١ تشير عمليات الرصد الجوى التى أجريت فى الساعة ١٥:٠٠ فى مطار "هافانا / خوزيه مارتى" الدولى الى ريح سطحية شمالية تبلغ سرعتها ١٨ كيلومتر فى الساعة ، ومدى رؤية يبلغ ٩ كيلومتر ، وسحاب

2 معلومات الظواهر الجوية الخطيرة - معلومات يصدرها مكتب الأرصاد الجوية تتعلق بحدوث — أو توقع حدوث — واحدة أو أكثر من الظواهر الجوية المحددة أثناء الطريق ، التى قد تؤثر فى سلامة عمليات الطائرات .

متفرق (من ٣ الى ٤ أثمان) على ارتفاع ٦٠٠ قدم (٢٠٠٠ قدم) ، ودرجة حرارة هواء تبلغ ٢٨ درجة مئوية ، ودرجة حرارة نقطة الندى تبلغ ١٥ درجة مئوية وضبط مقياس الارتفاع حسب الضغط الجوي عند سطح البحر (QNH) يبلغ ١٠١٦ هكتوبسكال . كانت حالة البحر بين الهادئ والمستوى (يقبل ارتفاع الموج عن ٠ متر) . واستمرت أحوال الطقس المبهنة أعلاه لعدة ساعات .

#### ٤-٧-١ أحوال الضوء

١-٤-٧-١ أشرقت الشمس الساعة ٠٦:٥٦ وغربت في الساعة ١٨:٣٠ .

#### ٨-١ معلومات المطار

##### ١-٨-١ مطار "ميامي / اوبا لوكا"

١-١-٨-١ غادرت الطائرات الثلاث من طراز سيسنا ٣٣٧ مطار "ميامي/اوبا لوكا" (KOPF) ، وهو مطار دولي للحركة المنتظمة وغير المنتظمة والخاصة . وتتوفر فيه خدمات الجمارك ، والهجرة ، والخدمات الصحية من الساعة ٠٩:٠٠ وحتى الساعة ١٧:٠٠ ، في الأيام من الاثنين وحتى السبت مع تحديد عدد الركاب (٣٠) الذين يمكن للجمارك اتمام معاملاتهم .

٢-١-٨-١ توجد في مطار "اوبا لوكا" أربعة مدارج ، أطولها المدرج 09L/27R الذي يبلغ طوله ٢٤٤٠ مترا ويبلغ عرضه ٤٦ مترا (٨٠٠٢ × ١٥٠ قدما) . تقدم في المطار خدمة مراقبة الحركة الجوية ، مع وجود مراقبين منفصلين للمراقبة الأرضية ومراقبة المطار أثناء فترات الانشغال .

##### ٢-٨-١ مطار "سان انطونيو دي لوس بانوس"

١-٧-٨-١ كانت الطائرتين العسكريتين من طراز ميج-٢٩ و ميج-٢٣ اللتان اشتركتا في عملية الاعتراض ، تعملان من مطار "سان انطونيو دي لوس بانوس" ، وهو مطار عسكري يقع الى الجنوب الغربي من هافانا .

#### ٩-١ خدمات الحركة الجوية والاتصالات والمساعدات الملاحية

١-٩-١ في الساعة ٠٩:١٢ تلقت محطة ميامي للخدمة التلقائية للطيران الدولي بالهاتف ست من خطط الطيران لرحلات جوية دولية تتبع قواعد الطيران البصرى تقوم بها الطائرات التالية التى تشغيلها جملة "أخوة الانتاذ" : الطائرة N2506 من طراز "سيسنا تي ٣٣٧ اتش" ، والطائرة N2456S من طراز "سيسنا ٣٣٧ سي" ، والطائرة N5485S من طراز "سيسنا ٣٣٧ بي" ، والطائرة N108LS من طراز "سيسنا ٣٣٧ جى" ، والطائرة N2329S من طراز "سيسنا ٣٣٧ بي" ، والطائرة N312MX من طراز "سيسنا ٣١٠ جيه" . كان من المخطط لهذه الطائرات أن تغادر مطار "اوبا لوكا" فى الساعة ١٠:١٥ ، مع وجود شخصين على متن كل منها ، فى "رحلة

لاقتاد ركاب قوارب النجاة" تستغرق خمس ساعات والعودة الى مطار "اوبا لوكا". ووفقا لدليل الطيران فى الولايات المتحدة فقد كانت الرحلة الجوية وفقا لتواعد الطيران البصرى التى تخترق نطاق تعريف الدفاع الجوى فى الولايات المتحدة تتطلب خطة طيران . كما تتطلب الرحلة استكمال نموذج خطة الطيران الصادر عن الايكاو وايداعها وذلك نظرا لأن الرحلة كانت تعتزم تجاوز اقليم ميامى/هافانا لمعلومات الطيران .

٢-٩-١ كان الطريق الجوى المعتزم من مطار "اوبا لوكا" مرورا باقليم ميامى لمعلومات الطيران ليعبر الحدود المشتركة مع اقليم هافانا لمعلومات الطيران فى الموقع "24 00N 080 25W" ، ثم مرورا بكل من "23 30N 80 25W" و "23 30N 082 45W" و "24 00N 082 45W" والعودة الى مطار "اوبا لوكا". ضمن نطاق اقليم هافانا لمعلومات الطيران كان ذلك الطريق سيقطع المناطق الخطرة MUD-8 و MUD-9 و MUD-14 . ويشير دليل الطيران الكوبى الى أن المنطقتين الخطرتين MUD-8 و MUD-14 تمتدان من سطح الأرض الى مستوى الطيران FL 055 ، وأن المنطقة الخطرة MUD-9 تمتد من سطح الأرض الى مستوى الطيران FL 900 . كذلك أشار الدليل الى أنواع القيود على اطلاق النيران جو / جو و سطح / جو ، و سطح / سطح بالنسبة للمنطقة الخطرة MUD-8 ، واجراء التدريبات الجوية ، واطلاق النيران جو / سطح و سطح / سطح بالنسبة للمنطقة الخطرة MUD-9 ، والتدريبات الجوية والبحرية بالنسبة للمنطقة الخطرة MUD-14 ، والتى سوف يعلن تنشيطها عن طريق اعلانات الطيارين (نوتام) . تم اعلان المناطق الخطرة MUD-8 و MUD-9 و MUD-14 من قبل مكتب هافانا الدولى لاعلانات الطيارين (اعلانات الطيارين ذات الأرقام A0268/96 و A0269/96 و A0270/96 على التوالي) بوصفها مناطق نشطة بين الساعة ٠٨:٠٠ والساعة ١٨:٣٠ يوميا فى الفترة من ٢١ الى ١٩٩٦/٢/٢٨ . ولم يرد فى اعلانات الطيارين أى معلومات اضافية بشأن نوع الخطر .

٣-٩-١ أكدت محطة ميامى للخدمة التلقائية للطيران الدولى بأن الطيار الذى قدم خطط الطيران قد تحقق من اعلانات الطيارين المطبقة ، وخصص رمزا للجهاز المجيب لرادار الاستطلاع الثانوى السرى لكل طائرة من سلسلة الرموز ١٢٠٠ المخصصة للرحلات الجوية التى تطبق قواعد الطيران البصرى . بين الساعة ٠٩:٢٢ و ٠٩:٢٨ جرى ارسال خطط الطيران الست الى مركز ميامى لمراقبة الحركة الجوية أثناء الطريق ومركز هافانا لمراقبة المنطقة . لم تغادر أى من الطائرات فى موعد المغادرة الوارد فى خطط الطيران .

٤-٩-١ فى الساعة ١١:٤٧ ، عدلت عن طريق الهاتف خطط الطيران للطائرات رقم N2506 و N2456S و N5485S ، مع اعطاء توقيت مغادرة معدل هو ١٢:٣٠ بحيث يكون هناك أربعة أشخاص على متن الطائرة N2506 . وقد أرسلت رسائل بشأن خطط الطيران الجديدة التى تم ايداعها بشأن الطائرات الثلاث الى كل من مركز ميامى لمراقبة الحركة الجوية أثناء الطريق وفى مركز ميامى لمراقبة المنطقة . فى مركز هافانا لمراقبة الحركة أثناء الطريق جرى استعمال خطط الطيران تلك من قبل قطاع خدمة معلومات تحركات الطائرات ، لأغراض مراقبة الطائرات التى تعمل ضمن نطاق تعريف الدفاع الجوى للولايات المتحدة . فى مركز هافانا لمراقبة المنطقة ، أحييت معلومات خطط الطيران الى المركز الوطنى المشترك لتخطيط الطيران ، وهو وحدة التنسيق المدنى/العسكرى لتخطيط ومراقبة جميع الرحلات الجوية فوق الأراضى الكوبية

وضمن اقليم هافانا لمعلومات الطيران . انتهت صلاحية خطط الطيران للطائرات الثلاث الأخرى (N108LS و N2329S و N312MX) في الساعة ١٢:١٥ وتم الغاؤها من الحواسيب الآلية في محطة ميامي للخدمة التلقائية للطيران الدولي .

٥-٩-١ بين الساعة ١٣:٠١ و ١٣:٠٣ من بعد الظهر اتصلت الطائرات N5485S و N2456S و N2506 بالمراقبة الأرضية في "أوبا لوكا" على تردد لاسلكي يعمل بنظام الترددات العالية جدا مقداره ١٢١ر٩ ميگاهرتز ، وتلقت التصريح بالسير الى المدرج 09L للمغادرة صوب الغرب . وقد حولت الى برج مطار "أوبا لوكا" (الموقع الشمالي للمراقبة المحلية) الذي يعمل على تردد قدره ١٢٠ر٧ ميگاهرتز ، وتلقت التصريح لها بالاقلاع ، وغادرت في الساعة ١٣:١١ (N2506) و ١٣:١٢ (N2456S) و ١٣:١٣ (N5485S) . اتصلت الطائرات N5485S و N2456S و N2506 بمحطة ميامي للخدمة التلقائية للطيران الدولي (علامة النداء "راديو ميامي") في الساعة ١٣:١٦ و ١٣:١٨ و ١٣:٢٤ ، على التوالي ، لتشغيل خطط الطيران الخاصة بها . طلبت محطة ميامي للخدمة التلقائية للطيران الدولي من الطائرات التحقق من رموز الرادار الباحث الثانوي المخصصة لها وهي: الرمز "١٢٢٤" للطائرة N5485S ، والرمز "١٢٢٣" للطائرة N2456S ، والرمز "١٢٢٢" للطائرة N2506 . أرسلت رسالة مغادرة للطائرة N5485S الى كل من مركز ميامي لمراقبة الحركة الجوية أثناء الطريق ومركز هافانا لمراقبة المنطقة في الساعة ١٣:١٩ وللطائرة N2506 في الساعة ١٣:٢٤ ، إلا أنه لم ترسل رسالة بالنسبة للطائرة N2456S بسبب خطأ من أحد العاملين .

٦-٩-١ اتصلت الطائرات الثلاث مع بعضها البعض على جهاز لاسلكي بالترددات العالية جدا يعمل على التردد ١٢٢ر٧٥ ميگاهرتز ، كما حافظت الطائرات على الاتصال الالاسلكي مع قاعدتها (القائمة في حظيرة الطائرات الخاصة بجماعة "أخوة الانقاذ" في مطار "أوبا لوكا" باستعمال جهاز لاسلكي على الترددات العالية جدا مع مكرر أو جهاز لاسلكي يعمل على الترددات العالية . كانت الملاحية تتم بالاتصال البصري مع الأرض ، مع الاستعانة بالنظام العالمي لتحديد الموقع GPS . تتوافر معدات ملاحية تستند الى الأرض ، منها مرشد ملاحى وجهاز قياس المسافات (VOR/DME) ، في كل من الولايات المتحدة وكوبا .

٧-٩-١ كان الطريق الجوي الفعلى للطيران مختلفا عن الطريق الجوي الموضح في خطط الطيران ، حيث تقدمت الطائرات أولا في اتجاه جنوبي غربى ، ثم دارت جنوبا صوب نقطة "تادبو" (TADPO) ، وهي نقطة تبليغ على الطريق الجوي لخدمات الحركة الجوية G448 . على بعد حوالى ١٠ أميال بحرية الى الشمال من تادبو ، حلقت الطائرات في اتجاه غربى على طول خط العرض "24 10N" ، الى الشمال مباشرة من الحدود المشتركة بين اقليمى "ميامى/هافانا" لمعلومات الطيران ، ودارت جنوبا عند خط الطول "082 30W" صوب هافانا . طبقا لقائد الطائرة N2506 ، كانت النية تتجه الى أن تدور الطائرات الثلاث شرقا وأن تتابع تحليتها في ثلاثة مسارات متوازية ("23 35N" و "23 30N" و "23 25N") لأداء مهمة البحث .

٨-٩-١ في الساعة ١٤:٥٦ أبلغت الطائرة N5485S مركز هافانا لمراقبة المنطقة على التردد ١٣٣ر٧ ميگاهرتز بأنها قد عبرت خط العرض ٢٤ شمالا وتعتزم البقاء في المنطقة لمدة خمس ساعات

تقريبا . فى الساعة ١٤:٥٧ ، أبلغت الطائرتان N2456S و N2506 مركز هافانا لمراقبة المنطقة بأنهما سوف تقطعان خط العرض ٢٤ شمالا خلال خمس دقائق . وأكدت الطائرات الثلاث جميعا رموز أجهزتها المجدبة . أفادت الطائرة N2506 بعزمها البقاء فى المنطقة الى الشمال من هافانا لمدة تتراوح بين ثلاث وأربع ساعات والبقاء على اتصال مع مركز هافانا لمراقبة المنطقة . أبلغ مركز هافانا لمراقبة المنطقة الطائرة N2056 بتنشيط المناطق الخطرة الى الشمال من هافانا ، وأن الطائرة تخاطر بالطيران جنوب خط العرض ٢٤ شمالا . ردت الطائرة N2506 قائلة : "نحن ندرك بأننا فى خطر فى كل مرة نطير فى المنطقة جنوبى الرابع والعشرين ، غير أننا مستعدون للقيام بذلك بوصفنا كوبيين أحرار ." فى الساعة ١٥:٢٠ أبلغت الطائرة N2506 موقعها بأنه يبعد ١٢ ميلا بحريا من هافانا ، وأنها تواصل تحليتها فى مسار للبحث والانقاذ صوب الشرق .

٩-٩-١ فى الساعة ١٥:٤٦ ، أبلغت الطائرة N2506 محطة ميامى للخدمة التلقائية للطيران الدولى بأنها كانت عائدة من مهمة للبحث والانقاذ وأن الاتصال اللاسلكى مع الطائرتين الأخرين التابعتين لجماعة "أخوة الانقاذ" (N2456S و N5485S) قد انقطع على مسافة تتراوح بين ٢٠ و ٢٥ ميلا بحريا الى الشمال من هافانا . أبلغت الطائرة N2506 بأن طائرة من طراز ميج قد عملت فى المنطقة ، وأن كورة كبيرة من الدخان قد شوهدت فى المياه على مسافة ثلاثة أميال بحرية ، وأعربت عن القلق من احتمال أن تكون إحدى الطائرتين التابعتين لجماعة "أخوة الانقاذ" . طلبت محطة ميامى للخدمة التلقائية للطيران الدولى تحديد موقع وتوقيت مشاهدة الطائرة من طراز ميج وقد أفادت الطائرة N2506 فى الساعة ١٥:٥٢ بأن الموقع كان "30N 082 30W" منذ ثلاثين دقيقة تقريبا . فى الساعة ١٥:٥٢ ، طلبت محطة ميامى للخدمة التلقائية للطيران الدولى من الطائرة N2506 أن تظل على اتصال لاسلكى . لم تقم الطائرة N2506 بالرد على عدة مكالمات بين الساعة ١٥:٥٦ والساعة ١٦:٠٠ . أعيد الاتصال اللاسلكى ، وفى الساعة ١٦:٠١ ، سألت محطة ميامى للخدمة التلقائية للطيران الدولى قائد الطائرة N2506 عما اذا كان بإمكانه الهبوط فى "كى وست" .

١٠-٩-١ فى الساعة ١٦:١١ ، أفادت الطائرة N2506 بأن "كى وست" فى مدى الرؤية وسألت عن سبب طلب الهبوط هناك . أبلغت الطائرة المذكورة بأن المشرف يود التحدث معه . غير أن الطائرة N2506 أشارت الى عزمها المضى قدما الى مطار "أوبا لوكا" . كذلك أعلن قائد الطائرة حالة طوارئ فيما يتعلق بالطائرتين الأخرين ، نظرا لاحتمال كونهما قد أسقطتا من قبل الطائرة من طراز ميج . ردت محطة ميامى بأن السلطات قد أعلنت بالوضع وتساءلت عما اذا كانت الطائرة N2506 بحاجة الى أى مساعدة ملاحية . رفضت الطائرة N2506 تلك المساعدة .

١١-٩-١ فى الساعة ١٦:١٨ وعلى بعد ٢٠ ميلا بحريا الى الشمال الغربى من "كى وست" ، قامت الطائرة N2506 بالاتصال بمركز الاقتراب فى "كى وست" ، مرسله رمز الجهاز المجدب 1222 للتعريف ، وأبلغت باحتمال وجود حالة طوارئ فيما يتعلق بالطائرتين الأخرتين (N2456S و N5485S) ، الى الشمال من هافانا ووجود طائرات من طراز ميج فى المنطقة . أفاد الطيار بأنه سبق أن أبلغ محطة ميامى للخدمة التلقائية للطيران الدولى بذلك . تم قطع خدمة الرادار من اقتراب "كى وست" للطائرة N2506 فى الساعة ١٦:٢٥ .

١٢-٩-١ فى الساعة ١٦:٥٣ ، وبينما كانت الطائرة N2506 تقترب من مطار "اوبا لوكا" ، قامت بالغاء خطة الطيران الخاصة بها مع محطة ميامى للخدمة التلقائية للطيران الدولى . وفى الساعة ١٧:٠٠ تلقت الطائرة المذكورة تصريحاً من برج المراقبة فى "اوبا لوكا" بالقيام باقتراب مباشر الى المدرج 09L ، وطلب اليها اختيار رمز الجهاز المجيب 1200 ، وارسال اشارة التعريف . عند التصريح لها بالهبوط ، هبطت الطائرة فى مطار "اوبا لوكا" فى الساعة ١٧:٠٨ ، وجولت الى المراقبة الأرضية فى الساعة ١٧:٠٩ . على تردد قدره ١٢١ر٩ ميجاهرتز ، طلبت المراقبة الأرضية فى مطار "اوبا لوكا" من الطائرة N2506 السير باتجاه مقطورة الجمارك .

## ١٠-١ المراقبة والاتصالات والمساعدات الملاحية الخاصة بالطائرات الاعتراضية

١-١٠-١ تقوم المراقبة الأرضية التابعة لقوات الدفاع الكوبية المضادة للطائرات بالتحكم بالطائرات الاعتراضية اعتماداً على المعلومات من عدة محطات للرادار تقع فى منطقة هافانا .

٢-١٠-١ وكانت الاتصالات بين مراقبة المطار ، والمراقبة الأرضية للدفاع الجوى ، والطائرات الاعتراضية تتم على تردد لاسلكى بالترددات الفائقة العلو . وقد جهزت الطائرات الاعتراضية بجهاز لاسلكى واحد يعمل على الترددات فائقة العلو / والترددات العالية جدا ذى ٢٠ قناة ، من طراز "862" ، وكانت القنوات من ١ الى ١٩ على الترددات فائقة العلو والقناة رقم ٢٠ على تردد عال جدا قدره ١٢١ر٥ ميجاهرتز . ويتيح هذا الجهاز امكانية الارسال والاستقبال على قناة مختارة واحدة . وليس بالامكان اختيار قناة للارسال والاستقبال ومراقبة قناة أخرى فى الوقت ذاته . ولا يستطيع ملاحا طائرة "ميج-٢٩" الاتصال فى وقت واحد على قناتين مستقلتين . وكانت الاتصالات بين الطائرات الاعتراضية ، وطائرات الهليكوبتر الخاصة بالبحث والانقاذ ، والمراقبة الأرضية تنفذ على القناة رقم ١ منذ الاقلاع وحتى الهبوط .

٣-١٠-١ كذلك فان محطة المراقبة الأرضية العسكرية مجهزة للاتصال على الترددات العالية جدا المخصصة للحركة الجوية المدنية العادية ، بما فى ذلك التردد ١٢١ر٥ ميجاهرتز المخصص للطوارئ .

٤-١٠-١ لأغراض الملاحة كانت الطائرات الاعتراضية تعمل تحت اشراف محطة المراقبة الأرضية العسكرية اعتماداً على معلومات تتعلق بالمواقع مستقاة من الرادار . وكانت المواقع تؤكد بصرياً ، عندما تكون على اتصال بصري مع الساحل ، وباستخدام نظام الملاحة الداخلى على متنها . ويقوم نظام الملاحة الداخلى بتقديم الاتجاه الزاوى والمسافة عن القاعدة ويتيح تقدير البعد عن خط الساحل .

## ١١-١ مسجلات الطيران

١-١١-١ لم تكن أى من الطائرات الثلاث من طراز سيسنا مجهزة بمسجل صوتى لمقصورة القيادة أو مسجل بيانات الطيران ، كما أن قواعد الطيران الفيديرالى فى الولايات المتحدة المعمول بها حالياً لا تقتضى مثل تلك المسجلات .

٢-١١-١ وفقا للسلطات فى كوبا ، فقد كانت الطائرة من طراز "ميج-٢٩" مجهزة بمسجل رقمى لبيانات الطيران . غير أن البيانات من ذلك المسجل لم يكن يتم تعريفها بصورة منتظمة منذ مدة ، نظرا لأن جهاز القراءة من طراز LUCH-71 كان معطلا نظرا لنقص قطع الغيار ، لذا فإنه لم يكن بالإمكان قراءة البيانات . تبلغ مدة التسجيل على المسجل من طراز Tester-UZ ثلاث ساعات . وخلال الأسبوعين المنقضىين بعد ١٩٩٦/٢/٢٤ ، حلقت الطائرة "ميج-٢٩" قرابة سبع ساعات ، ولذا فقد مسح التسجيل من الطيران يوم ١٩٩٦/٢/٢٤ وسجلت فوقه بيانات من رحلات لاحقة . لم تكن الطائرة من طراز "ميج-٢٩" مجهزة بمسجل صوتى لمقصورة القيادة .

٣-١١-١ الطائرة من طراز "ميج-٢٢" مزودة بمسجل بيانات الطيران من طراز SARPP-12 GM . وقد قدمت السلطات فى كوبا قراءة للارتفاع ، وسرعة الطيران ، والتسارع العادى ، والتسارع الجانبي بالنسبة للوقت للطيران بين الساعة ١٤:٥٥ والساعة ١٥:٣٦ . الطائرة "ميج-٢٢" لبست مجهزة بمسجل صوتى لمقصورة القيادة .

#### ١٢-١ معلومات تتعلق بالحطام والارتطام

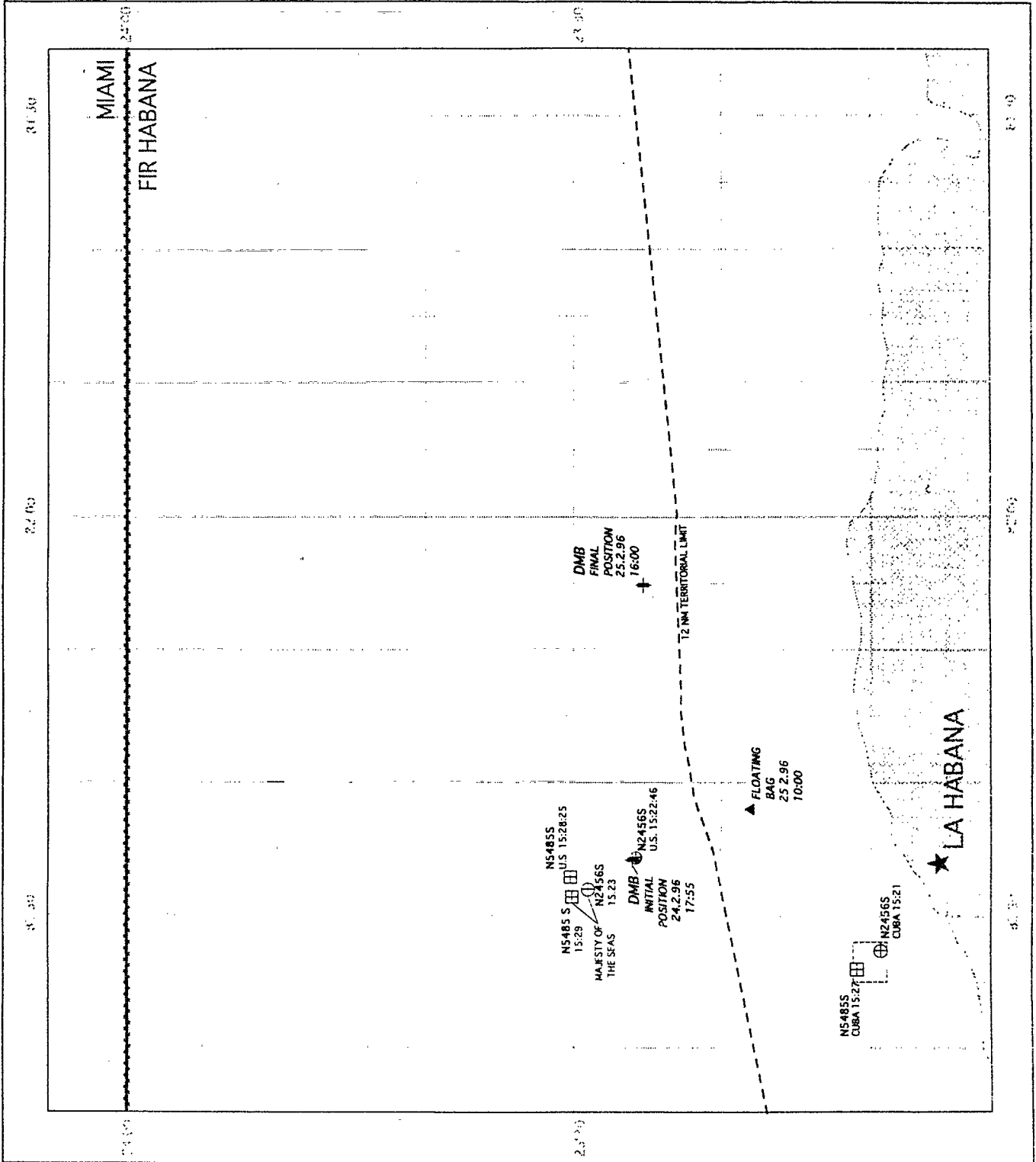
١-١٢-١ تفجرت الطائرتين "سيسنا ٣٣٧ سي" N2456S ، و "سيسنا ٣٣٧ بي" N5485S فى الجو ، وارتطم الحطام بالبحر وغرق . وحتى تاريخ ١٩٩٦/٥/٣١ لم يحدد موقع الحطام . يتراوح عمق البحر فى منطقة اسقاط الطائرتين بين ٢٠٠ و ٢٠٠٠ متر .

٢-١٢-١ وفقا للسلطات فى الولايات المتحدة المشتركة فى جهود البحث والانتاخذ ، فقد شوهد بعض الحطام طاف وبقعتا زيت فى الساعات التى تلت اسقاط الطائرتين . الا أنه لم يكتشف بعد ذلك أى حطام طاف ، كما أنه لم تتم استعادة أى حطام .

٣-١٢-١ وفقا للسلطات فى كوبا المشاركة فى جهود البحث والانتاخذ ، تمت استعادة حقيبة فى الساعة ١٠:٠٠ من يوم ١٩٩٦/٢/٢٥ فى موقع يبعد ٩٣ ميلا بحريا الى الشمال من "مورو كاسيل" فى هافانا فى الموقع "23 18N 082 22W" . وقد حوت الحقيبة جهازا لشحن البطاريات من نوع يستعمل لبطاريات كاميرات الفيديو وخرائط "جيبسن" للارتفاعات العالية/المنخفضة أثناء الطريق لمنطقة البحر الكاريبي .

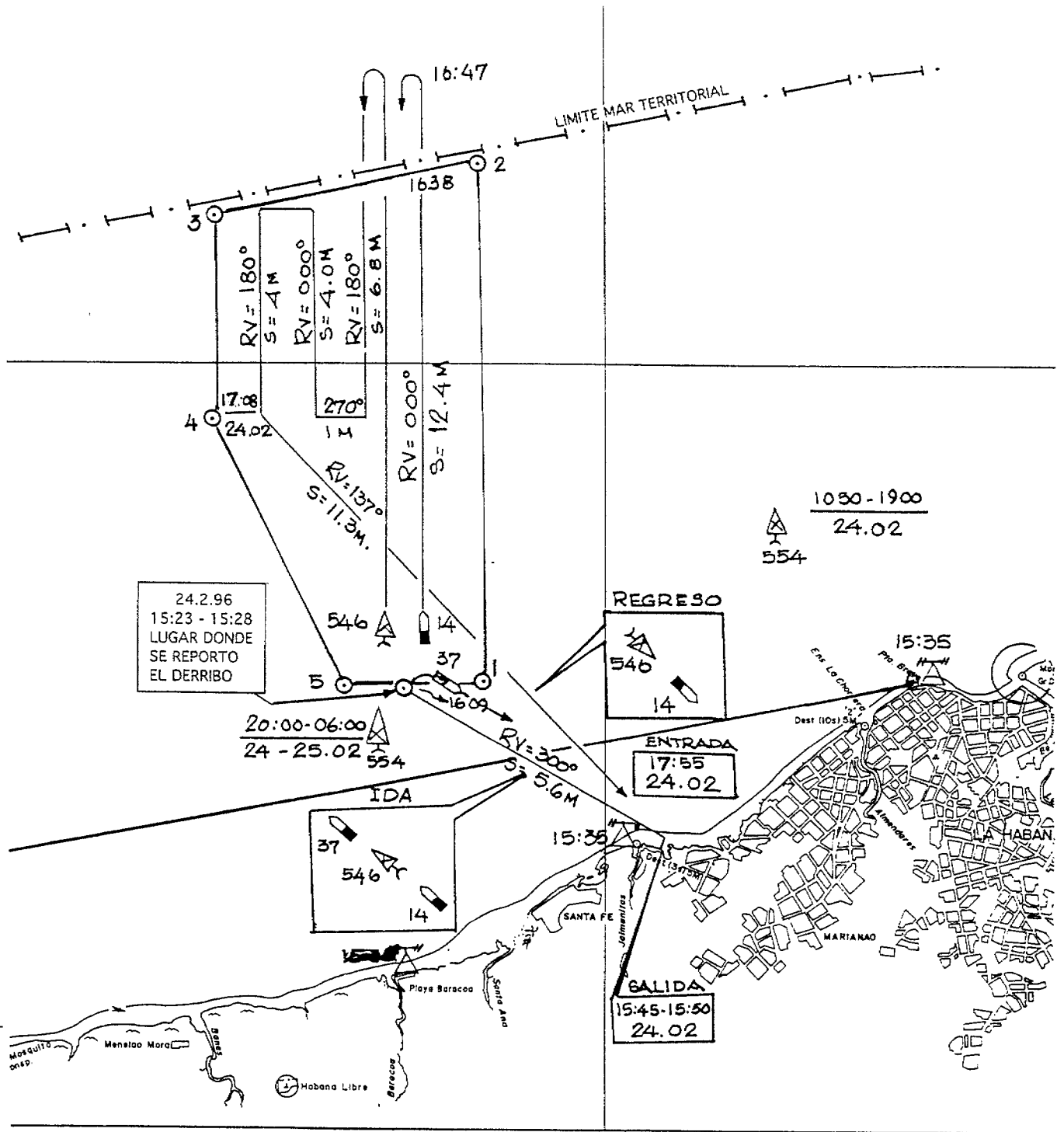
#### ١٣-١ معلومات طبية وباثولوجية

١-١٣-١ لم تتم حتى يوم ١٩٩٦/٥/٣١ استعادة جثث الأشخاص الأربعة الذين كانوا على متن الطائرتين من طراز سيسنا .

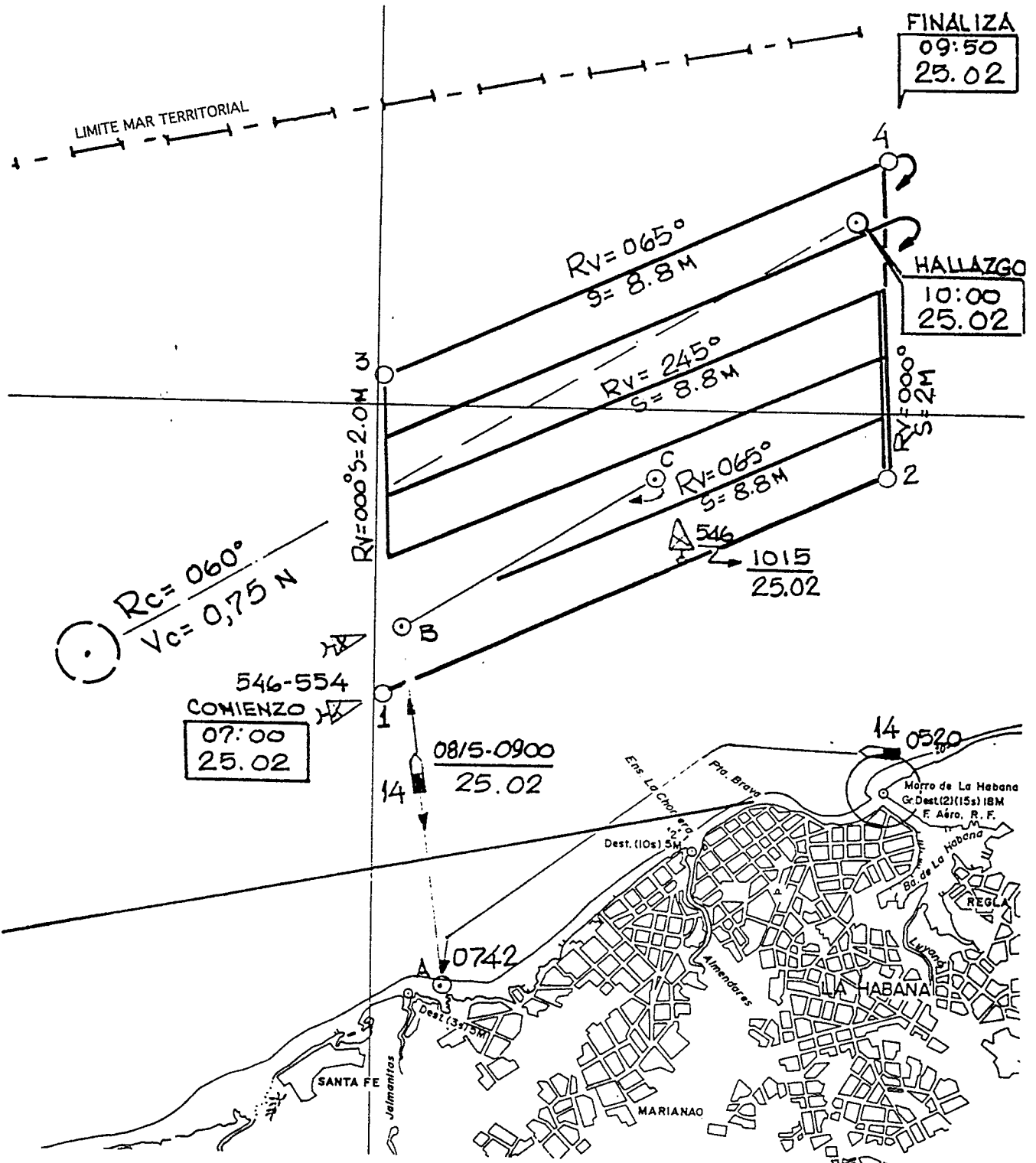


المستند ٤ — موقع سقوط الطائرتين N5485S و N2456S طبقا للبيانات الرادارية الكوبية والأمريكية ، وطبقا للباخرة "ملكة البحار" وموقع الحقيبة الطافية والعوامة الصوتية الرادارية

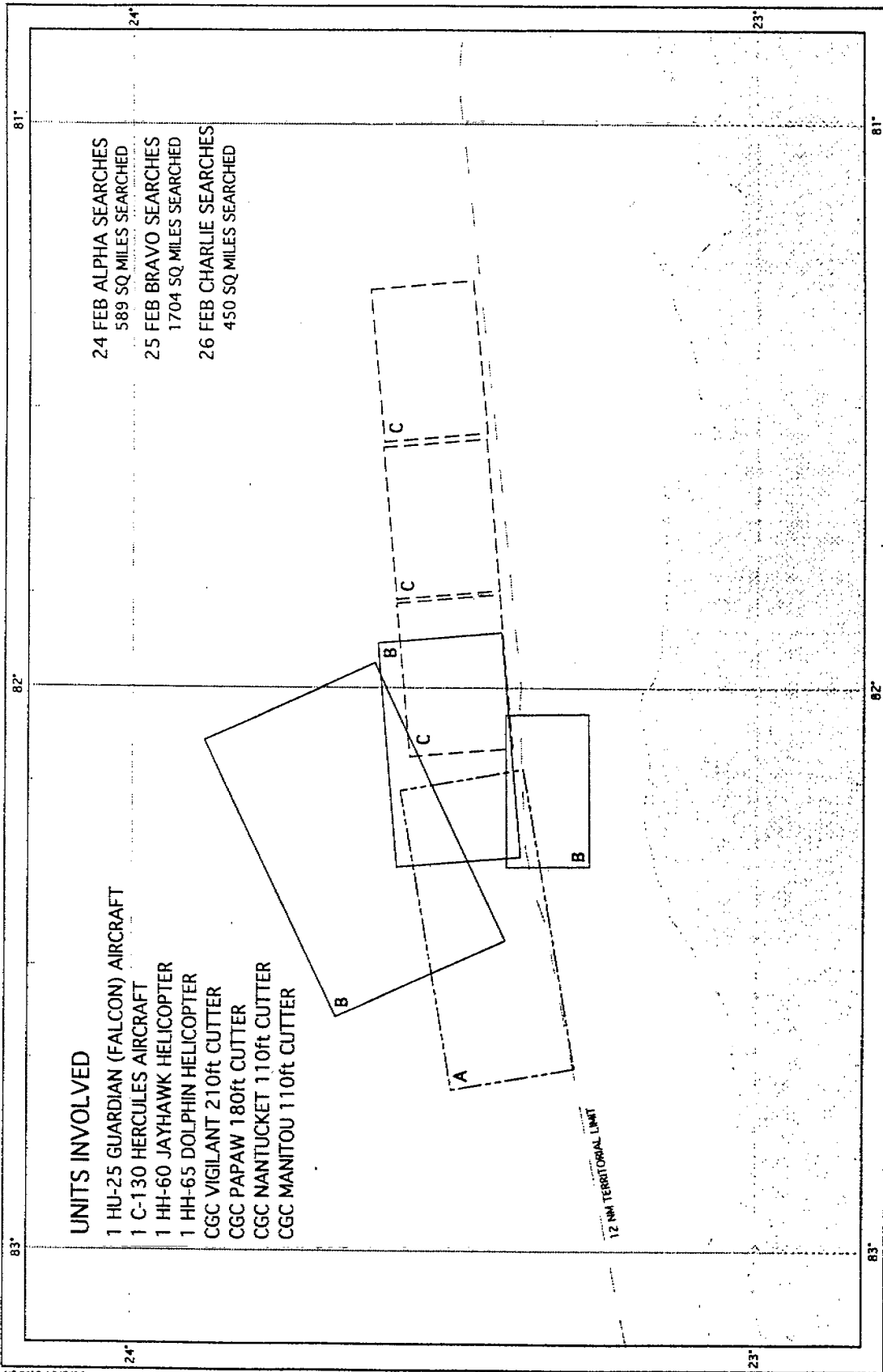




المستند ٥ — أنشطة البحث والانقاذ الكوبية يوم ١٩٩٦/٢/٢٤



المستند ٦ — أنشطة البحث والانتقاء الكوبية يوم ١٩٩٦/٢/٢٥



AIS/MAP 10/6/96

المستند ٧ — أنشطة البحث والانتقاذ الأمريكية  
 من ٢٤ الى ١٩٩٦/٢/٢٦

## ١٤-١ النيران

١-١٤-١ ليس هناك من دليل على اندلاع النيران على أى الطائرتين من طراز سيسنا قبل انفجار الصواريخ . وطبقا لشهود العيان ، فقد شوهد بعض الحطام المشتعل يتساقط فى البحر ولوحظت كمية لا بأس بها من الدخان . ويبدو الدخان جليا من تسجيل الفيديو الذى التقطه قائد الطائرة N2506 وأيضا راكب على متن الباخرة السياحية "ملكة البحار" .

## ١٥-١ البحث والانتقاذ

### ١-١٥-١ أنشطة كوبا للبحث والانتقاذ

١-١٥-١ بتاريخ ٢٤ و ١٩٩٦/٢/٢٥ ، نفذت مهام للبحث والانتقاذ من قبل طائرات هليكوبتر التابعة للقواد المسلحة الثورية والقوارب التابعة لقوات دوريات الحدود . وفى الوقت الذى كانت تجرى فيه عمليات الاعتراض ، وجه مركز قيادة قوات الدفاع المضاد للطائرات أمرا الى خدمات الانتقاذ التابعة للقوات الجوية وقوات دوريات الحدود لتتخذ وضع التأهب . وبعد اسقاط الطائرة الأولى من طراز سيسنا ، قامت طائرة هليكوبتر من طراز "ام اى - ١٧" (MI-17) فى الساعة ١٥:٢٧ ، بالابلاغ بأنها تغادر مطار "سان انطونيو دى لوس بانينوس" للبحث عن الناجين المحتملين ، فى حين كانت هناك طائرة هليكوبتر ثانية من نفس الطراز على استعداد لتقديم المساعدة . وجهت طائرة الهليكوبتر أساسا لتسير قدما باتجاه شمالى غربى الى منطقة تبعد ٥ كيلومترات الى الشمال من "بلايا باراكوا" . كما أرسل قارب تابع لدوريات الحدود وقاربين سريعين الى منطقة تبعد مسافة تتراوح بين ٥ و ٨ أميال بحرية عن الساحل بين نهري "بانيس" و"سانتا أنا" . غير أن طائرة الهليكوبتر والقارب السطحى لم يحددا موقع أى ناج ، ولم يجدا أى حطام . أكملت جميع الوحدات بحثها ضمن منطقة البحث الأولية (المستند ٥) فى الساعة ١٧:٥٥ وعادت الى القاعدة .

١-١٥-١ فى ٢-١-١٩٩٦/٢/٢٥ ، استؤنف جهد البحث والانتقاذ فى الساعة ٠٥:٢٠ . وبحث قارب سريع فى المنطقة الواقعة بين "23 09.6N 082 21.5W" و "23 06.4N 082 28.7W" حتى الساعة ٠٧:٤٢ ، دون نتيجة . وأجريت عمليات بحث أخرى اشتركت فيها طائرة هليكوبتر وقوارب سطحية فى المناطق الساحلية بالقرب من هافانا والى الشمال منها (المستند ٦) حتى الساعة ١٢:٢٠ . فى الساعة ١٠:٠٠ ، تم العثور على حقيبة كاميرا فيديو محطمة تحتوى على شاحن بطارية وخريطتى "جيبسن" بواسطة قارب تابع لدوريات الحدود الكوبية فى الموقع "23 18N 082 22W" ، على بعد ٩٣ ميلا بحريا الى الشمال من هافانا . بين الساعة ١٢:٢٥ والساعة ١٦:٢٥ ، قام قارب دورية كوبى بالبحث عن طوافة محددة بيانية تابعة للولايات المتحدة فى المنطقة المجاورة للموقع "23 21.5N 082 11.2W" ، وذلك دون جدوى .

### ٢-١٥-١ أنشطة البحث والانتقاذ التى قامت بها الولايات المتحدة

١-٢-١٥-١ فى الساعة ١٥:٣٥ يوم ١٩٩٦/٢/٢٤ ، تلقت المنطقة السابعة لخفر السواحل فى الولايات المتحدة معلومات من مصادر استخبارات عسكرية تفيد بأن طائرتين تابعتين لجماعة "أخوة الانتقاذ" قد أسقطتا فى البحر الى الشمال من هافانا ، وفى الساعة ١٥:٥٥ تلقت معلومات بأنهما قد أسقطتا من قبل طائرة كوبية

من طراز ميغ . ووفقا للإجراءات القياسية ، قام خفر السواحل بتحديد منطقة البحث الأولية "أ" (Alpha) (589 ميلا بحريا) ، ومنطقة البحث اللاحقة "ب" (Bravo) (1704 أميال مربعة) ، مع مراعاة مواقع الارتطام المحتملة والمعلومات المتاحة بشأن التيارات المحلية .

١-٢-١٥-١ في الساعة ١٦:٢٩ أعطيت توجيهات لطائرة من طراز فالكون-٢٠ من إنتاج "داسو بريكيه" (رمز خفر السواحل HU-25 Guardian) تابعة لمحطة ميامي الجوية لخفر السواحل ، للمغادرة في مهمة للبحث . تم الحصول على تصريح من مركز هافانا للمراقبة الجوية في الساعة ١٧:٢٢ لدخول المناطق الخطرة النشطة ، ووصلت طائرة فالكون الى مسرح الحادثة في حوالي الساعة ١٧:٤٢ لبدء بحث بصري . حددت طائرة فالكون بقعتين من الزيت ، وفي الساعة ١٧:٥٥ قامت بوزع طوافة محددة بيانية في الموقع "23 25.9N 082 25.8W". كذلك حددت الطائرة حطاما محتملا تحت السطح ، غير أنها لم تتمكن من التعرف على ذلك الحطام نظرا لتناقص ضوء النهار ونظرا لعمق الحطام تحت السطح . انضمت الى طائرة فالكون لاحقا طائرة هليكوبتر تابعة لخفر السواحل من طراز سيكورسكي HH-60 جاي هوك . وحلت طائرة تابعة لخفر السواحل من طراز "لوكهيد سي ١٣٠ هركيوليز" وطائرة هليكوبتر "ايروسباسيال SA365 (رمز خفر السواحل HH-65 Dolphin) محل الطائرتين السابقتين بعد الساعة ٢٠:٠٠ بقليل . واصلت طائرة "سي ١٣٠ هركيوليز" البحث طوال الليل . شاركت في عمليات البحث في المنطقة "ب" (Bravo) أول سفينة تابعة لخفر السواحل تصل الى المسرح وهي سفينة الدورية "نانتاكايت" التابعة لخفر السواحل . وتمت الاستعانة بقارب شرعى قريب يدعى "كين لوك" في جهود البحث الأولية التي دامت ٦ ساعات تقريبا . لم يحدد موقع أى حطام ، ولم تشاهد في منطقة رؤية الحطام المحتملة سوى كميات كبيرة من السرجس .

١-٢-١٥-١ في الساعة ٠٣:٢٨ يوم ١٩٩٦/٢/٢٥ ، كانت العوامة الصوتية الرادارية في الموقع "23 26.2N 082 11.5W" ، على بعد ١٢ ميلا بحريا تقريبا الى الشرق من موقعها الأولى . تمت مراعاة الاتجاه المتوسط لانسياب العوامة الصوتية الرادارية (٨٥°) وسرعة انسيابها (١٣١ عقدة) ، وتم تعديل البحث في المناطق "ب" (Bravo) وتم تحديد مناطق البحث "ج" (Charlie) (٤٥٠ ميلا مربعا) الى الشرق منها . وصل قارب الدورية "مانيتو" و "باباو" التابعين لخفر السواحل الى المنطقة قبل الساعة ٠٧:٠٠ للمشاركة في البحث . وانضم اليهما قارب الدورية "فيجيلانت" التابع لخفر السواحل في فترة بعد الظهر لاتمام عمليات البحث في المنطقة "ب" (Bravo) .

١-٢-١٥-١ في الساعة ١٤:٠٠ يوم ١٩٩٦/٢/٢٥ ، كان يعتقد بأن العوامة الصوتية الرادارية قد انسأقت الى داخل المياه الاقليمية الكوبية ، وطلب التصريح بدخول المجال الجوي فوق تلك المياه لاجراء عمليات بحث وانقاذ في منطقة العوامة . في الساعة ١٤:٤٥ تم تلقى التصريح من دورية الحدود الكوبية بتشغيل طائرة تابعة لخفر السواحل في الولايات المتحدة ضمن المنطقة التي تبعد ١٢ ميلا بحريا عن خط الساحل شريطة ألا تقترب أكثر من ٥ أميال بحرية من ذلك الخط . تم توجيه الطائرة من طراز "سي ١٣٠ هركيوليز" للبحث ضمن منطقة البحث "ب" (Bravo) ، داخل المجال الجوي الاقليمي الكوبى ، وقد دخلت ذلك المجال في حوالي الساعة ١٦:٣٢ . وأعطيت التعليمات لطائرة "سي ١٣٠ هركيوليز" في الساعة ١٧:١٢ لمغادرة منطقة البحث .

١-١٥-٥ قامت طائرة خنز السواحل بتحديد موقع العوامة الصوتية الرادارية خلال البحث . في الساعة ١٦:٠٠ يوم ١٩٩٦/٢/٢٥ ، حدد موقع العوامة لآخر مرة على أنه "23 25.3N 082 05.1W" على بعد ١٧ ميلا بحريا الى الشرق من موقعها الأولى . كان معدل الانسياب خلال ٢٢ ساعة هو ٩٢° وبسرعة ٠.٩ عقدة . اكتملت جميع عمليات البحث في منطقتي "ب" و "ج" (Charlie و Bravo) في الساعة ١٨:٠٠ يوم ١٩٩٦/٢/٢٦ ، دون استعادة أى حطام . غطت عمليات البحث التي قام بها خنز السواحل أكثر من ٢ ٥٠٠ ميلا بحريا . وأجرت طائرة فالكون بحثا جويا على الشاشة يبلغ مجموعته أكثر من ٢٣ ساعة ، في حين استمر البحث الذي قامت به طائرة "سى ١٣٠ مركبوليز" و طائرتي هليكوبتر (HH-60 و HH-65) ، من يوم ١٩٩٦/٢/٢٤ وحتى الساعة ١٨:١٢ يوم ١٩٩٦/٢/٢٥ . شاركت في البحث أربعة قوارب دورية تابعة لخنز السواحل ("فيجيلانت" و "باباو" و "نانتاكييت" و "مانيتو") . وقد كان الطقس ممتازا طوال عمليات البحث ، مع رياح شمالية الى شمالية شرقية تتراوح سرعتها بين ١٠ و ١٣ عقدة ، وبلغ ارتفاع الموج قدمين ، وكانت الرؤية غير محدودة في حين كان الغطاء السحابي لا يتجاوز ثلاثة أعشار (غيوم متفرقة) . قدر احتمال اكتشاف شخص في الماء بأكثر من ٨٥ في المائة بالنسبة لوحدة البحث السطحية والجوية المشتركة . تم تعليق عملية البحث في الساعة ٢٣:٠٠ يوم ١٩٩٦/٢/٢٦ .

#### ١٦-١ معلومات اضافية

#### ١-١٦-١ اتفاقية الطيران المدني الدولي

١-١-١٦-١ ان كل من كوبا والولايات المتحدة طرفان في اتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو ، ١٩٤٤/١٢/٧) . وحتى تاريخ ١٩٩٦/٥/٣١ ، كان هناك ١٨٤ طرفا في الاتفاقية وتعد الأحكام التالية من اتفاقية شيكاغو ذات صلة بالنظر في اسقاط الطائرتين في ١٩٩٦/٢/٢٤ :

#### الفقرة الأولى من الديباجة :

" لما كان تطور الطيران المدني الدولي مستقبلا يمكن أن يساعد كثيرا على ايجاد وابقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه ، بينما يمكن لاساءة استخدامه أن تشكل خطرا على الأمن العام ."

#### المادة الأولى :

#### "السيادة"

تعترف الدول المتعاقدة بأن لكل دولة السيادة الكاملة والمطلقة على الغضاء الجوي الذي يعلو اقليمها ."

## المادة الثانية :

### "الاقليم

لأغراض هذه الاتفاقية ، يعتبر اقليم الدولة الأراضي البرية والمياه الاقليمية المتاخمة لها الخاضعة لسيادة تلك الدولة أو سلطتها أو حمايتها أو انتدابها ."

## المادة الثالثة :

### "الطائرات المدنية وطائرات الدولة

(أ) تطبق هذه الاتفاقية على الطائرات المدنية فقط ولا تطبق على طائرات الدولة .

(ب) تعتبر من طائرات الدولة الطائرات المستخدمة في خدمات عسكرية أو جمركية أو في خدمات الشرطة .

(ج) لا يجوز لأي طائرة من طائرات الدولة التابعة لدولة متعاقدة أن تطير فوق اقليم دولة أخرى أو أن تهبط فيه الا اذا كانت قد حصلت على ترخيص بذلك من خلال اتفاق خاص أو غيره ، وطبقا لشروط ذلك الترخيص .

(د) تتعهد الدول المتعاقدة عند اصدار القواعد المتعلقة بطائرات الدولة التابعة لها بأن تأخذ بعين الاعتبار سلامة الملاحة الجوية للطائرات المدنية ."

## المادة الرابعة :

### "إساعة استخدام الطيران المدني

توافق كل دولة متعاقدة على ألا تستخدم الطيران المدني لأي غرض يتنافى مع أهداف هذه الاتفاقية ."

## المادة الخامسة (الفقرة الأولى) :

### "حق الطيران غير المنتظم

توافق كل دولة متعاقدة على أن لجميع طائرات الدول المتعاقدة الأخرى غير المستخدمة في خطوط جوية دولية منتظمة الحق ، بشرط مراعاة أحكام هذه الاتفاقية ، في الطيران فوق اقليمها أو عبوره بدون توقف ، أو التوقف فيه لأغراض غير تجارية بدون الحاجة للحصول على ترخيص مسبق ، مع احتفاظ الدولة التي يتم الطيران فوقها بالحق في أن تلزمها بالهبوط . ومع ذلك تحتفظ كل دولة متعاقدة ، لأسباب تتعلق بسلامة الطيران ، بالحق في الزام الطائرات التي ترغب في الطيران فوق مناطق يتعذر الوصول إليها أو مناطق غير مزودة بتسهيلات كافية للملاحة الجوية ، بأن تتبع الطرق المعينة أو أن تحصل على إذن خاص لمثل هذه الرحلات ."

## المادة التاسعة :

### "المناطق المحظورة"

(أ) يجوز لكل دولة متعاقدة أن تقيد أو تحظر بشكل موحد طيران طائرات الدول الأخرى فوق مناطق معينة من اقليمها ، لأسباب تتعلق بضرورة عسكرية أو بالسلامة العامة ، بشرط ألا يمارس أى تمييز فى هذا الخصوص بين طائرات هذه الدولة المستخدمة فى خطوط جوية دولية منتظمة وبين طائرات الدول المتعاقدة الأخرى المستخدمة فى خطوط مماثلة . ويجب أن تكون مساحة وموقع تلك المناطق المحظورة معقولين حتى لا تعاق الملاحة الجوية بلا ضرورة . وتبلغ الدول المتعاقدة الأخرى ومنظمة الطيران المدنى الدولى بأسرع ما يمكن بأوصاف تلك المناطق المحظورة فى اقليم دولة متعاقدة ، وكذلك بكل ما يطرأ عليها من تغيير بعد ذلك .

(ب) تحتفظ كل دولة متعاقدة أيضا بالحق ، فى ظروف استثنائية أو أثناء الحالات الطارئة أو لصالح السلامة العامة ، فى أن تقيد أو تحظر مؤقتا وبأثر فوري الطيران فوق اقليمها بأكمله أو فوق جزء منه ، بشرط أن يطبق هذا التقييد أو الحظر بدون تمييز بسبب الجنسية على طائرات جميع الدول الأخرى .

(ج) يجوز لكل دولة متعاقدة ، وفقا للقواعد التى قد تقررها ، أن تلزم أى طائرة تدخل المناطق المشار إليها فى الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) أعلاه بالهبوط بأسرع ما يمكن من الناحية العملية فى مطار معين داخل اقليمها ."

### المادة الحادية عشرة :

#### "تطبيق القواعد البحرية"

مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية ، تطبق قوانين وقواعد الدولة المتعاقدة المتعلقة بدخول الطائرات المستخدمة فى الملاحة الجوية الدولية الى اقليمها أو خروجها منه ، أو المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات وملاحتها أثناء وجودها داخل اقليمها ، تطبق على طائرات جميع الدول المتعاقدة بدون تمييز بسبب الجنسية ، وتمثل لها هذه الطائرات عند دخولها اقليم تلك الدولة أو خروجها منه أو أثناء وجودها فيه ."

### المادة الثانية عشرة :

"تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تعتمد الاجراءات التى تكفل امتثال كل طائرة تطير فوق اقليمها أو تقوم بتحركات فى داخله وكل طائرة تحمل علامة جنسيتها ، فى أى مكان وجدت ، للقواعد والأنظمة النافذة فى ذلك المكان بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها . وتعهد كل دولة متعاقدة بأن تظل قواعدها الخاصة فى هذا الصدد مطابقة ، الى أقصى حد ممكن ، للأنظمة التى قد تقرر من وقت لآخر بموجب هذه الاتفاقية . وتسرى فوق أعالي البحار القواعد المقررة بموجب هذه الاتفاقية . وتعهد كل دولة متعاقدة بتقديم جميع الأشخاص الذين يخالفون الأنظمة السارية للمحاكمة ."



٢-١٦-١ المادة الثالثة مكرر من اتفاقية الطيران المدني الدولي

١-٢-١٦-١ معلومات تاريخية

١-١-٢-١٦-١ في ١٦/٩/١٩٨٢ نظر مجلس الايكاو في تدمير الطائرة التابعة للخطوط الجوية الكورية في الرحلة ٠٠٧ يوم ١٩/٩/١٩٨٢ من قبل طائرة عسكرية سوفيتية ، واعتمد قرارا كان من بين ما نص عليه :

"يقر بأن مثل هذا الاستخدام للقوة المسلحة ضد الطيران المدني الدولي لا يتماشى مع المعايير التي تحكم السلوك الدولي والاعتبارات الانسانية الأولية ، ومع الأصول والقواعد القياسية الدولية والاجراءات الدولية الموصى بها المكرسة في اتفاقية شيكاغو وملاحقتها ، وبأنه تترتب عليه نتائج قانونية مسلم بها عموما .

ويؤكد من جديد مبدأ عدم جواز استخدام الدول للأسلحة ضد الطائرات المدنية عند اعتراضها لها ."

اعتمدت الدورة الرابعة والعشرون للجمعية العمومية لايكاو (٩/٢٠ الى ١٠/٧/١٩٨٢) ذلك القرار .

٢-١-٢-١٦-١ نظر مجلس الايكاو في التقرير بشأن التحقيق في الحادث ذاته بتاريخ ٦/٣/١٩٨٤ ، واعتمد قرار كان من بين ما نص عليه :

"يؤكد من جديد أنه ، مهما كانت الظروف التي ، وفقا لتقرير الأمين العام ، يمكن أن تكون قد تسببت في خروج الطائرة عن الطريق الجوي الوارد في خطة ملاحقتها ، فإن مثل هذا الاستخدام للقوة المسلحة يشكل خرقا للقانون الدولي ، وبأنه تترتب عليه نتائج قانونية مسلم بها عموما ، ويقر بأن مثل هذا الاستخدام للقوة المسلحة هو تهديد خطير لسلامة الطيران المدني الدولي ، ولا يتماشى مع المعايير التي تحكم السلوك الدولي ، ولا مع الأصول والقواعد القياسية الدولية وأساليب العمل الموصى بها المكرسة في اتفاقية شيكاغو وملاحقتها والاعتبارات الانسانية الأولية ."

٢-٢-١٦-١ النظر في المادة الثالثة مكرر من قبل الجمعية العمومية لايكاو (١٩٨٤)

١-٢-٢-١٦-١ عقدت الدورة الخامسة والعشرون (الاستثنائية) للجمعية العمومية (٤/٢٤ الى ١٠/٥/١٩٨٤) في مونتريال لدراسة واعتماد تعديل (المادة الثالثة مكرر) على اتفاقية شيكاغو يتضمن التعهد بالامتناع عن استعمال القوة ضد الطائرات المدنية . ولدى افتتاح الجلسة قال رئيس الجمعية العمومية ما يلي :

"قد يكون هناك البعض ممن يعتقدون بأن منع استخدام القوة ضد الطائرات المدنية هو بالفعل جزء متين من القانون الدولي العام ، وأنه ليست هناك من حاجة الى صياغة مثل ذلك الحكم فى صلب الاتفاقية . ... حتى فى أوقات الحرب ، يشتمل القانون الدولي على أحكام صريحة لحماية المدنيين أثناء الصراعات المسلحة ، بشأن حماية الجرحى والناجين من السفن الفرقى ، وبشأن حماية أسرى الحرب . وقضت محكمة العدل الدولية ، فى اشارة الى القانون الدولي العرفى بأن هذه المبادئ الانسانية الأساسية هى أشد صرامة وقت السلم منها فى وقت الحرب . وليس هناك من شك فى أن تلك المبادئ الانسانية التى تخص حماية الأرواح البشرية عميقة التأصل فى القانون الدولي العرفى . ... تفوق القاعدة القانونية المكتوبة بدرجة كبيرة المبادئ العامة التى تعتبر قانونا عرفيا نظرا لأنه فى كثير من الأحيان قد يظل وجود القانون العرفى بحد ذاته أو مداه الدقيق أو محتواه أمرا مشكوكا فيه ."

٢-٢-٢-١٦-١ فى الجمعية العمومية ، كان الموقف الذى اتخذ عاما ولا جدلا فيه ويقضى بأنه كان هناك كجزء من القانون الدولي العرفى منع لاستخدام القوة أو الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء الطيران وأنه فى حالات الاعتراض ، فانه يجب عدم تعريض أرواح الأشخاص على متنها أو سلامة الطائرة للخطر . وقد أكد ذلك من جديد فى الفقرة أ) من المادة ٣ مكرر .

٢-٢-٢-١٦-١ فى اطار الفقرة أ) من المادة ٣ مكرر ، تم توسيع الحماية لتشمل الطائرات المدنية من جميع الدول ، لا من الدول المتعاقدة فقط . وقد اعتمدت هذه الصياغة نظرا لأنه ساد شعور بأن الحماية من استعمال الأسلحة ضد الطائرات المدنية موجودة فعليا فى القانون الدولي العرفى ولا تستند الى قاعدة معينة فى معاهدة تطبق بين الأعضاء فيها فقط . وتظل دون تعديل حقوق والتزامات الدول المنصوص عليها فى ميثاق الأمم المتحدة . وعلى الرغم من اعتماد صيغة عامة فقد ركزت المناقشات التى جرت فى الجمعية العمومية على الحق الطبيعى فى الدفاع عن النفس فى اطار المادة الحادية والخمسين من الميثاق .

٤-٢-٢-١٦-٢ كذلك لم تكن الفقرتان ب) و ج) من المادة ٣ مكرر موضع خلاف . وتسلم الفقرة ب) بأنه يحق لكل دولة طلب هبوط "طائرة مدنية تطير فوق اقليمها بدون سند ، أو اذا كانت ثمة أسباب معقولة يستنتج منها أن الطائرة يجرى استعمالها لأى غرض لا يتفق مع أغراض هذه الاتفاقية ، ويجوز للدولة أيضا أن تصدر لتلك الطائرة أية تعليمات أخرى لوضع حد لتلك الانتهاكات" . ولتحقيق ذلك يمكن للدول المتعاقدة أن تلجأ لأى وسيلة ملائمة تتلاءم مع القانون الدولي واتفاقية شيكاغو والفقرة أ) من المادة ٣ مكرر . ان صياغة الفقرة ب) ، التى تشتمل على التسليم بأنه يحق لكل دولة (وليس الدول المتعاقدة فقط) ، أن تلتزم بالهبوط أو اصدار تعليمات أخرى ، على أن هذه القاعدة هى انعكاس لقانون دولى (عرفى) قائم . وفى اطار الفقرة ج) ، يجب على الطائرة المدنية أن تمتثل لأمر صادر وفقا لحكم الفقرة ب) .

٥-٢-٢-١٦-١ كذلك سلمت الجمعية العمومية بالحاجة الى حكم يعالج اساءة استعمال الطيران المدنى أو استعمال الطائرات المدنية لأى غرض لا يتفق مع أغراض اتفاقية شيكاغو . وبعد مداوات ، تمت صياغة الفقرة د) .

١٦-٢-١٦-١ اعتماد المادة ٣ مكرر

١٦-٢-١٦-١ بتاريخ ١٩٨٤/٥/٨٠ اعتمدت الجمعية العمومية ، بحضور ١٠٧ دول متعاقدة من بينها كوبا والولايات المتحدة ، بروتوكول يتعلق بتعديل اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي [المادة ٣ مكرر] . كذلك اعتمدت الجمعية العمومية بالترحيب العام القرار د ٢٥٥-٢ الذي حثت فيه جميع الدول المتعاقدة على التصديق على البروتوكول في أقرب فرصة ممكنة . ويحتاج البروتوكول الى ١٠٢ من التصديقات ليسرى مفعوله ، وحتى تاريخ ١٩٩٦/٥/٣١ ، أودعت ٨٠ من تلك الوثائق وبالتالي ، فإن البروتوكول لم يدخل حيز النفاذ . لم تصدق كوبا أو الولايات المتحدة على البروتوكول .

١٦-٢-٢-١ الفقرات التالية من ديباجة البروتوكول ذات صلة بالنظر في استقاط الطائرتين في : ١٩٩٦/٢/٢٤

الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي

[الفقرة ٤] "ولما كان الطيران المدني الدولي يمكن أن يساعد كثيرا على ايجاد وابقاء الصداقة وحسن التفاهم بين أمم العالم وشعوبه ، غير أن اساءة استخدام ذلك الطيران يمكن أن يصبح تهديدا للأمن العام . "

[الفقرة ٥] "ولما كان من الضروري تأمين سلامة الأشخاص الذين على متن الطائرات المدنية وحماية أرواحهم تمشيا مع الاعتبارات الأولية للإنسانية . "

[الفقرة ٦] ولما كانت الدول المتعاقدة في اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقع عليها بشيكاغو في ١٩٤٤/١٢/٧

— تعترف بأن لكل دولة سيادة كاملة ومطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو اقليمها .

— وتتعهد ، لدى وضع القواعد المتعلقة بطائرات الدولة فيها بأن تعتد بسلامة الملاحة للطائرات المدنية .

— وتوافق على عدم استعمال الطيران المدني في أغراض لا تتفق مع أغراض هذه الاتفاقية . "

[الفقرة ٧] ولما كانت الدول المتعاقدة مصممة على اتخاذ التدابير الملائمة الرامية لمنع انتهاك الفضاء الجوي للدول الأخرى ومنع استعمال الطيران المدني في أغراض لا تتفق مع أهداف الاتفاقية وأن تعزز على نحو أكبر سلامة الطيران المدني الدولي . "

### "المادة ٣ مكرر

(أ) تسلم الدول المتعاقدة بأنه يجب على كل دولة أن تمتنع عن اللجوء الى استعمال الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها ، وبأنه يجب ، في حالة حدوث اعتراض ، ألا تعرض أرواح الأشخاص الذين على متن الطائرة وسلامة الطائرة للخطر . ولا يفسر هذا الحكم على أنه يعدل بأي شكل من الأشكال حقوق والتزامات الدول المنصوص عليها في ميثاق الأمم المتحدة .

(ب) تسلم الدول المتعاقدة بأنه يحق لكل دولة ، في ممارسة سيادتها ، أن تلتزم بالهبوط في مطار معين ما أية طائرة مدنية تطير فوق اقليمها بدون سند ، أو اذا كانت ثمة أسباب معقولة يستنتج منها أن الطائرة يجري استعمالها لأي غرض لا يتفق مع أغراض هذه الاتفاقية ، وللدولة أيضا أن تصدر لتلك الطائرة أية تعليمات أخرى لوضع حد لتلك الانتهاكات . ولهذا الغرض ، للدول المتعاقدة أن تلجأ لأي وسائل ملائمة تتفق مع قواعد القانون الدولي ذات الصلة بذلك ، بما في ذلك الأحكام ذات الصلة في هذه الاتفاقية ، وبالتحديد الفقرة (أ) من هذه المادة . وتوافق كل دولة متعاقدة على أن تنشر نظمها السارية فيما يتعلق باعترض الطائرات المدنية .

(ج) تمثل كل طائرة مدنية لأي أمر صادر وفقا للفقرة (ب) من هذه المادة . ولهذا الغرض تضع كل دولة متعاقدة جميع الأحكام الضرورية في قوانينها أو نظمها لجعل هذا الامتثال الزاميا لأي طائرة مدنية مسجلة في تلك الدولة أو يقوم بتشغيلها مستثمر يكون مقر عمله أو تكون اقامته الدائمة في تلك الدولة . وتجعل كل دولة متعاقدة كل انتهاك لتلك القوانين أو النظم المطبقة معاقبا عليه بعقوبات شديدة ، وتعرض الحالة على سلطاتها المختصة وفقا لقوانينها أو نظمها .

(د) تتخذ كل دولة متعاقدة التدابير الملائمة كي تحظر أن تستعمل عمدا لأي غرض لا يتفق مع أغراض هذه الاتفاقية الطائرات المدنية المسجلة في تلك الدولة أو يقوم بتشغيلها مستثمر يكون مقر عمله أو تكون اقامته الدائمة في تلك الدولة . ولا يؤثر حكم هذه الفقرة في الفقرة (أ) أو يخل بما جاء في الفقرتين (ب) و (ج) من هذه المادة .

التطورات اللاحقة فيما يتعلق بالمادة ٣ مكرر

٤-٢-١٦-١

١-٤-٢-١٦-١ لاحقا لاعتماد المادة ٣ مكرر ، نظر المجلس في يومي ١٣ و ١٤/٧/١٩٨٨ في طلب من جمهورية ايران الاسلامية بخصوص اسقاط طائرة تابعة للخطوط الجوية الايرانية أثناء رحلتها رقم ٦٥٥

يوم ١٩٨٨/٧/٣ ، وفى قراره "استنكاره لاستعمال الأسلحة ضد طائرة مدنية" و "أكد المجلس من جديد المبدأ الأساسى الذى يتمثل فى وجوب امتناع الدول عن اللجوء الى استعمال الأسلحة ضد الطائرات المدنية ، كما ناشد كل الدول أن تصدق ، فى أقرب وقت ممكن على البروتوكول بادخال المادة ٣ مكرر فى اتفاقية الطيران المدنى الدولى ، اذا لم تكن قد فعلت ذلك ..."

١٦-١-٢-٤ فى يوم ١٩٨٨/١٢/٧ ، نظر المجلس فى التقرير بشأن التحقيق فى الحادث ذاته ، وأكد من جديد "المبدأ الأساسى للقانون الدولى العام الذى يلزم الدول بأن تمتنع عن اللجوء الى استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية" ، وناشد المجلس ، على وجه الاستعجال ، جميع الدول أن تصدق على المادة ٣ مكرر ، اذا لم تكن قد فعلت ذلك . كذلك حث المجلس "جميع الدول على اتخاذ كافة التدابير الضرورية لسلامة الملاحة أمام الطائرات المدنية ، ولا سيما عن طريق تأمين تنسيق فعال للأنشطة المدنية والعسكرية ."

١٦-١-٢-٤-٣ بتاريخ ١٩٩٣/٦/١٤ نظر المجلس بشأن انتهاء التحقيق فى الحادث الذى تعرضت له طائرة الخطوط الجوية الكورية (الرحلة ٠٠٧) ، واعتمد قرارا "يناشد من جديد ، على وجه الاستعجال ، جميع الدول المتعاقدة التى لم تصدق بعد على البروتوكول الخاص بادراج المادة ٣ مكرر فى اتفاقية الطيران المدنى الدولى ، أن تفعل ذلك فى أقرب فرصة ممكنة ، علما بأن هذه المادة تؤكد من جديد المبدأ الأساسى للقانون الدولى العام الذى يقضى بأن تمتنع الدول عن اللجوء الى استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية" . كما أن قرار المجلس "يحث الدول على اتخاذ جميع التدابير اللازمة لحماية سلامة الملاحة الجوية للطائرات المدنية ، وذلك وفقا للقواعد ، والقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها ذات الصلة المودعة فى اتفاقية شيكاغو وملاحقتها" .

١٦-١-٢-٤-٤ اضافة الى ذلك اعتمدت الدورة الحادية والثلاثين للجمعية العمومية القرار د ٣١-١٥ ، والذى تحت الجمعية العمومية فى المرفق (ج) بذلك القرار كل الدول المتعاقدة على التصديق على هذه التعديلات لاتفاقية شيكاغو والتى لم يسرى مفعولها بعد ، بما فى ذلك التعديل بادخال المادة ٣ مكرر ، ما لم تكن قد فعلت ذلك .

١٦-١-٣ إجراءات اعتراض الطائرات

١٦-١-٣ إجراءات الايكافو لاعتراض الطائرات

١٦-١-٣-١ ترد القواعد القياسية الصادرة عن الايكافو ذات الصلة باجراءات الاعتراض فى الفقرتين ١-٨-٣ و ٢-٨-٣ من الملحق الثانى لاتفاقية شيكاغو ، وذلك على النحو التالى :

"٣-١-٨ يخضع اعتراض الطائرات المدنية للنظم والتوجيهات الادارية الملائمة التى تصدرها الدول المتعاقدة بما يتمشى مع اتفاقية الطيران المدنى الدولى ، وبما يتمشى مع المادة ٣٠ (د) التى تتعهد الدول المتعاقدة بموجبها ، عند اصدار النظم الخاصة بطائرات الدولة لديها ، أن تراعى سلامة ملاحة الطائرات المدنية بالشكل الواجب ، وبناء عليه ينبغى

لدى صياغة النظم والتوجيهات الادارية المناسبة ايلاء الاهتمام الواجب الى أحكام المرفق (١) ، القسم الثاني ، والمرفق (٢) ، القسم الأول [الملحق الثاني] .

ملاحظة - اعترافاً بأنه من الضروري لسلامة الرحلة الجوية أن أى اشارات مرئية يجب - فى حالة الاعتراض الذى يتم اللجوء اليه كملجأ أخير - أن تستعمل بصورة سليمة ومفهومة من جانب الطائرات المدنية والعسكرية فى جميع أنحاء العالم ، فإن مجلس منظمة الطيران المدنى الدولى ، عند اعتماده للاشارات المرئية فى الاضافة (أ) لهذا الملحق ، حث الدول المتعاقدة على كفالة الالتزام الصارم من جانب طائرات دولها بهذه الاشارات . وحيث أن حالات اعتراض الطائرات المدنية تنطوى فى جميع الحالات على أخطار محتملة ، فقد وضع المجلس أيضاً توصيات خاصة تحت الدول المتعاقدة على تطبيقها بصورة موحدة . وترد هذه التوصيات فى الاضافة (أ) .

٢-٨-٣ على قائد الطائرة المدنية ، عند تعرضه للاعتراض ، الامتثال للقواعد القياسية الواردة فى المرفق (٢) ، القسمين الثانى والثالث ، التى تفسر الاشارات المرئية وتستجيب لها على النحو المحدد فى المرفق (١) ، القسم الثانى [الملحق الثانى] .

٢-١-٣-١٦-١ حيث أن اعتراضات الطائرات المدنية ، فى جميع الأحوال ، خطرة بطبيعتها ، فقد قام مجلس الايكاو بصياغة توصيات خاصة تشرح الفقرتين ١-٨-٣ و ٢-٨-٣ فى الملحق الثانى . وتشتمل هذه التوصيات الخاصة ، بصيغتها الواردة فى الاضافة "ألف" بالملحق الثانى ، على توصيات عامة تؤكد مبدأ أن اعتراض الطائرات المدنية ينبغى تجنبه كما ينبغى عدم القيام به الا كملجأ أخير . تهدف بعض التوصيات الى الغاء أو تخفيض الحاجة الى اعتراض الطائرات المدنية ، فى حين ترمى توصيات أخرى الى ضمان تنسيق الاجراءات التى يقوم بها الطيارون والوحدات الأرضية المعنية بهدف ازالة أو تخفيض الأخطار الكامنة فى أعمال الاعتراض التى تنفذ كملجأ أخير . وقد عولجت مناورات الاعتراض ، بما فى ذلك المناورات الخاصة بالتعريف البصرى والتوجيه الملاحي . اضافة الى ذلك تغطى التوصيات توجيه الطائرة التى يتم اعتراضها ، وما تتخذه من اجراءات ، والاشارات البصرية جو / جو ، والاتصالات اللاسلكية مع الطائرة التى يتم اعتراضها ، واستخدام الطلقات الخطاطة ، والتنسيق بين وحدة مراقبة الاعتراض ووحدة خدمات الحركة الجوية .

٢-١-٣-١٦-١ يشتمل دليل الايكاو بشأن اعتراض الطائرات المدنية (الوثيقة ٩٤٣٣) على جمع لأحكام الايكاو الحالية وتوصياتها الخاصة المتعلقة بالاعتراض . وترد مادة توجيهية أخرى تهدف الى التشجيع على التنسيق المدنى/العسكرى فى دليل الايكاو بشأن تدابير السلامة المتعلقة بالأنشطة العسكرية التى تنطوى على الخطر بالنسبة لعمليات الطائرات المدنية (الوثيقة ٩٥٥٤) .

#### ٢-٣-١٦-١ اجراءات الاعتراض الكوبية

١-٢-٣-١٦-١ يشتمل دليل الطيران الكوبى (قواعد الجو ١-٨) على اجراءات لاعتراض الطائرات المدنية . وينص على ما يلى :

"... سوف يتم تنفيذ الاعتراض كملجأ أخير لتعريف طائرة وذلك لحماية سيادة المجال الجوى لجمهورية كوبا ، فى ظل الظروف التالية :

(أ) عند قيام الطائرات بالتحليق فوق الأراضى الوطنية والمياه الاقليمية (الحدود الخارجية لنطاق تعريف الدفاع الجوى) ، دون اذن مسبق أو عند عدم انشاء الطائرات للاتصالات مباشرة بعد اختراقها لاقليم معلومات الطيران/منطقة المراقبة (الحدود الخارجية لنطاق تعريف الدفاع الجوى) ، لأغراض التعريف .

(ب) عند انتهاك طائرة لقيود مفروضة فى المجال الجوى ، أو عندما لا تعود الى تطبيق خطة الطيران المستلمة تبعاً لذلك .

(ج) . عندما يكون من الضرورى الاستفسار عن هوية الطائرة . "

٢-٢-٣-١٦-١ كما يحتوى دليل الطيران الكوبى على مناورات الاعتراض ، والمناورات للتوجيه الملاحي ، وتوجيه للطائرات التى يتم اعتراضها ، والتدابير التى تتخذها الطائرات التى يتم اعتراضها ، والاشارات البصرية جو / جو والاتصالات اللاسلكية بين وحدة مراقبة الاعتراض أو الطائرة التى تقوم بالاعتراض والطائرة التى يجرى اعتراضها ، وهى مطابقة للقواعد القياسية والتوصيات الخاصة الواردة فى الملحق الثانى لاتفاقية الطيران المدنى الدولى .

٢- التحليل

١-٢ اختراقات المجال الجوي الكوبي قبل ١٩٩٦/٧/٢٤

١-١-٢ اختراقات المجال الجوي الكوبي في الفترة من ١٩٩٤/٥/١٥ الى ١٩٩٥/٤/٤

١-١-١-٢ طبقا للسلطات في كوبا ، وقعت الانتهاكات التالية للمجال الجوي الكوبي في الفترة من ١٩٩٤/٥/١٥ الى ١٩٩٥/٤/٤ :

— ١٩٩٤/٥/١٥ - انتهكت خمس طائرات قادمة من فلوريدا المجال الجوي الوطني في المنطقة الغربية بين "كارديناس" في مقاطعة "ماتانساس" ، و"ايل ماريال" في مقاطعة هافانا ، وحلقت الطائرات في نطاق من ١٥ الى ٨٠ ميلا على طول الساحل وعلى مسافة من الساحل تتراوح من ١٥ و ٥٥ من الأميال .

— ١٩٩٤/٥/١٧ - انتهكت طائرتان من طراز سيسنا ٣٣٧ مسجلتان تحت رقمي N58BB و N108LS قادمتان من فلوريدا المجال الجوي الوطني للمنطقة الغربية بين "كارديناس" في مقاطعة "ماتانساس" ، و"ايل ماريال" في مقاطعة هافانا ، وحلقت الطائرتان في نطاق ١٥ الى ٨٠ ميلا ، على طول الساحل وعلى مسافة من الساحل تتراوح بين ١٥ و ٥٥ من الأميال .

— ١٩٩٤/٥/٢٥ - انتهكت خمس طائرات قادمة من فلوريدا المجال الجوي الوطني في المنطقة الغربية بين "كارديناس" في مقاطعة "ماتانساس" و"ايل ماريال" في مقاطعة هافانا ، وحلقت الطائرات في نطاق ١٥ الى ٨٠ ميلا ، على طول الساحل وعلى مسافة من الساحل تتراوح بين ١٥ و ٥٥ من الأميال .

— ١٩٩٤/٥/٢٩ - انتهكت خمس طائرات قادمة من فلوريدا المجال الجوي الوطني في المنطقة الغربية بين "كارديناس" في مقاطعة "ماتانساس" ، و"ايل ماريال" ، في مقاطعة هافانا ، وحلقت الطائرات في نطاق ١٠ الى ٨٠ ميلا على طول الساحل وعلى مسافة من الساحل تتراوح بين ١٥ و ٥٥ من الأميال .

— ١٩٩٤/٧/١٠ - في الساعة ١٠:٠٠ ، حدث انتهاك للمجال الجوي الوطني من طرف طائرة تابعة للولايات المتحدة مسجلة تحت رقم N2506 قادمة من الولايات المتحدة ، في منطقة تبعد ٢٠ كم شمال "جوانابو" في مقاطعة هافانا ، وحلقت على طول ١٨ كيلومترا بعمق ٣ كيلومترات ، ثم غادرت المجال الجوي الوطني شمالي مدينة هافانا في الساعة ١٠:٣٠ .



— ١٩٩٤/١١/١٠ - فى الساعة ١٣:١٢ ، انتهكت طائرتان من طراز سيسنا ٣٣٧ - وكانتا قد أقلعتا فى الساعة ١٢:٤٠ من قاعدة "جوانتانامو" البحرية - المجال الجوى الكوبى فوق منارة "بونتادى مايسى" . وأثناء التحليق ، ألقى الطائرتان ٢٠٠ منشور مناهض لحكومة كوبا الدستورية .

— ١٩٩٥/٤/٤ - بين الساعة ١٠:١٤ و ١٠:٥٧ ، انتهكت طائرة خفيفة من طراز سيسنا ٣٣٧ المجال الجوى الوطنى شمال المنطقة الغربية بين "سانتا فى" و"جوانابو" ، فى مقاطعة هافانا على طول ٥ أميال وعلى مسافة تبلغ من ٥ الى ١٠ أميال من الساحل الكوبى .

٢-١-١-٢ - أبلغت وزارة الخارجية الكوبية الولايات المتحدة - فى مذكرة دبلوماسية رقم ٩٠٨ مؤرخة ١٩٩٤/٧/٢١ وموجهة الى قسم مصالح الولايات المتحدة (بسفارة سويسرا) - بأن طائرات قادمة من مطارات فى فلوريدا قد انتهكت المجال الجوى الكوبى عدة مرات . كما "استخدمت هذه الطائرات بصفة غير مشروعة ترددات اللاسلكى المخصصة لمراقبة الحركة الجوية ، وتدخلت فى الجهود الرامية الى الكشف عن تهريب ومكافحة المخدرات فى [اقليم معلومات الطيران] كوبا" . وذكرت الوزارة "أن هذه العمليات الجوية التى انتهكت المجال الجوى الكوبى قد حدثت فى مناطق تقع فى شمال الجزء الغربى من كوبا بين "كارديناس" فى مقاطعة "ماتانساس" و"مارييل" فى مقاطعة هافانا ، وعلى طول خط يتراوح من ٥ الى ٨٠ ميلا من الساحل الكوبى ومسافة ١٥ الى ٥٥ ميلا منه . وأحدث الأمثلة على هذه العمليات هى العمليات الجوية التى وقعت يوم ١٧/٥/١٩٩٤ بواسطة طائرتين من طراز سيسنا ٣٣٧ ، رقمى [التسجيل] N58BB و N108LS . وفى ١٥ و ٢٥ و ١٩٩٤/٥/٢٩ ، قامت خمس طائرات بانتهاكات مماثلة . وفى ١٩٩٤/٧/٩ ، قامت طائرة تحمل رقم [التسجيل] N2506 بتحليق مماثل . وتوجد أدلة على انتهاكات أخرى فى السابق" . وأشارت المذكرة أيضا الى أن الطائرات قد حلقت فى مناسبات عديدة فى مناطق خطيرة كوبية ، وتم تقديم معلومات محددة عن تواريخ هذه الاختراقات والمناطق الخطرة وطراز الطائرات وأرقام تسجيلها . وطلبت الوزارة "أن تعتمد سلطات الولايات المتحدة تدابير مناسبة لوقف هذه الممارسات" .

٢-١-١-٢ - وقامت وزارة الخارجية الكوبية بإبلاغ الولايات المتحدة - فى مذكرة دبلوماسية رقم ١٤٤٢ مؤرخة ١٩٩٤/١١/١٨ - "بأن طائرتين صغيرتين من طراز سيسنا ٣٣٧ قد انتهكتا المجال الجوى الكوبى فى ١٩٩٤/١١/١٠ فى الساعة ١٣:١٢ اذ حلقتا فوق منارة "بونتادى مايسى" بعد اقلعهما فى الساعة ١٢:٤٠ من قاعدة "جوانتانامو" البحرية التابعة للولايات المتحدة..." . وأشارت هذه المذكرة الى أن هاتين "الطائرتين قد أسقطتا فوق الأراضى الكوبية حوالى ٢٠٠ منشور تتضمن دعاية عدوانية صادرة عن المنظمة المضادة للثورة التى تسمى نفسها "أخوة الانتاذ" . وحددت المذكرة هاتين الطائرتين "على أنهما طائرتين من ثلاث طائرات وصلت الى القاعدة البحرية يوم ١٧/١١/١٩٩٤ وتحمل أرقام التسجيل من الولايات المتحدة هى : N2506 و N5485S و N2329S" . ولغنت الوزارة انتباه سلطات الولايات المتحدة الى أنه لم تحدث حتى الآن استجابة ملموسة أو فعالة للمذكرة الدبلوماسية رقم ٩٠٨ . وطلبت حكومة كوبا رسميا من "حكومة الولايات المتحدة أن تتصرف بصورة مسؤولة وأن تعتمد تدابير دائمة لوضع حد للنشاطات الاستفزازية وغير القانونية التى قد تسفر عن عواقب سلبية والتى ليست فى صالح أى من البلدين" .

٤-١-١-٢ وقد صرح السيد باسولتو ، أثناء مقابلة فريق الايكاو له فى أبريل ١٩٩٦ ، انه كان قد حمل مجموعة من المحامين الى قاعدة "جوانتانامو" البحرية يوم ١٩٩٤/١١/٧ . وعند الاقلاع بطائرته يوم ١٩٩٤/١١/١٠ فى رحلة العودة ، قرر "بوحى الساعة" الطيران فوق المكان الذى نشأ فيه فى كوبا "وأستقط بعض المصقات فوق أناس كانوا ينظرون الى الطائرة" .

٥-١-١-٢ أرسلت وزارة الخارجية الكوبية مذكرة دبلوماسية رقم ٦٩٤ مؤرخة ١٩٩٥/٥/٢٥ الى الولايات المتحدة للاحتجاج على "انتهاك المجال الجوى الكوبى بواسطة طائرة صغيرة قادمة من أراضى الولايات المتحدة . "وأشارت المذكرة الى أن طائرة من طراز سيسنا ٢٣٧ قد انتهكت المجال الجوى الكوبى يوم ١٩٩٥/٤/٤ ، بين الساعة ١٠:١٤ و ١٠:٥٧ ، فى مناطق تقع شمال الجزء الغربى من كوبا بين مدينة "سانتا فى" و"جوانابو" على مسافة خمسة أميال على طول الساحل على بعد ٥ و ١٠ أميال من الساحل . وقد رأت الوزارة "أن توضح تماما الخطورة التى تشير القلق لوضع يمثل انتهاكا لسيادة كوبا ويعرض الحركة الجوية فى المنطقة للخطر" . وطلبت الوزارة "أن تتخذ سلطات الولايات المتحدة تدابير فعالة لمنع الأنشطة من النوع المذكور أعلاه" .

٦-١-١-٢ لم توفر الولايات المتحدة أى استجابات للمذكرات الدبلوماسية التى بعثتها اليها كوبا رقم ٩٠٨ المؤرخة ١٩٩٤/٧/٢١ ورقم ١٤٤٣ المؤرخة ١٩٩٤/١١/٨٨ ورقم ٦٩٤ المؤرخة ١٩٩٥/٥/٢٥ .

#### ٢-١-٢ اختراقات المجال الجوى الكوبى فى يوم ١٩٩٥/٧/١٣

١-٢-١-٢ أبلغت وزارة الخارجية الكوبية الولايات المتحدة - فى مذكرة دبلوماسية رقم ٨٨٢ مؤرخة ١٩٩٥/٧/٥ - بأن محطة اذاعة موجودة فى الولايات المتحدة "تنبث معلومات بشأن تنظيم أسطول من القوارب يزعم مغادرة موانئ الولايات المتحدة والوصول الى حد الاثنى عشر ميلا الذى يحدد المياه الاقليمية الكوبية ، لغرض صريح هو القيام بأعمال استنزائية وتحدى حكومة كوبا وشعبها . وطبقا لما أذاعه "راديو مارتى" فان أحد هذه القوارب يزعم الاقتراب من الساحل الكوبى حتى مسافة ٦ أميال" . وشددت الوزارة ، فى جملة أمور ، على "أن السلطات الكوبية لن تسمح بأذى انتهاك لسلامة أراضيها ولن تتحمل أى مسؤولية ناجمة عن التدابير التى ستتخذها للدفاع المشروع عن سيادتها" .

٢-٢-١-٢ فى ١٩٩٥/٧/٧ ، أصدرت وزارة خارجية الولايات المتحدة بيانا ، أشارت فيه حكومة الولايات المتحدة الى أنها "على علم بالاستعدادات القائمة لارسال "أسطول صغير" من القوارب الخاصة من فلوريدا للدخول فى المياه الاقليمية الكوبية من أجل القاء باقات التعازى وتنظيم مراسم تأبينية فى مكان اغراق القاطرة "تريسى دى مارسو" يوم ١٣ يوليو ، وهى الذكرى الأولى لهذه المأساة" . وأنه قد تم اخطار المنظمين بشأن "المخاطر التى قد تواجه المشاركين" . وتم تحذير المشاركين من أن أى محاولة لالتقاط أشخاص من كوبا "من أجل نقلهم الى الولايات المتحدة أو انتهاك "قانون الحياد" قد يؤدى الى مقاضاتهم فى الولايات المتحدة . ... وأنهم اذا ما نفذوا ما جاء فى منشوراتهم ودخلوا المياه الاقليمية الكوبية ، فانهم قد ينتهكون القانون الكوبى بدخول الأراضى الكوبية بصورة غير مشروعة ، فان السلطات الكوبية قد تعتقلهم" . وأضاف

البيان "أن الحكومة الكوبية قد أبلغت وزارة الخارجية عن قلقها الشديد بشأن العمل المقترح وبأنه من المعمول به اعتقال أولئك الذين يدخلون الأراضي الكوبية دون إذن".

٢-١-٢ طبقاً لأقوال السلطات في كوبا ، وقع الانتهاك التالي للمجال الجوي الكوبي يوم ١٩٩٥/٧/١٢ :

دخلت أربع طائرات قادمة من الولايات المتحدة مسجلة تحت الأرقام التالية : N108LS و N2506 و N5485S و N312MX ، المجال الجوي الكوبي شمال مدينة هافانا ، منتهكة المنطقة المحظورة (MUP-1) وحلقت فوق مدينة هافانا على ارتفاع منخفض بشكل يتسم بالخطر والاهمال .

٢-١-٤ وطبقاً لأقوال السلطات في كوبا ، فإن الطائرة لم تنتهك سيادة كوبا بالصدفة ، إذ أن جماعة "أخوة الانقاذ" قد سعت جاهدة بصورة علنية ودائبة ، ضمن أمور أخرى ، على إثارة حوادث جوية وعلى انتهاك سيادة كوبا على أراضيها ، وتجاهل قوانين الدولة المسجلة فيها طائرات هذه الجماعة . فضلاً عن ذلك ، أخذت صور من هذه الطائرات لوسط هافانا يوم ١٩٩٥/٧/١٢ . وتم الاعلان عن الصور وعرضها للبيع في ميامي .

٢-١-٥ وكانت طائرة سيسنا ٣٢٧ ، تحمل علامتي الجنسية والتسجيل N2506 ، إحدى الطائرات التي حلقت فوق مدينة هافانا يوم ١٩٩٥/٧/١٢ . وقد كان أحد ركاب هذه الطائرة أثناء هذه الرحلة صحفي يعمل في شبكة "ان بي سي" (NBC) التلفزيونية التي تبث على القناة ٦ (القناة ٤ حينئذ) في ميامي . وقد تبين من شريط فيديو سجله الصحفي أثناء هذه الرحلة وأذاعته محطة "ان بي سي" في ميامي ، القاء قنبلة دخانية لتمييز الموقع في البحر شمال هافانا ، وتحليق الطائرة بعد ذلك فوق هافانا داخل خط الساحل بمسافة كبيرة . وتضمن شريط تسجيل الفيديو الذي أذاعته محطة "ان بي سي" ما يلي :

الصحفي : "بينما دخل الأسطول الصغير من القوارب التي تحمل بعض المنفيين والصحفيين المياه الإقليمية الكوبية ، قام الطيارون التابعون لجماعة "أخوة الانقاذ" باسقاط قنابل دخان لتمييز الموقع الذي غرقت فيه القاطرة البحرية المخطوفة في العام الماضي ."

صوت خلفي : "حسناً ! ، ألق قنبلة دخان هنا ."

الصحفي : "انهم لم يكونوا وحدهم . فقد كانت الطائرات المقاتلة الكوبية موجودة في المنطقة ."

الصحفي : "وعند تعطل سير الأسطول الصغير ، قرر الطيار خوسيه باسولتو ، الذي كان على بعد ٤ أميال فقط أمام الساحل الكوبي ، قرر التحليق فوق هافانا ، والقاء ملصقات تلتصق على جسم السيارات وشارات دينية . وكانت هناك لحظات توتر عديدة فوق "مالاكون" . وبدأ الطيار بالقاء الملصقات والشارات . وحلقت الطائرة على أسطح المنازل فوق وسط المدينة ، مائلة باتجاه ميناء هافانا ."

صوت خلقي : " ... فوق هافانا ... يطير في دوائر "

الصحفي : "حركة المرور على طول "مالاكون" : خفيفة ، حسب العادة في بدء فترة العصر ، وهذا بالتأكيد منظر فريد لهافانا" .

السيد باسولتو : "ان هذا عمل من أعمال العصيان المدني . ونحن ندرك ما نقوم به وكل ما نعمله هو أن نبين لشعب كوبا أن العصيان المدني ممكن ."

الصحفي : "لقد ردت الحكومة الكوبية قائلة : ان أي سفينة آتية من الخارج وتغزو مياهنا الاقليمية السيادية بالقوة سيتم اغراقها واسقاط أي طائرة تقوم بذلك ."

المتحدث باسم وزارة خارجية

الولايات المتحدة : "عندما تدخل بالنقل المجال الجوي أو المياه الاقليمية أو أراضي بلد آخر فأنت تخضع لأوامر الجهات المعنية بانفاذ القانون في ذلك البلد ."

الصحفي : "واليوم ، فسر خوسيه باسولتو قراره التحليق على ارتفاع منخفض فوق هافانا ."

السيد باسولتو : "في تلك اللحظة قررنا الدخول الى هافانا لعمل مناورة تضليلية ، يمكن بواسطتها أن نخفف من الضغط على القوارب ..."

٦-٢-١-٢ وعندما قابل فريق الايكاو السيد باسولتو في أبريل ١٩٩٦ لسؤاله عن الأحداث التي وقعت يوم ١٩٩٥/٧/١٣ ، ذكر أن الغرض من وراء التحليقات ، الى جانب ارسال أسطول القوارب ، كان اقامة حفل ديني لتأبين ذكرى أربعين شخصا لقوا حتفهم عندما قامت قوارب خفر السواحل الكوبى باغراق قاطرة بحرية على بعد سبعة أميال من ساحل كوبا في العام الماضى . وواصلت الطائرة الطيران الى الموقع وأسقطت قنبلة دخانية لتمييز الموقع . وعندما قامت قوارب خفر السواحل الكوبى بصدم القارب الذى يقود الأسطول الصغير ، قرر التحليق فوق هافانا لخلق مناورة تضليلية للتخفيف عن الضغط على القارب ولجذب انتباه الطائرات الحربية الكوبية التى كانت تحلق فوق أسطول القوارب . ولقد أتم دورتين فوق هافانا وألقى بعض المنشورات وحنة من الشارات الدينية .

٧-٢-١-٢ حذرت وزارة خارجية الولايات المتحدة ، فى بيان عام مؤرخ ١٩٩٥/٨/٨ من أن دخول الأراضي الكوبية أو مياهها الاقليمية أو مجالها الجوى دون اذن مسبق من الحكومة الكوبية قد يعرض المرء للاعتقال أو لآى اجراءات قانونية بواسطة السلطات الكوبية بسبب انتهاك القانون الكوبى . وأن أى سفينة أو طائرة داخل حدود الاثنى عشر ميلا من الساحل الكوبى تعتبر داخل المياه الاقليمية الكوبية أو مجالها الجوى وبالتالي تسرى عليها الولاية القانونية للحكومة الكوبية" . ونص البيان على ما يلى :

"... توفر كوبا ، بموجب اتفاق دولي ، خدمات مراقبة الحركة الجوية حتى خط العرض ٢٥ (كذا) [٢٤] ، وهي منطقة تتعدى حدود ولايتها الوطنية القانونية الى حد كبير . ووفقا لما نصت عليه الاتفاقية بشأن الطيران المدني الدولي ، التي وقعت عليها الولايات المتحدة ، يجب على كل طائرة تعبر مجالا جويا مراقبا لبلد آخر ، اتباع قواعد الجو الدولية القائمة بما فيها الاتصال الايجابي مع خدمة الحركة الجوية التي تغطي هذا المجال ، وتقديم خطة الطيران ."

واستطرد البيان قائلا :

"وأكدت الحكومة الكوبية ، في بيان عام صدر في ١٤ يوليو ، عزمها التام على اتخاذ الاجراءات اللازمة للدفاع عن سيادتها الاقليمية ولمنع أي اختراقات بدون ترخيص للمجال الجوي الكوبي والمياه الاقليمية الكوبية . وأردف البيان قائلا ان الحكومة الكوبية تحذر مرة أخرى باغراق أي قارب من الخارج واسقاط أي طائرة . وذكرت وزارة خارجية الولايات المتحدة بأنها تأخذ هذا البيان مأخذ الجد .

.....

وإذا دخل أشخاص المياه الاقليمية الكوبية أو مجالها الجوي دون اذن مسبق فانهم يعرضون أنفسهم والآخرين لخطر شخصي شديد ...

وتحث وزارة الخارجية (الأمريكية) كافة الأشخاص الذين يودون السفر الى كوبا أو دخول المياه الاقليمية الكوبية أو مجالها الجوي أن يضلوا ذلك باستخدام الوسائل الآمنة والمنظمة والقانونية ، وأن يتجنبوا تعريض أنفسهم والآخرين لمخاطر لا لزوم لها ."

٢-١-٢-٨ وجهت وزارة الخارجية (الأمريكية) عناية كوبا ، في مذكرة دبلوماسية أرسلت بتاريخ ١٩٩٥/٨/٢١ الى قسم المصالح الكوبية - الى البيان العام الصادر عن وزارة الخارجية الأمريكية يوم ١٩٩٥/٨/٨ . وأشارت وزارة الخارجية (الأمريكية) الى "أنها تأخذ مأخذ الجد البيانات العامة الصادرة عن حكومة كوبا بشأن الاختراقات بدون ترخيص للمياه الاقليمية الكوبية ومجالها الجوي ، ومفادها أن الحكومة الكوبية لن تتساهل تجاه انتهاك سلامة الأراضي الكوبية" . وأشارت وزارة الخارجية الى أنها على علم بخطط ارسال أسطول صغير من القوارب للاقتراب من المياه الاقليمية الكوبية يوم ١٩٩٥/٩/٢ وأن المسؤولين في الولايات المتحدة قاموا ، بالاضافة الى البيان العام ، بالاتصال بالمنظمين "وحذروهم من العواقب المحتملة الناجمة عن دخول المياه الاقليمية الكوبية لأغراض تتنافى مع قانون البحار الدولي . وبالاضافة الى ذلك ، أصدر خفر السواحل في الولايات المتحدة اعلان ملاحى بحرى وان ادارة الطيران الاتحادية تعتزم اصدار اعلان للطيارين ، وهما يرافقتان ويعززان التحذير الوارد في بيان وزارة الخارجية بتاريخ ٨ أغسطس ."

٢-١-٢-٩ وصدر اعلان للطيارين (نوتام) يوم ١٩٩٥/٨/٢٨ ، ورد فيه :

"... انه نظرا للحركة الجوية الهامة المرتبطة بحادثة وقعت فوق المياه في خليج فلوريدا ، فان ادارة الطيران الاتحادية توصي بأن يتجنب مستثمرو الطائرات المجال الجوي الواقع

داخل الاحداثيات التالية من "2430N 8500W" الى "2430N 7700W" الى "2400N 7700W" الى "2400N 8500W" عند مستوى الطيران ٢٠٠ وتحتة ، اعتبارا من الساعة ١٠:٠٠ بالتوقيت العالمى المنسق من يوم ١٩٩٥/٩/٢ حتى الساعة ٠١:٠٠ بالتوقيت العالمى المنسق من يوم ١٩٩٥/٩/٣ ...

وأكدت الحكومة الكويتية ، فى بيان عام صدر يوم ١٩٩٥/٧/١٤ ، على عزمها التام على اتخاذ اجراءات ضد انتهاك الطائرات للمجال الجوى الكوبى . وترمى هذه التدابير الى الذود عن السيادة الوطنية الكويتية وصونها والى منع تحليق الطائرات بدون ترخيص لها . وأردفت أنه يجوز اسقاط أى طائرة تخترق مجالها الجوى . وأنه يتعين على المستثمرين الذين يسيرون رحلات جوية الى كوبا الاطلاع على أنظمة الطيران الاتحادية وجميع القوانين والأنظمة الدولية والكويتية السارية وعلى العمليات الجوية والمتصلة بها . وقد يتعرض المستثمرون الذين يدخلون المجال الجوى الكوبى دون اذن الى الاعتقال وقد يعرضون أنفسهم والآخرين لخطر شخصى شديد" .

١٠-٢-١-٢ أرسلت وزارة الخارجية الكويتية - بواسطة مذكرة دبلوماسية رقم ١١٠٠ مؤرخة ١٩٩٥/٨/١١- الى الولايات المتحدة نسخة عن رسالة مؤرخة أيضا ١٩٩٥/٨/٢١ ، موجهة من نائب رئيس هيئة الطيران المدنى فى كوبا الى مدير ادارة الطيران الاتحادية . وذكرت الرسالة "أن طائرات عديدة مسجلة فى الولايات المتحدة والتي نرفق هنا خطط طيرانها ، دخلت يوم ١٩٩٥/٧/١٣ المياه الخاضعة للولاية القانونية الكويتية شمال مدينة هافانا ، ودخلت المنطقة المحظورة (MUP-1) وحلقت حتى فوق المدينة المذكورة على ارتفاع منخفض للغاية ، وتصرفت بشكل يتصف بالخطورة والاهمال" . وواصلت الرسالة :

"فى المرفق (أ) ... نرفق وثائق تثبت الوقائع المذكورة أعلاه ، التى نحددها ...

١- نسخ عن خطط الطيران للطائرات رقم N108LS و N2506 و N5485S و N312MX .

٢- نسخة عن شريط فيديو واتصال لاسلكى حدث يوم ١٩٩٥/٧/١٣ فى الساعة ١٨:٥١ بالتوقيت العالمى المنسق تبين الموقع الدائرى للطيران فوق مدينة هافانا للطائرتين N108LS و N2506 ، اللتين يماثل رمزاهما "١٢٠٧" و "١٢١٠" على الرادار الباحث الثانوى الرموز الواردة فى خطط الطيران الخاصة بهما .

٣- ويبين نفس شريط الفيديو والاتصال اللاسلكى موقع الطائرتين N5485S و N312MX شمال مدينة هافانا ولكن خارج المياه الخاضعة للولاية القانونية الكويتية .

وفى جميع الحالات ، فقد حلقت الطائرات خارج الخط المحدد فى خطط طيرانها ، متجاهلة بذلك التحذيرات الصادرة عن مكاتب مراقبة الحركة الجوية بعدم الدخول فى المناطق الخطرة أو التحليق فوق الأراضى الكويتية .

...  
وأتوسل اليكم أن تتخذوا الاجراءات التي ترى ادارتكم أنها مناسبة لمنع تكرار وقوع هذه الأعمال . ... ووفقا لمعلومات نشرتها بعض وسائل الاعلام فى الولايات المتحدة ، فإن بعض منظمات اليمين المتطرف والمناهضة لكوبا الموجودة فى الولايات المتحدة تعتزم تنفيذ عمل جديد لانتهاك قوانيننا فى يوم ١٩٩٥/٩/٢ ، وستقوم بذلك هذه المرة فى منطقة شاطئ "فارادىرو" ، مستخدمة فى ذلك وسائل نقل جوية وبحرية .

...  
أصدرت حكومة جمهورية كوبا يوم ١٩٩٥/٧/١٤ بيانا عاما أعلنت فيه عن عزمها التام على اتخاذ جميع الخطوات الضرورية لمنع الأعمال الاستغزائية ، وحذرت بوضوح من أن أى سفينة آتية من الخارج وتغزو مياهنا السيادية بالقوة قد يتم اغراقها وأن أى طائرة قد يتم اسقاطها .

وفى مواجهة هذا الموقف ، أناشد ادارتكم أن تتخذ كل التدابير الضرورية لمنع وقوع هذا الاستغزاز المعلن للسيادة الكوبية ، نظرا للنتائج غير المتوقعة التى تنجم عن هذا الاجراء ."

١١-٢-١-٢ ورد مدير ادارة الطيران الاتحادية فى رسالة مؤرخة ١٩٩٥/٨/٢٩ على الرسالة الكوبية المؤرخة ١٩٩٥/٨/٢١ ، ذاكرا أن ادارة الطيران الاتحادية تأخذ مأخذ الجد أى انتهاكات لأنظمة الطيران الاتحادية وللقواعد القياسية الدولية وواصل قائلا :

"وفىما يتعلق بالواقعة التى حدثت يوم ١٢ يوليو ، فقد شرع مكتب ميامى المحلى لقواعد الطيران التابع لادارة الطيران الاتحادية فى اجراء تحقيق رسمى للحادث . وقد تم جمع الأدلة للتحقيق المزعوم فى المجال الجوى الكوبى . واذا أثبتت الأدلة اثباتا قاطعا انتهاك أنظمة الطيران الاتحادية ، فسوف يتخذ اجراء قانونى ضد قائد الطائرة . وسيتم ادراج المعلومات التى قدمتموها فى تحقيقنا .

أما فيما يتعلق بالتقارير الصحفية المتصلة بالأنشطة المماثلة التى قد تكون قد وقعت يوم ١٩٩٥/٩/٢ ، فقد أصدرت ادارة الطيران الاتحادية اعلانا للطيارين (نوتام) توصى فيه جميع الطيارين بتغادى المجال الجوى ضمن الاحداثيات التالية : "2430N 8500W" الى "2430N 7700W" الى "2400N 7700W" الى "2400N 8500W" على ارتفاع ٢٠ ألف قدم أو تحت هذا المستوى . وأبلغ اعلان نوتام الطيارين أيضا باتباع جميع التنظيمات الدولية والتنظيمات المنطبقة التابعة للولايات المتحدة عند عبور مجال جوى تابع لبلد آخر ."

١٢-٢-١-٤ وردا على المذكرة الدبلوماسية الكوبية رقم ١١٠٠ ، أقرت وزارة خارجية الولايات المتحدة ، في مذكرة دبلوماسية موجهة الى كوبا مؤرخة ١٩٩٥/٨/٢٨ ، أن هيئة الطيران المدني الكوبية قد قدم لادارة الطيران الاتحادية "معلومات بشأن قيام طائرة قادمة من الولايات المتحدة باختراق مزعوم بدون ترخيص للمجال الجوي الكوبي في ١٩٩٥/٧/١٢ . " وأضافت المذكرة الدبلوماسية ما يلي :

"أن ادارة الطيران الاتحادية تقوم بالتحقيق في قيام الطيار المعنى بانتهاكات محتملة للملحق الثاني من اتفاقية شيكاغو ، من أجل اتخاذ الاجراءات القانونية المناسبة ...

وتكرر وزارة الخارجية (الأمريكية) أن حكومة الولايات المتحدة لا توافق على نوع النشاط الذى يعتزم منظمو اسطول القوارب القيام به اذا انتهك قانون الولايات المتحدة أو القانون الكوبى أو القانون الدولى . وستصدر وزارة الخارجية هذا الأسبوع بيانا عاما مماثلا لتحذير السفر الذى أصدرته يوم ٨ أغسطس . وتم تعميم اعلان ملاحى بحرى صادر عن خفر السواحل فى الولايات المتحدة على نطاق واسع ، وستصدر ادارة الطيران الاتحادية اعلانا للطيارين هذا الأسبوع ، وهما يماثلان ويؤكدان التحذير الوارد فى الاعلانات العامة الصادرة عن وزارة الخارجية .

ان حكومة الولايات المتحدة تعترف بحق الاحتجاج السلمى . ومع ذلك ، قد أبلغ المسؤولون فى الولايات المتحدة منظمى اسطول القوارب بالعواقب المحتملة التى قد تترتب عن دخول المياه الاقليمية الكوبية لأغراض تتنافى مع قانون البحار الدولى وحشتهم على عدم القيام بذلك ...

وان حكومة الولايات المتحدة ... تحت مرة أخرى حكومة كوبا ، وفقا للمبادئ القانونية الدولية بشأن استخدام القوة وقانون البحار ، على التحلى بأقصى قدر من الحذر وضبط النفس وتجنب استخدام القوة المفرطة فى التصدى للاسطول الصغير من القوارب والطائرات الخاصة المزمع ارساله ، وذلك ضمانا لسلامة الأرواح ."

١٣-٢-١-٢ أصدرت وزارة الخارجية (الأمريكية) بيانا عاما يوم ١٩٩٥/٨/٢٩ أشارت فيه الى البيان المؤرخ ١٩٩٥/٨/٨ والى البيان الكوبى العام المؤرخ ١٩٩٥/٧/١٤ . وكررت أن "الأشخاص الذين يدخلون المياه الاقليمية الكوبية أو مجالها الجوى دون اذن قد يعرضون أنفسهم ويعرضون الآخرين لخطر شخصى شديد ."

١٤-٢-١-٢ قامت وزارة الخارجية (الأمريكية) - فى مذكرة دبلوماسية مؤرخة ١٩٩٥/٨/٣٠ - بإبلاغ كوبا بأنها قد أصدرت ، فيما يتعلق باسطول القوارب والطائرات التى تعتزم الاقتراب من المياه الاقليمية الكوبية ومجالها الجوى يوم ١٩٩٥/٩/٢ بيانا عاما يوم ١٩٩٥/٨/٢٩ ، وأن ادارة الطيران الاتحادية قد أصدرت اعلانا للطيارين (نوتام) يوم ١٩٩٥/٨/٢٨ . وأضافت المذكرة الدبلوماسية ما يلي :



"لقد اتخذت حكومة الولايات المتحدة جميع الخطوات المناسبة لتنفيذ قوانين الولايات المتحدة وأنظمتها وستواصل القيام بذلك . وأن حكومة الولايات المتحدة تعترف بحق الاحتجاج السلمى . ومع ذلك فقد أبلغ المسؤولون فى حكومة الولايات المتحدة منظمى اسطول القوارب بالعواقب المحتملة الناجمة عن دخول المياه الاقليمية الكوبية ومجالها الجوى دون اذن وحشتهم على عدم القيام بذلك ."

١٥-٢-١-٢ غادر اسطول القوارب الصغير الميناء فى ١٩٩٥/٩/٢، ولكنه بسبب سوء الأحوال الجوية رجع فى المراحل المبكرة من رحلته وعاد الى الميناء. وبالتالي، لم تقلع الطائرة التى كان من المعتزم أن ترافق ذلك الأسطول .

١٦-٢-١-٢ بمقتضى مذكرة دبلوماسية مؤرخة ١٩٩٥/١٠/٥، أحاطت وزارة الخارجية (الأمريكية) كوبا بما يلى :

"نتهم ادارة الطيران الاتحادية خوسيه باسولتو، رئيس مجموعة "أخوة الانقاذ"، بانتهاك نظام الطيران الاتحادى (FAR 91.703) عن طريق قيادة طائرة مسجلة فى الولايات المتحدة داخل بلد أجنبى بدون الامتثال لأنظمة ذلك البلد ، وللنظام الاتحادى (FAR 91.703) عن طريق قيادة طائرة بطريقة تتسم بالاهمال أو الرعونة ..."

وأوضحت المذكرة الدبلوماسية أن هذه التهم ناجمة عن قيام السيد باسولتو بالطيران يوم ١٩٩٥/٧/١٣ ودخول المجال الجوى الكوبى بدون اذن من حكومة كوبا. وطلب من حكومة كوبا تقديم أى أدلة يمكن أن تكون ذات صلة بتلك التهم، أو أى بيانات أخرى بذلك المعنى. وطلبت أيضا نسخ من "الأنظمة الكوبية التى تم الادعاء بأن باسولتو قد انتهكها".

١٧-٢-١-٢ أخطرت وزارة الخارجية (الأمريكية) كوبا - بموجب مذكرة دبلوماسية بتاريخ ١٩٩٥/١٠/١٨ - بالخطط التى أعلنت عنها منظمات وأفراد لقيام أسطول صغير من القوارب بالاقتراب من المياه الاقليمية الكوبية - وربما يكون مصحوبا بطائرة خاصة - فى ١٩٩٥/١٠/٢١، وأوضح منظمو هذه العملية أنهم يعتزمون "ارسال اشارات بالاذاعة على الموجة القصيرة والتلفزيون الى داخل كوبا من سفن ترسو خارج المياه الاقليمية الكوبية لمدة نصف ساعة تقريبا." وكذلك أفادت الوزارة كوبا بأن "حكومة الولايات المتحدة لا تقر هذا النوع من النشاط ولا تشجعه ولا تتخذ اذاعة موقف عدم الاكتراث ... اذا انتهك قانون الولايات المتحدة أو القانون الدولى." وأفادت بأن الوزارة ستصدر بيانا عاما ، وبأن خفر السواحل سيوزعون اعلانا ملاحيا بحريا وبأن ادارة الطيران الاتحادية ستصدر اعلانا للطيارين. وحثت حكومة الولايات المتحدة حكومة كوبا على التحلى بأقصى قدر من الحذر وضبط النفس وتجنب استخدام القوة المفرطة فى التصدى للأسطول الصغير من القوارب والطائرات الخاصة المزمع ارساله، وذلك ضمانا لسلامة الأرواح.

١٨-٢-١-٢ تم فى وقت لاحق الغاء ارسال الأسطول الصغير الذى كان مزمعا فى ١٩٩٥/١٠/٢١ بسبب سوء الأحوال الجوية.

١٩-٢-١-٢ في ١٩٩٥/١١/٣، قدمت حكومة كوبا أدلة تتعلق باختراق الذي تم في ١٩٩٥/٧/١٣، وذلك ردا على مذكرة دبلوماسية من الولايات المتحدة بتاريخ ١٩٩٥/١٠/٥. وقد أرسلت الوثائق عن طريق قسم مصالح الولايات المتحدة، وأحيلت الى المكتب المحلي لقواعد الطيران التابع لادارة الطيران الاتحادية في ميامي. وفي ١٩٩٥/١١/٢٨، استفسرت وزارة الخارجية عما اذا كان مكتب الطيران الدولي التابع لادارة الطيران الاتحادية قد تسلم أدلة من حكومة كوبا. وأجرى مكتب الطيران الدولي بحثا عن الوثائق، وتسلمها من المكتب المحلي لقواعد الطيران في ميامي يوم ١٩٩٥/١٢/١.

#### ٢-١-٢ اختراق المجال الجوي الكوبي في ٩ و ١٣/١١/١٩٩٦

١-٣-١-٢ طبقا لأقوال السلطات في كوبا، حدث الاختراقان التاليان للمجال الجوي الكوبي في ٩ و ١٣/١١/١٩٩٦ :

اكتشفت السلطات الكوبية طائرتين خفيفتين قادمتين من مطار "اوبا لوكا" في فلوريدا حلقتا فوق اقليم مقاطعات هافانا وألتا بمنشورات هدامة تشجع على ارتكاب أعمال ضد النظام الدستوري الكوبي.

٢-٣-١-٢ طبقا لأقوال السلطات في كوبا، لم يتم القاء المنشورات فوق هافانا فحسب، بل غطت كل اقليم مقاطعة هافانا. وأضافت أن السيد باسولتو قد صرح علنا بأن نصف مليون منشور قد ألقيت يوم ١٣/١١/١٩٩٦.

٣-٣-١-٢ عندما أجرى فريق الايكوا مقابلة مع السيد باسولتو في أبريل ١٩٩٦ بشأن ٩ و ١٣/١١/١٩٩٦، قال :

أجرينا حسابات وتجارب للمنشورات وكانت الريح تحملها وتستقطبها بسرعة ٢٦ قدم في الثانية . وكنا ننتظر ريحا مناسبة لمدة ثلاثة أشهر ، لكي نستطيع اسقاط المنشورات فوق المياه الدولية بحيث تحملها الريح فوق هافانا . وكانت أحوال الريح في يومي ٩ و ١٣/١١/١٩٩٦ تتيح اسقاط هذه المنشورات . وفي ٩ يناير قمنا بتجربة ، وفي يوم ١٣ يناير ألقينا نصف مليون منشور بنجاح تام . وتم القاء المنشورات فوق المياه الدولية وحملتها الريح فوق هافانا كلها تقريبا . وكانت كوبا قد قدمت الى الأمم المتحدة في ١٣/١١/١٩٩٦ المشروع الأول للاعلان العالمي لحقوق الانسان . واستشهدت المنشورات بمقتضيات من الاعلان العالمي لحقوق الانسان . وبعد خمسين سنة أعدنا الاعلانات الى كوبا .

٤-٣-١-٢ بمقتضى المذكرة الدبلوماسية رقم ٤٥ المؤرخة ١٩٩٦/١١/١٦ ، أبلغت وزارة خارجية كوبا الولايات المتحدة "قلقها ازاء الوضع الخطير الذي خلقته طائرات من اقليم الولايات المتحدة المتحدة الأمريكية في المجال الجوي لجمهورية كوبا" . وبينت المذكرة الدبلوماسية أن السلطات الكوبية قد "اكتشفت طائرتين قادمتين حضرتا من مطار "اوبا لوكا"... واخرقتا المجال الجوي الكوبي في ٩ و ١٣/١١/١٩٩٦ وحلقتا

فوق اقليم مقاطعة هافانا لالقاء منشورات ذات طابع هدام حثت فيها الناس على العمل ضد القانون الدستوري والنظام في كوبا". وبينت الوزارة كذلك ، في مذكرات دبلوماسية سابقة ، أنها أخطرت الولايات المتحدة "بحدوث حالات انتهاكات ممارسة للنفضاء الجوي الكوبي". وواصلت المذكرة الدبلوماسية :

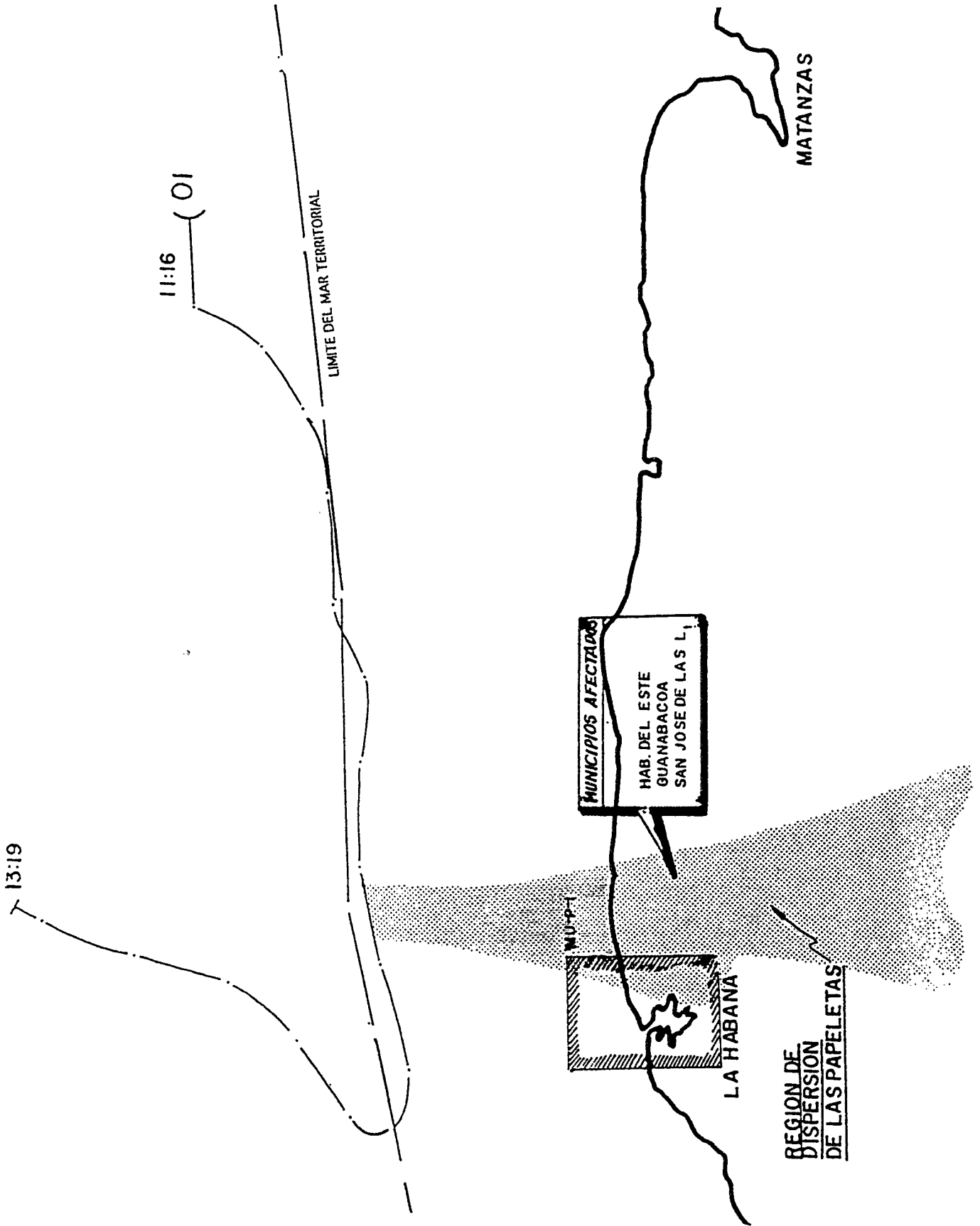
"تعترف حكومة جمهورية كوبا بأن السلطات المختصة في الولايات المتحدة قد اعتمدت تدابير للعمل على منع ارتكاب أفعال ذات طابع عدواني وارهابي ضد كوبا . ومع ذلك ، فإن الوقائع الخطيرة الأخيرة ... بينت بوضوح أن التدابير المتخذة ليست قوية بقدر كاف لتنادى القيام بأفعال خطيرة يأتي مرتكبوها من الولايات المتحدة .

لهذا السبب يجب على حكومة جمهورية كوبا أن تطلب من حكومة الولايات المتحدة الأمريكية أن تعتمد جميع التدابير الاضافية اللازمة للايقاف الفوري للوقائع من النوع الذي حدث في ٩ و ١٣/١٩٩٦".

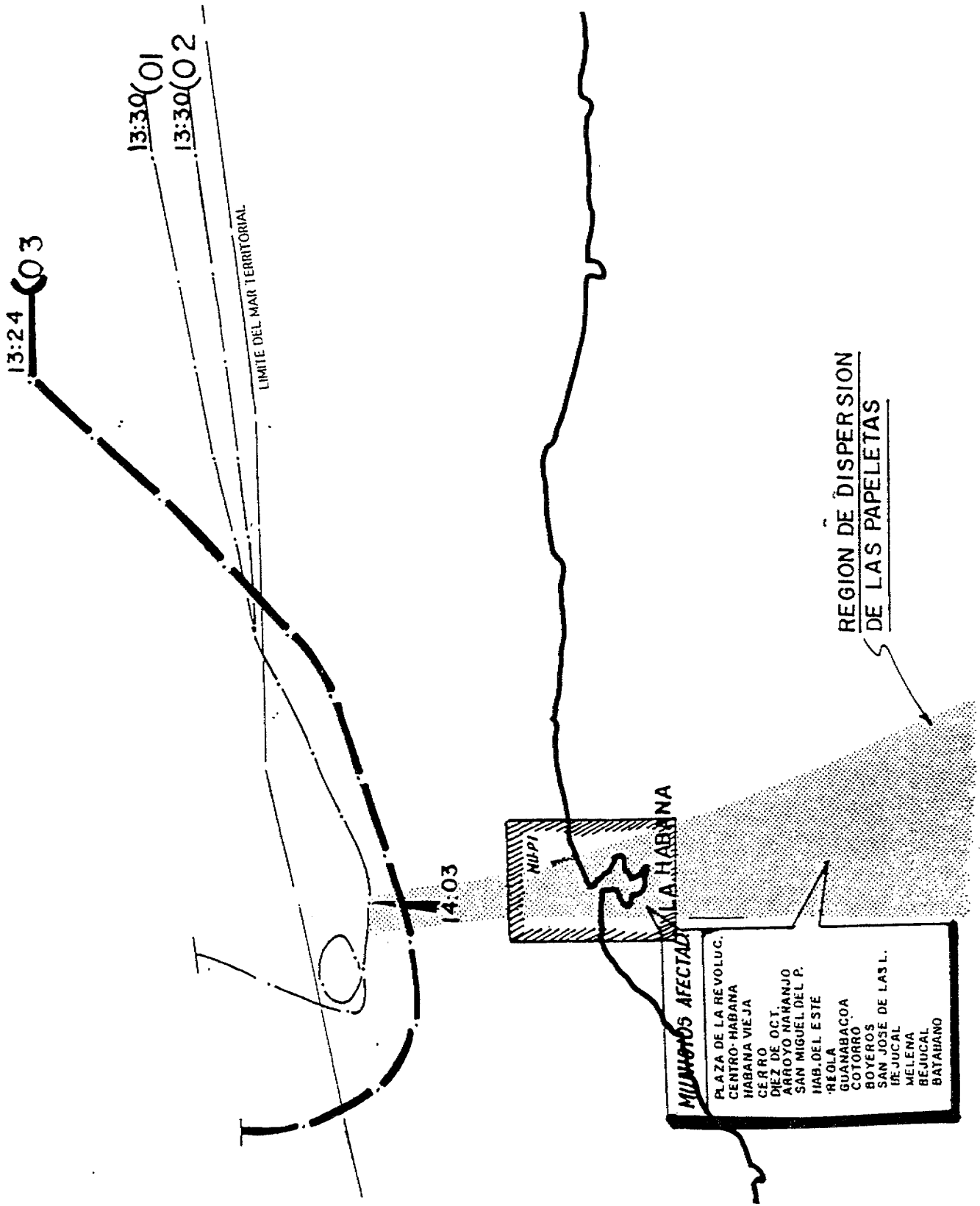
٥-٣-١-٢ ردت وزارة الخارجية (الأمريكية) بمذكرة دبلوماسية بتاريخ ١٩٩٦/١/١٩ أشارت فيها الى واقعتي ٩ و ١٣ يناير وبينت أنه ، كما تمت الافادة به من قبل ، "فإن حكومة الولايات المتحدة لا تقر هذا النوع من النشاط ولا تشجعه ولا تتخذ موقف عدم الاكتراث له اذا انتهك اما قانون الولايات المتحدة أو القانون الكوبي أو القانون الدولي . وكانت حكومة الولايات المتحدة تعمل بصورة ثابتة على منع القيام بهذا النشاط ، وقد أصدرت العديد من البيانات للجمهور للتحذير من النتائج التي من المحتمل أن تكون خطيرة لدخول المياه الاقليمية أو المجال الجوي لكوبا بدون اذن مسبق من حكومة كوبا . " وبينت المذكرة الدبلوماسية كذلك :

"تم اخطار ... (ادارة الطيران الاتحادية) بهذه الوقائع التي أفادت بها التقارير وهي بصدد تجميع البيانات المتعلقة بها . ونيابة عن ادارة الطيران الاتحادية ، تطلب وزارة الخارجية من حكومة كوبا أي أدلة أو بيانات للهوية قد تكون ذات صلة بالحالة ، مثل البيانات التي قدمها مراقبو الحركة الجوية الكوبيون أو غيرهم ممن شاهدوا حالات الطيران الى داخل المجال الجوي الكوبي ، أو أي بيانات أخرى بذلك المعنى .

وقد تود ادارة الطيران الاتحادية أيضا الحصول على نسخ من الأنظمة الكوبية التي يدعى بأن الطيارين قد انتهكوها عند دخولهم المجال الجوي الكوبي بدون ترخيص ..."



المستند ٨ - اسقاط المنشورات في ١٩٩٦/١/٩ طبقا للتقارير الكوبية



المستند ٩ - اسقاط المنشورات في ١٩٩٦/١/١٣ طبقا للتقارير الكوبية

ترجمة الى العربية من الأصل باللغة الاسبانية (من اعداد أمانة الايكاو)

# رفاق ... لا ! بل أخوة

هذه واحدة من المواد الثلاثين التي يتألف منها الاعلان العالمي لحقوق الانسان الصادر عن الأمم المتحدة ، والذي وقعت عليه كوبا

## المادة ١٩

لكل شخص حق التمتع بحرية الرأي والتعبير ، ويشمل هذا الحق حريته في اعتناق الآراء دون مضايقة ، وفي التماس الأبناء والأفكار وتلقيها ونقلها الى الآخرين ، بأية وسيلة ودونما اعتبار للحدود .

يا كوبي ، كافح من أجل حقوقك !

# التغيير في يدي أنا !

هذه واحدة من المواد الثلاثين التي يتألف منها الاعلان العالمي لحقوق الانسان الصادر عن الأمم المتحدة ، والذي وقعت عليه كوبا

## المادة ١١

١- كل شخص متهم بجريمة يعتبر بريئا الى أن يثبت ارتكابه لها قانونا في محاكمة علنية تكون قد وفرت له فيها جميع الضمانات اللازمة للدفاع عن نفسه .

٢- لا يدان أي شخص بجريمة بسبب أي عمل أو امتناع عن عمل لم يكن في حينه يشكل جرما بمقتضى القانون الوطني أو الدولي ، كما لا توقع عليه أية عقوبة أشد من تلك التي كانت سارية في الوقت الذي ارتكب فيه الفعل الجرمي .

يا كوبي ، كافح من أجل حقوقك !

# COMPAÑEROS ¡NO! HERMANOS



Este es uno de los 30 Artículos de la *Declaración Universal de los Derechos del Hombre* de la cual Cuba es signataria (Naciones Unidas).

## Artículo 19

Todo individuo tiene derecho a la libertad de opinión y de expresión; este derecho incluye el de no ser molestado a causa de sus opiniones, el de investigar y recibir informaciones y opiniones y el de difundirlas, sin limitaciones de fronteras, por cualquier medio de expresión.

Cubano ¡lucha por tus derechos!

# EL CAMBIO ¡SOY YO!

Este es uno de los 30 Artículos de la *Declaración Universal de los Derechos del Hombre* de la cual Cuba es signataria (Naciones Unidas).

## Artículo 11

1. Toda persona acusada de delito tiene derecho a que se presuma su inocencia mientras no se pruebe su culpabilidad conforme a la ley y en juicio público en el que se le hayan asegurado todas las garantías necesarias para su defensa.
2. Nadie será condenado por actos u omisiones que en el momento de cometerse no fueron delictivos según el Derecho nacional o internacional. Tampoco se impondrá pena más grave que la aplicable en el momento de la comisión del delito.

Cubano ¡lucha por tus derechos!

٦-٣-١-٢ ردا على ذلك ، أرسلت وزارة خارجية كوبا - عن طريق مذكرة دبلوماسية مؤرخة ١٩٩٦/١/٣١ - كتابا بتاريخ ١٩٩٦/١/١٥ من رئيس هيئة الطيران المدني الكوبية الى مدير ادارة الطيران المدني الاتحادية وأرفقت به الأدلة التالية :

"١- نسخ مصورة من خطتي طيران الطائرتين N108LS و N2506 .

٢- نسخة مصورة من لقطة الرادار بالفيديو التي تم الحصول عليها بتاريخ ١٩٩٦/١/٣ في الساعة ١٨:٣٠ بالتوقيت العالمي حيث يمكن أن يرى في دائرة داخل المجال الجوي الكوبي موقع الطائرتين N2506 و N108LS ، اللتين يطابق رمزاهما SSR 1222 و SSR 1223 خطة الطيران المبلغ عنها بالنسبة لكل طائرة .

٣- تسجيل مكتوب لاتصالات الطائرتين N2506 و N108LS بمراقبة الحركة الجوية في هافانا عن طريق الطائرة التجارية AAL975."

استطرد الكتاب ذاكرا أنه في ١٩٩٦/١/١٥ ، أصدرت حكومة كوبا اعلانا للجمهور أبلغت فيه عما يلي :

"... لدى كوبا الوسائل اللازمة لضمان سلامة اقليمها الوطني ، والقيام بهذه الطريقة بوقف رحلات الطيران غير المرخص بها في مجالها الجوي ، لأن المنتهكين ينبغي أن يكونوا مستعدين لمواجهة النتائج .

ازاء هذا الوضع ، نناشد هذه الادارة من جديد أن تتخذ التدابير اللازمة لمنع حدوث واقعة من هذا النوع ."

٧-٣-١-٢ بمقتضى مذكرة دبلوماسية مؤرخة ١٩٩٦/٢/٢٠ ، أحاطت وزارة الخارجية كوبا علما بأن ادارة الطيران الاتحادية تواصل تحقيقها بشأن السيد باسولتو ، الذي اتهم بانتهاك نظامي الطيران الاتحادي 91.703 و 91.13 ، نتيجة لـ "طيران السيد باسولتو المدعى به بتاريخ ١٩٩٥/٧/١٣ ... الى داخل الفضاء الجوي الكوبي من دون اذن من حكومة كوبا ." وأعربت الوزارة عن تقدير ادارة الطيران الاتحادية لما قدمته كوبا من معلومات ، وأحالت اليها طلبا من تلك الادارة لبعض المعلومات الاضافية .

٤-١-٢ ملخص الوضع في كوبا قبل ١٩٩٦/٢/٢٤

١-٤-١-٢ بينت السلطات في كوبا أنه ، نتيجة لانتهاكات متكررة لمجالها الجوي ، كانت مضطرة لأن تفلق مؤقتا ممر خيرون الدولي أمام الطائرات المدنية وأن تقيد الدخول الى مطار فارادايرو الدولي ومغادرته . وأوضحت كذلك أنه جرت في مناسبات عديدة اختراقات للمجال الجوي الكوبي في مناطق خطيرة تم تجهيزها والاعلان عنها وفقا للقواعد القياسية الدولية .



٢-٤-١-٢ طبقا لأقوال هيئة الطيران المدني الكوبية ، كان التحليق فوق هافانا في ١٩٩٥/٧/١٣ حدثا رئيسيا أدى الى وقائع يوم ١٩٩٦/٢/٢٤ . وكان التعاون بين هيئة الطيران المدني الكوبية وادارة الطيران الاتحادية جيدا ، وترى هيئة الطيران المدني الكوبية كان هناك قدر من الثقة في ادارة الطيران الاتحادية وأن مدير الادارة المذكورة سيعالج الوضع . غير أن هيئة الطيران المدني الكوبية زعمت أن اجراءات التنفيذ المتخذة من ادارة الطيران الاتحادية ضد جماعة "أخوة الانقاذ" والطيارين كأفراد كان يجرى تأخيرها عمدا في أواخر عام ١٩٩٥ .

٣-٤-١-٢ طبقا لأقوال قائد الدفاع الجوي وسلاح الطيران الكوبى ، فان التحليق فوق هافانا بتاريخ ١٩٩٥/٧/١٣ كان مذلا لكوبا والشعب الكوبى وسلاح الطيران . وأوضح أن الدفاع الجوى كان يمكن أن يتصرف بصورة أكثر حسما بكثير في ١٩٩٥/٧/١٣ ، ولكن القيادة الكوبية رأته أنه كان يمكن أن تعالج حكومة الولايات المتحدة الوضع وأنه بعد وقائع ٩ و ١٩٩٦/١/١٣ تبين أن السيطرة على جماعة "أخوة الانقاذ" ليست في متناول حكومة الولايات المتحدة . وأوضح أنه بعد بضعة أيام من واقعة ١٩٩٦/١/١٣ ، صدرت اليه توجيهات بأنه ينبغي عدم الاستمرار في التسامح ازاء انتهاكات المجال الجوى الاقليمي الكوبى وبأنه مرخص له ، اذا تكرر مثل هذا الوضع ، أن يتخذ شخصا قرارا بشأن الاعتراض العسكرى والاسقاط اذا اقتضى الأمر ذلك .

#### ٢-٢ التطورات فى الولايات المتحدة يوم ١٩٩٦/٢/٢٣

١-٢-٢ طبقا لأقوال السلطات فى الولايات المتحدة ، فان الحكومة الكوبية رفضت اعطاء "المجلس الكوبى ، وهو منظمة عريضة لحقوق الانسان فى كوبا" اذنا بعقد اجتماع عام كان من المزمع عقده فى ١٩٩٦/٢/٢٤ ، وكانت جماعة "أخوة الانقاذ" قد صرحت علنا بتأييدها للمجلس الكوبى وقدمت طلبا الى وزارة الخزانة للحصول على ترخيص بارسال مساعدة مالية الى الجماعة .

٢-٢-٢ فى وقت مبكر من بعد ظهر يوم ١٩٩٦/٢/٢٣ ، اتصل مكتب وزارة الخارجية للشؤون الكوبية بمكتب الطيران الدولى التابع لادارة الطيران الاتحادية لبيان أنه "بسبب اتخاذ اجراءات صارمة ضد المنشقين فى هافانا ، فان جماعة "أخوة الانقاذ" قد تحاول القيام برحلة طيران اظهارةا للتضامن مع المنشقين وتحديا للحكومة الكوبية خلال اليوم التالى (الأيام التالية) . " وأوضحت وزارة الخارجية أيضا أن "المعلومات تشير الى أن الكوبيين متعكرو المزاج ."

٣-٢-٢ ثم قام مكتب الطيران الدولى التابع لادارة الطيران الاتحادية فى الساعة ١٤:٤٠ من يوم ١٩٩٦/٢/٢٣ ، بارسال رسالة بالبريد الالكترونى الى المكتب المحلى لقواعد الطيران ، ادارة الطيران الاتحادية فى ميامى والى مقر ادارة الطيران الاتحادية على النحو التالى :

"... نتج عن اتخاذ حكومة كوبا اجراءات صارمة ضد المنشقين عدد من الاعتقالات (فى هافانا) والغاء اجتماع كان من المقرر أن تعقده غدا منظمة المنشقين الأم المدعو "المجلس الكوبى" (Concilio Cubano) .

تلقينا مكاملة من وزارة الخارجية تبين أنه نظرا لأن جماعة "أخوة الانقاذ" ورئيسها باسولتو يدعمان ويؤيدان المجلس الكوبي ، فمن غير المستبعد أن تحاول الجماعة المذكورة القيام برحلة الطيران الى داخل المجال الجوي الكوبي غدا ، تحديا لحكومة كوبا وسياساتها ضد المنشقين . ولا تستطيع وزارة الخارجية تأكيد أن هذا سيحدث وهي على اتصال بهيئات تنفيذ القانون المحلية للوقوف على الوضع بصورة أفضل . وقد كررت لوزارة الخارجية قولي ان ادارة الطيران الاتحادية لا تستطيع منع رحلات الطيران مثل هذه الرحلة المحتملة ، ولكننا سننبه موظفينا في حالة حدوثها وسنزودها بالوثائق (بأفضل ما في امكاننا) لأغراض الامتثال / التنفيذ .

أوضحت وزارة الخارجية أيضا أنه من المحتمل بدرجة أقل أن تتحلى حكومة كوبا بضبط النفس (في ظروف رحلة طيران غير مرخص بها) هذه المرة ..."

طلب من المكتب المحلي لقواعد الطيران نقل الرسالة أعلاه الى ضابط الاتصال العسكري في مركز ميامي لمراقبة الحركة الجوية أثناء الطريق .

٤-٢-٢ تسلّم ضابط الاتصال العسكري هذه الرسالة في الساعة ١٨:٠٠ . ثم زود رئيس الفريق المناوب في مركز ميامي وضابط الاتصال العسكري المناوب بمعلومات عن "النشاط المحتمل في اليوم التالي" . وطبقا لما ذكرته السلطات في الولايات المتحدة : "كانت النقاط المحددة في عملية شرح التعليمات أن يطلب من محطة ميامي لخدمة الطيران الدولي وبرج مطار "اوبا لوكا" تنسيق جميع خطط الطيران ومعلومات وقت المفادرة مع رئيس المراقبة ، ويجب على رئيس المراقبة وأو مسؤول الاتصال العسكري متابعة رموز الجهاز المجيب لجماعة "أخوة الانقاذ" لأطول فترة ممكنة وتسجيل ملاحظات تفصيلية واطار المرافق الأخرى بهذا النشاط (مركز تنسيق منع الطيران الداخلي وهيئة ، الدفاع الجوي لأمريكا الشمالية ، الخ) . ثم اتصل ضابط الاتصال العسكري هاتفيا برئيس مركز تنسيق منع الطيران الداخلي (مكتب ادارة الجمارك في كاليفورنيا) وزوده بالمعلومات عن النشاط المحتمل لجماعة "أخوة الانقاذ" وطلب منه مساعدتهم . فضلا عن ذلك ، طلب مدير المكتب المحلي لقواعد الطيران في ميامي أن يتم اطلاق المنطاد الراداري الأخف من الهواء من طراز "بي٩٤" "كادجو كي" بولاية لوريدا .

أحداث يوم ١٩٩٦/٢/٢٤

٢-٢

الوضع في كوبا يوم ١٩٩٦/٢/٢٤

١-٣-٢

١-١-٣-٢ وفقا لما صرح به قائد الدفاع الجوي والقوات المسلحة في كوبا ، كان يوم ١٩٩٦/٢/٢٤ يوما خاصا ، أي الذكرى الواحدة بعد المائة بحرب الاستقلال الكوبية . وكانت هناك كرنفالات وعدة نشاطات عامة ضخمة أخرى في هافانا . وقد أعلنت جماعة "أخوة الانتقاذ" تأييدها للنشاطات المضادة للثورة ، وبالتالي ذهب القائد الى مركز القيادة . وفي الساعة ٠٩:٤٠ تقريبا تم استلام خطة طيران لرحلات تقوم بها طائرات جماعة "أخوة الانتقاذ" . ومن الساعة ١٠:١٦ ، انتهكت ثلاث طائرات غير معروفة الهوية في أوقات مختلفة المجال الجوي الاقليمي الكوبي ومناطق الخطر المجهزة بصورة خاصة . ولم تظهر على الرادار بالنسبة لهذه الطائرات أي رموز للجهاز المجيب للرادار الباحث الثانوي . وأوضح القائد كذلك بأنه أمر باقلاع طائرة الاعتراض العسكرية وحمل الطائرة غير معروفة الهوية على الانسحاب ، وأن تلك الطائرات انسحبت عندما رأت طائرات الميغ . وبقيت طائرتنا ميغ شمال هافانا حتى انسحبت الطائرات غير المعروفة الهوية الى الشمال ، وعادت طائرات الميغ الى قاعدتها في الساعة ١١:٣٠ . وحتى الظهر ، تم استلام ثلاث رسائل جديدة لخطة طيران لرحلات لطائرات جماعة "أخوة الانتقاذ" وقرر القائد البقاء في مركز القيادة .

٢-١-٣-٢ طبقا لأقوال السلطات في الولايات المتحدة ، لم يسجل الرادار لديها أي نشاط لطائرات عسكرية كوبية ولا نشاط لأي طائرة مجهولة الهوية شمال هافانا بين الساعة ١٠:١٢ و ١١:٣٠ . وطبقا لأقوال السلطات في الولايات المتحدة ، لم يكن لديها أي دليل على أن أي طائرات تابعة لجماعة "أخوة الانتقاذ" قد غادرت الولايات المتحدة في صباح يوم ١٩٩٦/٢/٢٤ . وأكدت جماعة "أخوة الانتقاذ" أنها لم تقم بأي رحلات في ذلك الصباح . غير أن الرادار الأمريكي سجل نشاطا لطائرات عسكرية كوبية شمال هافانا بين الساعة ١٢:١٥ و ١٢:٤٥ . وطبقا لأقوال السلطات في كوبا ، لم يحدث مثل هذا النشاط في ذلك الوقت .

الوضع في الولايات المتحدة يوم ١٩٩٦/٢/٢٤

٢-٣-٢

١-٢-٣-٢ وفقا لما بينته السلطات في الولايات المتحدة ، طلب مكتب الشؤون الكوبية بوزارة الخارجية ، عن طريق مركز عمليات ادارة الطيران الاتحادية في واشنطن العاصمة ومركز ميامي لمراقبة الحركة الجوية أثناء الطريق ومحطة ميامي للخدمة التلقائية للطيران الدولي ، معلومات عن مغادرة طائرات جماعة "أخوة الانتقاذ" . وأكد برج المراقبة بمطار "اوبا لوكا" لمحطة ميامي للخدمة التلقائية للطيران الدولي في الساعة ١٢:٠٨ أن ثلاث طائرات للجماعة المذكورة قد سارت خارجة للاقلاع ، وأكد لمركز ميامي لمراقبة الحركة الجوية أثناء الطريق في الساعة ١٢:١٥ أن الطائرات الثلاث قد أقلعت وأنها شمال المطار مباشرة . وطلب من برج المراقبة بمطار "اوبا لوكا" اخطار مركز ميامي لمراقبة الحركة الجوية أثناء الطريق اذا أقلعت أي طائرات أخرى لجماعة "أخوة الانتقاذ" . فضلا عن هذا تم اخطار هيئات أخرى بذلك ، بما فيها الجمارك . وطبقا لما صرحت به السلطات في الولايات المتحدة كان يجب توثيق أي اختراقات للمجال الجوي الكوبي لأغراض الامتثال/التنفيذ .

رحلات الطائرات N2506 و N5485S و N2456S ٢-٣-٢

معلومات عامة ١-٢-٣-٢

١-١-٢-٣-٢ تم تقييم تحركات الطائرات N2506 و N5485S و N2456S ، من الساعة ١٤:٥٠ الى الساعة ١٥:٤٦ يوم ١٩٩٦/٢/٢٤ ، من السجلات التالية : بيانات الرادار المقدمة من كوبا فى شكل رسوم تخطيطية مستمدة من أربع محطات رادار للدفاع الجوى ورسم تخطيطى متكامل ، ومن مركز العمليات الاقليمية للكاريبى ، وقطاع الدفاع الجوى الجنوبى الشرقى التابع للدفاع الجوى لأمريكا الشمالية وبيانات رادار مركز ميامى لمراقبة الحركة الجوية أثناء الطريق المقدمة من الولايات المتحدة ، وتسجيلات الاتصالات اللاسلكية العسكرية الكوبية المقدمة من كوبا والولايات المتحدة ، وتسجيلات الاتصالات اللاسلكية المقدمة من مركز مراقبة منطقة هافانا ومحطة ميامى للخدمة التلقائية للطيران الدولى ، وتسجيلات الاتصالات اللاسلكية فيما بين الطائرات من طراز سيسنا ، واتصالات لاسلكية مدنية أخرى وجهاز الاتصال المتبادل على متن الطائرة N2506 ، وتصريحات من شهود عيان ، وخاصة من الباخرة "ملكة البحار" ومركب الصيد "ترايلاينر" ، ومن الطيارين العسكريين الكوبيين المعنيين ، وتصريحات ركاب الطائرة N2506 .

٢-١-٢-٣-٢ قبل الساعة ١٥:٠٠ كانت الطائرات من طراز سيسنا شمال خط العرض ٢٤ شمالا وتجه غربا . واتصلت جميع الطائرات الثلاث من طراز سيسنا بمركز مراقبة منطقة هافانا ، وأبلغت أنها على وشك دخول اقليم هافانا لمعلومات الطيران وأعطت رموز أجهزتها المجدية .

رحلة الطائرة N2456S ٢-٣-٢-٢

١-٢-٣-٢-٢ فى الساعة ١٤:٥٧ اتصلت الطائرة N2456S بمركز مراقبة منطقة هافانا وأبلغت عن عبورها خط العرض ٢٤ شمالا فى غضون خمس دقائق . وأوضحت بيانات رادار الدفاع الجوى الكوبى أنه فى الساعة ١٥:٠٠ كانت الطائرة N2456S بالفعل جنوب خط العرض ٢٤ شمالا ، داخل منطقة الخطر MUD-9 فى الموقع "23 41N 082 07W" ، وواصلت الطائرة N2456S الطيران جنوبا من ذلك الموقع ، فدخلت المجال الجوى الاقليمى الكوبى فى الساعة ١٥:٠٧ واستدارت نحو الجنوب الغربى . وأوضحت بيانات رادار الولايات المتحدة أن الطائرة N2456S عبرت خط العرض ٢٤ شمالا فى الساعة ١٥:٠٠ تقريبا واتجهت جنوبا ، بين النقطتين "082 20W" و "082 40W" ، عبر منطقتى الخطر MUD-8 و MUD-9 صوب مدينة هافانا .

٢-٢-٣-٢-٢ فى الساعة ١٥:١٧ تبادلت الطائرة N2456S الحديث مع الطائرة N2506 عن "مركب" أمام الطائرة N2506 ثم أبلغت تلك الطائرة بأنها حلقت فوقها . ولم يسجل أى اتصال آخر بين الطائرة N2456S وبين مركز مراقبة منطقة هافانا أو أى من الطائرتين الأخرين من طراز سيسنا .

٣-٢-٣-٢-٢ أوضحت بيانات الرادار الكوبى أن الطائرة N2456S واصلت الطيران فى اتجاه الجنوب الغربى حتى تم استقاطها فى الساعة ١٥:٢١ تقريبا . وأوضحت بيانات رادار الولايات المتحدة أن الطائرة N2456S وصلت فى الساعة ١٥:١٩ الى أقصى نقطة فى الجنوب وهى "23 22.2N 082 30.0W" (حوالى ميلين بحريين

خارج المجال الاقليمي الكوبي) وكان جهاز الاستجابة للارتفاع بالطريقة C يبين ١ ٥٠٠ قدم . وكان هذا الموقع على بعد ١٢ر٨ ميل بحري جنوب المسار الشرقي المعتزم للبحث عن تلك الطائرة (23 35N) .

٤-٢-٣-٢-٢ في الساعة ١٥:١٨ تقريبا ، كانت طائرة الميج-٢٩ الكوبية تحاول التعرف على هوية طائرة صغيرة كانت تراها لمدة دقيقة تقريبا وقد بينت المراقبة الأرضية العسكرية أنها كانت على بعد ٢٥ كيلومترا (١٣ ميلا بحريا) شمال "سانتا في" . وأفاد طيار الميج-٢٩ بأن لون الطائرة كان أبيضاً وأزرقاً وأنه كان في سبيل المرور عليها لتحذيرها . وطبقا لما يدل عليه تسجيل الاتصالات اللاسلكية الذي قدمته الولايات المتحدة ، أفاد الطيار أيضا بوجود بعض السفن في المنطقة . وعندما أجرى فريق الايكاو مقابلة مع طيار الميج-٢٩ ، تحدث بصفة محددة عن هذه المناورة للتحذير وذكر أن الطائرة من طراز سيسنا لم تهتم به وواصلت طيرانها باتجاه هافانا على ارتفاع ٢٧٠ مترا . ووصف مناورة التحذير بأنها "دوران للقتال" ، وذكر أنه اقترب من الجانب الشمالي للطائرة ودار بحدّة اليمين فوق الطائرة وأمامها . وقامت المراقبة الأرضية العسكرية في الساعة ١٥:١٩ باعطاء طيار الميج-٢٩ ترخيصا بتدمير الطائرة من طراز سيسنا وبتكرار هذا الترخيص عدة مرات . وفي الساعة ١٥:٢٠ ، أفاد طيار الميج-٢٩ بأن صاروخا توجه لتلقاها وبأن الطائرة الصغيرة هي من طراز سيسنا ٣٢٧ . وقد أطلق طيار الميج-٢٩ الصاروخ من موقع بالربع الأيمن على مدى يتراوح بين ٢ و ٢ر٥ كيلومتر .

٥-٢-٣-٢-٢ لم يوجد تسجيل للاتصالات اللاسلكية بين طائرة سيسنا يبين أن قائد الطائرة N2456S أفاد بأنه رأى طائرة الميج ، أو أن طائرة ميج قد ناورت بالقرب من الطائرة N2456S . ومن المعقول توقع اخطار طائرتي سيسنا الأخريين بمثل هذه المقابلة . وكان جهاز التسجيل في الطائرة N2456S يقوم بالتسجيل في ذلك الوقت .

٦-٢-٣-٢-٢ توضح بيانات رادار الولايات المتحدة ان الطائرة N2456S تحركت شمالا من موقعها الجنوبي وواصلت الطيران شمالا على ارتفاع ١ ٥٠٠ قدم حتى تم تدميرها بالموقع "23 25.8N 082 25.6W" في الساعة ١٥:٢٢ . وكان يتعذر تحديد حركات الطائرة ميج-٢٩ من بيانات رادار الولايات المتحدة بخلاف اقتراب ابتدائي من جهة الغرب قبل اسقاط الطائرة مباشرة .

٧-٢-٣-٢-٢ أفادت السلطات الكوبية بأنه تم اسقاط الطائرة N2456S في الساعة ١٥:٢١ تقريبا بالموقع "23 09.4N 082 32.6W" ، على بعد ٥ أميال بحرية شمال "باراكوا" . وأفادت سلطات الولايات المتحدة بأنه تم اسقاط الطائرة N2456S في الساعة ١٥:٢٢ بالموقع "23 25.8N 082 25.6W" ، على بعد ٥ أميال بحرية خارج المجال الجوي الاقليمي الكوبي .

٨-٢-٣-٢-٢ شاهد ملاحو مركب الصيد "ترايلاينر" اسقاط الطائرة N2456S على أنه حدث فوق مركبهم تقريبا . وشاهد اسقاطها ملاحو الباخرة السياحية "ملكة البحار" في الساعة ١٥:٢٣ باتجاه زاوي ١١٥ درجة حقيقية على بعد ٦ الى ٧ أميال بحرية ، بالقرب من مركب كانوا يراقبونها . وفي الساعة ١٥:٢٣ كان موقع الباخرة السياحية "23 30.9N 082 35.1W" ، وبرسم الاتجاه الزاوي والمسافة الملاحظة يتحدد موقع اسقاط الطائرة N2456S على النقطة "23 29N 082 28W" على بعد ٨ر٧ ميل بحري خارج المجال الجوي الاقليمي الكوبي .

٩-٢-٣-٣-٢ طبقا للتسجيل الكتابي للاتصالات العسكرية الذي قدمته الولايات المتحدة ، اتصل طيار الميغ-٢٩ بالمراقبة الأرضية العسكرية ليحدد موقعه على أنه موقع الاسقاط ، أفاد بعد ذلك مباشرة بأنه يوجد "زورق" بالقرب من مكان اصطدام الصاروخ بهدفه .

١٠-٢-٣-٣-٢ شاهد ركاب كل من الطائرتين N2506 و N2456S دخانا و" لها " وكانوا يدركون وجود طائرات الميغ فى المنطقة . وقام ركاب كل من طائرتى السيستا بمحاولات متكررة للاتصال بالطائرة N2456S .

#### ٢-٣-٣-٢ رحلة الطائرة N5485S

١-٣-٣-٣-٢ فى الساعة ١٤:٥٦ ، اتصلت الطائرة N5485S بمركز مراقبة منطقة هافانا وأفادت بعبورها خط العرض ٢٤ شمالا بقصد البقاء فى المنطقة لمدة ٥ ساعات . وفى الساعة ١٥:٠٠ تقريبا عبرت الطائرة N5485S خط العرض ٢٤ شمالا متجهة جنوبا بين النقطتين "082 20W" و "082 40W" . ووضع هذا الاتجاه الطائرة على مسار نحو مدينة هافانا عبر منطقتى الخطر MUD-8 و MUD-9 . وأوضحت ايجابات الرادار الباحث الثانوى بالطريقة C التى سجلها رادار الولايات المتحدة أن الطائرة N5485S كانت على ارتفاع ١١٠٠ قدم .

٢-٣-٣-٣-٢ فى الساعة ١٥:١٨ اتصل قائد الطائرة N5485S بالطائرة N2506 وأفاد بأنه وصل النقطة "23 28N 082 29W" وتساءل عما اذا كان ينبغي أن ينتظر فى ذلك الموقع . وفى الساعة ١٥:١٩ ، أفاد قائد الطائرة N5485S بأنه سيبقى فى النقطة "082 30W" تقريبا ، ولكنه لم يعطى الارتفاع . وبين تسجيل الرادار الكوبى أن الطائرة N5485S وصلت أقصى نقطة جنوبا فى الساعة ١٥:٢١ ، على بعد ٤ أميال بحرية تقريبا شمال هافانا . وأوضحت بيانات رادار الولايات المتحدة أن الطائرة N5485S بأقصى نقطة بلغتها جنوبا ، وهى "23 25.1N 082 29.7W" فى الساعة ١٥:١٧ ، كانت على بعد ٥ر٤ ميل بحرى خارج المجال الجوى الاقليمى الكوبى وعلى بعد ٩ر٤ ميل بحرى جنوب المسار الشرقى المعتزم للبحث عنها (23 30N) .

٣-٣-٣-٣-٢ أوضحت بيانات رادار الولايات المتحدة أنه فى وقت اسقاط الطائرة N2456S ، كانت الطائرة N5485S على بعد ٣ أميال بحرية تقريبا شمال الطائرة N2456S ، وهى متجهة نحو الجنوب . ثم تحركت الطائرة N5485S نحو الشمال ورثيت وهى تدور بالقرب من الباخرة "ملكة البحار" ومركب الصيد "ترايلاينر" . ودلت ايجابات الرادار الباحث الثانوى بالطريقة C على أن الطائرة N5485S كانت تحلق على ارتفاع ١٠٠ قدم تقريبا .

٤-٣-٣-٣-٢ فى الساعة ١٥:٢٢ ، أبلغ طيار الميغ-٢٩ بأنه يرى طائرة صغيرة أخرى وأفاد فى الساعة ١٥:٢٤ بأنها تتجه بزاوية ٩٠ درجة . وفى الساعة ١٥:٢٥ تم الترخيص لطائرة الميغ-٢٩ بتدمير الطائرة الثانية . وعند مقابلة فريق الايكاوليكاو لطيار الميغ-٢٩ ، صرح بأنه مر على الطائرة الثانية لتحذيرها بنفس طريقة تحذير الطائرة الأولى وبأن الطيار لم يهتم وواصل طيرانه نحو هافانا . وعندئذ ، استدارت طائرة الميغ-٢٩ خلف الطائرة N5485S وأطلقت عليها صاروخا من موقع على الريع الخلفى الأيمن لطائرة السيستا .

٥-٣-٣-٣-٢ أفاد قائد الطائرة N5485S بأنه رأى طائرات الميج و " لها " ودخان (من تدمير الطائرة N2456S) . ولا يوجد سجل بافادته بمرور طائرة ميج على طائرته لتحذيرها . وكذلك ، من المعقول توقع افادة الطائرة N2506 بمثل هذا اللقاء . ويوجد سجل لعدة محادثات بين الطائرتين N5485S و N2506 في الدقائق القليلة السابقة لاسقاط الطائرة N5485S ، وأيضا عدة محاولات للاتصال بالطائرة N2456S .

٦-٣-٣-٣-٢ أفادت السلطات الكويتية بأن الطائرة N5485S كانت توجد من الساعة ١٥:٢٥ الى الساعة ١٥:٢٧ بالنقطة "23 11.0N 082 34.1W" ، على بعد ٦ أميال بحرية شمال هافانا . وأفادت سلطات الولايات المتحدة بأن الطائرة N5485S كانت توجد في الساعة ١٥:٢٨ بالنقطة "23 30.2N 082 27.1W" ، على بعد ١٠ أميال بحرية خارج المجال الجوي الاقليمي الكوي .

٧-٣-٣-٣-٢ شاهد ملاحو مركب الصيد "ترايلاينر" طائرة صغيرة ندور بالقرب منهم . وعندما كانت هذه الطائرة شمال موقعهم ، شاهدوا طائرة عسكرية تقترب من الطائرة الصغيرة من الخلف وتطلق عليها صاروخا وتدمرها . وأوضح ملاحو مركب الصيد "ترايلاينر" أن هذا حدث على بعد ٣ الى ٥ أميال بحرية أمام الباخرة السياحية التي كانوا يرونها . وشاهد ملاحو الباخرة "ملكة البحار" في الساعة ١٥:٢٧ طائرة صغيرة تتجه شمالا ، واقتربت منهم وهي تتمايل الى اليمين والى اليسار ثم دارت متجهة شمالا . وبعد دقيقتين ، في الساعة ١٥:٢٩ ، وعندما كانت الباخرة بالنقطة "23 31.4N 082 33.5W" رأوا الطائرة بالاتجاه الزاوي ٩٥ درجة حقيقية على بعد ٤ الى ٥ أميال بحرية . وفي الوقت ذاته شاهدوا طائرة نفاثة عسكرية تطير على ارتفاع عال بالجانب الأيمن من سفينتهم وتطلق قذيفة دمرت الطائرة الصغيرة . وكانت الطائرة N5485S قد تحركت شرقا في الدقيقتين الأخيرتين لطيرانها وكان من المتوقع ظهورها شمال المركب "ترايلاينر" عندما تم اسقاطها . وعند رسم الاتجاه الزاوي والمسافة من الباخرة السياحية يتحدد موقع اسقاط الطائرة N5485S على أنه بالنقطة "23 30.1N 082 28.6W" على بعد ١٠ أميال بحرية خارج المجال الجوي الاقليمي الكوي .

٨-٣-٣-٣-٢ رأى ركاب الطائرة N2506 ما أفادوا بأنه لهب آخر وكرة أخرى من الدخان وحاولوا فورا الاتصال بكل من الطائرتين N2456S و N5485S . ورأوا أيضا على شمالهم ما أفادوا بأنه باخرة كبيرة ومركب أصفر منها يبدو أنها كانت تقترب من الدخان .

٩-٣-٣-٣-٢ أوضحت بيانات رادار الولايات المتحدة أن الطائرة N5485S كانت تتخذ مسارا نحو الشرق عندما تم اسقاطها .

١٠-٣-٣-٣-٢ وفقا للتسجيل الكتابي المقدم من الولايات المتحدة للاتصالات اللاسلكية العسكرية أبلغ قائد طائرة الميج-٢٩ في الساعة ١٥:٢٥ بأنه توجد مركب صيد في المنطقة ، وأفاد في الساعة ١٥:٣٠ بأنه توجد باخرة سياحية أكبر منها بالقرب من المنطقة ، وتقدم بزاوية ٩٠ درجة تقريبا وبأن الواقعة حدثت على يمين المركب .

١-٤-٣-٢-٢ اتصل قائد الطائرة N2506 بمركز مراقبة منطقة هافانا ، عندما كان لا يزال شمال خط العرض ٢٤ شمالا ، وأفاد بنواياه . ورد مركز مراقبة منطقة هافانا بأن الطائرة N2506 فى سبيل دخول مناطق خطر نشطة . وفى الساعة ١٥:٠٠ تقريبا ، عبرت الطائرة N2506 خط العرض ٢٤ شمالا متجهة جنوبا بين النقطتين "082 20W" و "082 40W" . وهذا الاتجاه يضع الطائرة على مسار صوب مدينة هافانا ، عبر منطقتى الخطر MUD-8 و MUD-9 . وفى الساعة ١٥:١٧ ، تحادثت الطائرة N2506 مع الطائرة N2456S حول "مركب" فى المنطقة التى كانوا بها وأفادت الطائرة N2506 بأنها حلقت فوقها ورآها ركاب الطائرة N2506 على يسارهم . وأوضحت ايجابيات الرادار الباحث الثانوى بالطريقة C التى سجلتها الولايات المتحدة أن الطائرة N2506 كانت على ارتفاع منخفض .

٢-٤-٣-٢-٢ أوضح تسجيل الرادار الكوبى أن الطائرة N2506 وصلت فى الساعة ١٥:١٩ الى أقصى نقطة بالجنوب على بعد ٤ أميال بحرية تقريبا شمال هافانا . وأوضحت بيانات رادار الولايات المتحدة أن الطائرة N2506 وصلت فى الساعة ١٥:٢٠ الى أقصى نقطة بالجنوب ، وهى "23 18.6N 082 25.6W" ، على بعد ١٥ ميل بحرى تقريبا داخل المجال الجوى الاقليمى الكوبى وعلى بعد ٦٥ ميل بحرى جنوب المسار الشرقى المعتزم للبحث عنها (23 25N) . وعندما أجرى فريق الايكاف مقابلة مع قائد الطائرة N2506 ، أكد أن الطائرة لم تكن داخل المجال الجوى الاقليمى الكوبى . وتوضح بيانات الرادار لكل من كوبا والولايات المتحدة أن الطائرة N2506 بعد أن وصلت الى أقصى نقطة بالجنوب اتجهت الى الشمال الشرقى وحافظت على ذلك الاتجاه طوال الدقائق الست التالية . وبعد الانحراف الى الشمال الشرقى مباشرة ، وفى الساعة ١٥:٢٠ تقريبا ، اتصل طيار الطائرة N2506 بمركز مراقبة منطقة هافانا ، وأرسل رسالة تحية وقال انه على بعد ١٢ ميلا بحريا شمال هافانا . وعندما قابل فريق الايكاف قائد الطائرة N2506 ، أكد أنه كان يسلك مسار البحث الشرقى لمدة عشر دقائق تقريبا قبل أن ينحرف نحو الشمال .

٣-٤-٣-٢-٢ فى الساعة ١٥:٢١ ، كان جهاز الاتصال المتبادل فى الطائرة N2506 يدل على أن ركبها رأوا طائرة ميخ كوبية فى المنطقة التى كانوا بها وحسبوا أن طائرة الميخ ستطلق النار عليهم . وبعد ذلك مباشرة ، رأى ركاب الطائرة N2506 ما وصفوه بأنه لهب ورأوا طائرة الميخ مرات أخرى . وكانت الطائرة N2506 على بعد ٥ أميال بحرية تقريبا جنوب شرق الطائرة N2456S عندما أسقطت الطائرة N2456S . وبينما كانت الطائرة N2506 لا تزال تتجه نحو الشمال الشرقى ، اتصلت لاسلكيا بالطائرة N5485S وتبادلت معها التحذيرات بشأن طائرات الميخ وحاولت عدة مرات الاتصال بالطائرة N2456S . وقبل الساعة ١٥:٢٤ ، أعطت الطائرة N2506 موقعها على النقطة "23 25N 082 20W" . وفى الساعة ١٥:٢٧ ، ناقش قائدا الطائرتين N2506 و N5485S مشاهدتهما قبل ذلك لدخان و لهب وطائرة ميخ ، وأكدوا أنه لا يوجد اتصال بالطائرة N2456S . وفى الساعة ١٥:٢٨ تقريبا ، انحرقت الطائرة N2506 الى الشمال متجهة نحو الشمال الغربى وفى الوقت نفسه تقريبا تم اسقاط الطائرة N5485S على بعد ١٠ أميال بحرية تقريبا الى الغرب . ورأى ركاب الطائرة N2506 لهبا آخر وكرة أخرى من الدخان واستمروا فى الاتصال بالطائرتين N2456S و N5485S . ودلت بيانات رادار الولايات المتحدة على أن الطائرة N2506 كانت تحلق على ارتفاع منخفض جدا (١٠٠ قدم تقريبا) فى ذلك الوقت .



٤-٤-٣-٢-٢ عندما أجرى فريق الايكاو مقابلة مع ركاب الطائرة N2506 ، أوضحوا أنهم رأوا مرة ثانية الباخرة السياحية على شمالهم ومركب أصغر منها كانت تتجه نحو الدخان . وفي الساعة ١٥:٣٠ ، حسب ما هو مسجل على جهاز الاتصال المتبادل ، اقترح أحد الركاب أن تحلق الطائرة فوق احدى السفينتين المرشيتين وأن تتصل بها لاسلكيا وتطلب منها تحرى سبب الدخان . وحينئذ ، أدرك قائد الطائرة N2506 وركابها الآخرون أن شيئا على ما لا يرام وقرروا مغادرة المنطقة . وذكر الطيار انه صعد الى طبقة من السحب المتفرقة على ارتفاع يتراوح بين ٣٠٠٠ و ٥٠٠٠ قدم ، وأوقف عمل الجهاز المجيب للرادار الباحث الثانوى ولم يستخدم اللاسلكى . وطبقا لسجلات رادار الولايات المتحدة ، فان الطائرة N2506 واصلت طيرانها نحو الشمال الغربى ومن الساعة ١٥:٣٣ لم تعد توجد ايجابيات بالطريقة C . وتم فى الساعة ١٥:٤٢ ، استقبال ايجابيات بالطريقة C أعطت الارتفاع ٢٩٠٠ قدم . وأوضحت بيانات رادار كل من كوبا والولايات المتحدة أنه فى الساعة ١٥:٤٦ ، كانت الطائرة N2506 شمال خط العرض ٢٤ شمالا ولا تزال متجهة الى الشمال الغربى . وبعد ذلك عادت الطائرة N2506 الى "اوبا لوكا" ومبطلت فى الساعة ١٧:٠٨ .

#### ٤-٣-٢ الاتصالات اللاسلكية العسكرية الكوبية

##### ١-٤-٣-٢ معلومات عامة

١-١-٤-٣-٢ سجلت كوبا والولايات المتحدة على السواء الاتصالات اللاسلكية بين طائرات الاعتراض العسكرية الكوبية وبين طائرات الهليكوبتر للبحث والانتاخذ وبين مراقبتها الأرضية . وتهىئ النصوص المكتوبة لهذه التسجيلات وترجمتها الى اللغة الانجليزية أساسا لاجراء تحليل . وهذه التسجيلات رقمية ، مما سهل القياسات الدقيقة للوقت المنقضى بين الرسائل المرسله المسجلة ، وبسط عملية التحقق من النصوص المكتوبة وأتاح قدرا محدودا من تحليل الأطياف الصوتية .

##### ٢-٤-٣-٢ التسجيلات المقدمة من كوبا

١-٢-٤-٣-٢ قدمت كوبا شريطا أصليا يتضمن تسجيلا للاتصالات اللاسلكية بين طائرات الاعتراض العسكرية وبين مراقبتها الأرضية ، ونسخة على شريط كاسيت من هذه التسجيلات وجهاز التسجيل الذى أجريت عليه التسجيلات الأصلية .

٢-٢-٤-٣-٢ تم فحص الشريط الأصيل ولم يكتشف فيه أى تلف مادي . وجرت مضاهاة نسخة الشريط الأصيل بالنسخة الرقمية على شريط الكاسيت . وكانت بعض أجزاء التسجيل ممثلة بضجيج شديد ، وكثيرا ما كانت الأصوات مشوشة وكان يتعذر تبين بعض الاشارات المرسله . غير أن هذه الاختلافات اعتبرت غير هامة .

٣-٢-٤-٣-٢ غطت النصوص المكتوبة للتسجيلات المقدمة من كوبا الفترة الزمنية من ١٥:٠٨:٢٤ الى الساعة ١٥:٥١ . وباستثناء وقت الابداء (الساعة ١٥:٠٨:٢٤) كانت الاشارات الى الوقت بالدقائق الكاملة فقط . وقد استمدت الاشارات للوقت بالثواني عن طريق قياس زمن التسجيل المنقضى على النسخة الرقمية .

#### ٣-٤-٣-٢ التسجيلات المقدمة من الولايات المتحدة

١-٣-٤-٣-٢ فى يومى ٣ و ٤/٦/١٩٩٦ ، قام فريق الايكاو بتحليل الشريط الاصلى حسب ما سجلته الولايات المتحدة للاتصالات اللاسلكية بين الطائرات العسكرية الكوبية وبين مراقبتها الأرضية . وشملت هذه التسجيلات الفترة الزمنية من الساعة ١٥:٠٠ الى الساعة ١٦:٣٠ .

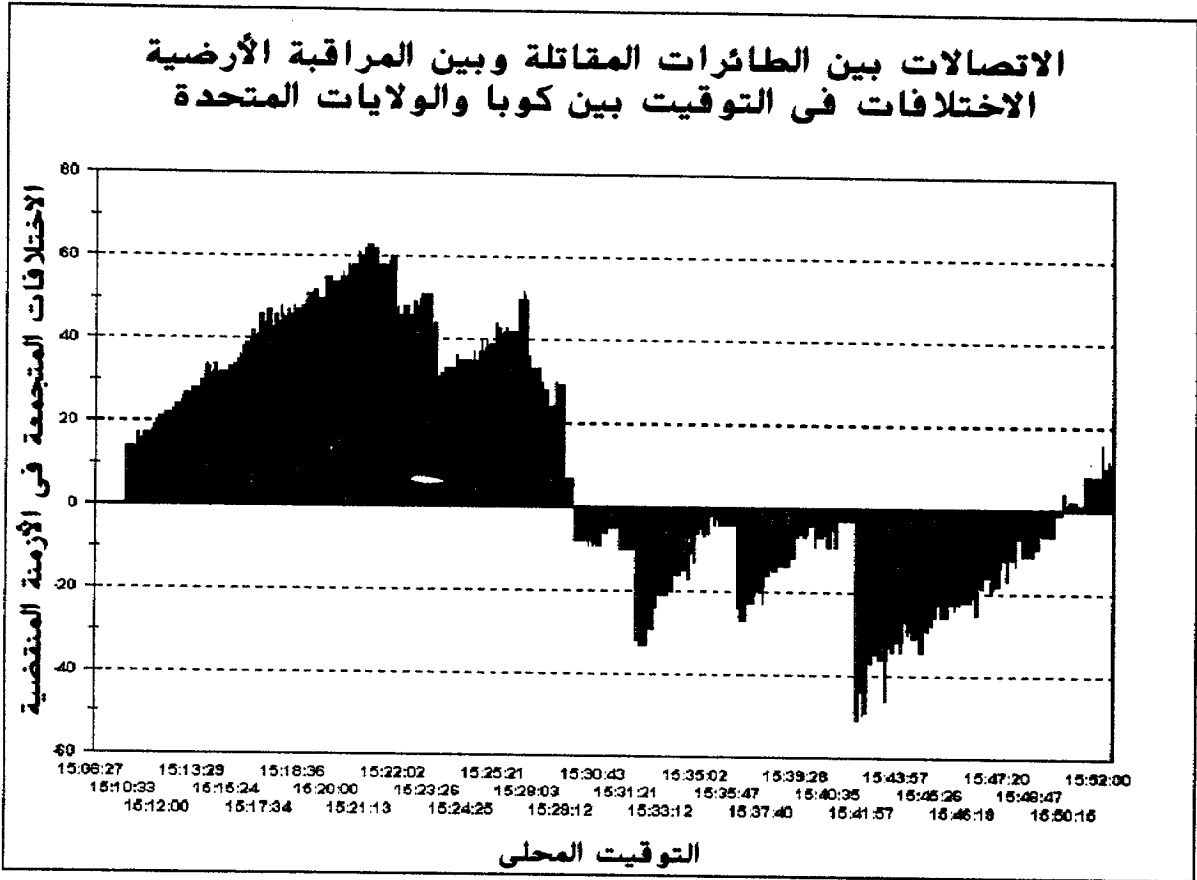
٢-٣-٤-٣-٢ يتكون الشريط الاصلى من ٤ ممرات ، ويحتوى أحد الممرات على التسجيل الصوتى ويحتوى ممر آخر على اشارة زمنية . وتمت قراءة الوقت بالثواني لكل عملية ارسال من جهاز لك رموز الاشارات الزمنية . وتم التحقق من الاشارات الى الوقت فى النص المكتوب للاتصالات .

٣-٣-٤-٣-٢ تم تحويل التسجيل الى أرقام ومقارنته بالنص المكتوب ولم تكتشف أى اختلافات هامة . وعموما ، كانت نوعية التسجيل جيدة . وكان الارسال من الطائرات فى معظم الأحيان بصوت عال وواضح . وكان الارسال من المراقبة الأرضية بصوت ضعيف بشكل ملحوظ .

#### ٤-٤-٣-٢ الاختلافات بين التسجيلات

١-٤-٤-٣-٢ لوحظت اختلافات هامة بين التسجيلات المقدمة من كوبا والتسجيلات المقدمة من الولايات المتحدة . هناك عدة رسائل فى التسجيلات المقدمة من الولايات المتحدة لا يمكن العثور عليها فى التسجيلات المقدمة من كوبا .

٢-٤-٤-٣-٢ أجريت اختبارات لتحديد ما اذا كان من الممكن أن هذه الرسائل لم تسجل بسبب تسجيل اتصالات لاسلكية أخرى فى نفس الوقت . وتم بالنسبة لكل عملية ارسال لاسلكى حساب الزمن المنقضى من نقطة مشتركة لبدء الاتصالات اللاسلكية (النورته "Al Norte") . وقورن الزمن المنقضى على التسجيلات المقدمة من كوبا بالزمن المنقضى على التسجيلات المقدمة من الولايات المتحدة .



٣-٤-٣-٢ جرى حساب الزمن المنقضى في جميع الرسائل اللاسلكية المتزامنة على التسجيلات المقدمة من كوبا ومن الولايات المتحدة . ويوضح الرسم البياني أعلاه الاختلافات المتجمعة في الزمن المنقضى . وكان الاختلاف المتجمع يزداد عند قياس زمن منقضى أطول على التسجيلات الكوبية بالمقارنة بالتسجيلات المقدمة من الولايات المتحدة ، وينخفض عند قياس زمن منقضى أطول على تسجيلات الولايات المتحدة .

٤-٤-٣-٢ في الساعة ١٥:٥٢ ، أي نهاية التسجيل الذي تم تحليله ، يوضح الرسم البياني أنه كان يوجد اختلاف قدره ١٠ ثوان فقط تقريبا بين التسجيلين . ولا يدعو للقلق أنه توجد فقط زيادة أو انخفاض باستمرار للاختلاف في الزمن المنقضى بين التسجيلين .

٥-٤-٣-٢ من الساعة ١٥:٠٨ الى الساعة ١٥:٢٢ ، ازداد الاختلاف المتجمع في الزمن المنقضى الى دقيقة واحدة . ويوضح الرسم البياني خطا مستقيما تقريبا يبين العلاقة الخطية بين سرعة التسجيلات المقدمة من كوبا ومن الولايات المتحدة . ثم ينخفض الاختلاف المتجمع في الزمن المنقضى الى ٤٧ ثانية . وتم اكتشاف انقطاعات هامة مماثلة في الاختلاف المتجمع في ٦ مواضع أخرى . وجميع الانقطاعات الهامة في الاختلاف المتجمع في الزمن المنقضى تناظر الاختلافات الهامة في الرسائل اللاسلكية التي سجلتها كوبا والتي سجلتها الولايات المتحدة . ويرد أدناه تحليل تفصيلي لهذه الانقطاعات .

٦-٤-٤-٣-٢ الانقطاع فى الساعة ١٥:٢١ . كانت مدة التسجيل الكوبى لهذا القطاع ٣ ثوان ، وكانت مدة تسجيل الولايات المتحدة لنفس القطاع ١٦ ثانية ، أى بفارق ١٣ ثانية . وتضمن تسجيل الولايات المتحدة اشارات الى زورق لا توجد فى التسجيل الكوبى .

الولايات المتحدة	كوبا	توقيت الولايات المتحدة	التوقيت الكوبى
CORRECTO صحيح	CORRECTO, CORRECTO صحيح ، صحيح	15:22:23 ١٥:٢٢:٢٣	15:21:57 ١٥:٢١:٥٧
HAY UNA LANCHA CERCA DE ELLA. LA AVIONETTA CAYO CERCA DE ELLA يوجد زورق بالقرب منها . الطائرة سقطت بالقرب من الزورق .			
OYE, MARCARON EL LUGAR PARA IRNOS اسمع ، لقد ألقوا بعلامة على الموقع وعليه نستطيع أن نذهب .	OYE, MARCARON EL LUGAR PARA IRNOS اسمع ، هل التيم علامة على الموقع لكى ننصرف ؟	15:22:39 ١٥:٢٢:٣٩	15:22:00 ١٥:٢٢:٠٠

٧-٤-٤-٣-٢ الانقطاع فى الساعة ١٥:٢٢ . كانت مدة التسجيل الكوبى لهذا القطاع ٣٣ ثانية ، وكانت مدة تسجيل الولايات المتحدة لنفس القطاع ٤١ ثانية ، أى بفارق ٨ ثوان . وتضمن تسجيل الولايات المتحدة اشارات الى زورق ، ولكنها لا توجد فى التسجيل الكوبى .

الولايات المتحدة	كوبا	توقيت الولايات المتحدة	التوقيت الكوبى
SI RESERVAMOS A TREPAS ALTURA 3200-4000 M POR ENCIMA DEL OBJETIVO DESTRUIDO AHI Y MANTENGA VELOCIDAD ECONOMICA حسنا، لتصعد الى ارتفاع ٣٢٠٠ الى ٤٠٠٠ متر فوق الهدف المدمر هناك وحافظ على سرعة اقتصادية	FIJATE, VAMOS A TREPAS ALTURA 3200-4000 M POR ENCIMA DEL OBJETIVO DESTRUIDO AHI... Y MANTENGA VELOCIDAD ECONOMICA اسمع ، لتصعد الى ارتفاع ٣٢٠٠ الى ٤٠٠٠ متر فوق الهدف المدمر هناك وحافظ على سرعة اقتصادية	15:23:28 ١٥:٢٣:٢٨	15:22:53 ١٥:٢٢:٥٣
OYE, LA LANCHA PARECE QUE GIRO PARA AHI. اسمع ، يبدو أن الزورق انحرف فى ذلك الاتجاه .	2972, ANTONIO ٢٩٧٢ ، أنطونيو		
LA LANCHA GIRO PARA AHI, OISTES انحرف الزورق فى ذلك الاتجاه ، هل سمعتنى ؟	72, ANTONIO ٧٢ ، أنطونيو		
LA LANCHA GIRO PARA DONDE ESTABA. PARA DONDE GIRO EL OBJETIVO انحرف الزورق الى الموقع الذى كان الهدف فيه ، الذى سقط فيه			
08, CISNE-2 ٠٨ ، سيسنا - ٢	08, CISNE-2 ٠٨ ، سيسنا - ٢		
ADELANTE تكلم !	ADELANTE تكلم !	15:24:09 ١٥:٢٤:٠٩	15:23:26 ١٥:٢٣:٢٦

٢-٣-٤-٨ الانقطاع في الساعة ١٥:٢٨ . كانت مدة التسجيل الكوبي لهذا القطاع ٣ ثوان ، وكانت مدة تسجيل الولايات المتحدة لنفس القطاع ١٧ ثانية ، أي باختلاف ١٤ ثانية . وتضمن تسجيل الولايات المتحدة اشارات الى سفينة لا توجد في التسجيل الكوبي . وكان يتعين على الرسالة اللاسلكية بتسجيل الولايات المتحدة ("En El lugar...") أن تدرج في فترة ٠٢ ثانية في التسجيل الكوبي .

الولايات المتحدة	كوبا	توقيت الولايات المتحدة	التوقيت الكوبي
TIENE EL UNO EN 12 YA الواحد لديه ١٢ الآن	OK, EL 08 TINE EL UNO 12 YA حسنا ، ٠٨ لديه ١٢ بالفعل	15:28:32 ١٥:٢٨:٣٢	15:27:56 ١٥:٢٧:٥٦
EN UNO 12 في ١٢			
EN EL LUGAR DE LOS HECHOS ESTA EL BARCO RECOGNANDO AHI PARECE. UN BARCO RECOGNANDO.. EN LA PRIMERA. يبدو أن المركب ينتشل في مكان الأحداث . المركب ينتشل ... في الأولى...			
EN LA PRIMERA ESTA RECOGNANDO UN BARCO. EL UNO 12 REGRESANDO مركب ينتشل في ..... الأولى ، واحد ١٢ تعود .....	EL UNO 12 REGRESANDO واحد ١٢ تعود	15:28:49 ١٥:٢٨:٤٩	15:27:59 ١٥:٢٧:٥٩

٢-٣-٤-٩ الانقطاع في الساعة ١٥:٢٩ . كانت مدة التسجيل الكوبي لهذا القطاع ٢٨ ثانية ، وكانت مدة تسجيل الولايات المتحدة لنفس القطاع دقيقة واحدة و ١٣ ثانية ، أي باختلاف ٤٥ ثانية . وتضمن تسجيل الولايات المتحدة اشارات الى سفينة لا توجد في التسجيل الكوبي .

الولايات المتحدة	كوبا	توقيت الولايات المتحدة	التوقيت الكوبي
08, HAGA CONTACTO CON EL 2972, Y DIRIJALO MAS O MENOS AL LUGAR اتصل بـ ٢٩٧٢ ووجه ..... الى	08, HAGA CONTACTO CON EL 2972, Y DIRIJALO MAS O MENOS AL LUGAR ٠٨ ، اتصل بـ ٢٩٧٢ (البحث والانتقاذ) ووجهه الى المكان التقريبي	15:30:02 ١٥:٣٠:٠٢	15:29:05 ١٥:٢٩:٠٥
2972, 08 ٢٩٧٢, ٠٨	2772,08 ٢٧٧٢, ٠٨		
"OCA, HAY UN BARCO GRANDE DE PASAJEROS, DE PASAJEROS, QUE ESTA CERCA DE LA ZONA. ES DECIR EL BARCO VA CON RUMBO 90 APROXIMADAMENTE. Y ESO QUEDA A LA DERECHA DEL BARCO ESE, DEL BARCO GRANDE" حسنا . توجد باخرة ركاب كبيرة بالقرب من المنطقة . هذا يعني أن المركب يبحر في مسار ٩٠ درجة تقريبا . وهو يظل على يمين تلك الباخرة . الباخرة الكبيرة .			

<p>"OCA, HAY UN BARCO GRANDE DE PASAJEROS, DE PASAJEROS, QUE ESTA CERCA DE LA ZONA. ES DECIR EL BARCO VA CON RUMBO 90 APROXIMADAMENTE. Y ESO QUEDA A LA DERECHA DEL BARCO ESE, DEL BARCO GRANDE"</p> <p>حسنا ، توجد باخرة ركاب كبيرة بالقرب من المنطقة . هذا يعني أن المركب يبحر في مسار ٩٠ درجة تقريبا . وهو يظل على يمين تلك الباخرة ، الباخرة الكبيرة .</p>			
<p>ENTERADO, NOSOTROSESTAMOSCHEQUEANDO, MAS O MENOS, MELELAO MORA, AQUI EN LA ZONA DE PLAYA BARACOA</p> <p>علم ، نحن نبحث في "ميليلامورا" هنا تقريبا في منطقة شاطئ "باراكوا" .</p>	<p>ESTAMOS CHEQUEANDO, MAS O MENOS, MENELAO MORA, AQUI EN LA ZONA DE PLAYA BARACOA</p> <p>نحن نبحث في "ميليلامورا" ، هنا تقريبا في منطقة شاطئ "باراكوا" .</p>		
	<p>ESTA BIEN</p> <p>حسنا</p>		
	<p>ANTONIO, .... ,ANTONIO, 08</p> <p>أنطونيو ، .... ، أنطونيو ، ٠٨</p>		
	<p>ADELANTE</p> <p>تكلم !</p>		
<p>ROMPE 360 Y BUSCA EL BARCO, EL BARCO GRANDE Y A LA DERECHA DEL BARCO ANTES DE LLEGAR AL BARCO GRANDE ESTA EL OBJETIVO. NO VALLAN MUY BAJITO. NO TE APROXIMES DEBAJO. TEN CUIDADO QUE EN LA ZONA DE DONDE CAYO LA PRIMERA HAY UN OBJETIVO.. UN BARCO. TEN EN CUENTA ESO. TEN CUIDADO CON ESO.</p> <p>اذهب الى ٣٦٠ وابحث عن الباخرة ، الباخرة الكبيرة ، وعلى يمين الباخرة ، قبل أن تصل الى الباخرة الكبيرة، يوجد الهدف . لا تنزل الى ارتفاع منخفض جدا . لا تقترب منها على ارتفاع منخفض . احترس ، في المنطقة التي سقطت فيها الأولى يوجد هدف في شكل باخرة . ضعها في اعتبارك . "خذ بالك منها" .</p>			
<p>ENTERADO</p> <p>علم !</p>			
<p>HACE FALTA QUE DÉSPEGUE UN RAPIDO PARA LA REGION.</p> <p>يجب أن تطلع ..... سريعة وتوجه الى المنطقة .</p>	<p>HACE FALTA QUE DESPEGUE UN RAPIDO PARA LA REGION.</p> <p>يجب أن تطلع واحدة سريعة وتوجه الى المنطقة .</p>	<p>15:31:07</p> <p>١٥:٣١:٠٧</p>	<p>15:29:33</p> <p>١٥:٢٩:٣٣</p>

١٠-٤-٣-٧ الانقطاع في الساعة ١٥:٢١ . وكانت مدة التسجيل الكوبي لهذا القطاع ٢٥ ثانية ، وكانت مدة تسجيل الولايات المتحدة لنفس القطاع دقيقة وثانيتين ، أي بفارق ٢٧ ثانية . ولا توجد في التسجيل الكوبي اشارة الى السفن المشار اليها في تسجيل الولايات المتحدة .

الولايات المتحدة	كوبا	توقيت الولايات المتحدة	التوقيت الكوبي
TENGO UN BARCO AHI AL NORTE DE LA ACADEMIA NAVAL A UNOS 5 KILOMETROS, GRANDE.	HAY UN BARCO AHI AL NORTE DE LA ACADEMIA NAVAL A UNOS 5 KILOMETROS	15:32:25	15:30:54
أرى المركب هناك شمال الأكاديمية ، على بعد حوالي ٥ كيلومترات من الأكاديمية البحرية ، وهي كبيرة .	توجد سفينة هناك ، على بعد حوالي ٥ كم غرب الأكاديمية البحرية	١٥:٢٢:٢٥	١٥:٢٠:٥٤
PERO ES UN BARCO IMENSO, BLANCO DE PASAJEROS			
ولكنها مركب كبيرة جدا ، بيضاء اللون ، من نوع بواخر الركاب .			
CORRECTO			
هذا صحيح!			
NO ESTA A 5 KILOMETROS, ES LEJOS.			
أنها ليست على بعد ٥ كيلومترات ، فهي أبعد بكثير .			
	45, ANTONIO,... ,ARRANQUE, TAXEO Y DESPEGUE		
	٤٥ ، أنطونيو ..... شغل المحرك ، وسر واقلع .		
HAGA CONTACTO CON 2L 2972 A VER LA POSICION.	2908, HAGA CONTACTO CON EL 2972 PARA VER POSICION		
اتصل بـ ٢ ال ٢٩٧٢ لمعاينة الموقع .	٢٩٠٨ اتصل بـ ٢٩٧٢ (البحث والانتقاد) لمعاينة الموقع .		
	2972, ANTONIO, EHH 08		
	٢٩٧٢ ، أنطونيو ... أهه .. ٠٨ .		
08 TENGO EL OBJECTIVO A LA VISTA, TENGO EL OBJECTIVO	08 TENGO EL OBJECTIVO A LA VISTA, TENGO EL OBJECTIVO		
أرى الهدف ، رصدت الهدف .	٠٨ ، أرى الهدف ، رصدت الهدف .		
COPIADO, HAY UNA LANCH AHI QUE ESTA RECOGNRIENDO AHI	08, ANTONIO		
علم ، هناك زورق يقوم بالانتشال .	٠٨ ، أنطونيو .		
OYE, ESTOS A UNOS 10 KILOMETROS DEL OBJECTIVO			
اسمع ، أنا على بعد حوالي ١٠ كيلومترات من الهدف .			

ESO ES CORRECTO. O SEA EL BARCO GRANDE TE VA SENALAR MAS O MENOS A LA DERECHA Y UN POQUITO ANTES DE LLEGAR AL BARCO ESTA UN BARCO CHIQUITO AHI DONDE ESTA, DONDE CAYO LA PRIMERA هذا صحيح ، أى أن المركب الكبيرة ستظهر لك الى اليمين تقريبا ، وقبل أن تصل الى المركب الكبيرة بقليل هناك مركب صغيرة حيث يوجد الموقع ، أى حيث سقطت الأولى .			
NO PERO ESTOY CON RUMBO DE 320 DE .. لا ، ولكنى على المسار ٣٢٠ من ....			
ADELANTE تكلم !	ADELANTE تكلم !		
	EL 45 YA VA PARA ALLA ٤٥ متوجها الى هناك		
RECIBIDO. علم !	RECIBIDO علم !		
ME ENCUENTRO AL SUR DE BOYEROS أنا موجود جنوب "بويروس" .	EL 08, ME ENCUENTRO AL SUR DE BOYEROS أنا موجود جنوب "بويروس" .		
ALTURA? الارتفاع ؟	ALTURA? الارتفاع ؟		
4500 METROS. ٤٥٠٠ متر .	4500 M ٤٥٠٠ متر	15:33:27 ١٥:٣٣:٢٧	15:31:29 ١٥:٣١:٢٩



١١-٤-٣-٢ الانقطاع في الساعة ١٥:٣٥ . وكانت مدة التسجيل الكوبي لهذا القطاع ٤٢ ثانية ، وكانت مدة تسجيل الولايات المتحدة لنفس القطاع دقيقة وثانيتين ، أى بفارق ٢٠ ثانية . ولا توجد في التسجيل الكوبي اشارات الى المراكب المذكورة في تسجيل الولايات المتحدة .

الولايات المتحدة	كوبا	توقيت الولايات المتحدة	التوقيت الكوبي
YA TIENE EL OBJETIVO هل رصدتم الهدف؟	YA TIENES EL OBJETIVO رصدتم الهدف .	15:37:08 ١٥:٣٧:٠٨	15:35:38 ١٥:٣٥:٣٨
NEGATIVO, ESTOY A UNOS 5 KILOMETROS, A UNOS 3 KILOMETROS DEL BARCO DE TRANSPORTE BANCO CON RUMBO 330 AL MOMENTO لا ، أنا على بعد حوالي ٥ كيلومترات ، حوالي ٣ كيلومترات من مركب النقل البيضاء على المسار ٣٣٠ في هذه اللحظة .	NEGATIVO. لا !		
ENTERADO. APROXIMANDOSE AL BARCO DE TRANSPORTE AHORA علم ! أتم تقربون من مركب النقل الآن .	ENTERADO. علم !		
HAY UN BARCO MAS CHIQUITO ES ESA ZONA, DICELO QUE ES EL DE.. هناك مركب أصغر في تلك المنطقة ، أخبره بأنها هي ....			
CORRECTO, AL SUR DEL BARCO GRANDE HAY UNO MAS CHIQUITO DE COLOR CARMELITA صحيح ، يوجد مركب بنية صغيرة جنوب المركب الكبيرة .			
ES AHI DONDE ESTAN, AHI DONDE ESTAN. AHI DONDE CAYO LA PRIMERA AHI ES DONDE ESTA EL BARCO هذا هو مكان وجودهما ، هناك مكان وجودهما . هناك حيث سقطت الأولى عند مكان تواجد المركب .			
	DEME UN CHANCE PARA ATERIZAR LOS CAZAS. DEME UN CHANCE. اعطني فرصة لانزال المقاتلات ، اعطني فرصة .		
	EN POSICION DE FLAPS. في وضع نشر القلابات		
	CONTINUE استمر		
	EL 22, ME DIRIJO AL NORTE DE CELIMAR ٢٢ ، أنا متجه الى الشمال من "سيليمار" .		
ALTURA الارتفاع ؟	ALTURA 45 ٤٥ ، الارتفاع ؟	15:38:10 ١٥:٣٨:١٠	15:36:20 ١٥:٣٦:٢٠

١٧-٤-٤-٣-٢ الانقطاع فى الساعة ١٥:٤٠ . وكانت مدة التسجيل الكوبى لهذا القطاع ٣٦ ثانية ، وكانت مدة تسجيل الولايات المتحدة لنفس القطاع دقيقة و٢٢ ثانية ، أى بفارق ٤٦ ثانية . ولا توجد فى التسجيل الكوبى اشارة الى المراكب المشار اليها فى تسجيل الولايات المتحدة .

الولايات المتحدة	كوبا	توقيت الولايات المتحدة	التوقيت الكوبى
COPIADO, 360 EN 3 MINUTOS علم ! ٣٦٠ لمدة ٣ دقائق	COPIADO, 360 EN 3 MINUTOS علم ! ٣٦٠ ، ٣ دقائق	15:42:18 ١٥:٤٢:١٨	15:40:49 ١٥:٤٠:٤٩
NO TE لست ..... انت	PONTECOMODO...PONTECOMODO PARA QUE LE BUSQUES كن هادئا ، ..... كن مستريح الذهن للبحث عنها .		
PREGUNTELE AL 2972 EL ... OBJETIVO أسأل ٢٩٧٢ ... الهدف			
TENOMOS EL BARCO A LA VISTA نرى المركب			
EL BARCO, PERO EL CHIQUITO O EL GRANDE, EL CHIQUITO O EL GRANDE المركب ؟ ولكن هل هى الصغيرة أم الكبيرة ؟			
EL BARCO GRANDE, UN BARCO GRANDE المركب الكبيرة ، مركب كبيرة .			
ENTERADO, AHORA USTEDES TIENEN A LA VISTA EL BARCO GRANDE علم ! أنت ترى المركب الكبيرة .			
ES UN TRANSPORTE انها مركب نقل			
ES UN BARCO DE TRANSPORTE, ESTAN CERCA انها مركب نقل ، أنهم قريبون			
DESPUES DE VOLARLO A LOS 30 MINUTOS QUE HAGAS UN PATRON AHI POR LA IZQUIERDA... POR LA DERECHA. بعد ... بعد ثلاث دقائق للقيام بنمط الى اليسار ... الى اليمين	FIJATE 45. DESPUES DE VOLAR 3 MIN VAMOS A HACER UN PATRON AHI POR LA DERECHA, AHI POR LA DERECHA انتبه ٤٥ ، بعد الطيران لمدة ثلاث دقائق ، سنقوم بنمط هناك الى اليمين ، والى اليسار .		
45 ٤٥	45 ٤٥	15:43:40 ١٥:٤٣:٤٠	15:41:25 ١٥:٤١:٢٥

١٣-٤-٤-٣-٢ لم يمكن تسوية الاختلافات بين التسجيلات التي قدمتها كوبا وتلك التي قدمتها الولايات المتحدة . ولم يمكن تفسيرها على أنها نتيجة ارسال متزامن سجلته محطات مختلفة بصورة مختلفة ، ولم يمكن تفسيرها أيضا على أنها بسبب صعوبات فنية في التسجيل .

١٤-٤-٤-٣-٢ ان جميع الاختلافات المذكورة أعلاه تتعلق برسائل اللاسلكى التي ذكرت فيها المراكب التي كانت موجودة في منطقة اسقاط الطائرتين .

٥-٤-٣-٢ وقت اسقاط الطائرتين

١-٥-٤-٣-٢ بناء على التسجيلات الكوبية والأجزاء المقابلة لها في تسجيل الولايات المتحدة ، كان وقت اسقاط الطائرة الأولى الساعة ١٥:٢١ ، وكان وقت اسقاط الطائرة الثانية ١٥:٢٧ .

٦-٤-٣-٢ مكان اسقاط الطائرتين

١-٦-٤-٣-٢ بث مركز المراقبة الأرضية العسكرية الاشارات الجغرافية التالية الى طائرات الاعتراض (تسجيل كوبي) :

... BUSQUELO POR DEBAJO DE UDS. ES POR DEBAJO... AL NORTE DE BARACOA UNOS 30 KM" ١٥:١١:٥١

"... ابحثوا تحتكم يا شباب ، انها موجودة تحت ... شمال "باراكوا" على بعد حوالى ٣٠ كيلومترا ."

".. NORTE DE SANTA FE, DISTANCIA 35 KM. ESTA EL OBJETIVO ١٥:١٣:٠٦

"شمال "سانتا فى" ، على مسافة ٣٥ كيلومترا ... الهدف موجود هناك."

".. EL OBJETIVO ESTA AL NORTE DE SANTA FE, DISTANCIA 25 KM". ١٥:١٦:٤٨

"الهدف موجود شمال "سانتا فى" ، على بعد ٣٥ كيلومترا ."

شاهد الهدف الأول (OBJECTIVO) بعد ١٦ ثانية . وبناء على ذلك ، فان المنطقة المحتملة لاسقاط الطائرة (N2456S) قد تقع في نطاق يتراوح بين ٣٥ و ٣٠ كيلومترا شمال "باراكوا" على الساحل الكوبي ، على بعد حوالى خمسة كيلومترات غرب هافانا .

٢-٦-٤-٣-٢ أشير الى موقع الطائرة الثانية (N5485S) فى رسالة فى الساعة ١٥:٢٣:٥٤ (التسجيل الكوبى) على أنه المنطقة التى سقطت فيها الطائرة الأولى :

"ESTA EN LA REGION, ESTA EN LA REGION DONDE CAYO",

"انها فى المنطقة ، انها فى المنطقة التى سقطت فيها".

ولقد كررت هذه المعلومات طائرة الاعتراض العسكرية فى الساعة ١٥:٢٤:٤٨ (التسجيل الكوبى) :

"ESTA EN LA REGION DE LOS HECHOS, DONDE CAYO EL OBJETIVO,  
HACE FALTA QUE NOS AUTORICEN".

"انها فى المنطقة التى وقع الحدث فيها ، بالمكان الذى أسقط الهدف فيه . نحن بحاجة الى تصريح ."

ويرد الارسلان فى التسجيلات التى قدمتها كوبا وتلك التى قدمتها الولايات المتحدة . وهذا يؤكد موقع اسقاط الطائرة الثانية فى نفس منطقة اسقاط الطائرة الأولى .

٣-٦-٤-٣-٢ يتضمن التسجيل الذى قدمته كوبا تعليمات موجهة الى هليكوبتر البحث والانتقاذ الكوبية فى موقع الى الشمال من "باراكوا" ، فى الساعة ١٥:٢٨:١٧ : "DE BARACOA PONGA CURSO 330, A 5 KM" (من "باراكوا" خذ الاتجاه ٣٣٠ ، الى ٥ كيلومترا) . ولم يرد هذه الارسال اللاسلكى فى تسجيل الولايات المتحدة . وأعيد توجيه طائرة الهليكوبتر فى وقت لاحق الى موقع آخر .

٤-٦-٤-٣-٢ وأشارت الاتصالات اللاسلكية فى تسجيل الولايات المتحدة الى وجود مراكب فى المنطقة . وربطت بين مواقع هذه المراكب ومواقع اسقاط الطائرتين . ولقد وردت الاشارات الزمنية والاتصالات اللاسلكية التالية فى تسجيل الولايات المتحدة :

"LO QUE TENGO A LA IZQUIERDA EN ESTOS MOMENTOS ES UN BARCO DE PASAJEROS GRANDE" ١٥:١٥:١١

"ان ما أشاهده الآن الى يسارى هو باخرة ركاب كبيرة" .

"VAMOS A DARLE UN PASE. PORQUE SE ESTAN ACERCANDO UNOS BARCOS AHI, LE VOY DAR UN PASE" ١٥:٢٠:٠٤

"سنقوم بأجراء مناورة مرور تحذيرية عليها . لأن بعض المراكب تقترب من هناك ، سأقوم بمناورة مرور تحذيرية لها ."

- "HAY UNA LANCHA CERCA DE ELLA. LA AVIONETTA CAYO CERCA DE ELLA" ١٥:٢٢:٣١
- "نعم ، هناك زورق بالقرب منها . ولقد سقطت الطائرة بالقرب من الزورق ."
- "OYE, LA LANCHA PARECE QUE GIRO PARA AHI." ١٥:٢٢:٣٩
- "LA LANCHA GIRO PARA AHI, OISTES?"
- "LA LANCHA GIRO PARA DONDE ESTABA, PARA DONDO GIRO EL OBJECTIVO."
- "يا هذا ، يبدو أن الزورق دار متجها الى هناك."
- "دار الزورق متجها الى هناك ، هل فهمت؟"
- "لقد دار الزورق واتجه الى حيث كان الهدف ، حيث سقط الهدف."
- "EN EL LUGAR DE LOS HECHOS ESTA EL BARCO RECOGNIENDO AHI PARECE. UN BARCO RECOGNIENDO... EN LA PRIMERA." ١٥:٢٨:٣٥
- EN LA PRIMERA ESTA RECOGNIENDO UN BARCO. ..."
- "يبدو أن المركب ينتشل في مكان الأحداث . المركب ينتشل ... في الأولى ..."
- "TEN EN CUENTA QUE HAY UN BARCO AHI, TENGA CUIDADO" ١٥:٢٩:٠٢
- "HAY UN BARCO PESQUERO"
- "انتبه الى وجود مركب هناك ، كن حذرا ."
- "OCA. HAY UN BARCO GRANDE DE PASAJEROS QUE ESTA CERCA DE LA ZONA. ES DECIR EL BARCO VA CON RUMBO 90 APROXIMADAMENTE. Y ESO QUEDA A LA DERECHA DEL BARCO ESE. DEL BARCO GRANDE." ١٥:٣٠:٠٨
- "حسنا ، توجد باخرة ركاب كبيرة بالقرب من المنطقة . هذا يعني أن المركب يبحر في مسار ٩٠ درجة تقريبا . وهو يظل على يمين تلك الباخرة ، الباخرة الكبيرة ."
- "ROMPE 360 Y BUSCA EL BARCO, EL BARCO GRANDE Y A LA DERECHA DEL BARCO, ANTES DE LLEGAR AL BARCO GRANDE, ESTA EL OBJETIVO. NO VALLAN MUY BAJITO. (PAUSE) NO TE APROXIMES DEBAJO. TEN CUIDADO QUE EN LA ZONA DE DONDE CAYO LA PRIMERA HAY UN OBJETIVO, UN BARCO, TEN EN CUENTA ESO. TEN CUIDADO CON ESO." ١٥:٣٠:٣٦

"اذهب الى الاتجاه ٣٦٠ وابحث عن الباخرة ، أى الباخرة الكبيرة ، وعلى يمين الباخرة ، قبل أن تصل الى الباخرة الكبيرة يوجد الهدف . لا تنزل الى ارتفاع منخفض جدا . لا تقترب منها على ارتفاع منخفض . احترس ، فى المنطقة التى سقطت فيها الأولى يوجد هدف فى شكل باخرة ، ضعها فى اعتبارك "خذ بالك منها ."

بيانات رادارية متصلة باسقاط الطائرتين ٥-٣-٢

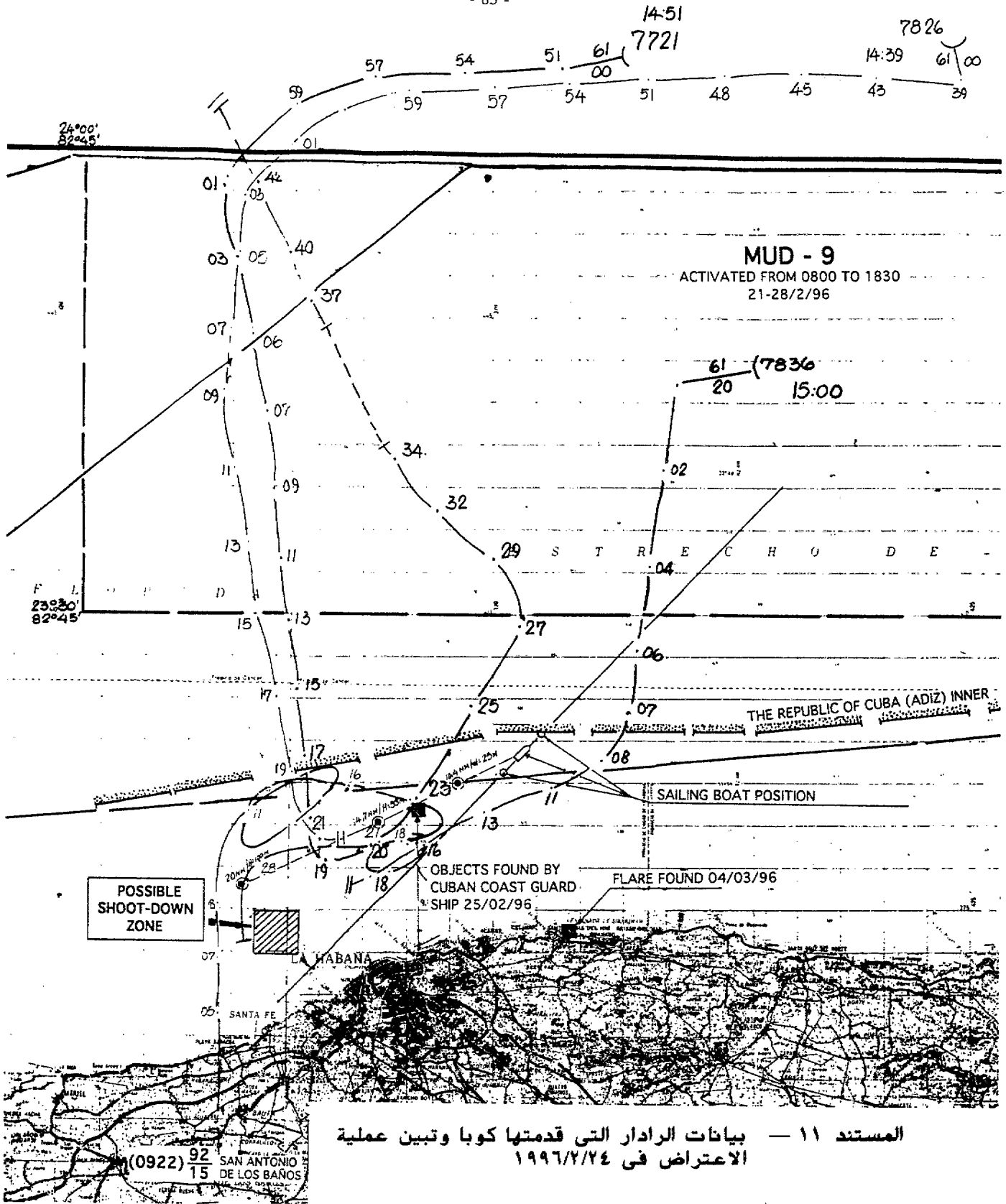
معلومات رادارية قدمتها كوبا ١-٥-٣-٢

١-١-٥-٣-٢ لاحظ مركز مراقبة المنطقة فى هافانا طائرات سيسنا ، على رادار المراقبة التابع له ، شمال خط العرض ٢٤ شمالا . وشوهدت الطائرات أثناء عبورها لخط ٢٤ شمالا باتجاه الجنوب . ولوحظ أن رموز الجهاز المجيب هى نفس مجموعة الرموز التى تستخدمها عادة الطائرات التابعة لجماعة "أخوة الانقاذ" . ولم يتمكن مركز مراقبة المنطقة فى هافانا من مواصلة رصد طيران الطائرات الثلاث لأنه لم يتم توفير خدمة لرحلات قواعد الطيران البصرى . ولم يتم تسجيل البيانات الرادارية فى مركز مراقبة المنطقة فى هافانا فى ذلك اليوم نتيجة تعطل النظام الآلى لتسجيل البيانات الرادارية .

٢-١-٥-٣-٢ وقد استخدمت أربعة رادارات للدفاع الجوى فى كوبا لرصد طيران طائرات سيسنا الثلاث ولتوجيه طائرة الاعتراض العسكرية . وتم تسجيل مواقع طائرات سيسنا الثلاث وتحديد لها على الخريطة الملاحية يدويا ، اذ أن التسهيلات غير مجهزة بنظام آلى لتسجيل البيانات الرادارية .

٣-١-٥-٣-٢ ووفقا لتسجيلات رادار الدفاع الجوى الكوبى ، شوهدت طائرة واحدة (N5485S) أولا فى الساعة ١٤:٣٩ بالكاد شمال خط عرض ٢٤ شمالا متجهة الى الغرب . وشوهدت الطائرة الثانية (N2506) فى الساعة ١٤:٥١ أيضا شمال خط عرض ٢٤ شمالا بالكاد شمال خط عرض ٢٤ شمالا متجهة نحو الغرب . وشوهدت الطائرتين على مسار متجه نحو الغرب قبل الانحراف الى الجنوب على طول "082 30W" وعبرت خط عرض ٢٤ شمالا فى الساعة ١٥:٠٠ تقريبا .

٤-١-٥-٣-٢ شوهدت الطائرة الثالثة (N2456S) فى الساعة ١٥:٠٠ فى الموقع "23 41N 082 07W" ، داخل المنطقة الخطرة MUD-9 بالكامل ، متجهة نحو الجنوب . ووفقا لتسجيلات الرادار الكوبية ، فقد اخترقت هذه الطائرة الحد الاقليمى الكوبى عند ١٢ ميلا فى الساعة ١٥:٠٧ ووصلت الطيران على مسار جنوب-غربى الى حين اسقاطها فى منطقة تقع على بعد خمس أميال بحرية شمال "باراكوا" فى الساعة ١٥:٢١ .



المستند ١١ - بيانات الرادار التي قدمتها كوبا وتبين عملية الاعتراض في ١٩٩٦/٢/٢٤

٥-١-٥-٣-٢ واخترقت الطائرة N2506 حد الـ ١٢ ميل بحرى فى الساعة ١٥:١٧ واخترقت الطائرة N5485S هذا الحد فى الساعة ١٥:١٩ تقريبا . واستمر مسار الطائرة N5485S باتجاه الجنوب الى حين اسقاط هذه الطائرة فى نفس المنطقة التى اسقطت فيها الطائرة الأولى . ودارت الطائرة N2506 باتجاه الشمال الشرقى فى الساعة ١٥:٢٠ تقريبا وغادرت المجال الجوى الاقليمى الكوبى فى الساعة ١٥:٢٤ . وفى الساعة ١٥:٢٨ انحرفت الطائرة N2506 باتجاه الشمال الغربى وعبرت خط عرض ٢٤ شمالا متجهة الى الشمال فى الساعة ١٥:٤٣ عند الاحداثية "082 30W" تقريبا .

٦-١-٥-٣-٢ وبينت تسجيلات الرادار الكوبية أيضا مواقع طائرة الاعتراض العسكرية المحددة على الخريطة الملاحية مرة كل دقيقة . ونظرا للسرعة المرتفعة لمناورات طائرات الاعتراض ، التى تم تحديد مواقعها على الخريطة الملاحية يدويا ، ولم يتسن مطابقة تحديد مساراتها على الرادار حسب المناورات الواردة فى الاتصالات اللاسلكية . وعلاوة على ذلك ، لم يسمح رسم مواقعها على الرادار بتحديد المواقع النسبية لطائرة الميج-٢٩ ولطائرتى السييسنا ، اللتين تم اسقاطهما ، أو تحديد مواقع اسقاطهما .

#### ٢-٥-٣-٢ المعلومات الرادارية التى قدمتها الولايات المتحدة

١-٢-٥-٣-٢ لقد غطت تسهيلات رادار متعددة فى الولايات المتحدة جزءا من طيران طائرات السييسنا الثلاث أو كامل فترة طيرانها . وقد تم استخدام رادار استطلاع الطرق الجوية فى مركز مراقبة رادار استطلاع الطرق الجوية ، الذى يتكون من الرادار الباحث الأولى والرادار الباحث الثانوى ، لرصد طيران هذه الطائرات ، وتم تسجيل بياناته الرادارية آليا . وقامت وكالات متعددة فى الولايات المتحدة ، بما فى ذلك قطاع الدفاع الجوى للجنوب الشرقى التابع للدفاع الجوى لأمريكا الشمالية ، والمركز الكاريبى للعمليات الاقليمية ، باستخدام ثلاثة رادارات ، موجودة فى "تاميامى" (J06) ، و"كودجو كى" (B94) و"كى وست" (J07) وهى موصلة بمرفق مركزى للتسجيل ومعالجة البيانات فى "ريفرسايد" بكاليفورنيا . وكان الرادار B94 ، وهو رادار باحث أولى مع رادار الباحث الثانوى ، موجودا فى منطاد ثابت فى الجو على ارتفاع ٤٠٠٠ قدم على الأقل عند الموقع "24 42.1N 081 30.4W" . ولقد تمكن الرادار B94 من متابعة طائرات السييسنا الثلاث على ارتفاع منخفض أثناء كامل فترة طيرانها . وبينما كان مصدر المعلومات الرادارية هو نفس المصدر ، فإن معالجة المعلومات الرادارية وتقديمها فى كل وكالة من هذه الوكالات كان مختلفا . ولم يتم الابقاء على تسجيل للبيانات الرادارية سجله رادار الاستطلاع (ASR-8) الذى استخدمته المحطة الجوية البحرية فى "كى وست" بعد مرور ١٥ يوما ولم يعد هذا التسجيل متوفرا .

٢-٢-٥-٣-٢ وبين التسجيل الرادارى لمركز مراقبة حركة الطرق الجوية فى ميامى مراحل طيران طائرات السييسنا الثلاث باتجاه الجنوب على طول الاحداثية "082 30W" الى حين دخولها الى الجنوب تماما من خط عرض ٢٤ شمال . وانقطع الاتصال الرادارى بالطائرة N2506 فى الساعة ١٥:٠٩ عند الموقع "23 42.1N 082 31.6W" . وعادت الطائرة N2506 الى الظهور على الرادار فى الساعة ١٥:٣١ عند الموقع "23 37.7N 082 22.1W" أثناء التتبع الرادارى لمنطقة الشمال . وانقطع الاتصال الرادارى بالطائرة N5485S أيضا فى الساعة ١٥:٠٩ ، عند الموقع "23 42.7N 082 30.0W" ، على الطريقة C على ارتفاع ١ ٢٠٠ قدم . وانقطع



الاتصال الرادارى بالطائرة N2456S فى الساعة ١٥:١٨ عند الموقع "23 24.3N 082 31.4W" ، على الطريقة C على ارتفاع ٢٠٠ ٢ قدم . ونظرا لتصور التغطية على الارتفاع المنخفض ، لم تشمل التغطية الرادارية لمركز ميامى لمراقبة حركة الطرق الجوية الطائرتين N2456S و N5485S ساعة اسقاطهما .

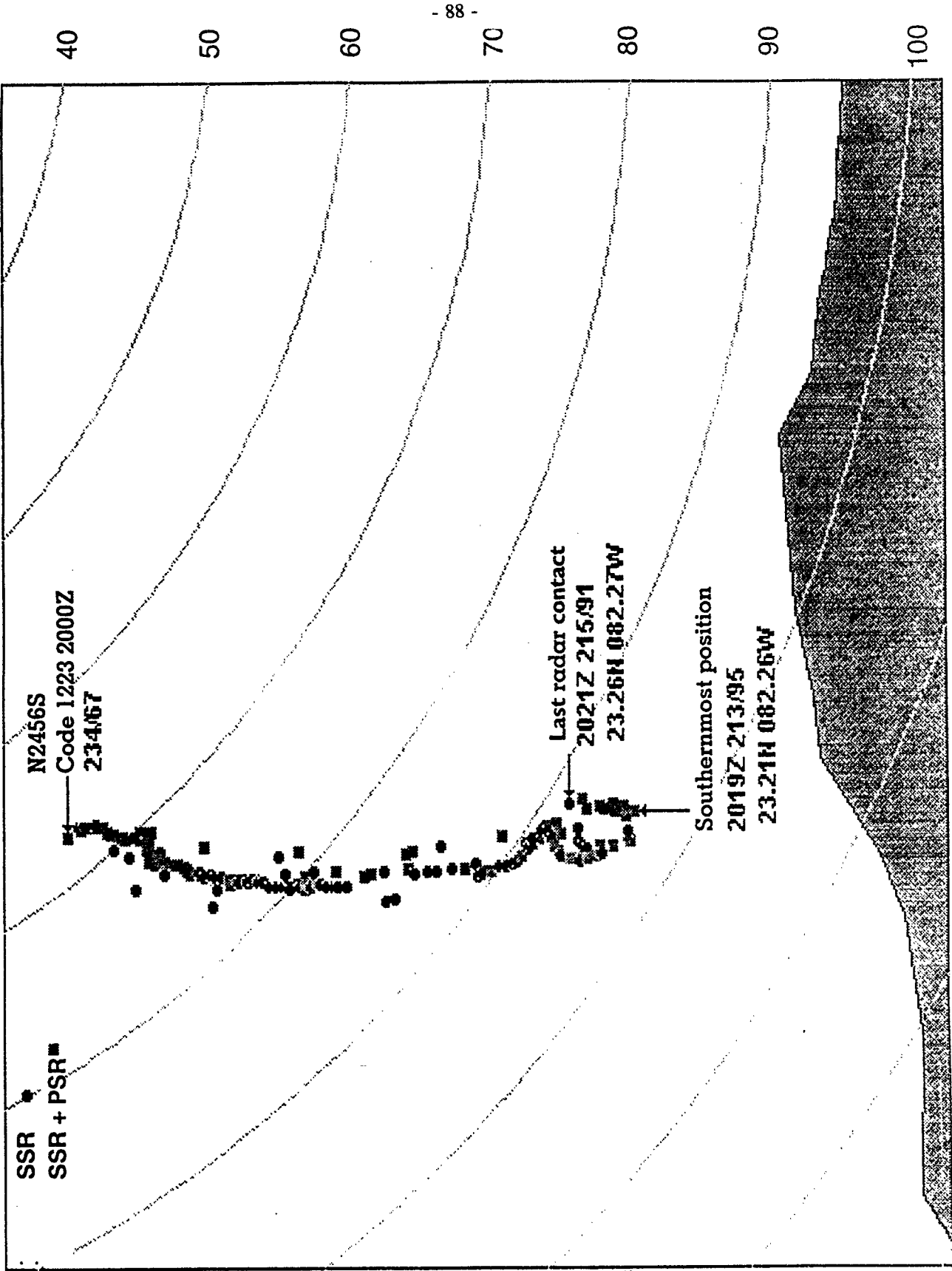
٣-٢-٥-٣-٢ قدم قطاع الدفاع الجوى للجنوب الشرقى التابع للدفاع الجوى لأمريكا الشمالية (الرادار الباحث الثانوى) ، وبلاشتراك بين رادار الباحث الثانوى والرادار الباحث الأولى ، والرادار الباحث الأولى فقط) بيانات رادارية وخرائط ملاحية لطائرات سيسينا الثلاث ولطائرات الاعتراض العسكرية . وتم تقديم المواقع التى تقع الى أقصى الجنوب وآخر المواقع الرادارية الملاحظة لطائرات سيسينا الثلاث ولنقاط الانحراف ولمستويات الارتفاع وفقا للرادار الباحث الثانوى على الطريقة C . ولقد استعرض فريق الايكاف تحركات الطيران المسجلة بالتفصيل ، بما فيها مناورات الطائرة N2456S والطائرة N5485S أثناء الدقائق الأخيرة من طيرانهما . ولقد كانت الطائرة N2456S متجهة الى الشمال لمدة دقيقتين تقريبا حتى آخر موقع لوحظت فيه وهو "23 26N 082 27W" . ولقد كانت الطائرة N5485S متجهة أيضا الى الشمال الى حين انحرافها باتجاه الشرق فى الساعة ١٥:٢٤ قد لوحظت آخر مرة على الرادار عند "23 29N 082 26W" . وتم توفير معلومات بشأن موقع طائرة الميغ أيضا . ومع ذلك لم يتسن تحديد مناورات طائرة الميغ أثناء المراحل الأخيرة من اعتراض الطائرتين N2456S و N5485S ، بسبب معدل تحديث معلومات هذا الرادار .

٤-٢-٥-٣-٢ لقد أظهر شريط فيديو لبيانات رادار المركز الكاريبى للعمليات الاقليمية أنه قد جرت معالجات البيانات الرادارية بواسطة برنامج التتبع الرادارى قبل عرضها . وفى الساعة ١٥:١٨ ، كانت الطائرة N2456S تقوم بمناورة على بعد ١٦ ميلا بحريا تقريبا من الساحل الكوبى واتجهت الى الشمال فى الساعة ١٥:٢١ أثناء اقتراب الطائرة N5485S منها باتجاه معاكس على مسافة تقارب ثلاثة أميال بحرية . وكان آخر موقع رادارى للطائرة N2456S هو حوالى ١٨ ميلا بحريا الى الشمال من الساحل الكوبى . وانحرفت الطائرة N5485S شمالا وكانت تقوم بمناورات على بعد ٢٤ ميلا بحريا تقريبا شمال كوبا فى الساعة ١٥:٢٤ . وكانت الطائرة N5485S متجهة الى الشرق بين الساعة ١٥:٢٤ والساعة ١٥:٢٨ ، وشوهدت لآخر مرة على شاشة الرادار على مسافة ٢٤ ميلا بحريا تقريبا شمال الساحل الكوبى .

٥-٢-٥-٣-٢ وقدم مركز تنسيق حظر الطيران الداخلى صورا رادارية مشروحة ، ولكنها لم تتضمن معلومات اضافية على المعلومات التى قدمتها الوكالات الأخرى .

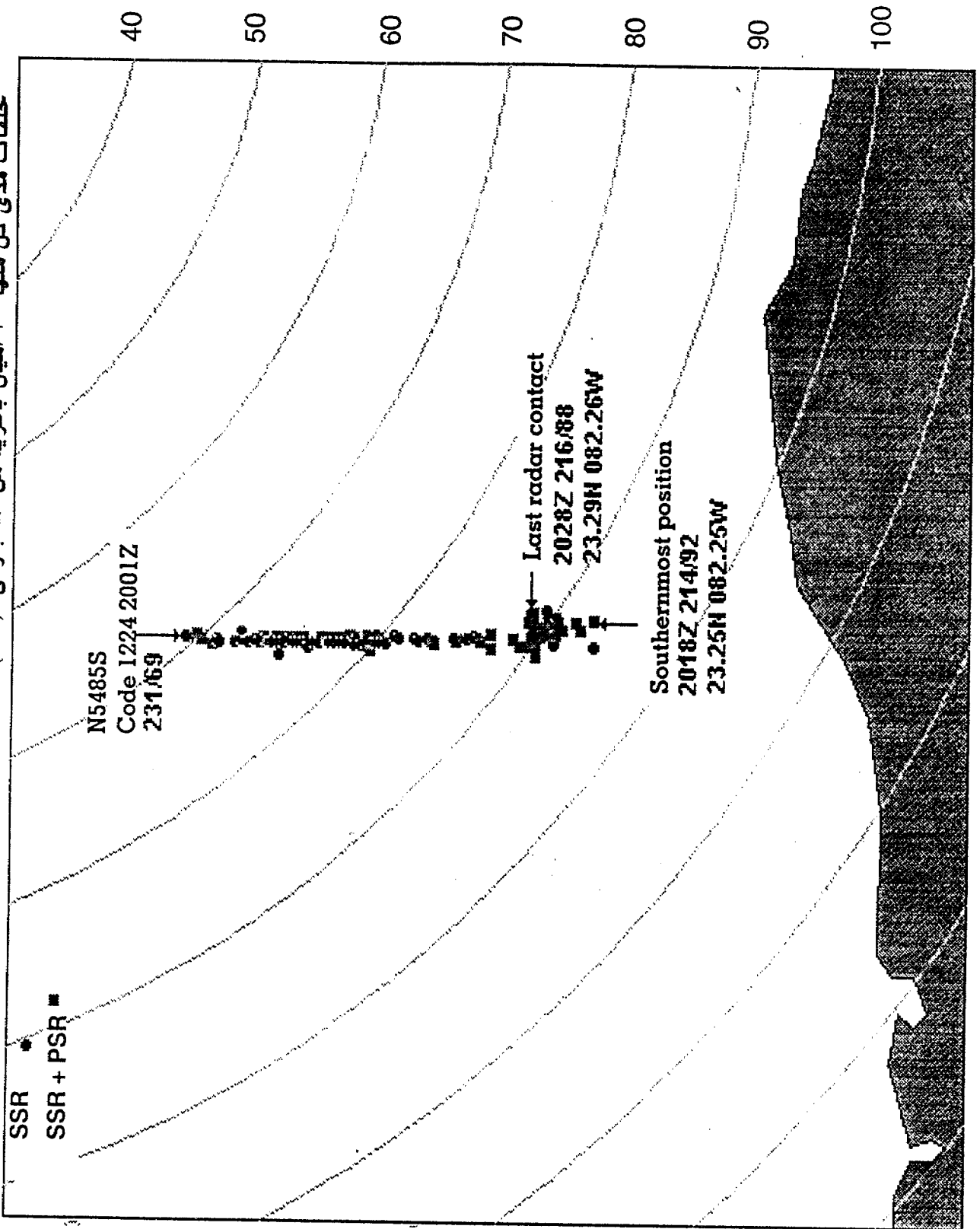
٦-٢-٥-٣-٢ يمكن تحديد تتبع تحركات طيران الطائرات N2506 و N2456S و N5485S على أساس البيانات الرادارية التى قدمها مركز ميامى لمراقبة حركة الطرق الجوية ، وقطاع الدفاع الجوى للجنوب الشرقى التابع للدفاع الجوى لأمريكا الشمالية ، والمركز الكاريبى للعمليات الاقليمية ، والمركز المحلى لتنسيق منع الطيران . ومع ذلك لم يتسن الحصول على تقييم دقيق لمناورات الطائرتين N2456S و N5485S وطائرة الميغ-٢٩ فى المراحل الأخيرة من عمليات الاعتراض ، بناء على المعلومات الرادارية المقدمة .

حلقات مدى كل منها ١٠ أميال بحرية من "كادجوكي" (B94)



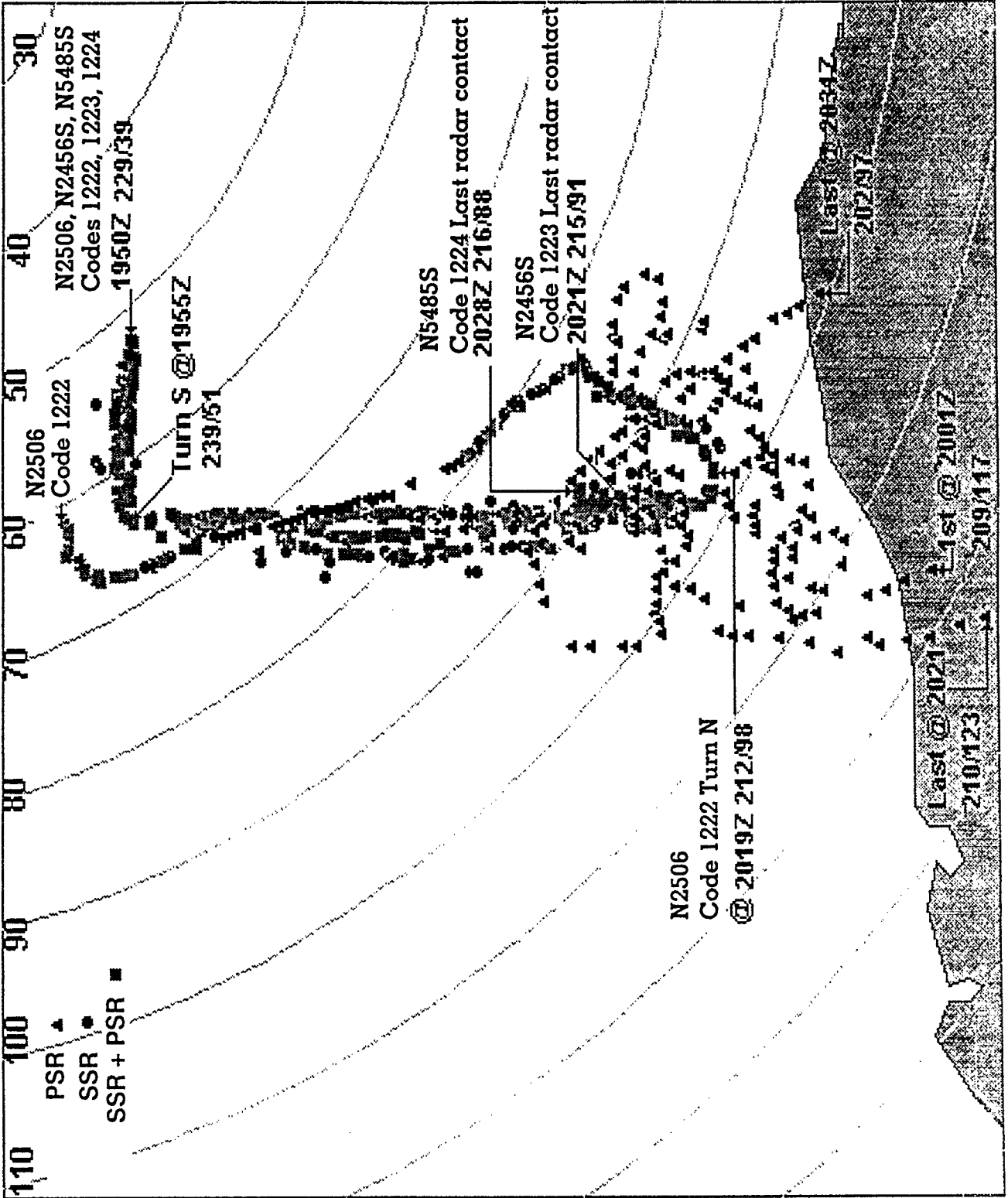
المستند ١٢ — مسار طيران الطائرة رقم N2456S  
كما سجله الرادار الأمريكي

حلفاء مدى كل منها ١٠ أميال بحرية من "كادجوكي" (B94)



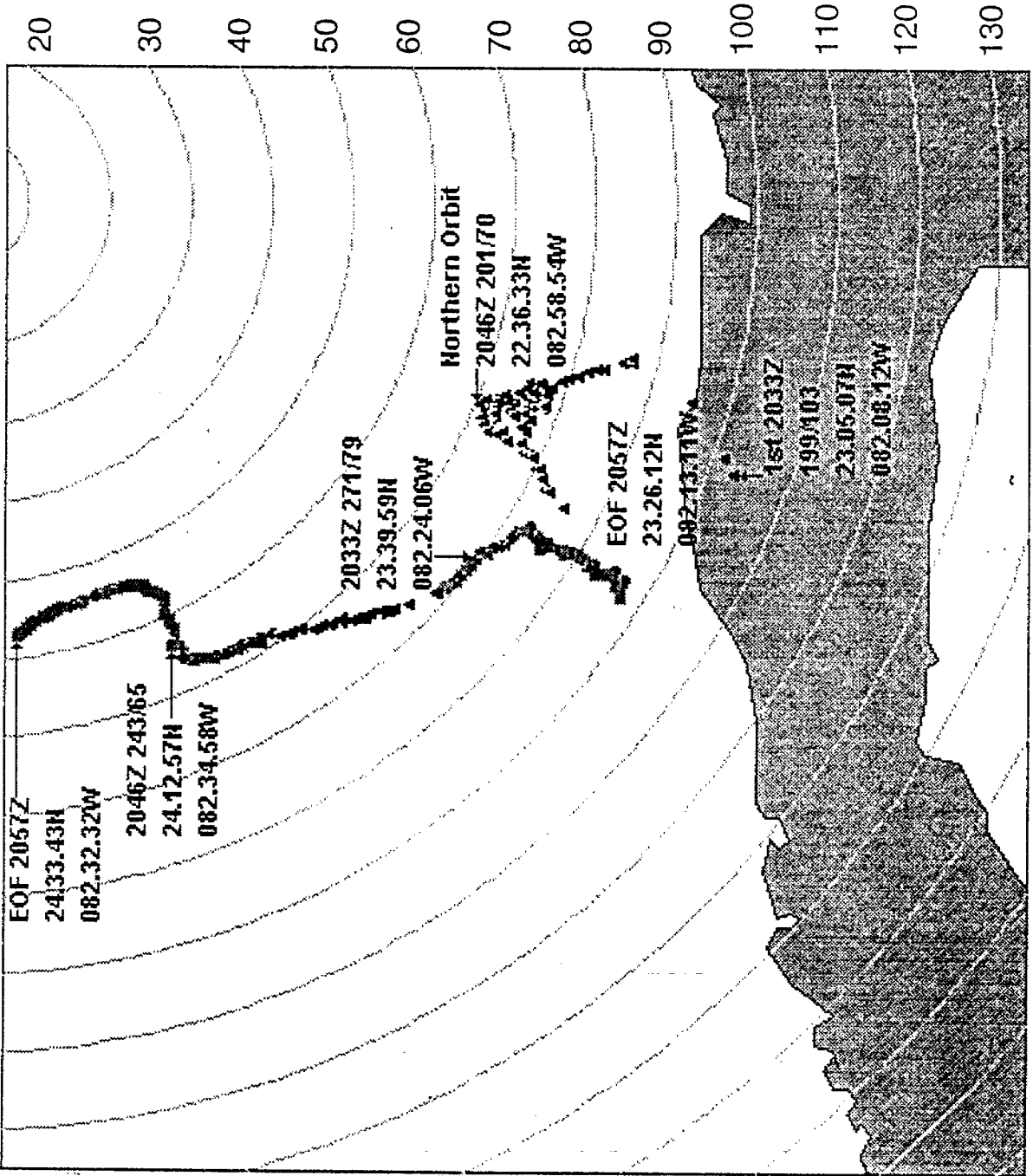
المستند ١٢ — مسار طيران الطائرة رقم N5485S  
كما سجله الرادار الأمريكي

حطقات مدى كل منها ١٠ أميال بحرية من "كادجوكي" (B94)



المستند ١٤ — مسارات طيران الطائرات رقم N2506 و N2506S و N5485S وطائرتي الميج الكويتيين كما سجلها الرادار الأمريكي

حلقات مدى كل منها ١٠ أميال بحرية من "كادجوكي" (B94)



المستند ١٥ — رحلة العودة للطائرة N2506S والزوج الثاني من طائرات الميج الكوبية كما سجلها الرادار الأمريكي

مقارنة البيانات الرادارية ٣-٥-٢

١-٣-٥-٢ أظهرت البيانات التي قدمتها كوبا اختراق ثلاث طائرات سيسنا لحد ١٢ ميلا بحريا الاقليمي واسقاط طائرتين من هذه الطائرات في المجال الجوي الاقليمي الكوبي على مسافة تتراوح من ٥ الى ٦ أميال بحرية شمال هافانا : الطائرة N2456S عند الموقع "23 09.4N 082 32.6W" والطائرة N5485S عند الموقع "23 11.0N 082 34.1W" . وأظهرت بيانات الولايات المتحدة أن الطائرة التي دخلت المجال الجوي الاقليمي الكوبي هي الطائرة N2506 فقط ، وأنه تم اسقاط الطائرة N2456S عند الموقع "23 25.9N 082 25.6W" ، على بعد ٥ أميال بحرية خارج الحد الاقليمي الكوبي ، وأنه تم اسقاط الطائرة N5485S عند الموقع "23 30.2N 082 27.1W" ، على بعد ١٠ أميال بحرية خارج الحد الاقليمي الكوبي .

٢-٣-٥-٢ لا يمكن التوفيق بين الاختلافات الكبيرة بين البيانات الرادارية التي قدمتها كوبا وتلك التي قدمتها الولايات المتحدة . وسيتعين الحصول على معلومات اضافية بشأن الموقع من مصدر مستقل لحل هذا التباين .

الشهود ٦-٣-٢

الدليل الذي قدمه بحارة الباخرة السياحية "ملكة البحار" ١-٦-٣-٢

١-١-٦-٣-٢ وقد كانت الباخرة السياحية النرويجية "ملكة البحار" موجودة أثناء وقوع عمليات الاعتراض في المنطقة البحرية التي تبعد ٢٦ ميلا بحريا تقريبا شمال هافانا متجهة الى ميناء ميامي على اتجاه ٠٦٩ درجة حقيقية . وحافظت الباخرة على تسجيل للزمن والموقع والاتجاه ، مأخوذا بشكل آلي من نظام ملاحظتها حسب نظام تحديد الموقع العالمي كل خمس دقائق . وتم أيضا تسجيل مقاييس أخرى كالسرعة واتجاه الريح وسرعتها النسبية . وتمت المحافظة أيضا على قائمة مكتوبة بخط اليد ، لتسجيل موقع النظام العالمي لتحديد الموقع كل ساعة مستقاة من العرض في غرفة القيادة .

٢-١-٦-٣-٢ وقد تم تدوين ما يلي في سجل الباخرة يوم ١٩٩٦/٢/٢٤ :

"الساعة ١٥:٢٣ الموقع "23 30.9N 082 35.1W" . لوحظ انفجار صغير تبعه وقوع مادة محترقة من على ارتفاع يتراوح بين ٥٠٠ و ١٠٠٠ قدم عند الاتجاه الزاوي ٩١٥ درجة . وتتراوح المسافة المقدرة من هذا المادة بحوالي ٦ الى ٧ أميال بحرية . مركب صغيرة ، على الأرجح أن تكون مركب لصيد الأسماك طولها نحو ٦٠ قدم تتجه شمالا لكنها دارت وتتجه نحو المادة المحترقة على بعد ٢-١ ميل بحري الى الجنوب الشرقي منها . ودعى القبطان الى غرفة القيادة ."

ويواصل سجل الباخرة سرد ما يلي :

٣-١-٦-٣-٢

"الساعة ١٥:٢٧ شوهدت طائرة صغيرة تقترب من الميمنة باتجاه شمالي . والطائرة تدور وتتحه نحونا مباشرة ، وبقيت في هذا الاتجاه لمدة دقيقة تقريبا قبل الانحراف الى الشمال .

الساعة ١٥:٢٩ . الموقع "23 31.4N 082 33.5W" الطائرة موجودة الآن في الاتجاه الزاوي ٠٩٥ درجة . وهي تقع على بعد مسافة تقديرية تتراوح من ٤ الى ٥ أميال بحرية . وتظهر الطائرة المقاتلة على ارتفاع شاهق فوق جانب ميمنتنا . لقد أطلقت الطائرة المقاتلة ، ما يبدو أنه صاروخ ، وأصابت الطائرة الصغيرة بعد مضي ثوان قليلة . ولقد انفجرت الطائرة والمقذوفة في كتلة من النيران وسقطت ببطء على سطح البحر في قطع صغيرة أساسا . وبقيت القطعة الأكبر تحترق على سطح الماء لمدة نصف دقيقة تقريبا قبل اختفائها ."

٤-١-٦-٣-٢ وعلى أساس موقع الباخرة والاتجاهات الزاوية والمسافات المسجلة ، تم تسجيل مواقع اسقاط الطائرتين على الخريطة الملاحية : اسقاط الطائرة الأولى عند الموقع "23 29N 082 28W" ، واسقاط الطائرة الثانية عند الموقع "23 30.1N 082 28.6W" .

٢-٦-٣-٢ الدليل الذي قدمه طاقم مركب الصيد "ترايلاينر"

١-٢-٦-٣-٢ كانت مركب الصيد ، ساعة اسقاط الطائرة الأولى متجهة الى "كي وست" لتفريغ ما اصطادته من السمك . وكانت متجهة الى الشمال على بعد ٢٥ ميلا بحريا تقريبا شمال هافانا عندما شوهد انفجار الطائرة وسقوطها في البحر على مسافة تبعد من ٢٠٠ الى ٤٠٠ ياردة خلف المركب . وشوهدت كذلك طائرة عسكرية ، ذكر الطاقم أنها "تشبه طائرة من طراز ف-١٥" .

٢-٢-٦-٣-٢ وعادت المركب وظلت في موقع سقوط الطائرة لمدة عشر دقائق تقريبا . وعندما استأنفت الابحار باتجاه الشمال ، شوهدت طائرة عسكرية تطلق صاروخا على طائرة صغيرة أخرى كانت موجودة أمام المركب وتدمرها . وشاهد طاقم مركب الصيد أيضا باخرة سياحية بيضاء اللون في المنطقة وأشار الى سقوط طائرة ثانية في البحر على بعد مسافة تتراوح من ٣ الى ٥ أميال بحرية أمام الباخرة . ولقد اعتقد طاقم مركب الصيد بأن هذه الوقائع ناجمة عن مناورات بحرية ، وواصل الابحار شمالا باتجاه "كي وست" .

٣-٢-٦-٣-٢ ولم يسجل الطاقم الزمن والموقع عند وقوع الأحداث مع أن مركب "ترايلاينر" كان مجهزا بجهاز استقبال للنظام العالمي لتحديد الموقع . وقدّر القبطان فيما بعد اسقاط الطائرة الأولى عند الموقع "23 30N 082 17W" واسقاط الطائرة الثانية عند الموقع "23 36N 082 17W" . وتحدد المواقع التي قدرها القبطان مركبه على بعد ١٧ ميلا بحريا تقريبا من الباخرة السياحية "ملكة البحار" . وذكر البحارة المسؤولين عن مراقبة الساعة في غرفة القيادة بالباخرة السياحية بأنهم كانوا يرصدون مركب الصيد على رادارهم

على مسافة تبعد من ٦ الى ٧ أميال بحرية ، مخافة الاصطدام به . ولو أن المركب "ترايلاينر" كان على بعد ١٧ ميلا بحريا من الباخرة السياحية اما عنى به البحارة المسؤولين عن مراقبة الساعة فى الباخرة . ان ملاحظة طاقم مركب الصيد بأن الطائرة الثانية قد سقطت فى البحر على مسافة تتراوح من ٣ الى ٥ أميال بحرية أمام الباخرة السياحية وشمال المركب "ترايلاينر" تدعم أيضا ملاحظة الباخرة "ملكة البحار" بأن المسافة التى تفصل بين المركبين تتراوح من ٦ الى ٧ أميال بحرية عوضا عن كونها ١٧ ميلا بحريا . ولقد قرر فريق الايكاو بأن المواقع التى حددها قبطان مركب الصيد غير دقيقة مع أن ملاحظات طاقم مركب "ترايلاينر" البصرية تتسم بالمصادقية .

#### ٣-٦-٣-٢ الدليل الذى قدمه ملاح اليخت الشراعى

١-٣-٦-٣-٢ بعد الساعة ١٥:١٠ بقليل سمع ملاح اليخت انفجارين وشاهد سقوط شىء يتبعه دخان فى البحر . ولم يشاهد هذا الشىء يدخل البحر .

٢-٣-٦-٣-٢ وكان اليخت الشراعى يبحر على طول مسار من "23 054.4N 082 30.6W" الى "23 44N 081 49.5W" ، وقد مر بالموقع الأول على المسار فى الساعة ١١:٠٠ تقريبا . ولم يدون ملاح اليخت المواعيد الزمنية والمواقع فى سجله . وحيث أن ابغار اليخت الشراعى كان يتم بواسطة جهاز ابغار آلى مربوط بنظام عالمى لتحديد الموقع بأقصى درجة متوقعة للخطأ فى المسار لزيادة أو نقصان ٠,١ ميل بحرى ، فمن المعقول القول بأن اليخت الشراعى كان على المسار المقصود .

٣-٣-٦-٣-٢ وقدر ملاح اليخت فيما بعد موقعه على أساس تقدير التحركات البحرية على المسار المقصود . وكان موقعه التقديرى فى الساعة ١٥:٠٠ هو بين "23 19.6N 082 15.3W" ، (٤ ساعات بسرعة ٥ عقد) و "23 22.6N 082 12.3W" (٤ ساعات بسرعة ٦ عقد) . ولقد قدر الشىء الساقط بعشرين درجة الى يمين محور المركب باتجاه مؤخرة المركب ، على مسافة ٤ أميال بحرية ، حيث أن هذه هى المسافة من الأفق . واستنادا الى ما تقدم ذكره قدر الملاح موقع الحادث بين "23 18.0N 082 19.3W" و "23 22.5N 082 16.0W" . وأشار فى بيان لاحق الى أن المسافة قد تكون أكثر من ٤ أميال بحرية ، ولكن دون أن تتجاوز ١٠ أميال بحرية .

٤-٣-٦-٣-٢ لقد أجرت السلطات الكوبية تقديرا لموقع الحادثة التى شاهدها ملاح اليخت . وتستند تقديراتهم على السرعات ٥ و ٦ عقد لمدة ٤ ساعات و ٢١ دقيقة . وهذا يحدد موقعا لليخت بين "23 20.9N 082 14.2W" و "23 24.2N 082 10.8W" . وأظهرت التقديرات الكوبية أن بعد مسافة موقع الحادثة حسبما شاهدها اليخت ، يمكن أن تكون على مسافة ٢٠ ميلا بحريا اذا ما وقعت الحادثة على ارتفاع مئة متر فوق سطح البحر .

٥-٣-٦-٣-٢ ولقد أجرى فريق الايكاو تقييما لموقع المركب واتجاه الملاحظة بواسطة تطبيق معايير الاختلاف التالية : ساعة المرور بالنقطة الأولى للمسار الساعة ١١:٠٠ بزيادة أو نقصان ١٠ دقائق ، وسرعة المسار ٦ عقد بزيادة عقدة أو نقصانها ، باتجاه زاوى نسبي مراقب ٢٠ درجة بزيادة أو نقصان



١٠ درجات الى يمين محور المركب عندما يواجه مؤخرة المركب ، ومحور المركب بالنسبة للمسار هو ٠٤٤ درجة حقيقية وبزيادة أو نقصان ٥ درجات . وأسفر هذا عن موقع بين "23 06N 082 14.4W" (٤ ساعات و ١٥ دقيقة بسرعة ٥ عقد) و "23 28.4N 082 06.1W" (٤ ساعات و ٣٥ دقيقة بسرعة ٧ عقد) . وكان قطاع المراقبة المحتمل هو من ٢٢٩° درجة حقيقية في الموقع الذي يقع الى أقصى الجنوب الى ٢٥٩° درجة حقيقية عند الموقع الذي يقع الى أقصى الشمال .

٦-٣-٦-٣-٢ وأسفر التقييم عن مسافة تتراوح من ٢٠ الى ٣١ ميلا بحريا من موقعي سقوط الطائرتين حسبما ذكرته السلطات الكويتية . وعلاوة على ذلك ، فقد أسفر هذا التقييم عن مسافة تتراوح من ١٦ الى ٢١ ميلا بحريا من متوسط المواقع التي أوردتها الباخرة "ملكة البحار" ، ومع ذلك فقد كانت هذه المنطقة تقع على بعد ١٥ درجة تقريبا الى الشمال من قطاع المراقبة المقدر . ولذا لا يمكن مطابقة الموقع المقدر لليخت الشراعى ومشاهدات ملاح اليخت مع مواقع سقوط الطائرتين حسبما ذكرته السلطات الكويتية أو الباخرة "ملكة البحار" .

٧-٣-٦-٣-٢ من المقبول أن يكون ملاح اليخت قد شاهد الحادثة مع احتمال وقوعها خارج معايير التناوت للموقع المقدر لليخت الشراعى ومعايير مراقبته . ومع ذلك لا يمكن الاستناد الى مشاهداته لتحديد مكان سقوط الطائرتين نظرا لعدم التأكد من دقة المعايير المستخدمة .

#### ٤-٦-٣-٢ المراقب فى هافانا

١-٤-٦-٣-٢ قدم تحذير بشأن طائرة دخيلة الى مراقب أثناء قيامه بالعمل فى مراكز مراقبة فى هافانا . ولقد شاهد بعد حوالى ١٠ دقائق ، طائرة عسكرية ، وشاهد بعد فترة قصيرة ، طائرة ملتعبة تقع فى البحر فى مسافة مقدره من ٥ الى ٦ أميال بحرية شمال غربى موقعه . ولم يشاهد المراقب الا حادثة واحدة ، الأمر الذى يمكن أن يدعم موقع سقوط الطائرة الأولى أو الثانية وفقا لما أوردته السلطات الكويتية . ومع ذلك لم يتسن التأكد من سبب مشاهدة المراقب لحادثة واحدة فقط ، مع أنه قد تم الإبلاغ عن وقوع الحادثتين فى نفس الاتجاه من مركز المراقبة خلال فترة زمنية قدرها ٧ دقائق وعلى مسافة بحرية ، مقدره بميلين بحريين فقط .

#### ٥-٦-٣-٢ المطروحات الطافية التى وجدتها كوبا يوم ١٩٩٦/٢/٢٥

١-٥-٦-٣-٢ انتشل مركب كوبي للبحث والانقاذ حقيقية فى الساعة ١٠:٠٠ يوم ١٩٩٦/٢/٢٥ عند الموقع "23 18N 082 22W" . والحقيقية هى عبارة عن طراز يستخدم لحمل أجهزة تصوير أو أجهزة فيديو ويحتوى على شاحن للبطاريات وخريطة طيران . وكان جهاز الشحن ، موديل كونكورد ٢١٧٠١٠ ، مصنوعا فى اليابان وتقوم ببيعه شركة "كونسول كونسيومر الكترونيك" ، فى مدينة "انديانابوليس" بولاية انديانا ، فى الولايات المتحدة الأمريكية . وكانت خريطة "جيبسن" لمنطقة الكاريبي من الخرائط المستخدمة عموما . ولم يحمل أى من هذه البنود أى هويات شخصية . ولم يتسن تحديد بنود معينة قد تكون على متن الطائرتين

N2456S و N5485S فى ذلك اليوم أو ما اذا كانت البنود المنتشلة ملكا للأشخاص الموجودين على متن الطائرتين المذكورتين . ولم يتسنى تحديد ما اذا كانت الحقيبة المنتشلة موجودة على أى من طائرتى سيسنا .

٢-٣-٦-٥-٢ ولقد أجرى معهد علوم المحيطات فى كوبا تحليلا لمجرى التيار السطحي لتقدير الانسياب المرجح لمادة طافية ، رهنا بحركة المياه ولكن دون مراعاة آثار الريح (زاوية الانسياب صفر) ، وقعت فى البحر فى ذلك الوقت ومواقع سقوط الحطام التى قدمتها كوبا . ولقد قرر المعهد أن هذه المادة يمكن أن تنساق الى الموقع الذى انتشلت فيه الحقيبة صباح اليوم التالى .

#### ٧-٢-٢ موقع اسقاط الطائرتين

١-٧-٢-٢ لتحديد موقع اسقاط طائرتى "سيسنا" (N2456S و N5485S) ، جرى تحليل جميع المعلومات المأخوذة من مختلف المصادر . وتضمن ذلك البيانات الرادارية من عدة رادارات فى كوبا والولايات المتحدة ، والاتصالات اللاسلكية (الراديوية) بين طيارى "الميج" ومركز المراقبة الأرضية الذى يتبعونه ، وبيانات الموقع المستمدة من مشاهدات طيارى "الميج" ، وأقوال الأفراد الذين كانوا على متن الطائرة N2506 ، وتفاصيل أعمال البحث والانتقاذ من جانب كوبا والولايات المتحدة ، ومشاهدات الأفراد العاملين على الباخرة السياحية "ملكة البحار" ، ومشاهدات أفراد طاقم مركب الصيد "ترايلاينر" ، ومشاهدات ربان اليخت الشراعى ، ومشاهدات المراقب فى هافانا .

٢-٧-٣-٢ ان الرادار الكوبى ، والاشارة فى تسجيل الاتصالات الذى قدمته كوبا والذى أمرت بها هليكوبتر البحث والانتقاذ فى البداية بالتوجه الى منطقة تبعد ٥ كيلومترات شمالي "باراكوا" ، والمراقب فى هافانا ، وبقدر أقل مشاهدات ربان اليخت ، كلها ساندت الموقف الكوبى الذى يقضى بأن اسقاط الطائرتين وقع فى منطقة تبعد من ٥ الى ٨ أميال من الساحل ، أى داخل عمق المجال الجوى الاقليمى الكوبى . أما سجل الرادار الأمريكى وتسجيل الاتصالات الذى قدمته الولايات المتحدة ، والأدلة المأخوذة من "ملكة البحار" و "ترايلاينر" فقد أيدت موقف الولايات المتحدة الذى يقضى بأن اسقاط الطائرتين وقع فى منطقة تبعد ما بين ٥ و ١٠ أميال بحرية خارج المجال الجوى الاقليمى الكوبى .

٣-٧-٣-٢ وكانت هناك اختلافات هامة ومتنافرة بين البيانات الرادارية التى قدمتها كوبا وتلك التى قدمتها الولايات المتحدة . فبينما تم تخطيط السجل الرادارى الكوبى باليد وكانت البيانات الرادارية من الولايات المتحدة مسجلة تلقائيا ، فقد اعتبر أن أسلوب التسجيل فى حد ذاته لا يمكن أن يثبت صحة المعلومات أو عدم صحتها . ولذلك ، تطلب الأمر الحصول على معلومات معززة لتحديد موقع اسقاط الطائرتين . فتسجيل الاتصالات الذى قدمته كوبا ، وخصوصا الاشارة الى اصدار الأمر لهليكوبتر البحث والانتقاذ فى البداية بالتوجه الى منطقة تبعد ٥ كيلومترات شمالي "باراكوا" ، قد أيد موقعى الاسقاط اللذين قدمتهما كوبا . ومن ناحية أخرى ، فان تسجيل الاتصالات الذى قدمته الولايات المتحدة ، وخصوصا الاشارة الى باخرة ركاب كبيرة ومركب صيد ، أيد رأى القائل بأن الاسقاط وقع على مقربة من هذين المركبين .

وبالنظر الى الاختلافات المهمة بين تسجيلى الاتصالات المقدمين من كوبا والولايات المتحدة ، الذى يؤيد كل منهما موقعى الاسقاط الذى حددته كل الدولتين ، فان قيمة مصدر المعلومات هذا كانت محدودة فى تعيين موقع اسقاط الطائرتين .

٤-٧-٣-٢ عززت أقوال الشهود من "ملكة البحار" و "ترايلاينر" بعضها البعض . ولذلك اعتبرت المعلومات من هاتين المركبتين أفضل المعلومات المتاحة من شهود اسقاط الطائرتين . وكان الأفراد على متن الطائرة N2506 قد شاهدوا وجود باخرة ركاب كبيرة ومركبا صغيرا فى المنطقة التى شوهد الدخان منها . ويمكن بناء على ذلك أن تعتبر المواقع المسجلة للباخرة "ملكة البحار" وخط سيرها ، ومشاهدات أفراد طاقمها وركابها ، وموقع "ترايلاينر" بالعلاقة الى "ملكة البحار" ، وموقعى الاسقاط المقدرين على هذا الأساس ، أن تعتبر آخر التقديرات وثوقا بالنسبة لتحديد الموقع . وقد تمت مقارنة تقديرات الموقع هذه مع موقعى الاسقاط اللذين قدمتهما الولايات المتحدة ، فتبين وجود اختلاف قدره ٤ أميال بحرية بالنسبة للطائرة N2456S واختلاف بين ميل بحرى واثنين بالنسبة للطائرة N5485S . كما قورنت تقديرات الموقع هذه مع موقعى الاسقاط اللذين قدمتهما كوبا وكان هناك اختلاف قدره ٢٠ ميلا بحريا بالنسبة للطائرتين .

٥-٧-٣-٢ ولأن معظم الأدلة التى قدمتها كوبا والولايات المتحدة بخصوص موقعى الاسقاط لم تكن متمشية الواحدة مع الأخرى ، فقد اعتبر ان من المرغوب فيه السعى الى التحقق من موقع باخرة "ملكة البحار" من مصدر آخر ، مثل صور الأقمار الاصطناعية من وكالات الفضاء . وحتى ١٤/٦/١٩٩٦ ، لم يتمكن فريق الايكاو من الحصول على مثل هذا الدليل التعزيزى لموقع "ملكة البحار" بين الساعة ١٣:٠٠ والساعة ١٨:٠٠ يوم ١٩٩٦/٢/٢٤ . وبهذا التحفظ ، واستنادا الى المواقع المسجلة لباخرة "ملكة البحار" ، فقد اسقطت الطائرة N2456S فى الموقع "23 29N 082 28W" ، على بعد ٩ أميال خارج المجال الجوى الاقليمى الكوبى ، واسقطت الطائرة N5485S عند الموقع "23 30.1 N 082 28.6W" تقريبا على بعد ١٠ أميال خارج المجال الجوى الاقليمى الكوبى .

#### ٨-٣-٢ الطائرة من طراز "ب-٣ أورايون"

١-٨-٣-٢ عندما أجرى فريق الايكاو مقابلة مع قائد الطائرة N2506 أوضح أن طائرات سيسنا الثلاث شاهدت طائرة من طراز "ب-٣ أورايون" تطير فى الاتجاه العكسى عندما كانوا يتجهون غربا على طول خط العرض "24 10N" فى الساعة ١٤:٥٥ تقريبا وقبل انحرافهم جنوبا على طول خط الطول "082 30W" مباشرة .

٢-٨-٣-٢ أوضحت البيانات الرادارية المستمدة من قطاع الدفاع الجوى الجنوبى الغربى التابع للدفاع الجوى لأمريكا الشمالية أن الطائرة من طراز "ب-٣ أورايون" كانت تطير ذهابا وايابا (الى الشرق والى الغرب) على طول خط العرض "24 10N" تقريبا بين خطى الطول "081 22.8W" و "082 37.1W" . وفى الساعة ١٥:١٠ تقريبا ، انحرقت الطائرة من طراز "ب-٣ أورايون" نحو الشمال الشرقى متجهة الى "كى وست" .

٣-٨-٣-٢ قدمت الولايات المتحدة ، ضمن ما قدمته ، المعلومات التالية بشأن مهمة الطائرة من طراز "ب-٣ أورايون" :

"كانت الطائرة من طراز "ب-٣" تعمل في مضائق فلوريدا قبل الواقعة لدعم البحث والتطوير والاختبار والتقييم لمشروع أجهزة الاستقبال الصوتي الملقاة من الجو . ولم يكن للمهمة أى صلة للوضع في كوبا ولا بطيران طائرات "الميج" ولا بطيران طائرات جماعة "أخوة الانقاذ" . "

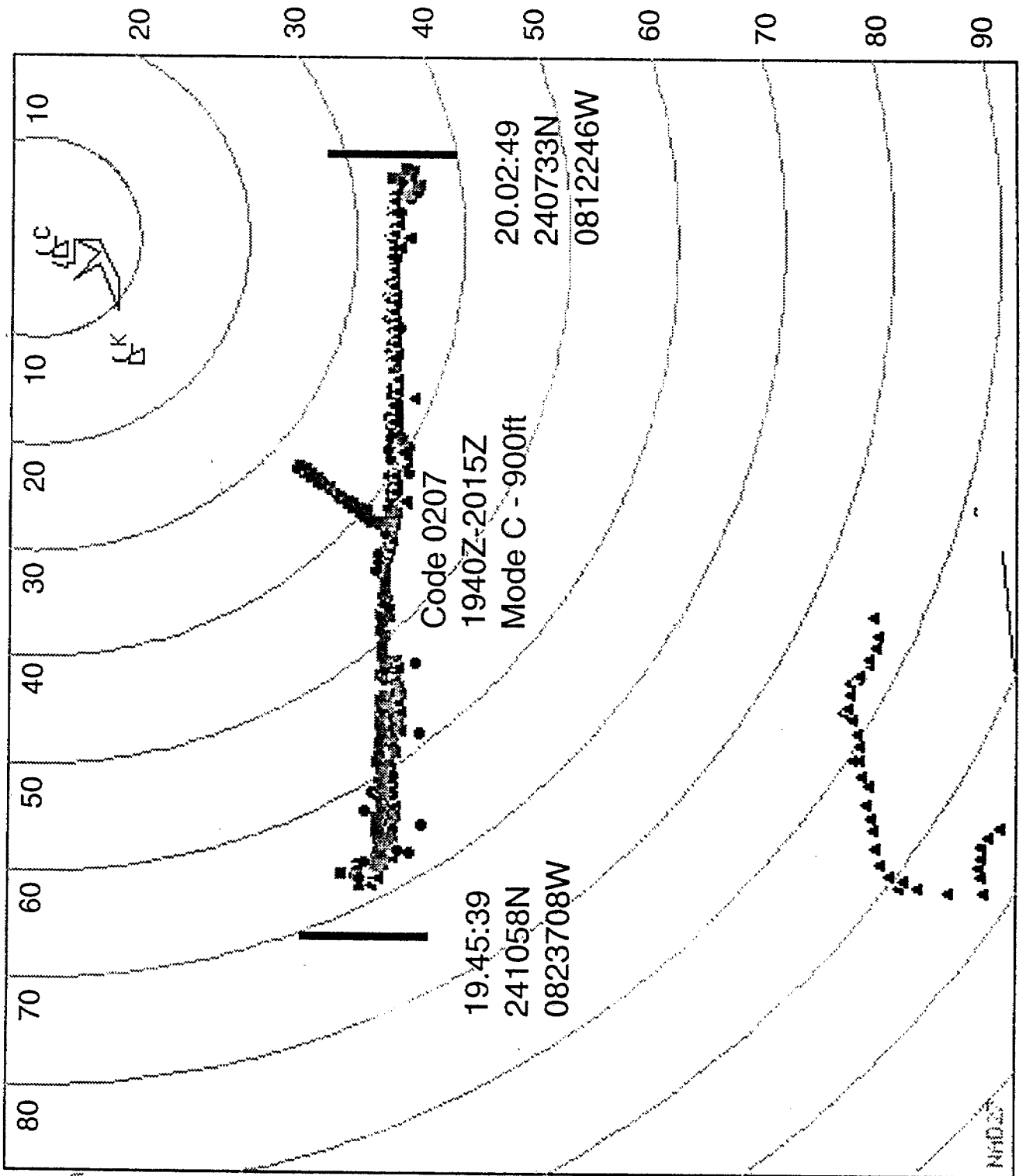
"انحراف الطائرة من طراز "ب-٣" الى شمال الشمال الشرقى في الساعة ١٥:١٠ تقريبا بالتوقيت القياسى الشرقى لا صلة له بنشاط طائرات "الميج" الكوبية . وسببه أن الطاقم قد أجز مهمته للبحث والتطوير والاختبار والتقييم وكان عائدا الى قاعدته . وكون أن موعد حدوث ذلك تزامن مع طيران طائرات "الميج" هو صدفة محضة . "

"كانت الطائرة من طراز "ب-٣" بين الساعة ١٤:٤٥ وهبوطها ، على اتصال بمراقبة الاقتراب في " كى وست" وبرج مراقبة الحركة الجوية للمحطة الجوية البحرية في " كى وست" عندما عادت الى قاعدتها للعمليات بالمحطة الجوية البحرية في " كى وست" . "

٤-٨-٣-٢ تضمن بيان تلاه قائد الطائرة من طراز "ب-٣ أورايون" ، ضمن أمور أخرى ، ما يلى :

"بعد ظهر يوم ١٩٩٦/٢/٢٤ ، وهو اليوم الذى قامت فيه طائرات "الميج" الكوبية باسقاط طائرات جماعة "أخوة الانقاذ" ، كنت قائد الطائرة لرحلة اختبار عوامة صوتية فى منطقة فى الجنوب الى الجنوب الغربى من " كى وست " على بعد ٥ الى ٨ أميال تقريبا شمال نطاق تعريف الدفاع الجوى الكوبى . وفى منتصف بعد الظهر ، كنا نجرى سلسلة من الطلعات التجريبية التى شملت الطيران لمسافات الى الشرق والى الغرب والعودة ، الى ارتفاع ١ ٥٠٠ قدم فوق مستوى الأرض بمنطقة سيق القاء عوامة صوتية فى مركزها . وبعد الوصول الى نهاية طلعتنا الى الغرب انحرفنا نحو الشرق وواصلنا الطيران عائدين الى العوامة الصوتية بسرعة ٢٥٠ عقدة على ارتفاع ١ ٥٠٠ قدم وفى الاتجاه المغناطيسى ٠٩٠ . وبعد بدء هذه الطلعة بقليل ، اتصل مهندس الطيران بالطائرات التى كانت تطير على ارتفاعنا بالاتجاه العكسى وتقترب منا . ورأيت طائرتين صغيرتين على اليسار تقريبا بالنسبة لنا وعلى ارتفاعنا ، بالاتجاه العكسى وهى تمر متجهة الى الشمال على بعد ٥٠٠ الى ١ ٠٠٠ ياردة . وكانت توجد مسافة كافية فاصلة بيننا ، ولذلك لم نتخذ اجراء لتفاديها وواصلنا الطيران لاتمام طلعتنا . وأكملنا طلعة أخرى بالجانب الشرقى للعوامة ، وعدنا اليها وغادرنا المحطة للعودة الى قاعدتنا . "

حلفاء مدى كل منها ١٠ أميال بحرية من "كادجوكي" (B94)



المستند ١٦ — مسار طيران الطائرة من طراز ب-٢ أورايون كما سجلها الرادار الأمريكي

"في أي وقت لم ننشئ اتصالاً مع الطائرات المعنية . وكنا نطير وفقاً لتقواعد الطيران البصري مع استخدام تردد عمل في نطاق الترددات فائقة العلو للبقاء على اتصال مع القارب "٣٨" الذي كان بجوار العوامة الملقاة . وكنا نرصد جهاز الحراسة على التردد الفائق العلو ولم نسمع أي اتصالات للطائرات أو اتصال آخر على التردد ٢٤٣٠ ميغاهرتز . وقد حدث كل هذا في نهاية مهمة مخططة لست ساعات ، ونظراً لاقترابنا من الحد الأدنى الموصى به للاحتياطى من الوقود ، وهو ٨٠٠٠ رطل ، اتجهنا مباشرة إلى المحطة الجوية البحرية في " كى وست" بعد أن أنهينا الاتصال مع القارب "٣٨" . وخلال الطيران ، كنا نتصل بمركز ميامي ، ومراقبة المغادرة والاقتراب في " كى وست" ، وبرج المحطة الجوية البحرية في " كى وست" خلال العبور إلى منطقة العمليات ومنها . ومنذ وقت رؤية الطائرات حتى ملاسة الأرض انقضت ٣٠ دقيقة تقريباً ."

## تخطيط وتغييرات الطيران

٤-٢

١-٤-٢ كان الطريق حسب الخطة لطيران الطائرات سيسنا الثلاث وفقاً لتقواعد الطيران البصري يعبر المناطق الخطرة MUD-8 و MUD-9 و MUD-14 داخل إقليم هافانا لمعلومات الطيران ، والتي تم إعلان أنها ستكون في حالة نشطة من الساعة ٠٨:٠٠ إلى الساعة ١٨:٣٠ من ٢١ إلى ١٩٩٦/٢/٢٨ . وقد أصدرت في ١٩٩٦/٢/٨٩ إعلانات الطيران A0268/96 و A0269/96 و A0270/96 . ووفقاً لدليل معلومات الطيران للولايات المتحدة ، تقع على عاتق الطيارين مسؤولية استعراض إعلانات الطيارين السارية بالنسبة للمواقع الأجنبية . وقد أدرجت إعلانات الطيارين في المطبوع المعنون "الإعلانات الدولية للطيارين" ، الذي ينشر مرتين أسبوعياً . وبالإضافة إلى ذلك ، أوضح دليل معلومات الطيران أنه "يمكن أيضاً الحصول على إعلانات الطيارين الأجنبية من مكتب الولايات المتحدة لإعلانات الطيارين الدولية في واشنطن العاصمة عن طريق أي محطة محلية لخدمة الطيران" . وقد أكد الطيار الذي قدم خطط طيران طائرات سيسنا لمحطة ميامي للخدمة التلقائية للطيران الدولي أنه قام بفحص إعلانات الطيارين المطبقة . ولم تكن محطة ميامي للخدمة التلقائية للطيران الدولي ملزمة بأن تشير بصفة خاصة إلى أن الرحلات ستعبر مناطق خطيرة في حالة نشطة .

٢-٤-٢

لم يكن قبول محطة ميامي للخدمة التلقائية للطيران الدولي خطط الطيران يدل ضمناً على موافقتها أو على مسؤوليتها عن أن تظل الطائرات خارج المجال الجوي الكوبي ، وتظل هذه مسؤولية الطيار . وقد نص دليل معلومات الطيران على أن : "اختراق المجال الجوي الأجنبي بدون ترخيص رسمي يمكن أن ينطوي على خطر للطائرة وأن يؤدي إلى فرض عقوبات صارمة وإلى وضع غير مريح لكل من الركاب والطاقم على السواء" . وإن خطة الطيران المودعة لدى سلطات مراقبة الحركة الجوية لا تمثل بالضرورة الإذن المسبق الذي تطلبه بعض السلطات الأخرى . ولا يمكن تجاهل ما يؤدي إليه ذلك من نتائج مميّنة في بعض مناطق العالم ."

٣-٤-٢ انحرفت الطائرات الثلاث عن الطريق المبين في خطط الطيران وفقاً لتقواعد الطيران البصري . وينص الملحق الثاني لاتفاقية الطيران المدني الدولي على أنه ، بالنسبة لرحلة الطيران البصري غير المراقبة ، "تبلغ بأسرع ما يمكن إلى وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة ، التغييرات المهمة على خطة الرحلة الجوية ." ولم يتم تعريف عبارة "تغيير مهم" .

٤-٤-٢ كان هناك مطلب لتقديم خطة طيران لأي رحلة عبر الحدود بين إقليم ميامي لمعلومات الطيران وإقليم هافانا لمعلومات الطيران . واقتضت الأنظمة الكوبية القيام بجميع الرحلات من البلدان الأخرى إلى داخل كوبا ، أو التي تطير فوق كوبا من خلال الممرات المحددة ، وفقاً لتقواعد الطيران الأعلى .

## ٥-٢ إجراءات الاعتراض

### ١-٥-٢ المبادئ والإشارات

١-١-٥-٢ ينص الملحق الثاني الصادر عن الايكاو ، في الفقرة ٣-٨-١ التي تحكم اعتراض الطائرات المدنية ، على أنه "... ينبغي لدى صياغة النظم والتوجيهات الإدارية المناسبة إيلاء الاهتمام الواجب إلى أحكام المرفق (١) ، القسم (٢) [الإشارات التي تستعمل في حالة حدوث اعتراض] ، والمرفق (٢) ، القسم (١) [مبادئ ينبغي على الدول مراعاتها]" . وينص المرفق (٢) ، القسم (١) ، على ما يلي :

#### "١- مبادئ ينبغي على الدول مراعاتها

١-١ ولتحقيق اتساق النظم الضرورية لضمان سلامة الملاحة من جانب الطائرات المدنية ينبغي للدول المتعاقدة أن تولي الاهتمام الواجب إلى المبادئ التالية عند وضعها للنظم وللتوجيهات الإدارية :

(أ) يتم اللجوء لاعتراض الطائرات المدنية كملجأ أخير فقط .

(ب) في حالة القيام بالاعتراض ينبغي أن يقتصر هدفه على تحديد هوية الطائرة ، بما لم يكن من الضروري إعادتها إلى مسارها الوارد في خطة الرحلة ، أو توجيهها إلى خارج حدود الفضاء الجوي الوطني ، أو إرشادها للخروج من منطقة محرمة أو مقيدة أو منطقة خطيرة أو إصدار التعليمات لها بإجراء هبوط في مطار معين .

(ج) لا يجوز اعتراض الطائرات المدنية . . .

(د) تبلغ إرشادات الملاحة والمعلومات ذات الصلة إلى الطائرة المعترضة بواسطة الهاتف اللاسلكي عند التمكن من إنشاء الاتصال اللاسلكي بالطائرة .

هـ) فى حالة الطلب من الطائرة الواقع عليها الاعتراض ، الهبوط على الأرض التى تحلق فوقها ، فىنبغى أن يكون المطار المعين للهبوط مناسباً للقيام بالهبوط الآمن المناسب لطراز الطائرة المعنية .

ملاحظة - عند اعتماد الدول المتعاقدة بالاجماع للمادة ٣ مكرر لاتفاقية الطيران المدنى الدولى أثناء الدورة الخامسة والعشرين (الاستثنائية) للجمعية العمومية للايكاو بتاريخ ١٠ مايو ١٩٨٤ ، اعترفت "بأنه فىنبغى لكل دولة أن تمتنع عن اللجوء لاستخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء الطيران" .

٢-١ تقوم الدول المتعاقدة باعلان طريقة موحدة يتفق عليها لاجراء المناورات عند اعتراض الطائرات لطائرة مدنية . ويراعى فى هذه الطريقة أن تتجنب الحاق أى خطر بالطائرة الواقع عليها الاعتراض .

ملاحظة - يشتمل المرفق (ألف) ، القسم الثالث ، على توصيات خاصة متعلقة بطريقة اجراء المناورات .

٣-١ على الدول المتعاقدة أن تكفل استخدام الرادار الباحث الثانوى ، كلما أمكن ، للتعرف على هوية الطائرات المدنية داخل المناطق التى قد تتعرض فيها للاعتراض .

٢-١-٥-٢ يتضمن دليل الطيران فى كوبا أيضاً الاشارات التى تستعمل فى حالة حدوث اعتراض ، حسب ما ترد فى الملحق الثانى ، المرفق (١) ، القسم (٢) .

#### ٢-٥-٢ اجراءات الاعتراض التى تتبعها كوبا

١-٢-٥-٢ أرسلت الى مركز مراقبة منطقة هافانا معلومات خطة الطيران بشأن الطائرات N2506 و N2456S و N5485S . واتصلت الطائرات الثلاث بمركز مراقبة منطقة هافانا قبل دخول اقليم هافانا لمعلومات الطيران ، فأكدت رموز الجهاز المجيب المخصصة لها . وتم تقديم هذه المعلومات ، عن طريق ضابط الاتصال العسكرى ، الى المركز الوطنى المشترك لتخطيط الطيران ، وبذلك أحيط الدفاع الجوى الكوبى علماً بها . ونبه مركز مراقبة منطقة هافانا الطائرات الى المناطق الخطرة النشطة .

٢-٢-٥-٢ أقرت التوصيات الخاصة لمجلس الايكاو بأنه "من الضرورى المحافظة على التنسيق بين وحدة مراقبة الاعتراض ووحدة خدمات الحركة الجوية المختصة خلال جميع مراحل اعتراض طائرة مدنية ، أو قد تكون مدنية ، بغية أن تظل وحدة خدمات الحركة الجوية على علم تام بالتطورات والاجراء المطلوب من الطائرة التى يتم اعتراضها اتخاذه . " ولم تتم احاطة مركز مراقبة منطقة هافانا علماً بالتطورات خلال عمليات اعتراض طائرات سيسنا .



٣-٢-٥-٢ لم تنشئ المراقبة الأرضية العسكرية الكوبية اتصالات لاسلكية مع الطائرات ، لا على تردد مركز مراقبة منطقة هافانا الذي استخدمته طائرات سيسنا الثلاث ولا على تردد الطوارئ ١٢١٥ ميغاهرتز . وكانت طائرات الاعتراض العسكرية الكوبية لدورية المنطقة الساحلية شمال كوبا قد وجهتها مراقبتها الأرضية الى مصدر اتصال رادارى . ولم تحاول انشاء اتصالات لاسلكية مع طائرات سيسنا . ولذلك ، لم تستنفذ جميع الوسائل غير الاعتراض وفقاً للمبدأ ١-١ (أ) ، حسب ما يتضمنه المرفق (٢) للملحق الثانى ، وهو أن يتم اللجوء لاعتراض الطائرات المدنية كملجأ أخير فقط .

٤-٢-٥-٢ يدعو المبدأ ٢-١ الى اعلان طريقة موحدة لاجراء المناورات عند اعتراض الطائرات لطائرة مدنية ، ويراعى فيها أن تتجنب الحاق أى خطر بالطائرة الواقع عليها الاعتراض . وتبين التوصيات الخاصة لمجلس الايكاو أنه "ينبغى أن تراعى هذه الطريقة على النحو الواجب حدود أداء الطائرات المدنية ، وضرورة تجنب الطيران بالقرب من الطائرة الواقع عليها الاعتراض بصورة قد ينشأ عنها خطر الاصطدام وضرورة تجنب مقاطعة مسار طيران الطائرة أو اجراء أى مناورة أخرى بطريقة قد يكون معها الاقتراب الظلى خطراً ، وخاصة اذا كانت الطائرة الواقع عليها الاعتراض طائرة خفيفة ." وتمت التوصية بمناورات محددة للاعتراض ، وتوضيحها بالرسوم فى "دليل اعتراض الطائرات المدنية" (الوثيقة ٩٤٢٣) . ويتضمن دليل معلومات الطيران لكوبا نفس المناورات المحددة للطائرات التى تقوم بالاعتراض .

٥-٢-٥-٢ ذكر قائد طائرة "الميج-٢٩" أنه ، بعد أن أنشأ اتصالاً بصريا ، قام بمرور تحذيرى على طائرة سيسنا الأولى (N2456S) . وهذا المرور التحذيرى لم تتضمنه مناورات الاعتراض الموصى بها من الايكاو والمنشورة فى دليل الطيران لكوبا . ولم تتج المعلومات الرادارية المتوافرة اجراء تقييم لمناورات طائرة "الميج-٢٩" بالقرب من الطائرة N2456S . ولا يوجد ما يدل على أن طائرة "الميج-٢٩" شرعت فى اعطاء الاشارات المطلوبة للاعتراض حسب ما هى منشورة فى الملحق الثانى وفى دليل الطيران لكوبا .

٦-٢-٥-٢ وكان اعتراض طائرة سيسنا الثانية (N5485S) مماثلاً للاعتراض الأول .

٧-٢-٥-٢ كانت تتوافر لكوبا وسائل أخرى غير الاعتراض ، مثل الاتصالات اللاسلكية ، ولكن لم يتم استعمالها . وكان هذا متعارفاً مع مبدأ الايكاو المتمثل فى أنه ينبغى أن يتم اللجوء لاعتراض الطائرات المدنية كملجأ أخير فقط . وخلال عمليات الاعتراض ، لم تبذل أى محاولة لتوجيه الطائرتين N2456S و N5485S الى ما وراء حدود المجال الجوى الوطنى ، وارشادها لتبتعد عن منطقة محظورة أو مقيدة أو خطرة أو توجيهها بالهبوط فى مطار معين . وعند تنفيذ الاعتراض ، لم تتبع الاجراءات القياسية للمناورة واعطاء الاشارات من جانب الطائرات العسكرية القائمة بالاعتراض ، وفقاً لنصوص الايكاو وحسب ما نشرت فى دليل الطيران لكوبا .

## ٦-٢ جماعة "أخوة الانتاذا"

١-٦-٢ أنشئت جماعة "أخوة الانتاذا" فى عام ١٩٩١ ، ومقرها فى ميامى . وقد تم تشكيلها للبحث عن ركاب الأطواف الكوبيين الهاربين من الجزيرة ومساعدتهم . وهى جماعة من الطيارين المتطوعين ، يجرى تمويلها عن طريق مساهمات طوعية . ويقوم الطيارون بمهام الطيران للبحث فوق مياه مضائق فلوريدا .

٢-٦-٢ قبل يوم ١٩٩٤/٩/٩ ، كانت الولايات المتحدة تسمح للاجئين من كوبا بالدخول الى اقليمها . وفي ذلك التاريخ تم التوقيع على اتفاق بين الدولتين لتنظيم الوضع الخاص بالهجرة . وبعد ذلك ، لم يعد يتم السماح للاجئين لدخول الولايات المتحدة ولكنهم بدلا عن ذلك كانوا يرسلون الى قاعدة "جوانتانامو" البحرية التابعة للولايات المتحدة . وعقب ابرام اتفاق ١٩٩٥/٥/٢ بين الدولتين ، كان اللاجئون الكوبيون يعادون الى كوبا .

٣-٦-٢ قبل اتفاق ١٩٩٥/٥/٢ ، كانت جماعة "أخوة الانقاذ" كثيرا ما تبلغ خفر سواحل الولايات المتحدة بمواعيد رحلاتها الجوية المزمعة . وعندما تنجح جماعة "أخوة الانقاذ" في اكتشاف ركاب أطواف ، كان يتم ابلاغ خفر السواحل بمواقعهم لكي يتسنى انقاذهم . وبعد ١٩٩٥/٥/٢ ، تضاعلت الاتصالات بين جماعة "أخوة الانقاذ" وبين خفر السواحل لأن ركاب الأطواف الذين ينقذون كانوا يعادون الى كوبا .

٤-٦-٢ وبالإضافة الى مهام الانقاذ ، كانت جماعة "أخوة الانقاذ" تقدم أيضا المساعدة للكوبيين في مخيمات اللاجئين ، بما في ذلك المخيمات في جزر الباهاما .

٥-٦-٢ في مقابلة نشرت في صحيفة "ميامي هيرالد" بتاريخ ١٩٩٦/٣/٨ ، قال رئيس الجماعة- السيد باسولتو - ان الجماعة قد قامت بالطيران في ٨٠٠ مهمة تقريبا ، ولكنها لم تنجح في اكتشاف أى ركاب أطواف منذ أغسطس ١٩٩٥ . وعندما أجرى فريق الايكاو مقابلة معه ذكر أن الجماعة قد "أنقذت أكثر من ٤٠٠٠ كوبي" .

٦-٦-٢ وطبقا لأقوال السلطات في كوبا ، فان هذه الجماعة قد كرست نفسها منذ وقت انشائها للقيام ، بخلاف مهام البحث ، بأنشطة سياسية وهدامة وشبه عسكرية ضد كوبا . وقد ازدادت النشاطات الاستفزازية للجماعة بعد أن أدت اتفاقات الهجرة الى انهاء الهجرة غير المنظمة ، وأصبحت الجماعة "مكرسة على نحو منتظم لانتهاك المجال الجوي الكوبي" . وبينت السلطات الكوبية كذلك أن أعضاء الجماعة قاموا ضمن أفعال أخرى ، بالقاء منشورات دعائية هدامة فوق الاقليم الكوبي ، وألقوا من طائراتهم بأشياء أدت لانتطاع الاتصالات اللاسلكية للحركة الجوية الكوبية وللتشويش عليها وأن الطيارين لم يستمعوا للاتصالات من مراقبة الحركة الجوية في هافانا ولم يتبعوا خطط الطيران الخاصة بهم .

٧-٦-٢ بناء على دعوة من السلطات في كوبا ، أجرى فريق الايكاو مقابلة مع السيد خوان بابلو روكي ، وهو طيار كوبي سابق لطائرة "ميغ" . وكان قد وصل كلاجئ في الولايات المتحدة في عام ١٩٩٢ ، عن طريق قاعدة "جوانتانامو" البحرية . وفي عام ١٩٩٣ ، اتصل بالسيد باسولتو وانضم الى جماعة "أخوة الانقاذ" .

٨-٦-٢ طبقا لما رواه السيد روكي ، فقد بدأ "تدريبه على انتهاك المجال الجوي الكوبي" . وذكر أن طياري الجماعة يودعون خطط الطيران لجزر الباهاما ، ولكنهم في الحقيقة يدخلون المجال الجوي الكوبي . وقال انه شخصا انتهك المجال الجوي الكوبي أكثر من ١٢ مرة ، وكانت المرة الأخيرة في ١٩٩٦/١/٩ عندما

"اقتربنا من الشواطئ الشمالية لها فانا وألقينا بالآلاف من المنشورات [التي] دعت الناس الى العصيان المدني ."  
وفي ١٩٩٥/٧/١٣ ، عندما كان يقود طائرة مع الجماعة ، ألقى بكتيبات وقنابل دخان . وقال انه هو الشخص  
الذي قام بمعظم الانتهاكات للمجال الجوي الكوبي . وذكر في مناسبات عديدة ، أنه استقل طائرة تحمل  
علامات سلاح الجو التابع للولايات المتحدة وأن بعض الطائرات التي طارت مع جماعة "أخوة الانقاذ" هي  
نسخ عسكرية عن الطائرة سيسنا ٣٣٧ (٢٠٠) . وذكر أيضا أن الجماعة قد خططت لتهديب أسلحة مضادة  
للأفراد الى كوبا ولتفجير أعمدة الكهرباء من أجل قطع الامداد بالطاقة . وفي ١٩٩٦/٢/٢٣ غادر خلسة بيته  
في ميامي . وذكر أنه وصل الى كوبا يوم ٢٥ أو ٢٦/٢/١٩٩٦ .

٩-٦-٢ ووفقا للسلطات في الولايات المتحدة ، فإن السيد روكي تطوع في عام ١٩٩٣ لتقديم  
معلومات الى مكتب التحقيقات الاتحادي "بشأن الأنشطة الاجرامية المحتملة التي يقوم بها أفراد ينتمون الى  
جماعة مناهضة لكاسترو في منطقة جنوب فلوريدا . واحدى هذه الجماعات هي جماعة "أخوة الانقاذ" .  
وأوردت السلطات أن السيد روكي "قدم معلومات في ثلاثين مناسبة تقريبا ، ابتداء من صيف ١٩٩٣ ،  
وانتهاء بأواخر نوفمبر ١٩٩٥ . ويتعلق العديد من هذه التقارير بأفراد متورطين بالاتجار غير المشروع  
بالمخدرات . ... وكان اثنا عشر اتصالا متعلقا بجماعة "أخوة الانقاذ" . وتتضمن هذه التقارير مناقشات  
لخطط محتملة من أجل تهديب أسلحة الى كوبا أو القاها هناك عن طريق الجو ، وبخطط أخرى لانتهاك  
المجال الجوي الكوبي ."

١٠-٦-٢ وورد في مقال نشرته صحيفة "ميامي هيرالد" يوم ١٩٩٦/٣/٨ أن السيد باسولتو قد ذكر :

"... نحن في مواجهة مع الحكومة الكوبية . وهي مواجهة مدنية . وأعتقد أن التحرك المقبل  
يقع على عاتق الشعب الكوبي داخل كوبا ."

"وتذكروا أننا مجرد عنصر واحد . فالأنصار الرئيسيون لهذا العمل هم على شاكلة  
"كوسيليو كوبانو... ، قوات موجودة داخل الجزيرة في طريقتها الى توحيد نفسها . وهي  
بحاجة الى الدعم والتعزيز من الخارج . وأعتقد أن ما قمنا به [اذ أسقطنا منشورات فيها  
الاعلان العالمي لحقوق الانسان الصادر عن الأمم المتحدة] (كذا) هو من أجل رفع  
معنوياتهم ."

"اننى أخصص جميع مواردى للشعب الكوبي . واننى أحاول وضع هذا الأمر في سياقه السليم  
ألا وهو المواجهة بين كاسترو والشعب الكوبي . وأعتبر نفسى جزءا من هذه المواجهة ."

١١-٦-٢ وعندما قابل فريق الايكاو الأشخاص الذين كانوا على متن الطائرة N2506 ذكروا أن التقارير  
الصحفية قد أوردت أثناء الأسبوع الذى سبق يوم ١٩٩٦/٢/٢٤ بلاغات عن مشاهدة ١٠ طوافات تغادر كوبا .  
وعندما تم الغاء رحلة جوية معتزمة يوم ١٩٩٦/٢/٢٤ الى جزر البهاما بسبب وقوع شغب في معسكر اللاجئين  
المقصود ، قررت الجماعة القيام بمهمة طيران للبحث والانتقاذ في خليج فلوريدا .

الاجراءات التي اتخذتها سلطات الولايات المتحدة

٧-٢

١-٧-٢ وجهت ادارة الطيران الاتحادية رسالة تحقيق مؤرخة ١٩٩٥/٨/٣ الى السيد خوسيه باسولتو ، لدى جماعة "أخوة الانتاذ" ، فيما يلي نصها :

"في يوم ١٩٩٥/٧/٨٣ ، كنت الطيار المسؤول عن قيادة الطائرة N2506 . وفي ذلك اليوم ، أقلعت بتلك الطائرة من مطار "اوبا لوكا" في ميامي بولاية فلوريدا ، متوجها الى نقطة أو نقاط داخل اقليم هافانا لمعلومات الطيران بدون اذن . ان أنشطة من هذا النوع تتنافى مع أنظمة الطيران الاتحادية .

ونود ابلاغكم بموجب هذه الرسالة بأن ادارة الطيران الاتحادية تجري تحقيقا في هذه المسألة . ونود الحصول على أى دليل أو بيان قد تودون تقديمه أو ابدائه بشأن هذه المسألة خلال ١٠ أيام من استلام هذه الرسالة ..."

٢-٧-٢ وفي ١٩٩٥/٨/٣١ ، أصدرت ادارة الطيران الاتحادية "اشعارا مقترحا لاجراء بشأن شهادة الطيار" موجهة الى السيد باسولتو فيما يلي نصها :

..."

٢- في ١٩٩٥/٧/٨٣ أو في حدود ذلك التاريخ قمت بتشغيل طائرة مدنية رقم N2506 ، من طراز سيسنا ٣٣٧ ، التي يملكها طرف آخر ، في رحلة لنقل ركاب أقلعت من مطار "اوبا لوكا" في ميامي بولاية فلوريدا .

٣- وقمت أثناء هذه الرحلة الجوية بادخال الطائرة N2506 في اقليم كوبا لمعلومات الطيران .

٤- وأثناء نفس الرحلة عملت على طيران الطائرة N2506 الى داخل نطاق تعريف الدفاع الجوى الكوبى وخلالها .

٥- وخلال نفس الرحلة الجوية دخلت بالطائرة N2506 الى منطقة مراقبة المنطقة النهائية في هافانا بكوبا .

٦- وعند دخول طائرتكم N2506 الى منطقة كوبا لمعلومات الطيران ونطاق تعريف الدفاع الجوى الكوبى ، ومنطقة مراقبة المنطقة النهائية في هافانا بكوبا ، لم يكن لديكم تصريحا من السلطة الحكومية الكوبية لمراقبة الحركة الجوية للدخول الى هذه المناطق وللطيران في ذلك المجال الجوى .

٧- وبذلك فقد انتهتكم النصوص التالية من أنظمة الطيران الاتحادية :

(أ) الفقرة 91.703(a)(2) بأنكم قمتم بتشغيل طائرة مدنية مسجلة في الولايات المتحدة داخل بلد أجنبي ولم تمثلوا للتنظيمات المتصلة بطيران الطائرة ومناورتها .

(ب) الفقرتان 91.703(a)(3) و 91.13(a) ، إذ أنكم قمتم بتشغيل طائرة مدنية مسجلة في الولايات المتحدة داخل بلد أجنبي بطريقة تتسم بالاستخفاف وعدم الاكتراث بتعريض أرواح الآخرين وأملاكهم للخطر .

وإذ نأخذ في الاعتبار جميع ظروف هذه القضية ، فنحن نقترح ، عملاً بالسلطة المسندة إلى المدير بموجب 49 U.S.C. Section 44709 ، إصدار أمر بتعليق أى شهادة طيار تجارى أو جميع الشهادات التى بحوزتكم لمدة ١٢٠ يوماً .

وسيصدر أمر بهذا التعليق ما لم تقوموا ، قبل مرور ١٥ يوماً على استلامكم لهذه الرسالة ، بالتصرف وفقاً للمعلومات المرفقة فيما يتعلق بالاجراء المتصل بالشهادة .

٣-٧-٢ وفى ١٩٩٥/٩/٢١ ، طلب السيد باسولتو عقد جلسة غير رسمية بشأن تعليق شهادته المقترح لمدة ١٢٠ يوماً . ولم تعقد هذه الجلسة غير الرسمية .

٤-٧-٢ ووجهت ادارة الطيران الاتحادية رسالة تحقيق أخرى مؤرخة ١٩٩٦/٤/٤ الى السيد خوسيه باسولتو فيما يلى نصها :

"يقوم موظفو هذا المكتب بالتحقيق فى الوقائع التى حدثت يومى ٩ و ١٠/١٣ ويوم ١٩٩٦/٢/٢٤ التى شملت طيران طائرة سيسنا N2506 فى المجال الجوى الاقليمى لجمهورية كوبا . وقد جرت هذه العمليات بدون اذن . وتشير المعلومات الى كونكم الطيار المسؤل عن قيادة الطائرة N2506 ، فى أحد هذه الحوادث أو أكثر . وتتناهى هذه الأنشطة مع أنظمة الطيران الاتحادية .

ونود ابلاغكم بموجب هذه الرسالة بأن ادارة الطيران الاتحادية تجرى تحقيقاً فى هذه المسألة . ونود الحصول على أى أدلة أو بيانات تودون الادلاء بها بشأن هذه المسألة خلال ١٠ أيام من استلامكم لهذه الرسالة ..."

٥-٧-٢ وعند رد سلطات الولايات المتحدة على الأسئلة التى قدمها فريق الايكاو ، فقد قدمت تفسيراً لأنظمة محددة من أنظمة الطيران الاتحادى التى من المعتقد أن السيد باسولتو قد انتهكها :

"ان أنظمة الطيران الاتحادية التي يزعم بأن السيد باسولتو قد انتهكها يوم ١٣/٧/١٩٩٥ هي (2) CFR 91.703(a) 14 (طائرة مدنية مسجلة بالولايات المتحدة تطير داخل بلد أجنبي يجب أن تتمثل للأنظمة النافذة المتصلة بطيران الطائرة والمناورات التي تقوم بها) ، و (3) CFR 91.703(a) 14 (يجب أن تطير هذه الطائرة وفقا لمعظم أحكام الجزء ٩١ طالما أنها لا تتنافى مع أنظمة البلد الأجنبي أو مع الملحق الثاني من اتفاقية الطيران المدني الدولي) . وفي هذه الحالة ، فإن النظام المعنى في الجزء ٩١ هو CFR 91.13(a) 14 (الذي يمنع تشغيل طائرة بصورة تتسم بالاستخفاف وعدم الاكتراث) . ولم يكتمل التحقيق في الوقائع التي حدثت في شهرى يناير وفبراير ١٩٩٦ ، غير أن أى إجراء لانفاذ القانون قد تترتب عنه على الأرجح تطبيق نفس الأنظمة ."

٦-٧-٢ وقدمت سلطات الولايات المتحدة أيضا "بياننا بشأن تناول مكتب مقاطعة ميامى للقواعد القياسية للطيران في الوقت المناسب للمسائل المذكورة أعلاه المتعلقة بالتحقيق ولانفاذ القانون" . والتي تنص على ما يلي :

"بدأ مكتب مقاطعة ميامى للقواعد القياسية للطيران في إجراء لانفاذ القانون بشأن واقعة يوم ١٣/٧/١٩٩٥ ، وكان المكتب المسؤول أساسا عن التحقيق في الوقائع التي يزعم أنها حدثت في شهرى يناير وفبراير ١٩٩٦ . ...

وعلم مكتب مقاطعة ميامى للقواعد القياسية للطيران يوم ١٣ يوليو بحدوث واقعة الطيران يوم ١٣/٧/١٩٩٥ . ووقع هذا المكتب التقرير الخاص بالتحريات وانفاذ القانون يوم ١٨/٨/١٩٩٥ . وأكملت شعبة القواعد القياسية للطيران التابعة للمكتب الاقليمي استعراض التقرير الخاص بالتحريات وانفاذ القانون يوم ٢٥/٨/١٩٩٥ . وفى ٣١/٨/١٩٩٥ ، أصدر مساعد المستشار القانونى للمنطقة الجنوبية مذكرة بشأن إجراء مقترح يتعلق بالشهادة ، يقترح تعليق شهادة الطيار الخاصة بالسيد باسولتو لمدة ١٢٠ يوما . وتعكس السرعة التي أصدرت بها ادارة الطيران الاتحادية هذه المذكرة اهتمام الهيئة بردع انتهاكات أخرى محتملة للأنظمة فيما يتعلق بحادثة الأسطول المعتمدة فى ٢ سبتمبر . (ولقد أبلغت حكومة جمهورية كوبا فى السابق ادارة الطيران الاتحادية بشواغلها المتعلقة بدخول طائرات مدنية مسجلة فى الولايات المتحدة المجال الجوى الكوبى دون اذن) .

وطلبت ادارة الطيران الاتحادية ، عن طريق وزارة الخارجية ، أن توفر الحكومة الكوبية الأدلة اللازمة لدعم الاجراء المقترح المتصل بالشهادة . وتضمنت المواد المطلوبة نسخ عن الأنظمة الكوبية المنتهكة والبيانات الصادرة عن مراقبى الحركة الجوية الذين راقبوا طيران الطائرة فى المجال الجوى الكوبى . وقد طلبت هذه الأدلة من الحكومة الكوبية من أجل اثبات الانتهاكات المزعومة رسميا : مثلا أن الأنظمة الكوبية منعت التحليق يوم ٧/١٣ ، وأن هيئة مراقبة الحركة الجوية الكوبية لم تأذن للسيد باسولتو بدخول المجال الجوى الكوبى .

ولقد تلقت ادارة الطيران الاتحادية الأدلة المطلوبة فى شهر ديسمبر ، غير أنه لا يزال يتعين ترجمتها الى اللغة الانجليزية ولم تكتمل الترجمة حتى بداية فبراير ١٩٩٦ . وفى ١٤/٢/١٩٩٦ ، طلبت ادارة الطيران الاتحادية من وزارة الخارجية أن تطلب معلومات اضافية محددة بشأن البيان الذى أقسم عليه مراقب الحركة الجوية الكوبى ، الذى قدمت الحكومة الكوبية بيانه قبل ذلك .

ولقد تلقت ادارة الطيران الاتحادية قبل بضعة أيام من حدوث واقعة ٢٤ فبراير معلومات من الحكومة الكوبية متصلة بالدخول غير المأذون له والمزعوم للمجال الجوى الكوبى يوم ١٣ يناير . وقبل استلام تلك المعلومات ، لم تتكلم بالنجاح الجهود التى بذلتها ادارة الطيران الاتحادية لاثبات الشكاوى الكوبية بوقوع انتهاكات يوم ٩ و ١٣/١/١٩٩٦ . وفى أعقاب واقعة يوم ٢٤ فبراير ، واستلام معلومات من كوبا بشأن واقعة ١٣ يناير ، شرعت ادارة الطيران الاتحادية فى اجراء تحقيق فى الوقائع المزعومة التى حدثت يومى ٩ و ١٣ يناير والواقعة التى حدثت فى فبراير . ولا يزال التحقيق مستمرا . وقد تؤثر نتائج التحقيق تأثيرا كبيرا فى اجراء انفاذ القانون الذى بدأ بالفعل بشأن واقعة ١٣ يوليو . وبناء على ذلك ، لم يتم اتخاذ أى اجراء لعقد جلسة رسمية بين السيد باسولتو ومحاميه ومحامى ادارة الطيران الاتحادية بشأن مذكرة تقترح تعليق شهادة الطيار الخاصة به نتيجة حادث ١٣ يوليو . (وتعد الجلسة غير الرسمية خطوة فى سبيل انفاذ القانون على أثر اصدار مذكرة لاجراء مقترح بشأن شهادة الطيران) .

٧-٧-٢ وفى يوم ٢٩/٢/١٩٩٦ ، أصدرت ادارة الطيران الاتحادية أمرا عاجلا بالتوقف والامتناع وأشعارا لانفاذ القانون ، وفيما يلى بعض ما جاء فيهما :

"... تمنع أنظمة الطيران الاتحادية طيران طائرة مدنية مسجلة فى الولايات المتحدة غير مأذون لها فى المجال الجوى الاقليمى الكوبى . ولقد أصدرت حكومة الولايات المتحدة بيانات للتحذير من العواقب الوخيمة التى قد تنجم عن قيام أى شخص بهذه العمليات .

ورغم هذه المشورة والتحذيرات التى أصدرتها حكومة الولايات المتحدة وعدم مشروعية هذا التصرف ، فقد حدثت عمليات دون اذن فى المجال الجوى الاقليمى الكوبى .

وبناء على ما تقدم ذكره ، أرى أن هناك خطر طارئ يتعلق بسلامة الطيران التجارى ، وأن هناك حاجة ماسة الى اتخاذ اجراء من أجل سلامة الطيران بجوار مضائق فلوريدا ولضمان عدم دخول طائرات مدنية تابعة للولايات المتحدة غير مأذون لها فى المجال الجوى الاقليمى الكوبى . وتمنع العمليات بدون ترخيص التى تقوم بها طائرات مدنية مسجلة فى الولايات المتحدة من الدخول فى المجال الجوى الاقليمى لجمهورية كوبا .

واستنادا الى ذلك ، فعلى أى شخص يحمل شهادة طيار أمريكية و/أو يشغل طائرة مدنية مسجلة فى الولايات المتحدة ، ويكون قد قام بعمليات طيران بدون ترخيص داخل المجال الجوى الاقليمى الكوبى ، عليه أن يتوقف ويمتنع عن القيام بهذا النشاط غير المشروع .

وبالاضافة الى ذلك ، على جميع الأشخاص الذين يحملون شهادات طيار أمريكية و/أو يشغلون طائرات مدنية مسجلة فى الولايات المتحدة ، عليهم مراعاة أنظمة الطيران الاتحادية التى تحرم الطيران بدون ترخيص داخل المجال الجوى الاقليمى الكوبى .

### سياسة انفاذ القانون

ليكن معلوما ، اعتبارا من التو واللحظة أن أى شخص يطير بدون ترخيص داخل المجال الجوى لجمهورية كوبا انتهاكا لأنظمة الطيران الاتحادية ، سيكون معرضا لاتخاذ الاجراءات القانونية ضده الى أقصى حد يسمح به القانون ، بما فى ذلك على سبيل المثال لا الحصر :

الالغاء الفورى لشهادة الطيار التى يحملها .

توقيع أقصى العقوبات المدنية عليه .

توقيع الحجز على الطائرة المتورطة فى مثل هذا الانتهاك .

اتخاذ التدابير القضائية الملائمة ضده .

(Authority: 49 U.S.C. Sections 40113(a), 44709, 46105(c), 46301, 46304(b), 46106, and 46107.)

وبالاضافة الى ذلك ، فان أى شخص يقوم بتشغيل أو يشرع فى تشغيل طائرة بعد الغاء شهادة الطيار التى يحملها ، أو يفعل ذلك بدون حمل شهادة طيار صالحة يكون معرضا لفرض عقوبات جنائية ضده بما فيها السجن لمدة قد تصل الى ثلاث سنوات و/أو الغرامة  
". (49 U.S.C. Section 46306(b)(7)

فى ١٩٩٦/٣/١ ، أصدرت السلطات الأمريكية الاعلان للطيارين (FDC NOTAM 6/1335) ونصه

٨-٧-٢

كالاتى :

"نظرا للحوادث الأخيرة التى تعرضت لها طائرات مدنية مسجلة فى الولايات المتحدة ، توصى ادارة الطيران الاتحادية بأن أى طيارين يقومون بالطيران فى مضائق فلوريدا والمياه



الدولية المجاورة لها ينبغي أن ينتبهوا للحركة الجوية الأخرى في المنطقة وأن يراعوا تماما أنظمة الطيران الدولية وأنظمة الطيران الاتحادية الصادرة عن ادارة الطيران الاتحادية . وقد أصدر رئيس الادارة "أمرا بالتوقف والامتناع" و"أمرا واشعارا بخصوص سياسة انفاذ القانون" يبدأ نفاذهما اعتبارا من ١٩٩٦/٢/٢٩ . وعلى أى شخص يحمل شهادة طيار أمريكية وأو يشغل طائرة مدنية مسجلة في الولايات المتحدة مراعاة لأنظمة الطيران الاتحادية التي تمنع الطيران بدون ترخيص داخل المجال الجوي الاقليمي الكوبي . وان أى دخول بدون ترخيص لهذا المجال الجوي سيعرض الشخص المسؤول عنه للاجراءات القانونية الى أقصى حد يسمح به القانون بما في ذلك : الالغاء الفوري لشهادة الطيار التي يحملها ، وتوقيع العقوبات المدنية التصوى ضده ، وتوقيع الحجز على الطائرة ، واتخاذ التدابير القضائية الملازمة ضده . وبالإضافة الى ذلك ، فإن أى شخص يقوم بتشغيل أو يشرع في تشغيل طائرة بعد الغاء الشهادة ، أو أن يفعل ذلك بدون شهادة صالحة ، يتعرض لعقوبات جنائية منها السجن لمدة قد تصل الى ثلاث سنوات و/أو الغرامة ."

وصدر رفق هذا الاعلان الأمر (رقم GENOT RWA 6/18) الذى يقضى بأن الاعلان للطيارين رقم 6/1335 :

"... يجب أن يبلغ الى جميع الرحلات الجوية التي يكون مقصدها مضائق فلوريدا أو المياه الاقليمية الدولية المجاورة لها . ويجب تلاوة محتويات الاعلان للطيارين رقم FDC NOTAM 6/1335 بحذافيره ... كما يجب تلاوة الاعلان للطيارين ، المشار اليه أعلاه بحذافيره فى كل مرة تودع فيها خطة طيران ."

٩-٧-٢ فى ١٩٩٦/٢/٧ ، أصدرت ادارة الطيران الاتحادية "رسالة للطيارين" ، الهدف منها نشر "أمر التوقف والامتناع" و"اشعار سياسة انفاذ القانون" على أوسع نطاق . ونصت الرسالة على ما يلى :

"منحت ادارة الطيران الاتحادية حق الاتصال بجميع المصادر الرادارية الحكومية المتاحة وسوف تستعين بهذه المصادر ، وذلك للتحقق من حدوث أى انتهاكات للمجال الجوي الكوبي . وينبغي أن يكون معلوما للطيارين أنه اذا توافرت أدلة من أى مصدر تفيد بحدوث انتهاك للمجال الجوي الكوبي ، فسوف تلغى على الفور شهاداتهم كطيارين . وبالإضافة الى ذلك ، سيتعرض هؤلاء لأقصى العقوبات المدنية ، وتوقيع الحجز على الطائرات وتطبيق الاجراءات القضائية فى الحالات الملازمة ."

١٠-٧-٢ فى ١٩٩٦/٥/١٦ ، أصدرت ادارة الطيران الاتحادية "أمر الغاء عاجل" لشهادة الطيار التجارى فى حوزة السيد باسولتو . ونص الأمر على أن رئيس ادارة الطيران الاتحادية قد أفتى بأن سلامة النقل التجارى الجوى أو النقل الجوى والصالح العام يتطلبان الالغاء الفورى للشهادة المذكورة .

١١-٧-٢ وأشار "الأمر" الى أنه فى ١٩٩٥/٧/١١ أو نحو ذلك التاريخ ، اجتمع مندوبون من مكتب ميامي المحلى لقواعد الطيران بالسيد باسولتو بصفته رئيسا لجماعة "أخوة الانتقاد" وأبلغوه بالنتائج الخطيرة التي

يحتمل أن تترتب على دخول المجال الجوي الاقليمي الكوبي بدون ترخيص ، وأن أي انتهاك لأنظمة الطيران الاتحادية أو الأنظمة الدولية ستخضع للتحقيق بشكل حثيث . واستطرد قائلا انه في ١٩٩٥/٧/١٣ ، أو نحو ذلك التاريخ ، طار السيد باسولتو بالطائرة المدنية رقم N2506 في رحلة لنقل ركاب من مطار "اوبا لوكا" الى داخل المجال الجوي الاقليمي لكوبا ، والى داخل العاصمة الكوبية هافانا والى داخل نطاق المراقبة النهائية ، والى داخل المنطقة المحظورة (MUP-1) . وفي كل هذه الأوقات كانت تلك المناطق اما مناطق مقيدة أو محظورة . وفي وقت طيران الطائرة N2506 ، لم يكن لدى السيد باسولتو ترخيصا من سلطة مراقبة الحركة الجوية في الحكومة الكوبية للدخول الى ذلك المجال الجوي والطيران في داخله" . وقد كان هذا الدخول والطيران بدون ترخيص منافيا لبعض القوانين الكوبية المحددة .

١٢-٧-٢ واستطرد نص الأمر قائلا انه في ١٩٩٦/٢/٢٤ أو نحو ذلك التاريخ ، طار السيد باسولتو بطائرة مدنية رقم N2506 من مطار "اوبا لوكا" ، على أساس خطة طيران بتواعد الطيران البصري ، ودخل المجال الجوي الاقليمي الكوبي الذي كان في جميع الأوقات خلال هذه الرحلة اما منطقة كوبية مقيدة أو محظورة . وفي وقت الطيران ، لم يكن السيد باسولتو يحمل ترخيصا من سلطة مراقبة الحركة الجوية في الحكومة الكوبية لدخول هذا المجال الجوي والطيران في داخله ، بما يتعارض مع القوانين الكوبية .

١٣-٧-٢ ذكر "الأمر" أن تشغيل السيد باسولتو للطائرة N2506 كان متسما بالاهمال والرعونة وبشكل يهدد سلامة أرواح أو ممتلكات الغير ، وأنه أظهر افتقاره الى درجة العناية والحكم الشديد والمسؤولية اللازم توافرها في حامل شهادة الطيار .

١٤-٧-٢ وقرر "الأمر" أن السيد باسولتو قد انتهك :

(١) الفقرة (2) 91.703(a) من أنظمة الطيران الاتحادية (بعنوان تشغيل طائرة مدنية مسجلة في الولايات المتحدة داخل أجواء بلد أجنبي وعدم مراعاة الأنظمة المعمول بها هناك والمتعلقة بطيران الطائرة وتحركاتها) وخصوصا انتهاك بعض القوانين والأنظمة الكوبية المعلنة .

(٢) الفقرتين (3) 91.703(a) و (a) 91.13 من أنظمة الطيران الاتحادية (تشغيل طائرة مدنية مسجلة في الولايات المتحدة داخل أجواء بلد أجنبي بشكل يتسم بالاهمال أو الرعونة مما يعرض أرواح وممتلكات الغير للخطر) .

وقد تقرر أن ينفذ "الأمر" على الفور على أساس وجود حالة طائرة استدعت اتخاذ اجراء فوري .

١-٣ أبلغت السلطات في كوبا السلطات في الولايات المتحدة بانتهاكات متعددة للمجال الجوي الاقليمي الكوبي وقعت في سبع مناسبات محددة من ١٩٩٤/٥/٨ حتى ١٩٩٥/٤/٤ ، بواسطة طائرات قادمة من الولايات المتحدة ، وطالبت مرارا بأن تتخذ الولايات المتحدة اجراءات لوضع حد لهذه الانتهاكات .

٢-٣ قامت طائرة واحدة على الأقل ، هي الطائرة رقم N2506 ، بالتحليق فوق مدينة هافانا على ارتفاع منخفض يوم ١٩٩٥/٧/١٣ ، وألقت بعض المنشورات والشارات الدينية . وطلبت كوبا الى الولايات المتحدة أن تمنع مثل هذه الانتهاكات .

٣-٣ في بيان عام صدر يوم ١٩٩٥/٧/١٤ ، أعلنت الحكومة الكوبية عن عزمها التام على اتخاذ جميع الخطوات الضرورية لمنع الأعمال الاستنزائية وحذرت من أي طائرة تنتهك المجال الجوي الاقليمي الكوبي قد يتم اسقاطها .

٤-٣ طبقا لأقوال السلطات في كوبا ، انتهكت طائرتان خفيفتان المجال الجوي الاقليمي الكوبي يومي ٩ و ١٣/٨/١٩٩٦ وألقتا منشورات سقطت فوق أراضي كوبية . وطبقا لأقوال طيار أحد الطائرتين ، وهي الطائرة N2506 ، فقد جرى اسقاط نصف مليون منشور يوم ١٩٩٦/٨/١٣ ، وفي التاريخين المذكورين أسقطت المنشورات خارج حد الاثنى عشر ميلا بحريا للمياه الاقليمية الكوبية وحملتها الرياح الى هافانا .

٥-٣ قبل ١٩٩٦/٢/٢٤ ، أصدرت سلطات الولايات المتحدة بيانات عامة واعلانات للطيارين (نوتامات) ، نهيت فيها بالعواقب التي قد تنجم عن دخول المجال الجوي الكوبي بدون تصريح ، وشرعت في اتخاذ اجراءات قانونية ضد طيار الطائرة رقم N2506 .

٦-٣ وفقا للمادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو ، تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تعتمد الاجراءات التي تكفل امتثال كل طائرة تطير فوق اقليمها أو تقوم بتحركات في داخله وكل طائرة تحمل علامة جنسيتها ، في أي مكان وجدت ، للقواعد والأنظمة النافذة في ذلك المكان بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها .

٧-٣ ان جماعة "أخوة الانقاذ" هي مجموعة من الطيارين المتطوعين ، مقرها ميامي في ولاية فلوريدا بالولايات المتحدة ، وكونت بغرض البحث عن طوافات الكوبيين الهاربين من جزيرة كوبا ومساعدتهم . وكانت هناك أدلة تشير الى أن بعض أعضاء الجماعة سعوا للتأثير على الوضع السياسي في كوبا .

٨-٣ بعد أحداث يومي ٩ و ١٣/٨/١٩٩٦ ، أدركت السلطات في كوبا أن جماعة "أخوة الانقاذ" لا تخضع لسيطرة الحكومة الأمريكية ، وصدرت تعليمات الى قائد الدفاع الجوي وسلاح الجو الكوبي بأن انتهاكات المجال الجوي الاقليمي الكوبي لا يجب أن يسمح بها بعد الآن ، وصرح له ، اذا نشأ هذا الموقف من جديد ، أن يقرر شخصيا ما يراه بصدد الاعتراض العسكري لهذه الطائرات واسقاطها ، اذا تطلب الأمر ذلك .

٩-٣ في ١٩٩٦/٢/٢٣ ، نهبت وزارة الخارجية الأمريكية مكتب الطيران الدولي التابع لإدارة الطيران الاتحادية إلى الوضع المتوتر في كوبا واحتمال قيام جماعة "أخوة الانتفاذ" بالشروع في الطيران بدون ترخيص إلى داخل المجال الجوي الكوبي . ونه مكتب الطيران الدولي المكتب المحلي لقواعد الطيران التابع لإدارة الطيران الاتحادية في ميامي ، وضابط الاتصال العسكري في مركز ميامي لمراقبة الحركة الجوية أثناء الطريق .

١٠-٣ في ١٩٩٦/٢/٢٤ ، طلبت وزارة الخارجية الأمريكية ، عن طريق مركز العمليات التابع لإدارة الطيران الاتحادية في واشنطن ، معلومات عن مغادرة طائرات تابعة لجماعة "أخوة الانتفاذ" . وتم إبلاغ وكالات أخرى بما فيها إدارة الجمارك ، بالإضافة إلى المرافق التابعة لإدارة الطيران الاتحادية . وطبقاً لأقوال السلطات في الولايات المتحدة ، فقد تطلب الأمر توثيق أي اختراقات للمجال الجوي الإقليمي الكوبي لأغراض التحقق من الامتثال للأنظمة وإنفاذ القانون .

١١-٣ انحرفت الطائرات N2456S و N5485S و N2506 عن خط سيرها المسجل في خطط الطيران بالرؤية التي أودعتها . وقد طارت هذه الطائرات داخل المنطقتين الخطرتين MUD-8 و MUD-9 ضمن إقليم هافانا لمعلومات الطيران ، وكانت هاتان المنطقتان قد أعلنتا كمنطقتين نشطتين يوم ١٩٩٦/٢/٢٤ .

١٢-٣ في الساعة ١٥:٢١ من يوم ١٩٩٦/٢/٢٤ ، دمرت الطائرة N2456S بصاروخ جو / جو أطلقتته طائرة عسكرية كوبية من طراز "ميج-٢٩" .

١٣-٣ في الساعة ١٥:٢٧ من يوم ١٩٩٦/٢/٢٤ ، دمرت الطائرة N5485S بصاروخ جو / جو أطلقتته طائرة عسكرية كوبية من طراز "ميج-٢٩" .

١٤-٣ كانت هناك اختلافات مهمة بين تسجيلات الاتصالات اللاسلكية العسكرية الكوبية التي قدمتها كوبا وتلك التي قدمتها الولايات المتحدة . فالعديد من الرسائل في التسجيلات التي قدمتها الولايات المتحدة لم يمكن العثور عليها في التسجيل الذي قدمته كوبا ، وهي تتعلق جميعاً بالمراكب الموجودة في منطقة الاسقاط . ولم يمكن تفسير الاختلافات على أنها ناجمة عن تزامن إرسال الرسائل التي سجلتها محطات مختلفة بصورة مختلفة ، كما لم يمكن تفسيرها على أنها ناجمة عن صعوبات فنية في التسجيل .

١٥-٣ كانت هناك اختلافات مهمة بين البيانات الرادارية التي قدمتها كوبا وتلك التي قدمتها الولايات المتحدة ، وهي اختلافات لم يمكن تسويتها .

١٦-٣ اعتبرت المواقع المسجلة للباخرة "ملكة البحار" ومسارها المسجل ، ومشاهدات طاقمها وركابها ، وموقع المركب "ترايلينر" بالنسبة للباخرة "ملكة البحار" ، وموقعي الاسقاط المقدرين على هذا الأساس ، اعتبرت أفضل التقديرات الموثوقة للمواقع .

١٧-٣ لم يتسن الحصول على دليل تعزيزي لموقع الباخرة "ملكة البحار" . وبهذا التحفظ وعلى أساس المواقع المسجلة للباخرة "ملكة البحار" ، فقد أسقطت الطائرة رقم N2456S تقريبا في الموقع "23 29N 082 28W" ، على بعد ٩ أميال بحرية خارج المجال الجوي الاقليمي الكوبي ، وأسقطت الطائرة رقم N5485S تقريبا عند الموقع 23 30.1N 082 28.6W ، على بعد ١٠ أميال بحرية خارج المجال الجوي الاقليمي الكوبي .

١٨-٣ كانت هناك سبل أخرى متوفرة لكوبا بخلاف الاعتراض ، مثل الاتصال الاسلكي ، ولكنها لم تستخدم . ويتعارض هذا مع المبدأ المعلن لمنظمة الطيران المدني الدولي الذي يقضى بعدم اعتراض طائرات مدنية الا كملجأ أخير .

١٩-٣ أثناء الاعتراض في كلتا الحالتين ، لم تبذل محاولة لارشاد الطائرتين N2456S و N5485S الى خارج حدود المجال الجوي الوطني ، أو ارشادهما بعيدا عن المنطقة المحظورة أو المقيدة أو الخطرة ، أو أمرهما بالهبوط في مطار معين .

٢٠-٣ في تنفيذ الاعتراض ، لم تتبع الطائرات الاعتراضية العسكرية الاجراءات القياسية للمناورة واعطاء الاشارات ، وفقا لأحكام الايكاو وكما هي منشورة في دليل الطيران الكوبي .

٢١-٣ لم يدخل البروتوكول باضافة المادة ٣ مكرر الى اتفاقية شيكاغو حيز التنفيذ بعد . ولم تصدق عليه لا كوبا ولا الولايات المتحدة .

٢٢-٣ ان قاعدة القانون الدولي العرفي التي تنص على وجوب امتناع الدول عن اللجوء الى استخدام الأسلحة ضد طائرات مدنية أثناء طيرانها ، والمقتنة في المادة ٣ مكرر من اتفاقية شيكاغو ، وأحكام الايكاو المتعلقة باعتراض الطائرات المدنية ، تسرى بصرف النظر عما اذا كانت هذه الطائرة موجودة داخل المجال الجوي الاقليمي لتلك الدولة أم لا .

#### ٤- التوصيات

١-٤ ينبغي لكل دولة متعاقدة في اتفاقية شيكاغو أن تبادر ، في ضوء قرارى الجمعية العمومية د ٢٥-٢ و د ٢١-١٥ ، المرفق (ج) ، وقرارات المجلس ومقرراته ، بالتصديق على البروتوكول الذي يقضى بادخال المادة ٣ مكرر في الاتفاقية .

٢-٤ الى حين التصديق على البروتوكول الذي يقضى بادخال المادة ٣ مكرر في الاتفاقية ودخوله حيز التنفيذ ، ينبغي للدول أن تمتثل لجميع أحكام هذا البروتوكول .





Enclosure 3\*

[Original: English/Spanish]

Information Paper No. 1  
Related to C-WP/10441  
**RESTRICTED**  
(English Only)  
19/6/96

## COUNCIL – 148TH SESSION

**Subject No. 14: Subjects Relating to Air Navigation**

### **REPORT OF THE ICAO FACT-FINDING INVESTIGATION REGARDING THE SHOOTING DOWN OF TWO U.S.-REGISTERED PRIVATE CIVIL AIRCRAFT BY CUBAN MILITARY AIRCRAFT ON 24 FEBRUARY 1996**

#### **INFORMATION PAPER NO. 1**

(Presented by the Secretary General)

This Information Paper No. 1 related to C-WP/10441 Restricted is issued as background information and reproduces material that is available in English and partially in Spanish.

---

\* Circulated in the languages of submission only.





## BACKGROUND INFORMATION

### TABLE OF CONTENTS

	Page
A. Transcripts of radio communications related to Cessna T337H, N2506; Cessna 337C, N2456S; and Cessna 337B, N5485S . . . . .	1
1. Filing of flight plans . . . . .	1
2. Havana ACC query on traffic north of Havana to Miami ARTCC . . . . .	7
3. Amendment of flight plans . . . . .	9
4. Taxi for take-off at Opa Locka Airport . . . . .	10
5. Departure from Opa Locka Airport . . . . .	11
6. Activation of flight plans . . . . .	13
7. N5485S, N2456S and N2506 in contact with Havana ACC . . . . .	14
8. N2506 in contact with Havana ACC at 15:20 hours . . . . .	15
9. N2506 in contact with Miami AIFSS at 15:46 hours . . . . .	16
10. N2506 in contact with Miami AIFSS at 16:11 hours . . . . .	18
11. N2506 in contact with Miami AIFSS at 16:14 hours . . . . .	19
12. N2506 in contact with U.S. Naval Air Station Key West . . . . .	19
13. N2506 closure of flight plan . . . . .	20
14. N2506 landing at Opa Locka Airport . . . . .	20
15. N2506 taxi in after landing . . . . .	21
B. Transcript of radio communications as recorded on board N2506 . . . . .	22
C. Transcripts of Cuban military radio communications in Spanish . . . . .	35
D. Transcripts of Cuban military radio communications translated into English . . . . .	73
E. Extract from Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation . . . . .	113
Appendix 1. Signals . . . . .	113
Attachment A. Interception of Civil Aircraft . . . . .	115
F. Extract from Aeronautical Information Publication Cuba . . . . .	122
G. Legal submissions of the authorities of Cuba . . . . .	132



**A. TRANSCRIPTS OF RADIO COMMUNICATIONS RELATED TO  
CESSNA T337H, N2506; CESSNA 337C, N2456S; AND CESSNA 337B, N5485S**

This transcript covers the Brothers to the Rescue radio communications with Miami AIFSS; Opa Locka TWR, ground and local control; Havana ACC; and United States Naval Air Station, Key West. It also covers communications between Havana ACC and Miami ARTCC; and some landline communications between Opa Locka TWR ground control and Miami AIFSS, and between Opa Locka TWR local control and Miami ARTCC. The transcript covers time periods from 09:07 to 17:14 hours on 24 February 1996. The transcript is based on the original transcripts provided by the authorities in Cuba, in the United States and by the Brothers to the Rescue (BTTR).

*Note.- The times are local time in Havana, Cuba and local time in Miami, Florida, United States, which is Eastern Standard Time (EST). Local time in both Havana and Miami is Co-ordinated Universal Time (UTC) -5 hours.*

**1. FILING OF FLIGHT PLANS**

This portion of the transcript concerns communications recorded at Miami AIFSS, preflight 14 position, from 09:07 to 09:34 hours on 24 February 1996.

TIME	STATION	TRANSMISSION
09:12:15	Miami AIFSS	Miami Flight Service
09:12:18	BTTR	I.. I'd like to file some flight plans
09:12:20	Miami AIFSS	Domestic or internationals?
09:12:21	BTTR	International VFR
09:12:23	Miami AIFSS	Go ahead
09:12:24	BTTR	Okay, first aircraft November two five zero six, Cessna three three seven, with Romeo, true airspeed one hundred twenty knots departing OPF proposed at fifteen fifteen zulu. Cruising altitude five hundred feet, route of flight is Opa Locka and I'm going to give you some co-ordinates, direct to two four zero zero north, eight zero two five west, from there to two three three zero north, eight zero two five west
09:13:02	Miami AIFSS	Eight zero two five?
09:13:06	BTTR	Yes .. from there to two three zero north, eight two four five west .. from there, ah, two four zero zero north, eight two four five west and from there to Opa Locka ... destination is Opa Locka. Time en-route is five hours, ah, remarks, ah let's see this one is going to have .. should have two souls on board so we're going to have one four-to six-man yellow life raft.
09:13:44	Miami AIFSS	Okay, hold on, let me ask you a question. Is this, ah, different from what you guys normally do?
09:13:48	BTTR	No, it's not
09:13:50	Miami AIFSS	It's not? okay. Hold on a second because we got this in the system here ...
09:14:00	BTTR	They told me that the prestored was gone.
09:14:03	Miami AIFSS	They did?

TIME	STATION	TRANSMISSION
09:14:04	BTTR	Yeah, they did
09:14:05	Miami AIFSS	Okay
09:15:02	BTTR	You still looking for it?
09:15:06	Miami AIFSS	Yeah, okay. Yeah, like I see it now, here it's, ah, they've changed it and it's pretty much gone
09:15:13	BTTR	That's what that's what they told me
09:15:15	Miami AIFSS	Yeah, well, we .. they were just having a debate back here, somebody was saying it's here some saying it's not .. okay. Sorry to do this to you but, ah ..let me see, let me just put, ah, some of this back in here. .... Okay, what was your proposal time off deck?
09:15:46	BTTR	Fifteen fifteen zulu
09:15:48	Miami AIFSS	And the airspeed?
09:15:49	BTTR	One hundred twenty knots
09:15:52	Miami AIFSS	All right
09:16:01	Miami AIFSS	Okay, sorry about that, I need one more time the co-ordinates
09:16:02	BTTR	Oh
09:16:03	Miami AIFSS	Go ahead
09:16:04	BTTR	Okay, ah .. let's see, I left you.. on destination, ah, that would be Opa Locka, or sorry, I left you on remarks, I believe
09:16:15	Miami AIFSS	No, ah, I need you to give me the co-ordinates again
09:16:17	BTTR	Oh, the co-ordinates again?
09:16:18	Miami AIFSS	Yeah
09:16:19	BTTR	Okay, two four zero zero north
09:16:21	Miami AIFSS	Oha
09:16:22	BTTR	Eight zero two five west
09:16:24	Miami AIFSS	Okay
09:16:25	BTTR	Two three three zero north, eight zero two five west, two three three zero north, eight two four five west and two four zero zero north, eight two four five west, that should be four sets of co-ordinates
09:16:43	Miami AIFSS	That's correct, okay
09:16:45	BTTR	Okay
09:16:47	Miami AIFSS	Now it's, ah, five hours?
09:16:48	BTTR	Five hours en-route, yes
09:16:50	Miami AIFSS	Okay, now remarks
09:16:51	BTTR	Remarks, one four-to-six man life raft and .. yellow, and two yellow life jackets on board
09:17:02	Miami AIFSS	Okay, how much fuel?
09:17:03	BTTR	Ah, six hours

TIME	STATION	TRANSMISSION
09:17:04	Miami AIFSS	And two on board?
09:17:05	BTTR	Two souls, yes
09:17:08	Miami AIFSS	What colour is the aircraft?
09:17:10	BTTR	This one is light blue, it's all light blue
09:17:14	Miami AIFSS	No stripes or anything on it?
09:17:15	BTTR	No stripes, no
09:17:16	Miami AIFSS	Okay
09:17:21	BTTR	The only thing I would say, ah, the spinners are yellow, but that's pretty much it
09:17:28	Miami AIFSS	Has something yellow on it?
09:17:28	BTTR	Yeah it does
09:17:28	Miami AIFSS	Okay, light blue and yellow. Okay, ah, and who is the pilot?
09:17:35	BTTR	Jose Basulto. You got the spelling on that or...
09:17:40	Miami AIFSS	Uh, I got it here
09:17:42	BTTR	Okay
09:17:44	Miami AIFSS	He actually flies, huh?
09:17:45	BTTR	Oh yeah
09:17:46	Miami AIFSS	(laughter)
09:17:47	BTTR	He flies
09:17:48	Miami AIFSS	Usually just see him on the ground there
09:17:50	BTTR	He flies quite a bit
09:17:52	MAIFSS	Okay ... ah, let's see. What's your number there?
09:17:56	BTTR	Six eight five - seven one zero one
09:18:02	Miami AIFSS	You guys are based at Opa Locka, right?
09:18:03	BTTR	Yes
09:18:04	Miami AIFSS	All right, stand by a moment
09:18:39	Miami AIFSS	Hold on one second
09:18:41	BTTR	Ah,ah
09:19:39	Miami AIFSS	All right guys ... it was so much easier when we had it in the uh ... in the computer.
09:19:46	BTTR	I don't know why that's not there anymore
09:19:49	Miami AIFSS	Yeah, I mean now we have to do it all manually and we have to type a lot of stuff in here
09:19:52	BTTR	Yeah
09:19:53	Miami AIFSS	Hold on a second

TIME	STATION	TRANSMISSION
09:19:58	Miami AIFSS	All right, ah .... let me get a squawk code and put this on for you and I'll be right back
09:20:04	BTTR	Okay, I, I got five other airplanes so is its going to take a while I think
09:20:09	Miami AIFSS	Yeah, give me all the call signs
09:20:10	BTTR	Okay, second one is November two four five six sierra
09:20:17	Miami AIFSS	Okay, what's the third one?
09:20:19	BTTR	November five four eight five sierra, November one zero eight lima sierra
09:20:28	Miami AIFSS	Uhuh
09:20:29	BTTR	November two three two nine sierra and the last aircraft is November three one two mike x-ray, and that one that's a Cessna three ten
09:20:40	Miami AIFSS	Okay, let me get codes for all of those and I'll be right back
09:20:43	BTTR	All righty
09:20:44	Miami AIFSS	Right
09:22:46	Miami AIFSS	Okay, now, let me give you the squawk codes then we'll make the changes on the rest of them
09:22:51	BTTR	All righty
09:22:52	Miami AIFSS	The code for two five zero six is going to be twelve twenty-two
09:22:55	BTTR	Okay
09:22:57	Miami AIFSS	For five six sierra, its gonna be twelve twenty-three
09:23:01	BTTR	Okay
09:23:02	Miami AIFSS	For eight five sierra, its twelve twenty-four
09:23:06	BTTR	Okay
09:23:08	Miami AIFSS	For eight lima sierra, its twelve twenty-five
09:23:12	BTTR	Okay
09:23:14	Miami AIFSS	Two niner sierra, twelve twenty-six
09:23:17	BTTR	Okay
09:23:18	Miami AIFSS	And two mike x-ray is gonna be twelve twenty-seven
09:23:21	BTTR	All righty
09:23:23	Miami AIFSS	All right, standby
09:24:14	Miami AIFSS	Okay, now we are on two four five six sierra, just give me the changes
09:24:18	BTTR	Okay, let's see, same type of aircraft airspeed departure, ah...
09:24:25	Miami AIFSS	Pilot's name?
09:24:27	BTTR	Carlos Costa
09:24:29	Miami AIFSS	C-O-S-T-A?
09:24:31	BTTR	Uh, uh ...and the aircraft is white and blue
09:24:38	Miami AIFSS	White and blue, let's see, a Skymaster also?

TIME	STATION	TRANSMISSION
09:24:42	BTTR	Yes
09:24:43	Miami AIFSS	All right I'll change the colour..... okay, now we're on, ah, eight five sierra, five four eight five sierra
09:25:05	BTTR	Okay, that one ... everything pretty much the same. Pilot's name Mario de la Pena
09:25:16	Miami AIFSS	D-E-L ah P-E-N-A?
09:25:19	BTTR	D-E-L-A P-E-N-A
09:25:32	Miami AIFSS	Five four eight five sierra and what colour is he, white and blue also?
09:25:36	BTTR	Ah, that one, yeah, white and blue. You could say it has a red stripe
09:25:41	Miami AIFSS	Ah
09:25:42	BTTR	But white and blue basically
09:25:44	Miami AIFSS	Let me put the red stripe on here when we look in its ... okay
09:25:56	BTTR	To be specific it has two red stripes but..
09:26:04	Miami AIFSS	That's okay. I just get all the colours on there. Let's see now
09:26:04	BTTR	Right
09:26:05	Miami AIFSS	Ahem, one zero eight lima sierra and is twelve twenty-five and what colour is he?
09:26:13	BTTR	Grey, grey with, ah, red spinner and wing tips
09:26:17	Miami AIFSS	Grey with red
09:26:18	BTTR	Yeah, grey red
09:26:20	Miami AIFSS	Who's the pilot?
09:26:22	BTTR	Ah, Benny Schuss
09:26:26	Miami AIFSS	Spell the last name
09:26:26	BTTR	Sierra charlie hotel uniform sierra sierra
09:26:33	Miami AIFSS	Standby
09:26:57	Miami AIFSS	Okay, what colour is this aircraft on, ah, two three two nine sierra?
09:27:01	BTTR	Ah, I'm trying to remember. Ah, I know it's grey
09:27:07	Miami AIFSS	You don't have this stuff written down in front of you? (laughter)
09:27:10	BTTR	Well the thing is I can't see it. It's..it's in such a way where I can't see it. The other ones I can just look out and see them. This one, ah, grey and blue
09:27:21	Miami AIFSS	Okay, who's the pilot?
09:27:23	BTTR	Ah, Carlos Tabernilla
09:27:26	Miami AIFSS	Spell that last name (laughter)
09:27:27	BTTR	Okay, that's T-A-B-E-R-N-I-L-L-A
09:27:34	Miami AIFSS	And Carlos heh?
09:27:35	BTTR	Uhuh

TIME	STATION	TRANSMISSION
09:27:39	Miami AIFSS	Tabernilla. Okay... uh, let's see twelve twenty-six ..... and the last one, lets see three one two mike x-ray
09:27:52	BTTR	Uhuh, that's a Cessna three ten
09:27:57	Miami AIFSS	Yeah and he's the only one that doesn't end in "S" too
09:27:59	BTTR	That's right
09:28:00	Miami AIFSS	Besides two five zero six
09:28:02	BTTR	Yup
09:28:03	Miami AIFSS	That's part of the "S" team. Okay, let's see, twelve twenty-seven on this one and what colour is that aircraft?
09:28:09	BTTR	White with red and green stripes
09:28:14	Miami AIFSS	And they all just have two people on board?
09:28:16	BTTR	Yeah
09:28:17	Miami AIFSS	And who's driving this one?
09:28:19	BTTR	Uh, last name Sanchez, first name Alfredo
09:28:23	Miami AIFSS	Alfredo Sanchez ..... all right, okay, uh they're all on file. Have you checked any of the notams yet or anything?
09:28:38	BTTR	Yeah, yeah, we checked them
09:28:40	Miami AIFSS	You did all that already?
09:28:41	BTTR	Uh huh
09:28:42	Miami AIFSS	Okay
09:28:43	Miami AIFSS	All right then you're all set
09:28:45	BTTR	We're all set
09:28:46	Miami AIFSS	Err, all set
09:28:47	BTTR	All righty, you got, uh, life raft and, uh, yellow life jackets everybody, right?
09:28:50	Miami AIFSS	Yeah
09:28:51	BTTR	Okay, all righty, thanks for your help
09:28:53	Miami AIFSS	Okay
09:28:54	BTTR	Take care
09:28:55	Miami AIFSS	Bye
09:28:56	BTTR	Bye bye



## 2. HAVANA ACC QUERY ON TRAFFIC NORTH OF HAVANA TO MIAMI ARTCC

This portion of the transcript concerns communications between Havana ACC and Miami ARTCC. Miami ARTCC positions recorded were the D40, ZBVHI (Bimini HI) sector radar associate position, the AMIS position and E-1 position, from 10:40 to 10:49 hours.

TIME	STATION	TRANSMISSION	STATION	TRANSMISSION
		recorded in Havana		recorded in Miami
10:40:42	Miami	Hello David	Miami D40	Hello David
10:40:44	Havana ACC	Ah, yes .. I want to, ah, may I speak with the Miami mission co-ordinator, please	Havana ACC	Ah, yes .. I want to, ah, may I speak with the Miami mission co-ordinator, please
10:40:49	Miami	Mission co-ordinator, okay, standby, just a moment please	Miami D40	Mission co-ordinator, okay, standby, just a moment please
	Miami AMIS	Miami mission co-ordinator, may I help you?		
	Havana ACC	Yes sir, good morning miss, I have a request, ah, we would like to know, I mean the Cuban authority wants to know if, ah, if you have any aircraft on these, on those coordinates two three four zero north, eight two two zero west, two three three zero north, eight one twenty five west, there is an aircraft there is, err, in circle, circle there and about three hundred, ah, kilometres, they want to know if there is one of your aircraft or if you have any information on that		
	Miami AMIS	Was that aircraft squawking a code?		
	Havana ACC	No, ah, hold on please... no, no ah transponder		
	Miami AMIS	No transponder and its one, ah .. one aircraft?		
	Havana ACC	its one aircraft		
	Miami AMIS	You don't know an altitude at all?		
	Havana ACC	Hold on... no, the speed is more or less, er, three hundred kilometres		
	Miami AMIS	Ah, okay, ah, I call you back		
	Havana ACC	Okay thank you my initial India Sierra in Havana		
	Miami AMIS	India Sierra?		
	Havana ACC	Affirmative		
	Miami AMIS	Right, Juliet Hotel		

TIME	STATION	TRANSMISSION	STATION	TRANSMISSION
		recorded in Havana		recorded in Miami
	Havana ACC	Okay thank you		
10:48:15			Havana ACC	Hello Havana
10:48:19			Miami E-1	India Sierra please
10:48:20			Havana ACC	Say again
10:48:21			Miami E-1	I'd like to speak to India Sierra
10:48:27			Havana ACC	Ah, India Sierra, roger, standby
			Miami E-1	India Sierra on the line
				... please
				(ringing signal)
10:48:44	Havana ACC	Yes	Havana ACC	Yes
10:48:45	Miami E-1	India Sierra please	Miami E-1	India Sierra please
10:48:47	Havana ACC	Yes, I am sir	Havana ACC	Yes, I am sir
10:48:48	Miami E-1	Hi, I'm the watch supervisor in Miami Center	Miami E-1	Hi, this is the watch supervisor at Miami Center
10:48:50	Havana ACC	Yes sir	Havana ACC	Yes sir
10:48:51	Miami E-1	You called a few minutes ago requesting information on ,er, an aircraft, er, with no altitude data and no transponder?	Miami E-1	You called a few minutes ago requesting information on ,er, an aircraft, er, with no altitude data and no transponder?
10:48:58	Havana ACC	That's right sir	Havana ACC	That's right sir
10:48:59	Miami E-1	We checked with the Coast Guard and we checked with everyone that we know and no one knows of any aircraft that they own down there	Miami E-1	We checked with the Coast Guard and we checked with everyone that we know and no one knows of any aircraft that they own down there
	Havana ACC	Okay sir, thank you okay	Havana ACC	Okay sir, thank you okay
	Miami E-1	Okay?	Miami E-1	Okay?
	Havana ACC	Okay	Havana ACC	Okay

### 3. AMENDMENT OF FLIGHT PLANS

This portion of the transcript concerns communications recorded at Miami AIFSS, preflight 09 position, from 11:42 to 11:55 hours.

TIME	STATION	TRANSMISSION
11:47:36	Miami AIFSS	Miami flight service
11:47:37	BTTR	Hi, I'd like to amend three flight plans please
11:47:40	Miami AIFSS	Okay
11:47:41	BTTR	Ah, first aircraft is November two five zero six
11:47:47	Miami AIFSS	Out of Opa Locka to Opa Locka?
11:47:51	BTTR	Yea, ah, like to amend two things the departure time that will be seventeen thirty departure and the number of folks on board will Change to four. I guess, ah, you can also change the number of liferafts, that will change to four as well.
11:48:14	Miami AIFSS	Okay .. anything else?
11:48:16	BTTR	Yes ... November two four five six sierra ..ah..
11:48:22	Miami AIFSS	Just a minute let me look at something just one moment
11:48:41	Miami AIFSS	I'm sorry I think when we, uh, change these we get more flight plans sometimes I just want to be sure I am not missing some Here .. okay so the next one is?
11:48:54	BTTR	Uh uh you got November two four five six sierra?
11:48:57	Miami AIFSS	Two four five six sierra, fine
11:49:00	BTTR	Okay departure time seventeen thirty zulu
11:49:11	Miami AIFSS	Okay
11:49:13	BTTR	And ... the last aircraft
11:49:15	Miami AIFSS	How many people?
11:49:16	BTTR	Oh, same number of people
11:49:17	Miami AIFSS	Everything same on that?
11:49:18	BTTR	Yeah
11:49:21	Miami AIFSS	And then?
11:49:22	BTTR	And the last aircraft, November five four eight five sierra .. ah, departure time also for seventeen thirty zulu and you can add in the remarks, I am going to be taking three orange smokes in addition to what I already had.
11:49:40	Miami AIFSS	Three orange smokes
11:49:42	BTTR	Uh
11:49:48	Miami AIFSS	Okay
11:49:50	BTTR	Okay sir, that's three aircraft all seventeen thirty departure
11:49:53	Miami AIFSS	Okay
11:49:54	BTTR	That's that's what you got, right?

TIME	STATION	TRANSMISSION
11:49:55	Miami AIFSS	That's right yes
11:49:57	BTTR	Okay thanks for your help
11:49:58	Miami AIFSS	Good afternoon
11:49:59	BTTR	Good afternoon

#### 4. TAXI FOR TAKE-OFF AT OPA LOCKA AIRPORT

This portion of the transcript concerns communications recorded at Opa Locka TWR, ground control north position, from 12:56 to 13:09 hours.

TIME	STATION	TRANSMISSION
13:01:34	N5485S	Opa Locka Ground, Skymaster five four eight five sierra Brothers hanger taxi for eastbound
13:01:40	Opa Locka TWR	Sky.. five four eight five sierra Opa Locka ground taxi to, uh, runway nine left via November
13:01:47	N5485S	Nine left via November eight five sierra
13:01:51	N2456S	Opa Locka Skymaster two four five six sierra
13:01:56	Opa Locka TWR	Sky.. two four five six sierra Opa Locka
13:01:59	N2456S	Good afternoon. Two four five six sierra is at the Brothers ramp taxi to take-off with information Yankee I'll be a west departure
13:02:03	Opa Locka TWR	Sky.. two four five six sierra roger taxi to runway, ah, nine left via November
13:02:04	N2456S	Five six sierra taxi to niner left via November
13:03:09	N5485S	And ground eight five sierra. That'll be a westbound departure
13:03:12	Opa Locka TWR	Eight five sierra roger
13:03:35	N2506	Opa Locka ground Skymaster two five zero six Brothers hanger to the active, uh, with information Yankee
13:03:40	Opa Locka TWR	Two five zero six Opa Locka ground .. roger taxi runway nine left via November
13:03:47	N2506	Nine left via November two five zero six, thank you ma'am
13:04:14	Opa Locka TWR	Skymaster two five zero six follow the, ah, Cessna ahead and to your right on November
13:04:27	N2506	Ah, two five zero six will follow the Cessna to our right, thank you
13:07:29	Miami AIFSS landline	(unreadable)
13:07:39	Opa Locka TWR landline	Opa Locka
13:07:40	Miami AIFSS landline	Yeah, Opa Locka
13:07:41	Opa Locka TWR landline	You gave us a call earlier reference the Brothers movements

TIME	STATION	TRANSMISSION
13:07:42	Miami AIFSS landline	Yeah, if the Brothers are active, uh uh
13:07:44	Opa Locka TWR landline	Yeah, there's three of them taxied out for departure
13:07:50	Miami AIFSS landline	Okay is that two five zero six, two four five six Sierra and five four eight five Sierra?
13:07:52	Opa Locka TWR landline	Affirmative
13:07:54	Miami AIFSS landline	Okay thanks, appreciate it, RZ bye

## 5. DEPARTURE FROM OPA LOCKA AIRPORT

This portion of the transcript concerns communications recorded at Opa Locka TWR, local control north position, from 13:05 to 13:18 hours.

TIME	STATION	TRANSMISSION
13:10:45	N2506	Opa Locka tower Skymaster November two five zero six, ah, ready for departure runway nine .. left
13:11:02	Opa Locka TWR	Skymaster five zero six runway nine left taxi into position and hold. Say direction of flight
13:11:07	N2506	We're going west, westbound, Sir
13:11:08	Opa Locka TWR	Roger
13:11:14	Unknown	(unintelligible) ..nine left west departure
13:11:15	Opa Locka TWR	Two aircraft talking at the same time for departure
13:11:25	Opa Locka TWR	Who's the next up holding short niner left?
13:11:34	N2456S	Opa Locka tower five six sierra
13:11:36	Opa Locka TWR	Five six sierra Opa Locka
13:11:38	Opa Locka TWR	November two four five six sierra is ready for take-off nine left west departure
13:11:42	Opa Locka TWR	Five six sierra hold short, who's after the five six sierra?
13:11:50	N5485S	Five four eight five sierra
13:11:51	Opa Locka TWR	Five four eight five sierra roger hold short
13:11:52	N5485S	Five four eight five sierra holding short number three
13:11:53	Opa Locka TWR	Five zero six left turn approved runway niner left cleared for take-off
13:11:55	N2506	Five zero six
13:12:19	Opa Locka TWR	Five six sierra taxi into position and hold nine left
13:12:22	N2456S	Five six sierra taxi into position and hold
13:12:35	Opa Locka TWR	November five six sierra left turn approved runway niner left cleared for take-off

TIME	STATION	TRANSMISSION
13:12:40	N2456S	Five six sierra cleared for take-off left turn approved
13:12:44	Opa Locka TWR	November eight five sierra runway niner left taxi into position and hold
13:12:48	N5485S	Eight five sierra position and hold
13:12:50	Opa Locka TWR	Skymaster five zero six keep the Cessna ahead and to your left in sight, left turn approved
13:12:55	N2506	Five zero six beginning left turn now
13:13:00	Opa Locka TWR	Five zero six understand you have the Cessna in sight, correct?
13:13:04	N2506	Correct, sir
13:13:14	Opa Locka TWR	Eight five sierra left turn approved cleared take-off runway niner left
13:13:17	N5485S	Eight five sierra cleared for take-off niner left
13:14:35	Opa Locka TWR	Opa Locka
13:14:38	Miami ARTCC landline	Opa Locka this is Miami Center. Do you know if any of the Brothers to the Rescue are airborne as yet?
13:14:48	Opa Locka TWR landline	They all just departed. Right now they're north of the field
13:14:51	Miami ARTCC landline	They're just starting to get off at this time?
13:14:55	Opa Locka TWR landline	They're north of the field right now I've got five zero six, five six sierra and eight five sierra, all departed and they're westbound just north of the field
13:15:00	Miami ARTCC landline	Okay, thank you and let me know if any more get off, okay
13:15:05	Opa Locka TWR landline	Will do
13:15:05	Miami ARTCC landline	Thank you
13:15:35	Opa Locka TWR	Skymaster five zero six, five six sierra and eight five sierra, all frequency change approved westbound
13:15:36	N2506	Five zero six roger sir. Have a nice day
13:15:38	Opa Locka TWR	You too
13:15:37	N2456S	Five six sierra roger
13:15:38	N5485S	Eight five sierra roger
13:15:40	Opa Locka TWR	Safe flight
13:15:41	N2506	Thank you sir, we need it

## 6. ACTIVATION OF FLIGHT PLANS

This portion of the transcript concerns communications recorded at Miami AIFSS, inflight 02 position, callsign Miami Radio, from 13:11 to 13:40 hours.

TIME	STATION	TRANSMISSION
13:16:45	N5485S	Miami Radio Skymaster five four eight five Sierra, one two two point two
13:16:52	Miami Radio	Skymaster five four eight five sierra Miami Radio
13:16:55	N5485S	Skymaster five four eight five .. eight five sierra like to activate our flight plan please
13:17:04	Miami Radio	And Skymaster, uh, eight five sierra give me a couple seconds sir you're a little late on activating and it timed out .. let me put it back in the system for you standby .. verify you are squawking one two two four
13:17:13	N5485S	Affirm one two two four for eight five sierra
13:18:02	N2456S	Miami Radio, Miami Radio, Skymaster two four five six sierra listening
13:18:09	Miami Radio	Skymaster two four five six sierra stand by a sec
13:18:54	Miami Radio	And, uh, Skymaster five four eight five sierra, uh, we'll activate that flight plan for you sir. We're getting it. We're having a problem getting it to address
13:19:55	Miami Radio	November two four five six sierra Miami Radio we'll activate your flight plan as of this time and verify you are squawking one two two three
13:20:02	N2456S	Five six sierra one two two three thank you
13:20:04	Miami Radio	Okay, have a good flight sir
13:23:08	N2506	Miami Radio Skymaster two five zero six
13:24:25	Miami Radio	November two five zero six go ahead
13:24:27	N2506	I understand uh, we're opening our VFR flight plan search and rescue. Uh, November two five zero six squawking one two two two
13:26:57	N2506	Two five zero six please confirm activation
13:27:00	Miami Radio	Aircraft wanting confirmation, uh, say again
13:27:03	N2506	November two five zero six request confirmation flight plan activation
13:27:07	Miami Radio	Yes it is, flight plan is activated, have a good day
13:27:10	N2506	Thank you ma'am

7. N5485S, N2456S AND N2506 IN CONTACT WITH HAVANA ACC

This portion of the transcript concerns communications recorded at Havana ACC from 14:56 to 14:59 hours. The original language of the recording was Spanish.

TIME	STATION	TRANSMISSION
14:56:00	N5485S	CENTRO HABANA NOVIEMBRE CINCO CUATRO OCHO CINCO SIERRA <i>(Havana centre November five four eight five sierra)</i>
14:56:05	Havana ACC	CINCO CUATRO OCHO CINCO SIERRA LA HABANA <i>(Five four eight five Sierra Havana)</i>
14:56:08	N5485S	NOVIEMBRE CINCO CUATRO OCHO CINCO SIERRA BUENOS DÍAS, CRUZANDO PARALELO VIENTE Y CUATRO EN ESTOS MOMENTOS, APROXIMADAMENTE VAMOS A MANTENER EN ESTA AÉREA CINCO HORAS. <i>(November five four eight five Sierra good morning we are crossing parallel twenty four at this moment and will remain in this aérea for approximately five hours)</i>
14:56:21	Havana ACC	RECIBIDO VERIFIQUE EL CÓDIGO RESPONDEDOR. <i>(Roger check transponder code)</i>
14:56:24	N5485S	EL OCHO CINCO SIERRA CON UNOS DOS DOS CUATRO <i>(Eight five sierra with one two two four)</i>
14:56:36	Havana ACC	EN QUE ZONA VA A REALIZAR EL TRABAJO? <i>(In what aérea are you going to do your work?)</i>
14:56:39	N5485S	BUENO, ESA INFORMACIÓN ESTA EN NUESTRO PLAN DE VUELO. <i>(Well that information is in our flight plan)</i>
14:56:42	Havana ACC	RECIBIDO SEÑOR. <i>(Roger sir)</i>
14:57:00	N2456S	CENTRO HABANA NOVIEMBRE DOS CUATRO CINCO SEIS SIERRA <i>(Havana centre November two four five six sierra)</i>
14:57:02	Havana ACC	DOS CUATRO CINCO SEIS SIERRA CENTRO HABANA <i>(Two four five six sierra Havana centre)</i>
14:57:06	N2456S	DOS CUATRO CINCO SEIS SIERRA RESPONDIENDO UNOS DOS DOS TRES CRUZANDO VEINTE Y CUATRO PARALELO EN CINCO MINUTOS <i>(Two four five six sierra transponder one two two three when crossing parallel twenty four in five minutes)</i>
14:57:10	Havana ACC	RECIBIDO <i>(Roger)</i>
14:57:17	N2506	BUENAS TARDES CENTRO HABANA, EL NOVIEMBRE DOS CINCO CERO SEIS LE SALUDA, POR FAVOR ESTAMOS CRUZANDO EL PARALELO VEINTE Y CUATRO EN CINCO MINUTOS Y MANTENDREMOS UNAS TRES A CUATRO HORAS DENTRO DE SU AÉREA, ESTAMOS RESPONDIENDO UNOS DOS DOS DOS, CINCO CIENTOS PIES O MAS. <i>(Good afternoon Havana centre. Greetings from November two five zero six. Please we should be crossing parallel twenty four in five minutes and staying in your aérea for about three to four hours we are answering to one two two two at five hundred feet or more)</i>
14:57:32	Havana ACC	CENTRO HABANA RECIBIDO. <i>(Havana centre here we copy)</i>
14:57:34	N2506	MUCHAS GRACIAS <i>(Thank you very much)</i>



TIME	STATION	TRANSMISSION
14:57:45	N2506	AGRADECIDO...PARA SU INFORMACIÓN, CENTRO HABANA, EL AÉREA DE OPERACIONES NUESTRA AL NORTE DE LA HABANA EN EL DÍA DE HOY, ASÍ QUE ESTAREMOS EN SU AÉREA Y EN CONTACTO CON USTED, TIENE UN SALUDO CORDIAL DE HERMANOS AL RESCATE Y DE SU PRESIDENTE JOSÉ BASULTO QUE LE HABLA. <i>(Thanks ... for your information Havana centre today our aérea of operation is north of Havana, so we will be in your aérea and in contact with you. Brothers to the Rescue and myself, president of the organization José Basulto, send you warm greetings)</i>
14:57:57	Havana ACC	OK. RECIBIDO SEÑOR, LES INFORMO LA ZONA AL NORTE DE LA HABANA ESTA ACTIVADA, CORRE USTED PELIGRO AL PENETRAR POR DEBAJO DE VEINTE Y CUATRO NORTE. <i>(Roger sir we inform you that the aérea north of Havana is activated you are taking a risk by flying south of twenty four)</i>
14:58:08	N2506	ESTAMOS CONSCIENTES QUE ESTAMOS EN PELIGRO CADA VEZ QUE CRUZAMOS EL AÉREA AL SUR DEL VEINTE Y CUATRO PERO ESTAMOS DISPUESTOS A HACERLO EN NUESTRA CONDICIÓN DE CUBANOS LIBRES. <i>(We know that we are in danger each time we fly into the aérea south of twenty four but we are ready to do so as free Cubans)</i>
14:58:20	Havana ACC	ERRE...GRACIAS, ENTONCES COPIADA SU INFORMACIÓN SEÑOR. <i>(Thank you we've copied you sir)</i>
14:58:27	N2506	MUCHAS GRACIAS <i>(Thank you very much)</i>

#### 8. N2506 IN CONTACT WITH HAVANA ACC AT 15:20 HOURS

There was a further communication between N2506 and Havana ACC at 15:20 hours. The original language of the recording was Spanish.

TIME	STATION	TRANSMISSION
15:20:27	N2506	CENTRO HABANA NOVIEMBRE DOS CINCO CERO SEIS <i>(Havana centre November two five zero six)</i>
15:20:29	Havana ACC	NOVIEMBRE DOS CINCO CERO SEIS HABANA <i>(November two five zero six Havana)</i>
15:20:31	N2506	UN SALUDO CORDIAL, LE REPORTAMOS A DOCE MILLAS AL NORTE DE LA HABANA PROCEDIENDO EN NUESTRO RUMBO DE BÚSQUEDA Y RESCATE HACIA EL ESTE, EN ESTOS MOMENTOS UN DÍA MUY BONITO Y LA HABANA LUCE MUY BIEN DESDE DONDE ESTAMOS, UN SALUDO CORDIAL PARA USTED Y PARA TODO EL PUEBLO DE CUBA DEPARTE DE HERMANOS AL RESCATE. <i>(Warm greetings. We report to you from twelve miles from Havana and proceed on our search and rescue course to the east. It's a beautiful day today and Havana looks just fine from up here. Cordial greetings to you and to all the people of Cuba from Brothers to the Rescue)</i>
15:20:50	Havana ACC	HABANA RECIBIDO <i>(Havana roger)</i>

**9. N2506 IN CONTACT WITH MIAMI AIFSS AT 15:46 HOURS**

This portion of the transcript concerns communications recorded at Miami AIFSS, inflight 02 position, callsign Miami Radio, from 15:41 to 16:07 hours.

TIME	STATION	TRANSMISSION
15:46:25	N2506	Miami Radio Skymaster november two five zero six
15:46:29	Miami Radio	Skymaster two five zero six, Miami Radio
15:46:33	N2506	Uh, two five zero six, uh, returning to base from a search and rescue mission with three aircraft who are .. and we have two aircraft missing at this time, they are not responding to our calls, uh, this happened, uh, in front of Havana, uh, some, uh, we were some, uh, twenty to twenty-five miles north of Havana and we lost contact with two of Brothers to the Rescue aircraft there. I'm going to give you the numbers, one of them is, uh, five four eight five sierra and the other one, uh, standby ... two four five six sierra, two four five six sierra, we have, uh, lost them
15:47:18	Miami Radio	Two zero...two five zero six Miami Radio understand on the way back in and which other birds are coming with you?
15:47:26	N2506	There are three birds and, uh, we were, uh, flying our search and rescue mission. We were flying parallel lines, uh, in front of Havana and, uh, we saw MiGs in the area... We saw two MiGs in the area and some flares coming down, uh, we do not know if they have anything to do, uh, with, uh, their not responding, eh, these aircraft numbers are five four eight five sierra and, uh, two four five six sierra
15:47:59	Miami Radio	Roger, Sir, what I'm trying to confirm with you right now if you don't mind is, uh, I understand you are coming back alone. Is that correct? or, or its not, uh, am I assuming you correctly, you are coming back alone?
15:48:10	N2506	One aircraft coming back alone with, uh, four souls on board the other two aircraft are not responding .. radio calls .. there were MiGs in the area
15:48:20	Miami Radio	Two five, uh, zero six roger sir, what is your estimated time of arrival Opa Locka?
15:48:25	N2506	All right I'll give it to you in a moment, uh, I believe we should be at Opa Locka, standby I'll give you a call
15:49:02	N2506	Uh, Miami Radio two five zero six estimating Opa Locka in, uh, twenty-five minutes
15:49:10	Miami Radio	Roger understand estimate Opa Locka at, uh, twenty-five minutes and confirm one other time, sir, that you have lost contact with them altogether?
15:49:19	N2506	That is affirmative, sir, we have lost radio contact with both aircraft. We saw smoke in the area. We saw a large ball of smoke in the water, uh, some three miles away from us. We cannot tell whether it was a flare or it might have been one of our aircraft. So we are very concerned. We are trying to reach him and if we could possibly, uh, get, uh, some if you have any, uh, radar picture from there, uh, we were squawking the uh assigned code
15:49:48	Miami Radio	And two four, uh, correction two five zero six roger I'll try to make an inquiry at the Center and see if they might of had some information. Try to help you out. Uh, we'll see what we can do for you. At this time, sir, I have the information down pat and I have your ETA into Opa Locka
15:50:01	N2506	Thank you sir
15:50:03	Miami Radio	You're welcome

TIME	STATION	TRANSMISSION
15:52:09	Miami Radio	November two five zero six Miami Radio
15:52:16	Miami Radio	November two five zero six, November two five zero six, this is Miami Radio calling
15:52:21	N2506	Miami Radio, November five zero six
15:52:26	Miami Radio	Roger sir, I need to know the location and about what time, how long ago did you see those MiGs?
15:52:33	N2506	About three zero minutes ago, sir, and uh
15:52:38		.. (unintelligible) uh long it ..
15:52:46		.. at eighty two thirty approximately ..
		(other aircraft transmits, instructed to standby)
15:53:00	Miami Radio	November two five zero six the first uhm .. latitude I did not catch sir. Would you please repeat the latitude longitude again?
15:53:08	N2506	Two three three zero, two three three zero and approximately eight two three zero
15:53:25	Miami Radio	And, uh, roger sir, November two five zero six, uh, appreciate that I have the information at this time and, I've just been informed that, uh, you need to call somebody when you get on the ground. I'm going to give you the number here in a minute
15:53:38	N2506	Uh roger sir
15:53:45	Miami Radio	And, uh, November two five zero six maintain radio contact with Miami Radio when I get the telephone number we'll let you know with, uh, which one it is okay
15:53:54	N2506	Stay on your frequency sir
15:56:40	Miami Radio	November two five oh six Miami Radio
15:56:48	Miami Radio	November two five oh six Miami Radio
15:56:55	Miami Radio	November two five zero six Miami Radio
16:00:28	Miami Radio	November two five zero six Miami Radio
16:00:31	N2506	Roger two five zero six go ahead Miami Radio
16:00:33	Miami Radio	Yeah, I have that phone number for you to call when you get on the ground. Its, uh, area code two zero two .. two six seven .. three three, three three
<i>Note.- N2506 was asked to call 202 267 3333 (FAA Operations Center in Washington, D.C.)</i>		
16:00:48	N2506	Two zero two two ... (unintelligible)
16:00:56	Miami Radio	Okay, I did.. I didn't get your read back but it was two six seven three three, three three
16:01:04	N2506	Two six seven three three, three three
16:01:07	Miami Radio	That's affirmative
16:01:10	N2506	We call, uh ... (unintelligible)
		(blocked by other aircraft transmissions)
16:01:23	N2506	Miami radio two five zero six can we call via cellular?

TIME	STATION	TRANSMISSION
16:01:27	Miami radio	Uh, you probably could, uh, standby
16:01:37	Miami Radio	Uh, November two five zero six can you land at Key West and give us a call?
16:01:47	N2506	Uh, I can ... (unintelligible) Key West
16:01:51	Miami Radio	Uh, say again
16:01:55	N2506	Uh, yes I can land at Key West
16:01:57	Miami Radio	Okay when you land at Key West, uh, give us a call, uh, do you have the phone number?
16:02:05	N2506	Two zero two, two six seven, three three three three
16:02:10	Miami Radio	Uh, give Miami Flight Service a call when you land at Key West
16:02:16	N2506	Say the number please
		(other aircraft transmits, instructed to standby)
16:02:28	Miami Radio	Uh, twenty-five oh six, it's two three three, two six one zero
16:02:34	N2506	Two three three?
16:02:38	Miami Radio	Two three three, two six one zero
16:02:44	N2506	Okay, we will land at Key West
16:02:45	Miami Radio	Okay roger

#### 10. N2506 IN CONTACT WITH MIAMI AIFSS AT 16:11 HOURS

This portion of the transcript concerns communications recorded at Miami AIFSS, inflight 02 position, from 16:07 to 16:21 hours.

TIME	STATION	TRANSMISSION
16:11:49	N2506	Miami Radio Skymaster November two five zero six
16:11:53	Miami radio	November two five zero six Miami Radio
16:11:56	N2506	Yes ma'am we have Key West in sight but we'd like to know what the reason why she should have asked .. should we land in Key West?
16:12:02	Miami Radio	Uh, I guess the supervisor here would like to talk to you, uh, ..that's the only reason I know
16:12:10	N2506	We'll be there at the ramp because I think it's more important to get to Opa Locka
16:12:15	Miami Radio	Okay, we you do whatever you, you can give us a call when you get to Opa Locka
16:12:21	N2506	Think so, I think that's the best idea and, uh, we'll proceed to Opa Locka and, uh, again we would like to declare an emergency because we have not heard from our aircraft any more
16:13:23	N2506	Miami Radio Skymaster two five zero six
16:13:44	N2506	Miami Radio November two five zero six
16:13:49	Miami Radio	Two five zero six standby one

**11. N2506 IN CONTACT WITH MIAMI AIFSS AT 16:14 HOURS**

This portion of the transcript concerns communications recorded at Miami AIFSS, inflight 03 position, callsign Miami Radio, from 16:09 to 16:21 hours.

TIME	STATION	TRANSMISSION
16:14:08	Miami Radio	Cessna two five zero six Miami Radio go ahead
16:14:10	N2506	Sir, two five zero six would like to declare an emergency on those two aircraft we have not received further contact from them and it is practically impossible that they would lose four radios so we saw two MiGs in the area and we saw two balls of smoke, two balls of smoke and I am trying to tell you that the likelihood is that those two aircraft might have been downed by the MiGs
16:14:37	Miami Radio	Cessna two five zero six, er, understand sir, what I need to know is which airport you are going to
16:14:44	N2506	I am going into Opa Locka to our base into Opa Locka
16:14:50	Miami Radio	November two five zero six understand you're going go to Opa Locka. Now do you need any help with the bearings?
16:14:56	N2506	No sir, I am, uh, proceeding on my own, uh, navigation to Opa Locka. I have no emergency aboard my aircraft, the emergency is with the two other aircraft
16:15:07	Miami Radio	Cessna two five zero six I understand, sir, uh, the emergency is with the two other aircraft. The authorities have been advised of the situation and, uh, what we needed to make sure is just exactly where you are going at this time
16:15:19	N2506	Proceeding to Opa Locka, I am proceeding to Opa Locka
16:15:24	Miami Radio	and, uh, Cessna two five zero six, uh .. uh, if you don't need any other assistance, sir, you may contact Miami Ra.. Center at this time and, uh uh, if you can, uh, maybe touch base with us, uh, every now and then just so that we know what's going on with you
16:15:42	N2506	Roger sir .. roger

**12. N2506 IN CONTACT WITH U.S. NAVAL AIR STATION KEY WEST**

During the period 16:18 to 16:25 hours, N2506 was in contact with the Naval Air Station approach facility at Key West. A record of these communications were not available from Key West, however, a recording of the transmissions, but not of reception, was made onboard N2506.

TIME	STATION	TRANSMISSION
16:18:??	N2506	Key West approach Skymaster two five zero six
	N2506	Key West advisories November two five zero six
	NAS Key West	---
	N2506	Er, negative sir we are squawking one two two two, ah, for code identification, ah, for code identification customs and, err, we are inbound Opa Locka we are some thirty miles west of Key West at this time and we are in the process of reporting a possible emergency with two aircraft

TIME	STATION	TRANSMISSION
	NAS Key West	---
	N2506	The emergency is two overdue aircraft, ah, that we think we have lost but, I'm sorry, that we have lost some thirty miles north of Havana. That is Brothers to the Rescue two aircraft and smoke that was seen in the vicinity of the area where we were tracking, north of us we also saw two MIGs in the area
	NAS Key West	---
	N2506	Cessna three three seven
	NAS Key West	---
	N2506	Yes sir this is November five eight four five sierra and November two four five six sierra
	NAS Key West	---
	N2506	The second is correct the first one is five four eight five sierra
16:25:??		

### 13. N2506 CLOSURE OF FLIGHT PLAN

This portion of the transcript concerns communications recorded at Miami AIFSS, inflight 02 position, callsign Miami Radio, from 16:48 to 16:59 hours.

TIME	STATION	TRANSMISSION
16:53:37	N2506	Miami Radio Skymaster two five zero six
16:53:40	Miami Radio	November two five zero six Miami Radio
16:53:43	N2506	Two five zero six, uh, cancelling our flight plan we're inbound Opa Locka. Do you have any news for us by any chance?
16:53:49	Miami Radio	I'll cancel you out and, uh, no we haven't heard anything
16:53:53	N2506	Thank you ma'am

### 14. N2506 LANDING AT OPA LOCKA AIRPORT

This portion of the transcript concerns communication recorded at Opa Locka TWR, local control north position from 16:55 to 17:14 hours.

TIME	STATION	TRANSMISSION
17:00:44	N2506	Opa Locka tower Skymaster two five zero six thirteen west landing Opa Locka
17:00:55	Opa Locka TWR	Skymaster two five zero six Opa Locka tower straight in runway nine left report the turnpike check your transponder on
17:01:05	N2506	Two five zero six transponder is on, sir

TIME	STATION	TRANSMISSION
17:01:08	Opa Locka TWR	Roger reset and squawk one two zero zero I'm not picking up any altitudes out to that way
17:01:11	N2506	It's ah squawking one two zero zero and, ah, well, you're not picking up the altitude?
17:01:16	Opa Locka TWR	No, all I have is primary targets out fourteen miles west of the field
17:03:40	Opa Locka TWR	Skymaster five zero six ident
17:03:48	N2506	Five zero six
17:03:54	Opa Locka TWR	Skymaster five zero six say direction of flight
17:03:58	N2506	We're going to, ah, we are southwest of the field sir
17:03:59	Opa Locka TWR	Skymaster five zero six fly northbound west of the turnpike join a six mile base to final for runway niner left report crossing the Florida turnpike
17:04:08	N2506	All right er, we'll report crossing the turnpike for final on runway nine left
17:05:31	N2506	Two five zero six is crossing the turnpike
17:05:33	Opa Locka TWR	Skymaster two five zero six runway niner left clear to land
17:05:37	N2506	Two five zero six
17:05:39	Customs landline	(ringing sound) I copied it over here
17:05:41	Opa Locka TWR landline	Okay
17:05:42	Customs landline	Thanks
17:08:54	Opa Locka TWR	Skymaster five zero six turning right at taxiway charlie correction turn right at the end contact ground point niner clearing
17:09:10	N2506	Turn out at the end? I can turn Charlie if you want
17:09:12	Opa Locka TWR	Five zero six make the right turn at Charlie contact ground point niner

### 15. N2506 TAXI IN AFTER LANDING

This portion of the recording concerns communications recorded at Opa Locka TWR, ground control position from 17:04 to 17:14 hours.

TIME	STATION	TRANSMISSION
17:09:24	N2506	Opa Locka ground Skymaster two five zero six, ah, ready to taxi, ah, from nine left to, ah, to the, ah, hanger, Brothers hanger
17:09:34	Opa Locka TWR	Skymaster two five zero six Opa Locka ground, taxi straight ahead and, er, taxi to Customs
17:09:40	N2506	Ah negative Customs we do not, ah, do, um ah, any foreign stoppage
17:09:50	Customs	Two five zero six this is Customs. You are to report to Customs trailer period
17:09:56	N2506	Oh good, okay, thank you sir

**B. TRANSCRIPT OF RADIO COMMUNICATIONS AS RECORDED  
ON BOARD N2506**

The tape provided by the Brothers to the Rescue was recorded by the pilot of N2506 on 24 February 1996. The recorder used a microphone in the pilot's headset and thus recorded any radio and intercom communications as selected by the pilot at the time. Apart from the intercom in N2506, the communications were between: the three aircraft and including the Brothers to the Rescue Opa Locka hangar, VHF and possibly HF; Havana Centre; USN Key West; and Miami Radio. Various other aircraft appear in the text, these are conducting their routine communications with Havana ACC. The recording was partially in English and partially in Spanish. When the original language was Spanish, a translation into English has been provided and indicated by the use of italics. The United States provided a record of communications between the Brothers to the Rescue aircraft from 15:03 to 15:31 hours

The three Brothers to the Rescue aircraft are identified as:

N2506            Seagull One    Code 1222  
 N2456S        Seagull Charlie Code 1223    (first aircraft shot down)  
 N5485S        Seagull Mike    Code 1224    (second aircraft shot down)

TIME	STATION	Intercom	122.75 MHz	133.7 MHz
14:55:54	N2506 Seagull 1		.. I say do it	
	N5485S Seagull M		Roger	
14:56:00	N5485S Seagull M			<i>Havana centre November five four eight five sierra</i>
14:56:05	Havana ACC			<i>Five four eight five Sierra Havana</i>
14:56:08	N5485S Seagull M			<i>November five four eight five sierra good morning we are crossing parallel twenty four.. at this moment and will remain in this area for approximately five hours</i>
14:56:21	Havana ACC			<i>Received, check transponder code</i>
14:56:24	N5485S Seagull M			<i>Eight five sierra with one two two four</i>
14:56:36	Havana ACC			<i>In what area are you going to do your work?</i>
14:56:39	N5485S Seagull M			<i>Well that information is in our flight plan</i>
14:56:42	Havana ACC			<i>I received that</i>



TIME	STATION	Intercom	122.75 MHz	133.7 MHz
	Havana ACC			Martinair six four Havana, radar contact one five miles south of ATUVI maintain three five zero
	Martinair 64			Roger maintain three five zero radar contact, Martinair six four
	N2456S Seagull C			er November ...
14:57:00	N2456S Seagull C			<i>Havana centre November two four five six sierra</i>
14:57:02	Havana ACC			<i>Two four five six sierra Havana centre</i>
14:57:06	N2456S Seagull C			<i>Two four five six sierra transponder one two two three when crossing parallel twenty four in five minutes</i>
14:57:10	Havana ACC			<i>Roger</i>
14:57:17	N2506 Seagull 1			<i>Good afternoon Havana centre. Greetings from November two five zero six. Please, we should be crossing parallel twenty four in five minutes and staying in your area for about three to four hours transponder one two two two, at five hundred feet or more</i>
14:57:32	Havana ACC			<i>Havana centre here we copy</i>
14:57:34	N2506 Seagull 1			<i>Thank you very much</i>
14:57:45	N2506 Seagull 1			<i>Thanks ... for your information Havana centre today our area of operation is to the north of Havana, so we will be in your area and in contact with you. Brothers to the Rescue and myself, president of the organization Jose Basulto, send you warm greetings</i>
14:57:57	Havana ACC			<i>Received sir, we inform you that the area north of Havana is activated you are taking a risk by flying south of twenty four</i>
14:58:08	N2506 Seagull 1			<i>We know that we are in danger each time we fly into the area south of twenty four but we are ready to do so as free Cubans</i>
14:58:20	Havana ACC			<i>Thank you we've copied you sir</i>

TIME	STATION	Intercom	122.75 MHz	133.7 MHz
14:58:27	N2506 Seagull 1			<i>Thank you very much</i>
Recorder switched off for an unknown length of time				
	?			That is correct
	?	Negative, I am talking ... to go on, we are having both...		
15:16:52	Cayman 201			Havana centre this is Cayman two zero one
15:16:55	Havana ACC			Good evening Cayman two zero one radar contact sir maintain two nine oh. Are you proceeding direct to .. anywhere? Cayo Largo or Varder?
15:17:02	Cayman 201			We were going direct to ah TADPO but we would really appreciate a direct to Cayo Largo
15:17:07	Havana ACC			Well, due to warning area activated again in via TADPO sir, and your present heading will not take you direct to TADPO, er, from your present position heading to TADPO should be one four five, heading one forty five
15:17:21	Cayman 201			One forty five, Cayman two oh one
15:17:23	Havana ACC			Roger
15:17:27	N2456S Seagull C		One, Charlie	
	N2506 Seagull 1		Hi Charlie	
15:17:31	N2456S Seagull C		You got that boat in front of you?	
	N2506 Seagull 1		Ah, not yet about a mile more	
15:17:35	N2456S Seagull C		Its your eleven o'clock you've got a boat	
15:17:37	Cayman 201			Havana Cayman two zero one
15:17:39	N2506 Seagull 1		Yeah, I am overflying the boat	
15:17:41	N2456S Seagull C		Okay roger	

TIME	STATION	Intercom	122.75 MHz	133.7 MHz
15:17:45	Havana ACC			Who is calling Havana now?
15:17:46	Cayman 201			Cayman two zero one. Is it your warning area that is active, or the US?
15:17:52	Havana ACC			Ah, it's mine sir it's in Havana airspace after twenty four north it's only ten miles to the west of the, er, Green four forty eight
15:18:01	Cayman 201			Okay sir we will go over to TADPO
	Havana ACC			Roger
15:18:09	N2506 Seagull 1		... checking the boat. Out	
15:18:14	N2456S Seagull C		... we got you	
	N5485S Seagull M		Mike is twenty three twenty eight, eighty two twenty nine do you want me to wait for you here?	
15:18:26	N2506 intercom	<i>Charlie wants to go to ...</i>		
15:18:28	N2506 Seagull 1		Why not	
	N5485S Seagull M		Roger	
15:18:35	N5485S Seagull M		If you are going to be there a while I'd like to advertise also	
15:18:39	N2506 intercom	<i>Barbarous!</i>		
15:18:47	N2506 intercom	<i>Would you like a close-up?</i>		
	N2506 intercom	<i>What are you doing?</i>		
15:18:50	N2506 intercom	<i>Go, go</i>		
15:18:52	N2506 intercom	<i>I am going, going to take east now. Right?</i>		

TIME	STATION	Intercom	122.75 MHz	133.7 MHz
15:19:8	N5485S Seagull M		Mike is going to stay around eighty two thirty	
	N2506 intercom	<i>... take to the east... inform home ...Look</i>		
15:19:36	N2506 intercom	<i>... Yes take the east a little bit slanted, not like east but a bit more</i>		
15:20:5	Havana ACC			US Air one eight seventy six er call Miami one three two point two, good day
15:20:10	US Air 1876			Thirty two two, one six
15:20:27	N2506 Seagull 1			<i>Havana centre November two five zero six</i>
15:20:29	Havana ACC			<i>November two five zero six Havana</i>
15:20:31	N2506 Seagull 1			<i>Warm greetings. We report to you from twelve miles from Havana and proceed on our search and rescue course to the east. It's a beautiful day today and Havana looks just fine from up here. Cordial greetings to you and to all the people of Cuba from Brothers to the Rescue</i>
15:20:50	Havana ACC			<i>Havana received</i>
15:20:52	N2506 intercom	<i>before they didn't even say that</i>		
15:20:53	Royal 561			Havana good afternoon Royal five six one heavy five point five for one zero zero
15:20:59	Havana ACC			Good afternoon Royal five fifty err sixty one, radar contact sir, one five miles out of Varadero, climb initially to flight level one zero zero
15:21:07	Royal 561			Climb maintain one zero zero, Royal five six one
15:21:10	Havana ACC			Martinair six four call Miami Center one three two point two
15:21:13	Martinair 64			Call Miami Center one three two point two have a nice day, thank you, bye bye
	N2506 intercom	<i>twenty-nine... they throw a Mig at us....</i>		

TIME	STATION	Intercom	122.75 MHz	133.7 MHz
15:21:19	N2506 Seagull 1		One Mike	
15:21:20	N2506 intercom	<i>barbarous</i>		
	N2506 intercom	<i>They are going to shoot</i>		
15:21:26	N2506 intercom	<i>wow, they are going to shoot us... how barbaric</i>		
	N2506 intercom	<i>ha</i>		
15:21:35	Havana ACC			Cayman two zero one Havana proceed from present position direct to ATUVI intersection
	N2506 intercom	<i>They will shoot us? Yes!</i>		
	N2506 intercom	<i>They will shoot at us! ..</i>		
	N2506 intercom	<i>they are using that for ...</i>		
15:21:37	N2506 intercom	<i>...there's a MiG comming ...MiG</i>		
	N2506 intercom	poor Mike		
15:21:42	Cayman 201			Present position direct to ATUVI, Cayman two oh one, thank you
15:21:43	Havana ACC			Bye
15:21:51	Havana ACC			Royal five sixty one Havana
	N2506 intercom	<i>You see...you see they shoot at us, this was a flare</i>		
15:21:53	Royal 561			Five sixty one go ahead
15:21:56	Havana ACC			Traffic is a Cessna 421 the same way located twelve o'clock level one two zero distance twenty miles
15:22:04	N2596 intercom	<i>Okay, we have a Mig around</i>		
15:22:05	Royal 561			Okay, we'll keep an eye for it, five sixty one. He's twenty miles out is he?

TIME	STATION	Intercom	122.75 MHz	133.7 MHz
15:22:12	Havana ACC			About 20 miles ahead.. Sir.. He's level one two zero on your same way
15:22:18	Royal 561			Okay thanks
15:22:19	N2506 intercom	<i>We have a MiG around us</i>		
	N2506 intercom	.....		
15:22:23	N2506 intercom	<i>Celia</i>		
	N2506 intercom	<i>Look there, look at it</i>		
15:22:26	Havana ACC			Royal five sixty one whats your present heading sir?
15:22:28	N2506 Seagull 1		Seagull Charlie, Seagull One	
	Royal 561			Royal five sixty one is head zero one zero
15:22:32	N4585S Seagull M		Seagull One there's a MiG in the air, bogie in the air, where are you?	
	Havana ACC			.. on heading
15:22:43	N2506 Seagull 1		The bogies are north of us at this time, they dropped a er flare apparently to take reference from	
15:22:48	Royal 561			Vector two five zero, up to two four zero, Royal five sixty one
15:23:0	N5485S Seagull M		Seagull Charlie this is Seagull Mike?	
15:23:20	N4585S Seagull M		Charlie Mike?	
15:23:27	N5485S Seagull M		One have you heard from Charlie?	
15:23:29	N2506 Seagull 1		Negative	
15:23:36	N5485S Seagull M		What is your position?	
15:23:43	N5485S Seagull M		Seagull Mike is two three three zero, eight two two nine	

TIME	STATION	Intercom	122.75 MHz	133.7 MHz
15:23:47	N2506 Seagull 1		Okay we're two three two five, eight two two zero	
15:23:55	N2506 Seagull 1		Seagull Charlie, Seagull Charlie	
15:24:22	Cubana 9406			<i>Havana centre Cubana nine four zero six good afternoon</i>
15:24:26	Havana ACC			<i>Nine four zero six good afternoon, radar contact climb to two seven zero</i>
15:24:30	N2506 Seagull 1		Seagull Charlie Seagull One	
	Cubana 9406			<i>.. level two seven zero</i>
15:24:33	N5485S Seagull M		Mike is with you	
15:24:35	Havana ACC			Royal five sixty one resume own navigation direct Marathon, clear of traffic
15:24:39	N2506 Seagull 1		Seagull Charlie are you with us?	
15:24:45	N2506 Seagull 1		Seagull Mike are you with us?	
15:24:47	N5485S Seagull M		Yes sir	
15:24:51	N2506 Seagull 1		Ah, stand by	
15:24:56	N2506 Seagull 1		Seagull Charlie Seagull One	
15:25:03	N2506 Seagull 1		Seagull Charlie Seagull One	
15:25:11	N2506 Seagull 1		Seagull Charlie Seagull One	
15:25:23	N2506 Seagull 1		Seagull Charlie Seagull One	
15:25:33	Opa Locka hangar		<i>... come in ... come in</i>	
15:25:37	N2506 Seagull 1		<i>Ah, trying to reach Seagull Charlie, no contact Seagull Charlie, do you .. do you copy?</i>	

TIME	STATION	Intercom	122.75 MHz	133.7 MHz
15:25:48	Opa Locka hangar		<i>.. here, go ahead, go ahead understand</i>	
15:25:53	N2506 Seagull 1		<i>Go ahead Seagull Seagull Charlie</i>	
15:26:02	Opa Locka hangar		<i>Go ahead One, go ahead one, go ahead Charlie</i>	
	Opa Locka hangar		<i>Go ahead Charlie, go ahead Charlie bate, bate</i>	
15:27:02	N2506 intercom	Shit		
15:27:04	Opa Locka hangar	<i>who is there?</i>		
15:27:08	N2506 Seagull 1		Seagull Mike Seagull One	
15:27:10	N5485S Seagull M		I'm here, any word from Charlie?	
15:27:11	N2506 Seagull 1		Negative	
15:27:18	N5485S Seagull M		Do you want me to try? Well never mind	
15:27:21	N2506 Seagull 1		Do you see that smoke to my ,ah, left?	
15:27:25	N4585S Seagull M		I don't see anything now, I did see smoke	
15:27:30	N2506 Seagull 1		Err, do you see smoke below the MiG?	
15:27:33	N4585S Seagull M		I didn't see it, see the MiG I saw smoke and a flare	
15:27:37	N2506 Seagull 1		I saw the MiG, I saw smoke	
15:27:42	N2506 Seagull 1		I do not know if it was a flare	
15:27:45	N2506 intercom	It was a flare		
	N2506 intercom	Yes?		
	N2506 intercom	It was a flare with a ..		
	N2506 intercom	with a chute?		



TIME	STATION	Intercom	122.75 MHz	133.7 MHz
	N2506 intercom	Yeah		
15:27:54	N2506 Seagull 1		Seagull Charlie Seagull One	
	N2506 intercom	<i>Look over there look</i>		
15:27:59	N2506 intercom	Another .. Okay		
15:28:32	N2506 intercom	Flare		
15:28:37	N2506 Seagull 1		Okay we are looking to another flare, another ball of smoke	
15:28:45	N2506 Seagull 1		Charlie is that you?	
15:28:48	N2506 Seagull 1		Seagull Mike	
15:28:52	N2506 Seagull 1		Seagull Mike Seagull One	
15:29:15	N2506 Seagull 1		Seagull Mike Seagull One	
15:29:17	N2506 intercom	<i>Lets go home</i>		
15:29:19	N2506 intercom	<i>I'm sorry</i>		
15:29:20	N2506 intercom	<i>call Carlitos to see if he answers</i>		
15:29:22	N2506 Seagull 1		Seagull Charlie Seagull Charlie ah Seagull One	
15:29:46	N2506 intercom	go ahead		
15:29:48	N2506 intercom	.. flare		
	N2506 Seagull 1		Seagull Charlie Seagull Charlie	
	N2506 Seagull 1		Seagull Mike	
15:30:00	N2506 Seagull 1		.M.Mike One	
	N2506 intercom	Eh?.. that's okay		

TIME	STATION	Intercom	122.75 MHz	133.7 MHz
	N2506 intercom	hold on a second		
15:30:11	N2506 intercom	<i>.. the other way is to go to the marine band and ask them to check the smoke and see what it is</i>		
15:30:22	N2506 intercom	<i>lets go towards the ship, over there</i>		
	N2506 intercom	<i>..to go to see where Mike is</i>		
	N2506 Seagull 1		Seagull Mike Seagull One .. Seagull Mike Seagull One?	
	N2506 intercom	<i>Well, I guess we have to get the hell out of here. You hear me?</i>		
	N2506 Seagull 1		Mike One?	
Recorder switched off for an unknown length of time				
	N2506 intercom	<i>You have everything off?</i>		
	N2506 intercom	<i>We are the next</i>		
	N2506 intercom	<i>what?</i>		
Recorder switched off for an unknown length of time				
			<i>What is that?</i>	
			<i>.. if only you knew that all day today the repeater is not working</i>	
			<i>I have forty five</i>	
			<i>forty five?</i>	
			<i>we have forty five watts</i>	
			<i>..leaving with one .... the seven three one.</i>	
			<i>just a little bit.</i>	
			<i>I can copy very clearly, the modulation is perfect</i>	
Recorder switched off for an unknown length of time				

**Communications with Miami AIFSS**

TIME	STATION	Intercom	122.75 MHz	Miami AIFSS
	N2506			I am going to Opa Locka to our base in to Opa Locka
	Miami Radio			---
	N2506			No sir I am proceeding on my own er navigation to Opa Locka. I have no emergency aboard my aircraft the emergency is with the two other aircraft
16:15:07	Miami Radio			---
16:15:19	N2506			I am proceeding to Opa Locka. I am proceeding to Opa Locka
16:15:24	Miami Radio			---
16:15:42	N2506			Roger sir, roger
Recorder switched off for an unknown length of time				

**Communications with NAS Key West Approach**

TIME	STATION	Intercom	122.75 MHz	Key West approach
	N2506			Key West approach Skymaster two five zero six
	N2506			Key West advises November two five zero six
	USN Key West			---
	N2506			Er, negative sir we are squawking one two two two ah for identification ah for code identification customs and err we are inbound Opa Locka we are some thirty miles west of Key West at this time and we are in the process of reporting a possible emergency with two aircraft
	USN Key West			---

TIME	STATION	Intercom	122.75 MHz	Key West approach
	N2506 intercom	<i>Do you want something to.. Do you want a copy of something?</i>		
	N2506 intercom	<i>Eh?</i>		
	N2506 intercom	<i>Do you want a copy of something?</i>		
	N2506			The emergency is two overdue aircraft ah that we think we have lost but, I'm sorry, that we have lost some thirty miles north of Havana. That is Brothers to the Rescue two aircraft and smoke that was seen in the vicinity of the area where we were tracking north of us we also saw two MIGs in the area
	USN Key West			----
	N2506			Cessna three three seven
	USN Key West			----
	N2506			Yes sir this is November five eight four five sierra and November two four five six sierra
	USN Key West			---
	N2506			The second is correct the first one is five four eight five sierra
16:25:	USN Key West			---

**C. TRANSCRIPTS OF CUBAN MILITARY RADIO COMMUNICATIONS IN SPANISH**

<b>LEYENDA</b>	
<b>INDICATIVOS</b>	<b>IDENTIFICACIÓN</b>
2908	PRIMER PILOTO MIG-29UB (PAREJA NO. 1)
1213	PILOTO MIG-23 (PAREJA NO. 1)
DV	DIRIGENTE DE VUELOS
2972	CAPITÁN MI-17 (BSR NO. 1)
13	COPILOTO MI-17 (BSR NO. 1)
2945	PRIMER PILOTO MIG-23 (PAREJA NO. 2)
18	SEGUNDO PILOTO MIG-23 (PAREJA NO. 2)
22	PILOTO MIG-29 (PAREJA NO. 2)
CISNE-2	PUNTO DE CONDUCCIÓN NO. 2
CISNE-8	PUNTO DE CONDUCCIÓN NO. 8
PC	PUNTO DE CONDUCCIÓN
3014	CAPITÁN MI-17 (BSR NO. 2)
43	PILOTO DE CAZA

**NOTA: EN OCASIONES EL SEGUNDO PILOTO DEL MIG-29UB SE IDENTIFICA COMO 08**

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
		08	PC	-DAME INDICACIONES, PORQUE YO LO QUE TENGO A LA VISTA ES LA HABANA.	
15:08:24		PC	08	-TIENE LA COSTA A LA VISTA?	
15:08:27		08	PC	-CORRECTO.	
15:08:29		PC	08	-VAMOS A PATRULLAR ENTRE LA HABANA Y GUANABO.	
15:08:33		08	PC	-REPITA.	
15:08:34		PC	08	-ENTRE LA HABANA Y GUANABO.	
15:08:37		08	PC	-ENTERADO.	
15:08:53		13	PC	-EL 13 CON RUMBO 270 AL NORTE DE LA HABANA.	
15:08:59		08	13	-ALTURA QUE TU TRAES?	
15:09:00		13	08	-200.	
15:09:03		08	13	-ENTRADO.	
15:09:39		PC	13	-1213, CISNE-2.	
15:09:43		08	PC	-EL OBJETIVO ESTA DENTRO DE LAS AGUAS.	
15:09:45		08	PC	-EL OBJETIVO ESTA....DE NOSOTROS.	
15:09:40	15:11:06	PC	08	-AL NORTE?	-AL NORTE?
15:09:49		PC	13	1213 CONECTE UVD.	
15:09:55		PC	13	-1213 CONECTE UVD...CISNE-2.	
15:10:23		PC	13	-QUE RUMBO UD TIENE?	
15:10:28		PC	13	-13 RUMBO?	
	15:11:37	08	PC		RECIBIDO, QUE EL OBJETIVO ESTA AL NORTE POR BARACOA
15:10:31	15:11:43	13	PC	-RUMBO 270.	AL RUMBO 270.
	15:11:45	13			CORRECTO, CORRECTO. EL .....
15:10:33		PC	13	-ESO ES CORRECTO, CON RUMBO 270, A SU DERECHA TIENE EL OBJETIVO A UNA DISTANCIA DE 40 KM.	
		PC	13	-1213 CISNE-8.	
15:10:41		08	PC	-COPIADO.	
	15:11:54				OKA

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
15:10:43	15:11:55	13	PC	-ADELANTE CISNE-8 PARA EL 13.	-ADELANTE CISNE-8 PARA EL 13.
		--	--	.....	
15:10:47	15:11:56	PC	13	-CORRECTO, POR SU DERECHA, CURSO 330, VAMOS A TRABAJAR CONTRA UN OBJETIVO.	....CURSO 330. VAMOS A TRABAJAR CONTRA EL OBJETIVO
15:10:52	15:12:03	13	PC	-330 POR LA IZQUIERDA.	-330 POR LA IZQUIERDA.
15:10:54	15:12:04	PC	13	-CORRECTO.	CORRECTO
15:11:09	15:12:19	08	13	-13 HAY UN OBJETIVO GRANDISIMO AHÍ.	-13 HAY UN BARCO GRANDISIMO AHI.
15:11:12	15:12:21	13	08	-SI, YO LO VI AHORITA.	-SI, YA LO VI AHORITA.
15:11:31		08	PC	-290.	
	15:12:39	PC	08	-08 CONECTE IRRADIACIÓN.	CONECTE IRRADIACIÓN
15:11:36		08	PC	-NEGATIVO.	
	15:12:43	08	PC		
15:11:43	15:12:51	PC	13	-13 CONECTE IRRADIACIÓN, TODO COMPLETO.	-13 CONECTE IRRADIACIÓN, TODO COMPLETO.
15:11:46	15:12:53	13	PC	-CONECTADO.	-CONECTADO.
15:11:48	15:12:54	PC	13	-BÚSQUELO POR DEBAJO 13.	-BÚSQUELO POR DEBAJO 13.
		PC	13	-PONGA CURSO 2...360.	
15:11:51	15:12:56	PC	13	....BÚSQUELO POR DEBAJO DE UDS, ES POR DEBAJO...AL NORTE DE BARACOA UNOS 30 KM.	ESTE POR DEBAJO.....
15:11:53		PC	13	-1213 ME INFORMA EN VALORES.	
	15:13:04	13	PC	-EN VALORES EL 13.	EN VALORES
15:12:00	15:13:05	PC	13	-CORRECTO MANTENGA CURSO 360.	MANTENGA EL CURSO 330
15:12:04	15:13:08	13	PC	-EN VALORES.	EN VALORES
15:12:06		PC	13	-ENTERADO.	ENTERADO
15:12:13	15:13:17	PC	13	-ALTURA 1213?	-ALTURA 13?
15:12:15	15:13:19	13	PC	-200.	-200.
15:12:16	15:13:20	PC	13	-ENTERADO.	-ENTERADO.
15:12:22	15:13:25	08	PC	-EL 08 A 1500.	-EL 08 A 1500.
15:12:27	15:13:30	PC	08	-LOS OBJETIVOS EN ALTURA DE 200-300 M.	-LOS OBJETIVOS EN ALTURA DE 200-300 M.
15:12:31	15:13:33	08	PC	-COPIADO.	-COPIADO.

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
15:12:34	15:13:37	PC	08	-08 BÚSQUELO POR DEBAJO DE UD.	-08 BÚSQUELO POR DEBAJO DE UD.
15:12:41	15:13:43	PC	13	-13 TREPE A ALTURA 1000.	-13 TREPE A ALTURA 1000.
15:12:44	15:13:45	13	PC	-MIL	-MIL
15:13:06	15:14:06	PC	13	-1213...NORTE DE SANTA FE, DISTANCIA 35 KM., ESTA EL OBJETIVO.	...5 KILÓMETROS AL OBJETIVO
15:13:16	15:14:15	13	PC	-ENTERADO, EL 13 EN ALTURA 1000.	-ENTERADO, EL 13 ALTURA 1000.
15:13:19		PC	--	-...CISNE-8.	
15:13:21		08	13	-13, EN ALTURA 1500 EL 08.	
		13	08	-COPIADO.	
	15:14:21	08			1500
15:13:25	15:14:23	PC	13	-COMIENZE A GIRAR POR LA DERECHA PARA CURSO 30 GRADOS.	COMIENZE A GIRAR POR LA DERECHA PARA CURSO 30 GRADOS.
15:13:28		08	PC	-EL 08?	PARA EL 08?
	15:14:26	08			
15:13:29		PC	13	-NO, EL 13, 1213 CISNE-8.	AL 13.
15:13:32	15:14:30	13	PC	-COPIADO CISNE-8, 30 GRADOS POR LA DERECHA.	COPIADO CISNE-8, 30 GRADOS POR LA DERECHA.
15:13:39	15:14:35	13	PC	-CISNE-8, AQUÍ LO QUE TENGO ABAJO ES UN BARCO GRANDE.	CISNE-8, AQUÍ LO QUE TENGO ABAJO ES UN BARCO GRANDE.
15:13:44	15:14:40	PC	13	-1213 TIENE UN OBJETIVO 10 GRADOS A SU IZQUIERDA, DISTANCIA 12 KM.	1213 TIENE UN OBJETIVO 10 GRADOS A SU IZQUIERDA, DISTANCIA 12 KM.
15:13:50	15:14:46	13	PC	-NEGATIVO, ESTO ES UN BARCO GRANDE LO QUE TENGO AQUÍ, A LA IZQUIERDA.	NEGATIVO, ESTO ES UN BARCO GRANDE LO QUE TENGO AQUÍ, A LA IZQUIERDA.
15:14:01	15:14:55	PC	13	-SIGUE BUSCANDO 1213.	SIGUE BUSCANDO.
15:14:04	15:14:56	13	PC	-ENTERADO.	ENTERADO.
15:14:09	15:15:02	13	PC	-EL 13 GIRANDO POR LA IZQUIERDA 270.	GIRANDO POR LA IZQUIERDA AL 270.
	15:15:11				LO QUE TENGO A LA IZQUIERDA EN ESTOS MOMENTOS ES UN BARCO DE PASAJEROS GRANDE.
15:14:30	15:15:26	PC	13	-1213 CISNE-8.	1213 ES CISNE 8.
15:14:33	15:15:27	13	PC	-ADELANTE CISNE-8.	-ADELANTE CISNE-8.



TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
15:14:36	15:15:28	PC	13	-EHH...USTED...EL OBJETIVO QUE ESTA INFORMANDO LO TIENE DELANTE?	
15:14:40	15:15:37	13	PC	-EN ESTOS MOMENTOS A LA IZQUIERDA.	EN ESTOS MOMENTOS A LA IZQUIERDA.
15:14:42	15:15:40	PC	13	-ENTERADO.	ENTERADO.
15:15:03	15:15:57	PC	13	-NO VE EL OBJETIVO, 13?	NO VE EL OBJETIVO, 13?
15:15:05	15:15:59	13	PC	-REPITA.	REPITA.
15:15:06		PC	13	-EL OBJETIVO LO TIENE DENTRO DEL RADIO DE GIRO SUYO, EN ESTOS MOMENTOS.	
	15:16:00	PC			EL OBJETIVO LO TIENE (?)
15:15:10	15:16:04	13	PC	-CORRECTO,UN BARCO ES LO QUE TENGO.	CORRECTO,UN BARCO ES LO QUE TENGO.
15:15:13	15:16:06	PC	13	-ENTERADO, VAMOS A SEGUIR BUSCANDO.	ENTERADO, VAMOS A CONTINUAR UN POCO ADELANTE.
15:15:24		PC	13	-1213 CISNE-8.	
		PC			DISTANCIA?
15:15:27	15:16:19	13	PC	-ADELANTE CISNE-8.	ADELANTE CISNE-8.
15:15:28	15:16:22	PC	13	-EL BARCO NO TIENE NADA AFUERA DE EL,...UN GLOBO.	EL BARCO NO TIENE NADA AFUERA DE EL?...UN GLOBO?
15:15:32	15:16:24	13	PC	-NEGATIVO, NO SE LE CONTEMPLA NADA.	NEGATIVO, NO SE LE OBSERVA NADA.
15:15:36	15:16:27	PC	13	-ENTERADO.	ENTERADO.
15:15:50	15:16:40	PC2	PC	-CISNE-8 USTED...TIENE A LA VISTA AL 08?	CISNE-8 USTED...TIENE A LA VISTA AL 08?
15:15:54	15:16:46	PC	PC2	-CORRECTO.	CORRECTO.
15:16:28	15:17:16	13	PC	-ADELANTE.	ADELANTE.
15:16:29	15:17:17	PC	08	-BIEN, PARA EL 08, CONECTE UVD.	BIEN, PARA EL 08, CONECTE UVD.
15:16:33	15:17:20	13	PC	-COPIADO CONECTADO UVD.	COPIADO CONECTADO UVD.
15:16:39	15:17:26	08	PC	-CONECTADO.	CONECTADO.
	15:17:28	PC	08	-CONTINUÉ OCUPÁNDOSE DE ESA ZONA, 08.	CONTINUÉ BUSCANDO EN ESA ZONA
15:16:48	15:17:34	PC	13	-EHH...13 EL OBJETIVO ESTA AL NORTE DE SANTA FE, DISTANCIA 25 KM.	13, EL OBJETIVO ESTA AL NORTE DE SANTA FE, DISTANCIA 25 KM.

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
15:16:55	15:17:39	13	PC	-ENTERADO, EN ESTOS MOMENTOS CON RUMBO 180 ALTURA 1000.	ENTERADO, EN ESTOS MOMENTOS CON RUMBO 180 ALTURA 1000.
15:16:59	15:17:44	PC	08	-REPITA, 08.	REPITA, 08.
15:17:01	15:17:47	13	PC	-EL 13 CON RUMBO 180, ALTURA 1000.	CON RUMBO 180, ALTURA 1000.
15:17:04	15:17:49	13	C8	-ENTERADO	ENTERADO
15:17:10		PC	08	-08, LO TIENE A LA IZQUIERDA DISTANCIA 10 KM.	
15:17:15	15:17:55	13	PC	EL 13 CON OTRO BARCO A LA VISTA, CON RUMBO...A 90 GRADOS, A LA DERECHA.	CON OTRO BARCO A LA VISTA CON 90 GRADOS A LA DERECHA
		PC	13	-ENTERADO, 13.	
15:17:28	15:18:11	PC	08	-LO TIENE A LA IZQUIERDA 30 GRADOS, DISTANCIA 10 KM.	LO TIENE A LA IZQUIERDA 30 GRADOS, DISTANCIA 10 KM.
15:17:34	15:18:17	PC	08	-ME COPIO 08?	ME COPIO 08?
15:17:36	15:18:18	08	PC	-COPIADO.	REPITA
15:17:48	15:18:27	PC	08	-08, BUSQUE EL OBJETIVO 90 GRADOS A LA IZQUIERDA, AHORA.	BUSQUE A LA IZQUIERDA
	15:18:28	08	PC		MIRE...
15:17:50	15:18:33	08	PC	-OK. OBJETIVO A LA VISTA, OBJETIVO A LA VISTA, AVIONETA.	-OKA. OBJETIVO A LA VISTA, OBJETIVO A LA VISTA, AVIONETA. COPIADO AVIONETA A LA VISTA.
15:17:56		PC	08	-ENTERADO.	
15:17:56		08	PC	-AVIONETA A LA VISTA.	
15:17:58	15:18:38	08	PC	-OK. LA TENEMOS A LA VISTA, LA TENEMOS A LA VISTA.	OCA. LA TENEMOS A LA VISTA, LA TENEMOS A LA VISTA.
15:18:03	15:18:45	08	PC	-OBJETIVO A LA VISTA.	OBJETIVO A LA VISTA.
15:18:06		08	PC	-CISNE-8,...08.	
15:18:09	15:18:47	PC	08	-ADELANTE 08.	ADELANTE
15:18:09	15:18:49	08	PC	-A LA VISTA EL OBJETIVO.	A LA VISTA EL OBJETIVO.
15:18:11	15:18:52	PC	08	-CORRECTO, A LA VISTA.	AVIONETA A LA VISTA
15:18:14		PC	08	-IDENTIFIQUELA.	
15:18:18	15:18:57	08	PC	-REPITA.	REPITA.
15:18:19		PC	08	-IDENTIFIQUE LA AVIONETA.	

TIME (CUBAN TRANSCRI PT/RECOR DING)	TIME (UNITED STATES RECORDI NG)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
15:18:20	15:19:00	08	PC	-ES UNA AVIONETA, ES UNA AVIONETA.	ES UNA AVIONETA, ES UNA AVIONETA.
15:18:23		PC	08	-COLOR DE LA AERONAVE?	
15:18:26	15:19:04	08	PC	-EHH...BLANCA, BLANCA.	ES BLANCA, BLANCA
15:18:31	15:19:10	13	08	-08 VOY A TREPAS A ALTURA 2000.	VOY A TREPAS A ALTURA 2000.
15:18:33	15:19:12	PC	08	-COLOR Y MATRICULA DE LA AVIONETA?	COLOR Y MATRICULA DE LA AVIONETA?
15:18:36	15:19:15	PC	08	-CHEQUE LA MATRICULA.	CABALLERO
15:18:38	15:19:17	08	PC	-OYE, LA MATRICULA TAMBIÉN?	OYE, LA MATRICULA TAMBIÉN?
15:18:41	15:19:19	PC	08	-QUE TIPO Y COLOR?	QUE TIPO Y COLOR?
15:18:44	15:19:22	08	PC	-BLANCA Y AZUL	BLANCA Y AZUL
15:18:46		13	PC	-BLANCA Y AZUL	
15:18:47	15:19:24	08	PC	-BLANCA Y AZUL, LA AVIONETA ESTA A BAJA ALTURA, AVIONETA.	BLANCA Y AZUL, ESTA A BAJA ALTURA, AVIONETA.
15:19:03	15:19:38	08	PC	-DAME INSTRUCCIONES.	DAME INSTRUCCIONES.
15:19:07		PC	08	-ES UN 337.	
15:19:09	15:19:44	08	PC	-INSTRUCCIONES.	INSTRUCCIONES.
15:19:17	15:19:52	08	PC	-ÓYEME, AUTORIZAME A..., VAMOS A DARLE UN PASE.	ÓYEME, AUTORIZAME A...,
15:19:20	15:19:54	13	PC		VAMOS A DARLE UN PASE
15:19:23		PC	08	-A QUE DISTANCIA ESTA?	
15:19:26	15:20:02	08	PC	-SI LE DAMOS UN PASE SE NOS COMPLICA LA COSA.	SI LE DAMOS UN PASE SE NOS COMPLICA LA COSA.
	15:20:04				VAMOS A DARLE UN PASE. PORQUE SE ESTÁN ACERCANDO UNOS BARCOS AHI, LE VOY DAR UN PASE
15:19:29		08	PC	-VAMOS A DARLE UN PASE.	
15:19:34		08	PC	-ES UN CESSNA 337.	
15:19:41	15:20:12	08	PC	-HABLEN, HABLEN.	HABLEN, HABLEN.
15:19:45		PC	08	-DIME SI ES UN CESSNA 337?	
15:19:51	15:20:22	08	PC	-LO TENGO EN CAPTURA. LO TENGO EN CAPTURA.	LO TENGO EN CAPTURA. LO TENGO EN CAPTURA.
15:19:53	15:20:24	08	PC	-LO TENEMOS EN CAPTURA, AUTORIZARNOS.	LO TENEMOS EN CAPTURA, AUTORIZARNOS.

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
15:19:57		08	PC	-LO TENEMOS EN CAPTURA, AUTORIZARNOS.	
15:20:00	15:20:32	08	PC	-ES UN CESSNA 337.	ES UN CESSNA 337. ES ESA. AUTORIZARNOS COJONES.
15:19:29		PC	08	-AUTORIZADO A DESTRUIR.	
15:20:03		08	PC	-ES ESA, ES ESA, ES ESA.	
15:20:06		PC	08	-AUTORIZADO A DESTRUIR 08.	
	15:20:40	PC	08		FUEGO
15:20:11	15:20:42	08	PC	-AUTORIZARNOS COJONES.	AUTORIZARNOS COJONES. QUE LA TENEMOS
15:20:13		08	PC	.....QUE LA TENEMOS.	
15:20:14	15:20:44	PC	08	-AUTORIZADO A DESTRUIR 08.	AUTORIZADO A DESTRUIR
15:20:17	15:20:48	08	PC	-EHH...YA LE PASAMOS.	VOY A PASARLO
15:20:20		PC	08	-AUTORIZADO.	
15:20:23	15:20:51	PC	08	-AUTORIZADO A DESTRUIR.	AUTORIZADO A DESTRUIR.
15:20:25	15:20:54	08	PC	-YA TE COPIAMOS, YA TE COPIAMOS.	YA TE COPIAMOS, YA TE COPIAMOS.
15:20:27		PC	08	-AUTORIZADO A DESTRUIR 08.	
15:20:34	15:21:02	08	C8	-DONDE ESTA FRANK?	DONDE ESTA FRANK?
15:20:39		PC	08	-08 AUTORIZADO A DESTRUIR.	
		08	--	-YA.	
15:20:40		PC	08	-08 AUTORIZADO A DESTRUIR...	
15:20:43	15:21:08	PC	08	-AUTORIZADO.	AUTORIZADO A DESTRUIR
15:20:45	15:21:15	08	PC	-ENTERADO, YA SE RECIBIÓ, YA SE RECIBIÓ, DÉJANOS TRANQUILO AHORA.	ENTERADO, YA SE RECIBIÓ, YA SE RECIBIÓ, DÉJANOS TRANQUILO AHORA.
15:20:57	15:21:23	PC	08	-NO LA PIERDA 08.	NO LA PIERDA 08.
15:21:07	15:21:32	08	PC	-PRIMER DISPARO.	PRIMER DISPARO.
15:21:13	15:21:37	08	PC	-OBJETIVO...LE DIMOS COJONES, LE DIMOS, LE DIMOS, OBJETIVO...	LE DIMOS COJONES, LE DIMOS, LE DIMOS, LO RETIRAMOS
15:21:23	15:21:46	08	08	-ESPÉRATE, ESPÉRATE, PARA QUE VE..., PARA VER DONDE CAE.	ESPÉRATE, PARA QUE VER A DONDE CAE.
15:21:25		08	PC	-MARQUEN, MARQUEN AHI.	
	15:21:52	08	--	-COJONES LE DIMOS...	ENTREN, ENTREN. COJONES, LE DIMOS. CHINGADOS.

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
	15:21:56	08	PC		MARQUEN EL LUGAR LO RETIRAMOS
15:21:35	15:21:59	08	--	-ESTE NO JODE MAS.	ESTAMOS EN SOBRO ELLA. ESTO NO JODE MAS.
	15:22:01	PC	08		FELICITACIONES A LOS DOS
15:21:39	15:22:03	08	PC	-OYE, MARQUEN EL LUGAR.	MARQUEN EL LUGAR.
15:21:41	15:22:09	08	PC	-CORRECTO, MARCADO.	CORRECTO, MARCADO.
15:21:42	15:22:11	08	13	... COMO COMPADRE	CO..O, COMPADRE
15:21:44		PC	08	- 13 DIME 08.	
15:21:46	15:22:14	08	PC	-ADELANTE.	ADELANTE
15:21:48		PC	08	-DIME QUE ES LO QUE HAY?	
15:21:51	15:22:18	PC	08	-DESPEGANDO LA BSR, AUTORIZADO A 1000 M.	VAMOS ALBERTO. DESPEGANDO A LA BSR, AUTORIZADO A 1000 M.
15:21:55	15:22:21	08	PC (13)	-MÁRCALO...MARCARON EL LUGAR?	MARCARON EL LUGAR?
15:21:57	15:22:23	PC(13)	08	-CORRECTO, CORRECTO.	CORRECTO
		08	PC	-OYE, MARCARON EL LUGAR?	
	15:22:31				HAY UNA LANCHA CERCA DE ELLA. LA AVIONETA CAYO CERCA DE ELLA
15:22:00	15:22:39	08	PC	-OYE, MARCARON EL LUGAR? PARA IRNOS.	OYE, MARCARON EL LUGAR? PARA IRNOS.
15:22:02	15:22:40	PC	08	-CORRECTO, MARCADO.	CORRECTO
15:22:04	15:22:44	08	PC	-BÁRBARO.	BÁRBARO.
15:22:05	15:22:50	BSR	DV	-BSR, ME COPIAS? ANTONIO.	ME COPIA
15:22:16	15:22:54	PC	08	-BIEN, VAMOS A TREPAN PARA ALTURA 4000 M.	A TREPAN PARA ALTURA 4000 M.
15:22:19	15:22:58	08	PC	-ESTAMOS TREPANDO, REGRESANDO A CASA.	ESTAMOS TREPANDO, REGRESANDO A CASA.
15:22:22	15:23:00	PC	08	-MANTENGA AHI, HACIENDO UN 360, ALLÁ ENCIMA.	MANTENGA AHI, HACIENDO UN 360, ALLÁ ENCIMA.
15:22:27	15:23:07	08	PC	-ENCIMA DEL OBJETIVO?	ENCIMA DEL OBJETIVO?
15:22:29	15:23:09	PC	08	-CORRECTO.	CORRECTO.
15:22:30	15:23:10	08	PC	-CORO, SI TE LO DIJIMOS COMPADRE.	CO..O, SE LO DIJIMOS COMPADRE.

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
15:22:32	15:23:11	PC	08	-CORRECTO, EL OBJETIVO ESTA MARCADO.	CORRECTO, EL OBJETIVO ESTA MARCADO.
15:22:36	15:23:13	13	PC	-EL 13 ORBITANDO AL ESTE...OESTE DE BARACOA.	ORBITANDO AL OESTE DE BARACOA.
15:22:39	15:23:17	PC	13	-CORRECTO, A LA VISTA, 18 DEL CAMPO.	A LA VISTA, 18 DEL CAMPO.
15:22:50		PC	08	-08 CISNE-2.	
15:22:51	15:23:27	08	PC	-ADELANTE.	ADELANTE
15:22:53	15:23:28	PC	08	-FÍJATE, VAMOS A TREPAR A ALTURA 3200-4000 M POR ENCIMA DEL OBJETIVO DESTRUIDO AHI,... Y MANTENGA VELOCIDAD ECONÓMICA.	SI RESERVAMOS A TREPAR A ALTURA 3200-4000 M POR ENCIMA DEL OBJETIVO DESTRUIDO AHI Y MANTENGA VELOCIDAD ECONÓMICA.
	15:23:39	78	C2		OYE, LA LANCHA PARECE QUE GIRO PARA AHI.
	15:23:41	13	PC		LA LANCHA GIRO PARA AHI, OISTES?
	15:23:47	13	PC		LA LANCHA GIRO PARA DONDE ESTABA, PARA DONDE GIRO EL OBJETIVO.
15:23:07		DV	72	-2972 ANTONIO.	
15:23:12		DV	72	-72 ANTONIO.	
15:23:23		PC	08	-08 CISNE-2	
15:23:26	15:24:09	08	PC	-ADELANTE.	ADELANTE
15:23:28	15:24:10	PC	08	-EHH...HACE FALTA QUE TE MANTENGAS ARRIBA, AHI...	EHH...HACE FALTA QUE SE MANTENGA ... AHI... LA LANCHA QUE RUMBO LLEVABA.
	15:24:18	08	C2		LA LANCHA LA PUSO 180
	15:24:22	13	C2		LLEVABA 360 Y AHORA VIRO PARA 180 PARA EL LUGAR DONDE ESTABA
15:23:30	15:24:25	08	PC	-...TENGO OTRA AVIONETA A LA VISTA.	OTRA AVIONETA A LA VISTA
15:23:33	15:24:27	08	PC	-TENEMOS OTRA AVIONETA.	TENEMOS OTRA AVIONETA, TENEMOS OTRA AVIONETA
15:23:36		08	PC	-TENEMOS OTRA AVIONETA.	
15:23:41	15:24:35	PC	08	-CORRECTO, DALE SEGUIMIENTO, NO PIERDA LA OTRA AVIONETA.	DALE SEGUIMIENTO, NO PIERDA LA OTRA AVIONETA.
15:23:45	15:24:38	08	PC	-TENEMOS OTRA AVIONETA A LA VISTA.	TENEMOS OTRA AVIONETA A LA VISTA.

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
15:23:47		PC	08	-POSICIÓN DE ESA AVIONETA?	
15:23:50		PC	08	-DÍGAME A QUE DISTANCIA A TIENES 08?	
15:23:54		08	PC	-ESTA EN LA REGIÓN, ESTA EN LA REGIÓN DONDE CAYO.	ESTA EN LA REGIÓN DONDE CAYO
		--	--	---ALTURA?	
	15:24:44	08	PC	-TENEMOS LA AVIONETA A LA VISTA.	TENEMOS LA AVIONETA A LA VISTA
15:24:01		PC	08	-08, POSICIÓN DE ESA AVIONETA?	
15:24:03	15:24:53	PC	08	-MANTÉNGASE 08...	MANTÉNGASE
15:24:04	15:24:55	08	PC	-COMPAÑERO, ESTA EN ALTURA, EN EL LUGAR DE LOS HECHOS.	COMPAÑERO, ESTA EN EL LUGAR DE LOS HECHOS.
15:24:07		PC	08	-CORRECTO.	
15:24:10	15:25:01	08	PC	-COPIARON?	-COPIARON?
15:24:12		DV	72	-2972 ANTONIO.	
15:24:19		PC	08	-BIEN, 08 Y 13, HACE FALTA SE MANTENGAN AHI, ENCIMA DE LA AVIONETA, NO LA PIERDA DE VISTA.	
15:24:25				-SI	
	15:25:14	08	13	-QUE ALTURA TU TIENES 13?	QUE ALTURA TIENES?
15:24:27		08	13	-13, 08.	
15:24:29		13	08	-ADELANTE.	
15:24:30		08	13	-ALTURA?	
15:24:31	15:25:20	13	08	-NO, YO TENGO 1000 M., ESTOY LEJOS DE USTEDES, ESTOY AL OESTE DE BARACOA.	NO, YO TENGO 1000 M., ESTOY LEJOS DE USTEDES, ESTOY AL OESTE DE BARACOA.
15:24:36	15:25:27	08	13	-NO TE PEGUES AQUÍ...	ES VERDAD NO TE PEGUES AQUÍ QUE NOSOTROS TENEMOS 5000 METROS
15:24:40		13	08	-ENTERADO.	
15:24:41	15:25:30	08	PC	-LA AVIONETA VA CON RUMBO 90 AHORA.	LA AVIONETA ESTA VA CON RUMBO 90 GRADOS AHORA
15:24:45		PC	08	-COLOR BLANCA Y NARANJA?	
15:24:48	15:25:34	08	PC	-ESTA EN LA REGIÓN DE LOS HECHOS, DONDE CAYO EL OBJETIVO, HACE FALTA QUE NOS AUTORICEN.	ESTA EN LA REGIÓN DE LOS HECHOS, DONDE CAYO EL OBJETIVO, HACE FALTA QUE NOS AUTORICEN.

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
15:24:51	15:25:40	08	PC	-LA BSR NO HACE FALTA, AHI NO QUEDA NADA.	LA BSR NO HACE FALTA, AHI NO QUEDA NADA.
15:24:56	15:25:44	PC	08	-CORRECTO, FIJARTE, MIRA, MANTÉNGASE DÁNDOLE SEGUIMIENTO A LA AVIONETA, MANTENGA DÁNDOLE SEGUIMIENTO Y POR ENCIMA DE ELLA.	CORRECTO, MANTENER CIEGAMENTE A LA AVIONETA, VAS A MANTENERTE POR ENCIMA DE ELLA
15:25:01	15:25:47	08	PC	ESTAMOS ARRIBA DE ELLA, ARRIBA DE ELLA	ESTAMOS ARRIBA DE ELLA ARRIBA DE ELLA
15:25:04	15:25:52	PC	08	-CORRECTO, 08 Y 13, AUTORIZADO DESTRUIR LA SEGUNDA.	CORRECTO....
15:25:08	15:25:55	08	PC	-PARA QUE, PARA QUE?	PARA QUE
15:25:12		PC	08	-DESTRUIR LA SEGUNDA.	
15:25:13		08	--	-VAMOS.	
15:25:16		PC	08	-PREPARÁNDOSE, CÓMODO AHI, SIN PROBLEMA.	
15:25:19	15:26:01	08	PC	-ESTA AUTORIZADA LA OTRA?	ESTA AUTORIZADA LA OTRA?
15:25:21	15:26:04	PC	08	-CORRECTO, AUTORIZADO.	CORRECTO
	15:26:07	PC	08		BÁRBARO. VAMOS ALBERTO
15:25:24	15:26:09	13	08	-LA TIENES?	LA TIENE?
15:25:28	15:26:14	PC	13	-13, POR AQUÍ EL 020, ESTA AUTORIZADO A DESTRUIRLA.	ESTA AUTORIZADO A DESTRUIRLA
15:25:32	15:26:16	08	PC	ENTERADO, ENTERADO, YA LA VAMOS A DESTRUIRLA	ENTERADO,ENTERADO YA LA VAMOS A DESTRUIR YA.
15:25:51	15:26:34	PC	08	-LA MANTIENEN A LA VISTA 08?	LA MANTIENE A LA VISTA?
15:25:52	15:26:36	08	PC	-LA MANTENEMOS, LA MANTENEMOS, ESTAMOS TRABAJANDO, DÉJANOS TRABAJAR.	LA MANTENEMOS, LA MANTENEMOS, ESTAMOS TRABAJANDO, DÉJANOS TRABAJAR.
15:25:56		PC	08	-CORRECTO, PROCEDA.	
15:26:10		22	DV	-EL 22 EN LA UNO.	
15:26:53		45	DV	-45 EN LA UNO.	
15:26:57		DV	45	-CORRECTO.	
15:26:59					
15:27:14		PC	08	-DIME 08?	
15:27:16	15:27:52	08	PC	-CALMA, CALMA.	CON CALMA.



TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
15:27:18		--	PC	-DÉJELOS TRABAJAR, DÉJALOS TRABAJAR.	
15:27:28		PC	08	-EL UNO 08?	
15:27:39	15:28:13	08	PC	-LA OTRA DESTRUIDA, LA OTRA DESTRUIDA, PATRIA O MUERTE COJONES, LA OTRA ABAJO TAMBIÉN.	LA OTRA DESTRUIDA, LA OTRA DESTRUIDA, PATRIA O MUERTE COJONES, LA OTRA ABAJO TAMBIÉN
15:27:52	15:28:27	BSR	08	-08 MANTÉNTE QUE VAMOS HACIA EL PUNTO, AL LUGAR.	MANTÉNTE QUE VAMOS PUESTO ... AYUDAR..
15:27:56	15:28:32	08	PC	-OK, EL 08 TIENE EL UNO 12 YA.	TIENE EL UNO EN 12 YA.
	15:28:35				EN EL LUGAR DE LOS HECHOS ESTA EL BARCO RECOGIENDO AHI PARECE. UN BARCO RECOGIENDO... EN LA PRIMERA.
15:27:59	15:28:49	08	PC	-EL UNO 12, REGRESANDO.	EN LA PRIMERA ESTA RECOGIENDO UN BARCO. EL UNO DOCE REGRESANDO.
15:28:03	15:28:56	BSR	PC	-EL 13 (BSR) CALMITO.	UNO DOS TRES CALMITO
	15:29:02				TEN EN CUENTA QUE HAY UN BARCO AHI, TENGA CUIDADO
	15:29:04				HAY UN BARCO PESQUERO
15:28:10		BSR	PC	-DIME EL CURSO DE EL, SALIENDO DE BARACOA.	
15:28:13		PC	BSR	-SALIENDO DE QUE?	
	15:29:05	PC	13		CORRECTO
15:28:15	15:29:11	BSR	PC	-SALIENDO DE BARACOA, DAME CURSO.	SALIENDO DE BARACOA, DAME CURSO.
15:28:17		PC	BSR	-DE BARACOA PONGA CURSO 330, A 5 KM.	
15:28:23	15:29:21	BSR	PC	-CURSO 330 DE BARACOA?	CURSO 330 DE BARACOA? ESTOY YA AL FINAL DE LA 02 ME VOY DIRECTO.
15:28:25		PC	BSR	-CORRECTO.	
15:28:26		BSR	PC	-CORRECTO, ESTOY AL FINAL DE LA 02..., VOY DIRECTO.	
15:28:35	15:29:37	PC	BSR	-270.	.. 70
15:28:40		BSR	PC	-DOS SIETE CERO.	
15:28:44		PC	BSR	-A UNOS 5 KM. DEL ESPERON, AL NORTE DEL ESPERON.	
15:28:49		BSR	PC	-CORRECTO.	

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
15:28:53	15:29:52	08	PC	-OK, EL 08 VA A ENTRAR POR GUANABO.	EL 08 VA A ENTRAR POR GUANABO.
15:29:02	15:29:58	PC	08	-DAME EL UNO 08.	DAME EL UNO 08.
15:29:03	15:30:00	08	PC	-EL UNO 11.	EL UNO 11.
15:29:05	15:30:02	PC	08	-08, HAGA CONTACTO CON EL 2972 (BSR), Y DIRÍJALO MAS O MENOS AL LUGAR.	HAGA CONTACTO CON EL 2972 (BSR), Y DIRÍJALO MAS O MENOS ..BOMBEROS..AL LUGAR
15:29:10		08	72	-2972, 08.	
	15:30:07	72	08		ADELANTE
	15:30:08	08	72		OCA. HAY UN BARCO GRANDE DE PASAJEROS QUE ESTA CERCA DE LA ZONA. ES DECIR EL BARCO VA CON RUMBO 90 APROXIMADAMENTE. Y ESO QUEDA A LA DERECHA DEL BARCO ESE. DEL BARCO GRANDE.
15:29:12	15:30:31	72	08	-ESTAMOS CHEQUEANDO, MAS O MENOS, MENELAO MORA, MENELAO MORA, AQUÍ EN LA ZONA DE PLAYA BARACOA.	ENTERADO. NOSOTROS ESTAMOS CHEQUEANDO, MAS O MENOS, MELENAO MORA, AQUÍ EN LA ZONA DE PLAYA BARACOA.
15:29:17		08	72	-ESTA BIEN.	
15:29:27		08	DV	-ANTONIO...ANTONIO, 08.	
15:29:33		DV	08	-ADELANTE.	
	15:30:36	08	72		ROMPE 360 Y BUSCA EL BARCO, EL BARCO GRANDE Y A LA DERECHA DEL BARCO, ANTES DE LLEGAR AL BARCO GRANDE, ESTA EL OBJETIVO. NO VALLAN MUY BAJITO. (PAUSE) NO TE APROXIMES DEBAJO. TEN CUIDADO QUE EN LA ZONA DE DONDE CAYO LA PRIMERA HAY UN OBJETIVO, UN BARCO, TEN EN CUENTA ESO. TEN CUIDADO CON ESO.
	15:30:54	72	08		ENTERADO.
15:29:33	15:31:07	08	PC	-HACE FALTA QUE DESPEGUE UN RÁPIDO PARA LA REGIÓN.	-HACE FALTA QUE DESPEGUE UN RÁPIDO PARA LA REGIÓN.
15:29:37		45		45 LIST CON AIRE-TIERRA.	
15:29:40		22	DV	-Y EL 22.	
15:29:41		DV	45	-MANTENGA, MANTENGA.	

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
15:29:46		BSR	PC	-CISNE-2 INDICACIONES PARA EL 13 (BSR).	
15:29:58		08	PC	-OK, SOBRE LA COSTA EL 08.	
15:30:01		--	--	-VIENE APROXIMÁNDOSE OTRA.	
15:30:22	15:31:55	PC	08	-08 EL UNO?	EL UNO?
15:30:23	15:31:57	08	PC	-EL UNO 10.	EL UNO 10.
15:30:26	15:32:01	PC	13	-13 EL UNO?	EL UNO?
15:30:28	15:32:02	13	PC	-EL UNO 15?	EL UNO 15?
15:30:31	15:32:06	PC	13	-ENTERADO, ALTURA?	ALTURA?
15:30:33	15:32:07	13	PC	-MIL METROS AL OESTE DE BARACOA.	-MIL METROS AL OESTE DE BARACOA.
15:30:36	15:32:09	PC	13	-MANTENGA, MANTENGA ALTURA 1000 M.	-MANTENGA ALTURA DE 1000 M.
15:30:41	15:32:16	BSR	08	-08, 13.	
15:30:43		PC	08	-EL UNO 08?	
15:30:46		08	PC	-EL UNO 10.	
15:30:48	15:32:20	PC	08	-CUANTO?	
15:30:50		08	PC	-10.	
15:30:51				08, 13	
15:30:53		08	BSR	-ADELANTE.	
15:30:54	15:32:25	BSR	08	-HAY UN BARCO AHI AL NORTE DE LA ACADEMIA NAVAL, UNOS 5 KM.	-TENGO EL BARCO AHI AL NORTE DE LA ACADEMIA, DE LA ACADEMIA NAVAL A UNOS 5 KILÓMETROS, GRANDE.
		13	08		-PERO ES UN BARCO INMENSO, BLANCO DE PASAJEROS.
		08	13		-CORRECTO.
		13	08		-NO ESTA A 5 KILÓMETROS, ESTA LEJOS.
15:30:59		DV	45	-45, ANTONIO...ARRANQUE, TAXEÓ Y DESPEGUE.	
15:31:03		PC	08	-2908 HAGA CONTACTO CON EL 2972 (BSR) PARA VER POSICIÓN.	-HAGA CONTACTO CON 2L 2972 A VER LA POSICIÓN.
15:31:10		08	72	-2972, ANTONIO...EHH. 08.	
15:31:14	15:32:50	BSR	08	-08 TENGO UN OBJETIVO A LA VISTA, TENGO EL OBJETIVO.	-TENGO EL OBJETIVO A LA VISTA, TENGO EL OBJETIVO.

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
		08	BSR		-COPIADO, HAY UNA LANCHA AHI QUE ESTA RECOGIENDO AHI.
		BSR	08		-OYE, ESTOY A UNOS 10 KILÓMETROS DEL OBJETIVO.
		08	BSR		-ESO ES CORRECTO. O SEA EL BARCO GRANDE TE VA SEÑALAR MAS O MENOS A LA DERECHA Y UN POQUITO ANTES DE LLEGAR AL BARCO GRANDE ESTA UN BARCO CHIQUITO AHI DONDE ESTA, DONE CAYO LA PRIMERA.
		BSR	08		-NO, PERO ESTOY CON RUMBO 320 DE ...
15:31:16		DV	08	-08, ANTONIO.	
15:31:18		08	DV	-ADELANTE.	-ADELANTE.
15:31:19		DV	08	-EL 45 YA VA PARA ALLÁ.	
15:31:21		08	DV	-RECIBIDO.	-RECIBIDO. ME ENCUENTRO AL SUR DE BOYEROS.
15:31:22		08	DV	-EL 08, ME ENCUENTRO AL SUR DE BOYEROS.	
15:31:28		PC	08	-ALTURA?	ALTURA?
15:31:29	15:33:27	08	PC	-4500 M.	4,500 METROS.
15:31:31		PC	08	-CORRECTO, MANTENGA LA ALTURA E INFORME EN SEGUNDO.	CORRECTO, MANTENGA LA ALTURA ...
15:31:33	15:33:32	08	PC	-COPIADO.	COPIADO.
15:31:35		22	DV	-ANTONIO, EL 22 ARRANCANDO.	
15:31:43		3014	DV	-ANTONIO, EL 3014.	
15:31:53				-ANTONIO, EL 3014	
15:31:58		08	DV	-ANTONIO, EL 3014 LO ESTA LLAMANDO.	ANTONIO, 3014 LO ESTA LLAMANDO
15:32:03	15:33:58	DV	--	-ADELANTE PARA ANTONIO.	ADELANTE.
15:32:05		14	DV	-EL 3014 EN LA UNO.	
15:32:07		DV	--	-BIEN, 08 Y 13, VAMOS A REALIZAR UN TRAFICO CORTO.	VAMOS A REALIZAR UN TRAFICO CORTO.
15:32:11		08	DV	-EL 08 PRÓXIMO AL SEGUNDO, AUTORIZAME A DESCENDER.	PRÓXIMO AL SEGUNDO, AUTORIZEME A DESCENDER.
15:32:15	15:34:05	DV	08	-AUTORIZADO A DESCENDER PARA EL ATERRIZAJE DIRECTO.	AUTORIZACIÓN DESCENDER PARA EL ATERRIZAJE A ...
15:32:19		08	DV	-08.	08.

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
15:32:25	15:34:12	13	DV	-EL 13 MANTENGO 1000 M. AL CAMPO.	MANTENGO 1,000 METROS AL CAMPO.
15:32:37		14	DV	-ANTONIO, 3014 EN LA UNO.	
15:32:43		DV	13	-ENTERADO 13.	
15:33:09		PC	45	-45, ANTONIO-1.	
15:33:11		45	PC	-ALTO Y CLARO.	
15:33:12		PC	45	-VAMOS HA HACER UNA EXPLORACIÓN, SOBRE BEJUCAL, BUSCA OBJETIVO CON RUMBO 240.	VAMOS A HACER UNA EXPLORACIÓN UN OBJETIVO ENTRANDO CON RUMBO 240.
15:33:15		45	PC	-GIRANDO POR LA DERECHA PARA BEJUCAL.	GIRANDO POR LA DERECHA PARA ...
15:33:24	15:35:10	PC	45	-2945, DESPEGANDO, POR LA DERECHA, PRÓXIMO A BEJUCAL, OBSERVA EL AVIÓN ESE QUE VIENE APROXIMÁNDOSE.	2945 ME POR LA DERECHA PRÓXIMO...DE LA SALUD A BEJUCAL OBSERVAR EN EL AÉREA ESTA QUE VIENE ...
15:33:34		08	DV	-EL 08 1500 EN GIRA.	A 1,500 METROS EN EL SEGUNDO.
15:33:39		08	45	-COPIASTE 45?	COPIASTE 45?
15:33:42		45	08	-CORRECTO.	CORRECTO.
15:33:43	15:35:25	08	45	-YO VOY A IR DESCENDIENDO PARA EL ATERRIZAJE.	VOY A IR DESCENDIENDO PARA ATERRIZAR.
		45	08		COPIADO, COPIADO.
15:33:45		PC	08	-CONTINUÉ 08, EL 45 ESTA....	
15:33:47		--	--	-DESPESANDO EL 22.	
15:33:51		13	DV	-EL 13, RUMBO AL CUARTO 1000.	RUMBO AL CUARTO, 1,000 METROS.
15:34:18	15:35:59	PC	45	-2945, CISNE-2.	
15:34:22		45	PC	-ADELANTE.	
		45	PC	-ADELANTE PARA EL 45, ENCIMA DE BEJUCAL.	ADELANTE. ADELANTE, RUMBO A BEJUCAL.
15:34:25	15:36:08	PC	45	-2945 VAMOS A PONER CURSO AL NORTE DE LA HABANA.	EH...NORTE...NORTE DE LA HABANA, VAMOS PARA EL NORTE DE LA HABANA.
15:34:33	15:36:10	45	PC	-ENTERADO, AUTORIZAME A ATRAVESAR LA HABANA.	ENTERADO, ME AUTORIZA A ATRAVESAR LA HABANA?

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
15:34:36	15:36:12	PC	45	-NEGATIVO, ATRAVESAR LA HABANA NO, POR EL ESTE DE LA HABANA, VAMOS A PASAR POR EL ESTE DE HABANA, ALTURA 200 M Y DESPUÉS TREPANDO, DESPUÉS DE LA COSTA ALTURA MIL.	NEGATIVO, ATRAVESAR LA HABANA, NO. POR EL ESTE DE LA HABANA.
		72			METROS Y DESPUÉS TREPAR...DESPUÉS DE LA COSTA TREPAR A ALTURA 1,000.
15:34:48	15:36:27	45	PC	-45.	45.
15:34:55	15:36:27	08	DV	-08 EN EL TERCERO, TREN, FLAPS, PRESIÓN NORMAL.	2003 FLAPS EN ..
15:34:59		DV	08	-EL VIENTO SE MANTIENE EN CALMA.	
15:35:02	15:36:33	08	DV	-08.	08.
15:35:05		22	PC	-CISNE-2, 22	
15:35:08	15:36:40	PC	22	-ADELANTE.	ADELANTE.
15:35:09	15:36:42	22	PC	-EL 22 EN EL AIRE.	EN EL AIRE.
15:35:11	15:36:43	PC	22	-CORRECTO.	CORRECTO.
15:35:14		13	DV	-ANTONIO, EL 13 PASADO EL CUARTO, ROMPIENDO AL TERCERO.	PASAR EL CUARTO CON ...
15:35:17		DV	13	-CONTINUÉ.	
15:35:24	15:36:52	PC	45	-2945, ME COPIO?	ME COPIO?
15:35:26		45	PC	-COPIE, AL ESTE DE LA HABANA.	COPIE AL ESTE DE LA HABANA.
15:35:28	15:36:58	PC	45	-ESO ES CORRECTO, AL NORTE DE LA HABANA, HABAME CONTACTO CON EL 2972, A VER SI ESTA ENCIMA DEL OBJETIVO.	ESO ES CORRECTO, AL NORTE DE LA HABANA. HAZME CONTACTO CON EL 2972 A VER SI ELLOS ESTÁN ENCIMA DEL OBJETIVO.
15:35:35		45	PC	-ENTERADO.	ENTERADO.
15:35:36	15:37:04	45	72	-72, 45.	
15:35:37	15:37:06	BSR	45	-ADELANTE.	ADELANTE.
15:35:38	15:37:08	45	BSR	-YA TIENES EL OBJETIVO?	YA TIENE EL OBJETIVO?
15:35:40		BSR	45	-NEGATIVO.	NEGATIVO, ESTOY A UNOS 5 KILÓMETROS, A UNOS 3 KILÓMETROS DEL BARCO DE TRANSPORTE BLANCO CON RUMBO 330 AL MOMENTO.

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
15:35:41		45	BSR	-ENTERADO.	ENTERADO. ESTA APROXIMÁNDOSE AL BARCO DE TRANSPORTE AHORA.
			45		HAY UN BARCO MAS CHIQUITO EN ESA ZONA, DÍSELO QUE ES EL DE ...
		45	72		CORRECTO, AL SUR DEL BARCO GRANDE HAY UNO MAS CHIQUITO DE COLOR CARMELITA.
			45		ES AHI DONDE ESTÁN, AHI DONDE ESTÁN. AHI DONDE CAYO LA PRIMERA AHI ES DONDE ESTA EL BARCO.
		--	--		SOLICITANDO
15:35:42		DV	--	-DEMEN UN CHANCE PARA ATERRIZAR LOS CAZAS, DEMEN UN CHANCE.	
15:35:47		08	DV	-EN POSICIÓN DE FLAPS.	
15:35:48		DV	08	-CONTINUÉ.	CONTINUÉ.
15:35:57		22	PC	-EL 22, ME DIRIJO AL NORTE DE CELIMAR.	ENTENDIÓ? ME DIO EL PARTE
15:36:20	15:38:10	22	45	-ALTURA 45?	ALTURA?
15:36:21		DV	08	-ATERRICE 08.	
15:36:23	15:38:16	08	DV	-08 COMPLETO.	
		45	PC	-45 EN ALTURA 300.	
	15:38:19	22	45	-TE COPIE 300.	ME COPIO 300.
	15:38:20	45	22	-CORRECTO 300.	CORRECTO, 300.
15:36:33	15:38:22	22	45	-OK MANTENGO 1000.	OK, MANTENGO 1,000.
15:36:35	15:38:23	45	22	-ENTERADO.	ENTERADO.
15:36:40	15:38:29	PC	45	-2945 CISNE-2.	(CLS)
15:36:43		45	2	2945	2945
15:36:46		45	PC	-ADELANTE.	ADELANTE.
15:36:47	15:38:34	PC	45	-CORRECTO, MANTENGA ALTURA 1000, RUMBO 270, POR LA DRILLA DE LA COSTA, A LA DISTANCIA DE 10 KM.. 15 KM DE LA COSTA, RUMBO A SANTA CRUZ.	CORRECTO, MANTENGA ALTURA 1,000 METROS, RUMBO 270 POR LA ORILLA DE LA COSTA A DISTANCIA 10 KILO...A 15 KILÓMETROS DE LA COSTA RUMBO A SANTA CRUZ.
15:36:58	15:38:44	45	PC	-45	

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
15:37:01	15:38:47	22	PC	-22, MANTENGO 1500.	MANTENGO 1,500.
15:37:06	15:38:52	13	DV	-EL 13 ALA, TREN, FLAP PRESIÓN NORMAL.	LA PRESIÓN NORMAL.
15:37:09		DV	13	-CALMA 13.	ENTERADO.
15:37:11	15:39:00	13	DV	-13	13.
15:37:36	15:39:21	PC	DV	-22 Y 45, SE MANTIENEN A LA VISTA LOS DOS?	SE MANTIENEN A LA VISTA LOS DOS?
15:37:40	15:39:22	45	PC	-EL 45 CON RUMBO 270?	CON RUMBO 270.
15:37:43	15:39:25	PC	45	-MANTIENE A LA VISTA EL NUMERO?	MANTIENE A LA VISTA EL NUMERO?
15:37:46	15:39:28	22	--	-EL 22 MANTENGO 1500 AL NORTE DE...	MANTENGO 1,500 METROS.
15:37:50	15:39:30	PC	22	-SE MANTIENEN A LA VISTA?	SE MANTIENEN A LA VISTA?
15:37:52	15:39:33	22	PC	-NO, NEGATIVO, TODAVÍA.	NO, NEGATIVO, TODAVÍA.
15:37:56	15:39:37	PC	22	-ME INFORMAN CUANDO ESTÉN FORMADOS.	INFORMO QUE NO ...
15:38:00	15:39:41	45	PC	-EL 45 RUMBO A SANTA CRUZ.	CON RUMBO A SANTA CRUZ.
15:38:06	15:39:46	13	DV	-13 POSICIÓN DE FLAP COMPLETO.	POSICIÓN EN FLAPS COMPLETOS.
15:38:09		DV	13	-CONTINUÉ.	
15:38:27	15:40:07	22	45	-A LA VISTA, ME VOY A FORMAR.	A LA VISTA.
15:38:30		45	22	-ENTERADO.	ENTERADO.
15:38:37		DV	13	-ATERRICE 13.	
15:38:39		13	DV	-ENTERADO.	
15:38:41		22	PC	-EL 22 FORMADO CON EL 45.	INFORMANDO QUE ...
15:38:46		DV	13-08	-13 Y 08 RECUERDEN DESCONECTAR ARMAMENTO...DESCONECTAR ARMAMENTO 13 Y 08.	
15:38:53	15:40:31	13	DV	-DESCONECTADO.	DESCONECTADO.
15:38:54		08	DV	-DESCONECTADO.	
15:39:05		45	PC	-45 A CINCO DE SANTA CRUZ.	A 5 DE
		PC	45	-RECIBIDO.	
15:39:16	15:40:49	45	PC	-INDICACIONES PARA EL 45.	
		DV	13	-DÉJAME EL PARACAÍDAS AHI.	
15:39:28	15:41:00	PC	45	-2945, CISNE-2.	



TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
15:39:31		45	PC	-ADELANTE.	ADELANTE.
15:39:32		PC	45	-MANTÉNGASE A ALTURA DOS, AL NORTE DE SANTA CRUZ 15 KM, VELOCIDAD ECONÓMICA.	MANTÉNGASE ALTURA 2 AL NORTE DE SANTA CRUZ A 15 KILÓMETROS.
15:39:37	15:41:10	PC	45	-VELOCIDAD ECONÓMICA.	
15:39:38		45	PC	-45.	45.
15:39:42	15:41:14	PC	45	-45 PREGÚNTELE AL 2972 SI EL ESTA SOBRE EL OBJETIVO.	PREGÚNTELE AL 2972 SI EL ESTA SOBRE EL OBJETIVO.
15:39:49	15:41:19	45	BSR	-72, 45 ... SOBRE EL OBJETIVO?	SOBRE EL OBJETIVO?
		72	45		AFIRMATIVO, ESTOY A 1,500 METROS DEL OBJETIVO.
		45	72		500 METROS DEL OBJETIVO?
15:39:41		BSR	45	-NO TENGO EL OBJETIVO TODAVÍA A LA VISTA.	OBJETIVO TODAVÍA A LA VISTA.
15:39:53	15:41:28	PC	45	-ENTERADO, DÍGALE QUE ME INFORME CUANDO ESTE SOBRE EL OBJETIVO YA.	ENTERADO, DILE QUE TE INFORME CUANDO ESTE SOBRE EL OBJETIVO YA.
15:39:57	15:41:30	45	BSR	-ME INFORME CUANDO ESTE SOBRE EL OBJETIVO.	ME INFORMA CUANDO ESTE SOBRE EL OBJETIVO.
		72	45		Y CUAL ES LA POSICIÓN DEL OBJETIVO, DÍGAME.
15:40:01		22	45	-DAME POSICIÓN DEL OBJETIVO, YA ME FORME.	
15:40:08	15:41:40	22	45	-A TU DERECHA.	A SU DERECHA.
15:40:11	15:41:42	45	22	-A LA VISTA.	
15:40:17	15:41:49	PC	45	-45...POSICIÓN?	POSICIÓN?
15:40:19	15:41:50	45	PC	-AL NORTE DE SANTA CRUZ 5 KM.	AL NORTE DE SANTA CRUZ, 5 KILÓMETROS.
15:40:27	15:42:02	PC	45	-AL NORTE DE SANTA CRUZ, CORRECTO, MANTÉNGASE.	AL NORTE DE SANTA CRUZ, CORRECTO. MANTÉNGASE. ALTURA 2?
15:40:32		PC	45	-ALTURA DOS?	
15:40:33	15:42:04	45	PC	-CORRECTO ALTURA DOS.	CORRECTO, ALTURA 2.
15:40:35		PC	45	-2945...CISNE-2.	
15:40:37		45	PC	-ADELANTE.	ADELANTE.
15:40:38	15:42:13	PC	45	-POR LA DERECHA [IZQUIERDA] PONGA CURSO 360...360, VUELE 3 MIN.....3 MIN...3 MIN CON RUMBO.. 360	POR LA IZQUIERDA POR CURSO 360, PONLE 3 MINUTOS EN CURSO 360.

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
15:40:49	15:42:18	45	PC	-COPIE, 360, 3 MIN.	COPIADO, 360 EN 3 MINUTOS.
	15:42:36	--	--		NO TE
		CIS2	2945		PREGÚNTELE AL 2972 EL...OBJETIVO.
		45	72		EL OBJETIVO QUE ES?
		72	45		TENEMOS EL BARCO A LA VISTA.
		45	72		EL BARCO, PERO EL CHIQUITO O EL GRANDE?
		72	45		EL BARCO GRANDE, UN BARCO GRANDE.
		45	72		ENTERADO, AHORA USTEDES TIENEN A LA VISTA EL BARCO GRANDE.
		72	45		ES UN TRANSPORTE.
	15:43:13	72	45		ES UN BARCO DE TRANSPORTE, ESTÁN CERCA.
15:41:08		45	22	-PONTE CÓMODO...PONTE CÓMODO PARA QUE LE BUSQUES.	
15:41:25	15:43:40	PC	45	-[EHH..] FÍJATE 45, DESPUÉS DE VOLAR 3 MIN. VAMOS A HACER UN PATRÓN AHI POR LA DERECHA [IZQUIERDA], AHI POR LA DERECHA.	DESPUÉS DE ... A LOS 30 MINUTOS PARA QUE HAGAS UN PATRÓN AHI POR LA IZQUIERDA...POR LA DERECHA.
15:41:33	15:43:50	45	PC	-45	45.
15:41:44		PC	45	-45...CISNE-8.	
15:41:45	15:43:55	45	PC	-ALTO Y CLARO, ADELANTE.	ALTO Y CLARO, ADELANTE.
15:41:48		PC	45	-CORRECTO, AVIONETAS 10 GRADOS A LA IZQUIERDA DISTANCIA 20 KM.	DISTANCIA
15:41:52	15:44:08	45	PC	-COPIADO, 10 GRADOS A LA IZQUIERDA DISTANCIA 20.	COPIADO, 10 GRADOS A LA IZQUIERDA, DISTANCIA 20.
15:41:55	15:44:10	PC	45	-EN ALTURA 2600.	
15:41:57		45	PC	-ENTERADO, ALTURA 2600.	ENTERADO, ALTURA 1,600.
15:42:18	15:44:20	PC	45	-OBJETIVO 10 GRADOS...UNOS 5 GRADOS A LA IZQUIERDA DISTANCIA 12 KM.	OBJETIVO 10 GRADOS A SU IZQUIERDA...5 GRADOS A SU IZQUIERDA DISTANCIA 12 KILÓMETROS.
15:42:24	15:44:27	45	PC	-45	
15:42:29	15:44:32	PC	BSR	-2872...CISNE-2.	

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
	15:44:54	PC	45	-45 RECONOZCA AL OBJETIVO...A LAS 12...8.	RECONOZCA EL OBJETIVO.
15:42:59	15:45:00	45	PC	-NO LO TENGO A LA VISTA...DEME POSICIÓN.	ENTERADO, NO LO TENGO A LA VISTA TODAVÍA.
	15:45:02	45	CISNE		NO LO TENGO A LA VISTA, DAME POSICIÓN.
15:43:09	15:45:10	PC	45	-NO LO TIENES POR RADAR?	NO LO TIENE POR RADAR.
15:43:11	15:45:13	22	PC	-NEGATIVO, ESTOY BUSCANDO.	NEGATIVO, ESTOY BUSCANDO.
	15:45:16	CISN2	45		IDENTIFIQUE EL OBJETIVO.
	15:45:18	45	CIS2		NO LO TENGO, DAME POSICIÓN.
	15:45:21		CIS8		DESPAÑO, MIRA QUE TODAVÍA NO LO TIENE A LA VISTA.
15:43:13	15:45:25	22	PC	-OK, TENGO UN OBJETIVO LIGERAMENTE A LA DERECHA.	OK. YO TENGO OBJETIVO LIGERAMENTE A LA DERECHA.
15:43:26	15:45:28	PC	22	-EL OBJETIVO LIGERAMENTE A LA DERECHA DISTANCIA 4 KM.	EL OBJETIVO 5 GRADOS A SU DERECHA DISTANCIA 4 KILÓMETROS.
15:43:33	15:45:32	22	PC	-AHORA TENGO UNO A 8.	
15:43:36	15:45:36	PC	45	-MANTIENE EL OBJETIVO A LA VISTA 45?	MANTIENE EL OBJETIVO A LA VISTA?
15:43:41	15:45:41	--	--	...45.	
		18	PC	-TODAVÍA, ESPÉRATE, (NOTA: SEGUNDO PILOTO QUE VUELA CON EL 45).	
15:43:48	15:45:46	--	--	-DEN DISTANCIA DEL 45 SOLAMENTE.	OBSERVE CONSTANTEMENTE LA DISTANCIA EL 45 SOLAMENTE.
	15:45:53	PC	45	-LO TIENE DEBAJO SUYO 45.	LO TIENE ENCIMA...ABAJO SUYO.
15:43:56	15:45:54	45	PC	-DEBAJO DE MÍ?	ABAJO MIÓ?
15:43:57	15:45:57	PC	45	-TRANQUE POR SU DERECHA PARA CURSO 180, PASO EL OBJETIVO.	TREPE POR SU DERECHA PARA CURSO 180, PASO EL OBJETIVO.
	15:45:58	22	45	-POR LA DERECHA, TRANCA.	
15:44:12	15:46:10	BSR	PC	-EL 13, ESTAMOS EN LA ZONA DE BÚSQUEDA.	ESTAMOS EN LA ZONA DEL BUQUE YA.
15:44:18	15:46:11	PC	45	-45...CISNE-8.	
15:44:18	15:46:13	45	PC	-ADELANTE.	ADELANTE.
15:44:19	15:46:15	PC	45	-CORRECTO, CURSO 180...45.	CORRECTO, CURSO 180.
15:44:23	15:46:18	45	PC	-180?	ENTERADO. 180?

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
15:44:25		PC	45	-CORRECTO, 180.	
15:44:33	15:46:30	45	PC	-180, EN ALTURA DOS.	CORRECTO, 180. ALTURA 2?
	15:46:39	PC	45	-CORRECTO.	CORRECTO.
15:44:48	15:46:40	PC	45	-EL OBJETIVO A LAS 12, DISTANCIA 4.	EL OBJETIVO A LAS 12 DISTANCIA 4.
15:44:53	15:46:48	45	PC-2 2	-45, A LAS 12, COPIADO, FORMADO?	A LAS 12, COPIADO.
15:44:57	15:46:54	45	PC	-DAME LA ALTURA DEL OBJETIVO, CHICO.	DAME LA ALTURA DES OBJETIVO, CHICO.
15:44:59	15:46:59	PC	45	-YO NO TENGO LA ALTURA EN ESTOS MOMENTOS.	NO TENGO ALTURA EN ESTOS MOMENTOS.
15:45:02		PC	45	-BÚSCALO POR DEBAJO.	
15:45:03	15:46:56	22	45	-MIRA ARRIBA, A LA DERECHA, GUAL, NOS PAGA POR 90 GRADOS.AHORA LO TIENES?	ARRIBA A LA DERECHA FIDEL. LO PASO POR 90. LO TIENES?
15:45:11		45	22	-ENTRALE TU, ENTRALE TU.	
15:45:12	15:47:07	22	45	-CORRECTO, TRANCO POR LA DERECHA.	
15:45:15	15:47:08	22	45	-GUAL GIRA POR LA DERECHA.	GIRA POR LA DERECHA, GIRA POR LA DERECHA. GIRA POR LA DERECHA.
15:45:20	15:47:10	22	45	-TRANCA.	
15:45:23	15:47:17	PC	45	-45, DIME CARACTERÍSTICAS DEL OBJETIVO.	DÍGAME SI USTED IDENTIFICA EL OBJETIVO.
15:45:26	15:47:18	45	PC	-CESSNA-337.	CESSNA 337.
15:45:28		PC	45	-45...CISNE-2, LO TIENES A LA VISTA?	
15:45:31	15:47:20	22	PC	ES UN CESSNA 337, ESTA ENTRANDO POR LA DERECHA.	ES UN CESSNA 337 ESTA GIRANDO PARA LA IZQUIERDA.
15:45:34		PC	22	-CORRECTO.	
15:45:35	15:47:27	22	45	-SIGUE GIRANDO POR LA DERECHA 45.	SIGUE GIRANDO POR LA DERECHA.
15:45:38		PC	45	-PARA DONDE ESTA GIRANDO AHORA?	DONDE ESTA GIRANDO AHORA?
15:45:41	15:47:33	22	PC	-CON RUMBO APROXIMADO 30 GRADOS.	CON RUMBO APROXIMADO A 30 GRADOS.
15:45:44	15:47:36	PC	45	-CON RUMBO 30, LE ESTA MANIOBRANDO A USTEDES.	MANIOBRANDO USTED?

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
15:45:47		45	PC	-CORRECTO, MANIOBRANDO POR LA DERECHA...POR LA IZQUIERDA.	CORRECTO, MANIOBRO POR LA DERECHA...POR LA IZQUIERDA.
15:45:51		PC	45	-45 VAMOS A CHEQUEAR EL COLOR.	ME HACE FALTA IDENTIFICAR EL COLOR.
15:45:54	15:47:43	45	PC	-ES AZUL CLARITA.	ES AZUL CLARITA. CORRECTO.
15:45:56		PC	45	-DIME SI ES AZUL Y BLANCA?	
15:45:58		45	PC	-CORRECTO.	
15:45:59	15:47:49	PC	45	-AZUL CLARO?	ES AZUL CLARO?
15:46:01	15:47:50	45	PC	-SI, AZUL CLARO.	SI, AZUL CLARO.
15:46:02		PC	45	-AZUL CLARO Y BLANCO, NO?	USTED NO SABE...
15:46:05	15:47:54	45	PC	-EN PANTALLA CISNE-8?	Y NO LO TIENE EN PANTALLA CISNE 8?
15:46:07	15:47:55	45	22	-TU NO LA TIENES?	TU LO TIENES?
15:46:08	15:47:56	22	45	-NO, LA PERDIMOS, LA PASAMOS?	NO, YA PERDIDO, LO PASAMOS.
	15:48:00		45		SE LE PERDIÓ?
15:46:15		PC	45	-OYE, MIRA A VER SI PUEDES COPIAR LA MATRICULA AHI, 45.	
15:46:19	15:48:07	22	PC	-MANTENGA, CISNE-8...22.	
		PC	22	-ADELANTE.	ADELANTE.
15:46:23		22	PC	-USTED LO TIENE EN PANTALLA AHI?	USTED NO LO TIENE EN PANTALLA?
15:46:25	15:48:09	PC	22	-CORRECTO.	CORRECTO.
15:46:25	15:48:12	22	PC	-DENOS INDICACIONES.	DEME LA SITUACIÓN AHI.
15:46:27	15:48:18	PC	22	-EL OBJETIVO 10 GRADOS A TU DERECHA DISTANCIA 7 KM, COMIENZE A GIRAR POR LA DERECHA PARA CURSO 180.	EL OBJETIVO 10 GRADOS A SU DERECHA DISTANCIA 7 KILÓMETROS.
	15:48:24	CIS8	45		COMIENZE A GIRAR POR LA DERECHA PARA CURSO 180.
15:46:35	15:48:18			-OK.	
15:46:39	15:48:22	45	PC	-ESTA POR ARRIBA O POR ABAJO?	
15:46:41	15:48:26	22	45	-ESTABA CASI A NIVEL CON NOSOTROS.	180. ESTABA A DISTANCIA A NIVEL DE NOSOTROS.
15:46:49	15:48:29	PC	45	-LO TIENE 5 GRADOS A TU IZQUIERDA, 45.	LO TIENE A 5 GRADOS A SU IZQUIERDA.

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
15:46:54	15:48:36	45	PC	-ENTERADO.	ENTERADO.
15:46:58	15:48:40	PC	45	-A LAS 12.	A LAS 12.
15:47:02	15:48:44	45	PC	-COPIE A LAS 12.	COPIE.
15:47:04	15:48:50	22	PC	-NO LO TENGO A LA VISTA.	NO TENGO A LA VISTA.
15:47:06		45	22	-REPITE.	DISTANCIA?
15:47:07	15:48:52	22	45	-A LAS 12, DOS.	A LAS 12, 2.
15:47:09	15:48:53	PC	45	-45 DIME LA MATRICULA.	LO TENGO. DIME LA MATRICULA.
15:47:12	15:48:56	45	PC	-ESPÉRATE, DEJAME ENCONTRARLA PRIMERO.	ESPÉRATE, DEJAME ENCONTRARLO PRIMERO.
15:47:14		22	PC	-NO LO TENEMOS AHORA.	NO LO TENGO AHORA, NO LO TENGO.
15:47:17	15:48:57	PC	45	-45 LE PASO POR ARRIBA AL OBJETIVO, LO ESTA DEJANDO ATRÁS.	LE PASO POR ARRIBA AL OBJETIVO. LO ESTA DEJANDO ATRÁS.
15:47:20	15:49:00	PC	45	-BÚSQUELO POR DEBAJO DE USTED, DENTRO DEL RADIO DE GIRO.	
15:47:41	15:49:19	PC	45	-COPIO 45?	COPIO?
15:47:42		45	PC	-QUE COSA?	REPITA.
15:47:44	15:49:27	PC	45	-BÚSQUELO DENTRO DEL RADIO DE GIRO, GIRANDO DEBAJO DE USTED.	BÚSQUELO EN EL PRIMER GIRO, GIRANDO POR DEBAJO DE USTED.
15:47:48		45	PC	-ENTERADO.	ENTERADO.
15:47:52	15:49:30	PC	45	-45...CISNE-2, EL OBJETIVO 10 GRADOS A SU IZQUIERDA DISTANCIA 12 KM.	EL OBJETIVO 10 GRADOS A SU IZQUIERDA DISTANCIA 12 KILÓMETROS.
15:47:58	15:49:35	45	PC	-COPIADO RUMBO 360.	COPIADO, RUMBO 360.
15:48:00	15:49:38	PC	45	-TERMINE EN CURSO 330.	TERMINE EN CURSO 330.
15:48:03	15:49:38	45	PC	-330.	330.
15:48:07	15:49:46	22	PC	-VOY A DISMINUIR UN POQUITO DE VELOCIDAD PARA VER SI LO PUEDO COGER BIEN.	VOY A PERDER UN POQUITO DE VELOCIDAD A VER SI LO PUEDO COGER YA.
15:48:09	15:49:42	PC	45	-TERMINA EN RUMBO 270...45.	TERMINE EN 270 45.
15:48:12		PC	45	-45 DAME EL UNO.	ENTERADO, 270.
15:48:14	15:49:49	PC	45	-EL OBJETIVO EN 270, A LA VISTA A LAS 12, A LAS 12, SEIS.	EL OBJETIVO 270 A LA VISTA A LAS 12 6.
15:48:23	15:50:00	45	PC	-45.	45.
	15:50:09	C8	45		TIENE A LA VISTA EL OBJETIVO?

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
	15:50:19	45	C8		TENGO ABAJO Y ALANTE.
		C8	45		TRABAJE.
	15:50:20	45	22		QUE TIPO?
15:48:30		43	DV	-EL 43 EN POSICIÓN.	
		PC	45	-45...CISNE-8.	
15:48:44		22	PC	-DÉJALO QUE TRABAJE, ESPÉRATE.	
15:48:47	15:50:22	PC	45	-YA LO TIENEN?	LO TIENE?
	15:50:26	22	45	-SI, LO TENGO, GIRA A TU DERECHA.	SI, YO TENGO.
	15:50:28	--	--	-..., 45, A LA IZQUIERDA.	GIRE POR LA IZQUIERDA. 30 POR LA IZQUIERDA. QUE ESTA HACIENDO POR LA IZQUIERDA, SIGA.
15:49:07	15:50:38	22	45	-ESTA GIRANDO POR LA IZQUIERDA.	EL ESTA GIRANDO POR LA IZQUIERDA.
15:49:13	15:50:45	22	45	-AHI, QUITA BANQUED.	AHI, QUITA BANQUEO.
15:49:19		PC	45	-2945 A VER SI LE PUEDES VER LA MATRICULA AHI.	
15:49:22		22	PC	-ESPÉRATE, TENEMOS QUE ACERCARNOS PRIMERO, ESTA MANIOBRANDO.	ESPERADO, ES QUE CUANDO ACERCARLO ASÍ, BUENO ESTA MANIOBRANDO.
15:49:25		18	22	-TU NO LO TIENES? TU NO LO TIENES?	TU LO TIENES?
15:49:26		22	18	-NO, YA NO.	NO, Y TU? DEJAR INTERCEPTARLO PRIMERO, PERO ESTA MANIOBRANDO BUENO ASÍ.
15:49:30		PC	18	-OYE 18, A VER SI TU LE VES LA MATRICULA...	
15:49:35		22	PC	-DÉJANOS ACERCARNOS PRIMERO, ESTA MANIOBRANDO, ESO NO ES ASÍ.	
15:49:43		18	PC	-DENOS LA POSICIÓN.	DAME LA POSICIÓN.
15:49:47		22	PC	-CISNE-8...22.	
15:49:49	15:51:16	PC	22	-ADELANTE 22.	ADELANTE.
15:49:50		22	PC	-DANOS ALGO, DEME INDICACIONES.	DANDO. ANDO, DÍGAME INDICACIONES.

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
15:49:52	15:51:19	PC	22	-CORRECTO, EL OBJETIVO LO TIENE DETRÁS SUYO, POR SU IZQUIERDA CURSO 180.	CORRECTO, EL OBJETIVO LO TIENE DETRÁS SUYO, POR SU IZQUIERDA, CURSO 180. NO ESTA
15:49:58		22	PC	-OK.	
15:50:02		22	45	-DISMINUYE UN POCO 45, VELOCIDAD, PARA PODER TRANCAR CON ELLOS, SINO...	DISMINUYE UN POCO LA VELOCIDAD PORQUE.. QUE SE ESTA CON ELLOS, NO?
15:50:08	15:51:30	PC	45	-45, CUANTOS AVIONES TIENEN USTEDES, UNO O DOS?	CUANTOS OBJETIVOS TIENE USTED? UNO O DOS?
15:50:11	15:51:33	45	PC	-SOLAMENTE UNO.	SOLAMENTE UNO.
15:50:12	15:51:37	PC	45	-CORRECTO, USTED ME INFORMO QUE ERA AZUL EL COLOR?	CORRECTO, TIPO DE MAQUINA, AZUL, COLOR?
15:50:15	15:51:39	45	PC	-AZUL CLARO Y BLANCO,...CESSNA-337.	AZUL CLARO Y BLANCO.
		22	C8		INFORME.
		C2	45		CESSNA 337
15:50:28	15:51:52	C2	45	-DIME 45, MATRICULA, DIME, DIME, ESTOY ESPERANDO POR TI.	DIME LA MATRICULA.
15:50:32		PC	45	-OBJETIVO A LA IZQUIERDA DISTANCIA 4.	EL OBJETIVO A LA IZQUIERDA, DISTANCIA CUATRO.
	15:52:00	45	PC		ESTE A LA VISTA, LA ALTURA AL MOMENTO.
15:50:35		45	PC	-45.	
15:50:42		18	22	-A QUE ALTURA EL OBJETIVO?	A QUE ALTURA EL OBJETIVO?
15:50:44		22	18	-MAS O MENOS A ALTURA DOS MIL, POR AHI ESTABA.	MAS O MENOS ALTURA 2000 METROS POR AHI.
15:50:49		PC	45	-DE FRENTE AL OBJETIVO.	EN FRENTE DEL OBJETIVO. LO TIENE CINCO GRADOS A SU IZQUIERDA Y DE ALANTE.
15:50:52	15:52:10	PC	45	-LO TIENES 5 GRADOS A LA IZQUIERDA Y DELANTE.	
15:50:55		45	PC	-45.	
15:51:10		45	PC	-SIGUE DELANTE?	
15:51:16		22	PC	-SIGUE DANDO INDICACIONES...CISNE.	SIGUE LAS INDICACIONES, SIGUE.
15:51:21		22	PC	-CISNE-8...22.	INDICACIONES?
15:51:25	15:52:43	22	45	-LO TIENES?	LO TIENES?
15:51:28	15:52:47	22	45	...VOY A DARLE UN PASE POR AHI.	NO, VOY A GIRAR Y PASAR POR AHI.



TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
15:51:36	15:52:54	PC	45	-45...CISNE-8.	
15:51:38		45	PC	-ADELANTE.	
15:51:39	15:52:57	PC	45	-VES LA MATRICULA?	VEA LA MATRICULA?
15:51:42	15:53:01	22	PC	-DENOS INDICACIONES NO HEMOS PODIDO LLEGARLE TODAVIA.	SIGUE LAS INDICACIONES MUY ALTO AHI ALLÁ.
15:51:44	15:53:02	PC	22	-CORRECTO.	CORRECTO.
15:51:52	15:53:10	18	PC	-DENOS INDICACIONES, INDICACIONES.	MAS INDICACIONES, INDICACIONES.
15:51:58	15:53:14	PC	45	-45 SUSPENDA MISION, VAMOS A REGRESAR A CASA.	SUSPENDA LA MISION.
15:52:01	15:53:16	45	PC	-COPIADO, SUSPENDER MISION.	ENTERADO.
15:52:03	15:53:19	PC	45	-2945...CISNE-2.	
15:52:07	15:53:21	45	PC	-ENTERADO.	
15:52:07	15:53:30	PC	45	-2945...CISNE-2.	
15:52:18	15:53:33	45	PC	-ALTA Y CLARO, ADELANTE.	ALTO Y CLARO, ADELANTE.
15:52:21		PC	45	-CORRECTO, MIRA, MANTIENE ALTURA 3000, DEJANDO 15 KM. LA COSTA A LA IZQUIERDA PARA ENTRAR POR EL MARIEL, DIME EL UNO.	
		C2	45		DISTANCIA.
		45	C2	<b>END OF CUBAN TRANSCRIPT.</b>	LO TIENE .. CISNE 8
		C8	45		EL OBJETIVO TIENE A SU IZQUIERDA, DISTANCIA CUATRO KILÓMETROS DE USTED.
		45	C8		DIME.
		C8	45		PARALELO, CONTRARIO, RUMBO ATRÁS DE USTED. CUAL ES TU UNO?
		--	--		A LA IZQUIERDA.
		45	C8		EL UNO 23.
		C2	45		XW.
		45	76		QUE ES LO QUE HAY?
		45	76		
		45	72		
		45	72		QUE ES LO QUE HAY?

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
		72	45		NEGATIVO, ESTOY EN LA ZONA PERO NO SE VEO NADA. BARCO MERCANTE VA ANDO CON VELOCIDAD PARA ALLÁ EN RUMBO 90. NOSOTROS ESTAMOS AQUÍ A EL PETROLERO CON RUMBO 270 HACIENDO UN PERO NADA.
		C8	45		
		45	C8		DICE QUE NO TIENE NADA.
		C8	45		CORRECTO, ESTA MANIOBRANDO EL OBJETIVO ATRÁS, VAMOS A REGRESAR AL CAMPO. POR SU IZQUIERDA , CURSO 210. DAME EL UNO.
		45	C8		EL UNO 23.
		C8	294 5		USTED MANTIENE CURSO 270, 15 KILÓMETROS DELANTE DE LA COSTA A LA IZQUIERDA, ALTURA 2000 METROS.
		45	C8		CURSO 270.
		C8	294 5		LLAMA A 2972
		72	C8		ADELANTE.
		C8	72		DÍGAME SI ESTA SOBRE EL OBJETIVO?
		45	C8		DICE QUE NO TIENEN EL OBJETIVO, QUE NO VEAN NADA AHI. ME COPIO?
		C8	45		CORRECTO, LE COPIE. DICE QUE MANTIENE LA ZONA DE BÚSQUEDA?
		45	C8		CORRECTO, EL ESTA EN LA ZONA DE BÚSQUEDA.
		45	22		A LA VISTA.
		45	72		NO VEA NADA?
		45	72		NADA?
		72	45		NEGATIVO, ESTOY ATRÁS DEL BARCO.
		45	72		ESTA AQUÍ LA ZONA?
		45	22		BUENO, VAMOS REGRESANDO.

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
		45	72		EN QUE ZONA TENGA USTED AHI?
		72	45		AL NORTE DE ESPERON.
		45	C8		NO, ME MANTENGO CONJUNTO CON EL 22 Y EL 260. ENTERADO PONIENDO RUMBO 270. QUE AQUÍ EL UNICO QUE TENGO AHI ES UN BARCO AHORA.
		45	72		EL CISNE 2 LE LLAMA.
		72	C2		ADELANTE.
		45	C2		EL 72 ESTA RESPONDIENDO.
		45	72		QUE HAY NADA?
		72	45		NEGATIVO, ESTOY AHORA ESTA QUI TU QUE VIENE CON RUMBO A LA COSTA.
		45	72		ENTERADO. A QUE DISTANCIA DE LA COSTA TU ESTAS EN ESTOS MOMENTOS.
		72	45		UNOS SIETE KILÓMETROS O OCHO KILÓMETROS.
		C2	45		Y NO TIENE NADA EN LA UBICACIÓN
		45	C2		ES CORRECTO, TIENEN A LA VISTA GRANDE, LO QUE ESTA.
		45	C2		ESTA RECONOCIENDO UN BARQUITO DE LA MARINA, ESA GENTE.
		22	C2		ES UN BARCO DE PASAJEROS, VERDAD?
		22	45		A LA DERECHA NOSOTROS.
		45	C8		ENTERADO, TENGO A LA VISA UN BARCO GRANDE AQUÍ, A MI DERECHA.
		22	45		ES UN BARCO DE PASAJEROS.
		45	C8		SALIENDO EN RUMBO 210.
		C2	294 5		OYE LLAMA A 2972 Y DILE QUE PASAR AL CANAL CUATRO A VER SI HACER CONTACTO CON LA GENTE DE LA MARINA.
		45	72		

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
		22	45		HAY OTRO EQUIPO CHIQUITO AQUÍ.
		22	C2		
		45	C2		A LA VISTA UN BARCO PEQUEÑO A MI IZQUIERDA 90 GRADOS.
		72	45		NEGATIVO CONTACTO CON LA MARINA.
		45	C2		NEGATIVO CONTACTO CON LA MARINA.
		22	C2		AUTORICEME HACER UN RECONOCIMIENTO AQUÍ UN BARQUITO QUE LO HAY A LA DERECHA.
		72	C8		OYE, HAY UN BARQUITO AHI AZUL QUE VA CON RUMBO 110 GRADOS, NOSOTROS ESTAMOS CON MAS ATRÁS A VER SI UNO VER ALGO.
		22	C2		
		22	45		ES UN BOLERO AHI.
		45	22		SI, A LA VISTA.
		C2	122 2		
		22	C2		AUTORICE HACER UN RECONOCIMIENTO DEL UN BARCO QUE TENGO AQUÍ.
		C2	22		ALTURA 3000?
		22	C2		ALTURA 3000 METROS.
		C2	22		CORRECTO, AUTORIZADO.
		22	45		OK, YO VOY A HACER EL RECONOCIMIENTO AHORA.
		45	22		REPITA.
		22	45		DESCENDIENDO.
		45	22		ENTERADO.
		45	C2		QUE ALTURA MANTIENE? COPIADO.
		C2	45		EL UNO?
		45	C2		EL UNO 19.
		45	22		QUE LO TIENES?

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
		22	45		OK, ESO ES UN PEQUEÑO BOLERO, PERO NO, NO LO TIENE NADA POR ARRIBA.
		45	22		QUE TIENES?
		22	45		NO, QUE EL BOLERO NO TIENE NADA ARRIBA, ESTA PASIVA.
		C2	45		VAMOS A HACER UNA EXPLORACIÓN MAS AL NORTE DE MARIEL.
		45	C2		NORTE DE MARIEL.
		C2	2945		DÍGAME, HAGA CONTACTO CON 2972 Y DILE SI, A VER SI EN ESA ZONA UNA LANCHA APAIRO NUESTRO?
		45	72		TIENE ALGUNA LANCHA NUESTRA DE LA MARINA?
		45	72		SI TU TIENES UNA LANCHA NUESTRA DE LA MARINA A LA VISTA AHI.
		72	45		NEGATIVO.
		C2	45		LE COPIE QUE ES NEGATIVO?
		45	C2		NEGATIVO.
		C2	2945		VAMOS A APROXIMARNOS DIRECTO AL NORTE DE MARIEL Y MANTENGA ALTURA 3200 POR ENCIMA DEL HELICÓPTERO Y ME INFORMA CUANDO LO TENGA EL UNO 12. VELOCIDAD ECONÓMICA AHI.
		C2	45		LOS DOS SE MANTIENE A LA VISTA?
		45	C2		CORRECTO, AUTORICEME ALTURA 2000.
		C2	45		ENTERADO ALTURA 2000.
		C2	45		TU MANTIENE A LA VISTA?
		45	C2		COPIASTE, ALTURA 2000.
		C2	45		OBJETIVO.

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
		22	C2		NEGATIVO, HACIENDO RECONOCIMIENTO AQUÍ AL BARCO. EN LA REGIÓN DONDE ESTOY YO, HAY UN BARCO PARECE QUE ES UN PESQUERO, ES BLANCO Y NARANJA Y VA CON RUMBO AL NORTE, ESTA APROXIMADAMENTE UNOS 25 DE LA COSTA.
		C2	22		CUAL ES TU POSICIÓN?
		22	C2		25 KILÓMETROS AL NORTE DE HABANA
		72	C2		NOSOTROS ESTAMOS AL NORTE DE...
		45	22		MANTENGA ALTURA.
		22	45		OK, YO ESTOY AL NORTE DE HABANA 25 KILÓMETROS, ESTOY EN ALTURA 2500.
		72	22		TIENE EL PETROLERO ESTA
		22	72		NEGATIVO, NO. LO QUE TENGO ES OTRO EQUIPO.
		45	C2		ADELANTE. EL UNO 17.
		22	72		OK, TENGO EL PETROLERO YA.
		22	45		ENTERADO, DESCENDIENDO A ALTURA 2000.
		72	22		HAY OTRO PETROLERO CON RUMBO 270.
		C2	45		PEGAMOS A LA COSTA, TREPANDO A ALTURA 4000 METROS.
		45	22		
		C2	45		USTED PRÓXIMO DE LA COSTA, PASA POR ALTURA 2000.
		45	C2		CLARO.
		C2	294 5		DÍGAME SU POSICIÓN.
		45	C2		CUATRO DE MARIEL.
		C2	45		SOBRE MARIEL?
		45	C2		A CUATRO DE MARIEL.
		C2	45		PRÓXIMO MARIEL, QUE ESTA EN ALTURA 2000, EL UNO?

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
		45	C2		EL UNO.
		72	45		
		C2	45		PREGUNTE AL 2972 POSICIÓN.
		45	72		POSICIÓN?
		72	45		OESTE DEL PETROLERO, NOROESTE DE PETROLERO, 100 METROS.
		45	C2		SOBRE UN BARCO PETROLERO.
		C2	45		AFIRMATIVO QUE VIENE CON CURSO 270, QUE ESTA AL NORTE DEL ESPERON.
		45	C2		ENTERADO, AL NORTE DES ESPERON UNAS CUANTOS KILÓMETROS.
		72	45		ESTAMOS UNOS 15 KILÓMETROS DEL ESPERON, OYE TRATAR HACERSE EL 08 INFORMAR HASTA QUE LUGAR.
		45	72		OYE EL 08 NO ESTA AQUÍ, ESTA ALLÁ.
		45	C2		EL 72 ESTA A UNOS 10 KILÓMETROS AL NORTE DE ESPERON.
		C2	45		ALTURA?
		45	C2		ALTURA 1500 TREPANDO PARA 2000.
		C2	45		YA VIENE HASTA EL CAMPO YA.
		45	C2		CORRECTO.
		C2	45		EL UNO?
		45	C2		EL UNO 13.
		C2	45		15?
		45	C2		13.
		72	45		ADELANTE.
		22	72		NO ES USTED, ES EL UNO.
		22	72		
		45	22		REGRESA.
		22	45		EL UNO 12,9.
		22	C2		SOBRE EL PETROLERO AHORA.

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
		72	C2		AL NORTE DEL PETROLERO, TRES KILÓMETROS.
		22	72		QUE ESTOY SOBRE EL PETROLERO EN ESTOS MOMENTOS.
		72	C2		DESCENDIÓ PARA CINCO METROS
		C2	297 2		POSICIÓN.
		22	C2		ESTAMOS AL NORTE DE CAYO SALADO UNOS 15 KILÓMETROS. 1500 METROS. A LA VISTA, HAY DOS LANCHAS DE GUARDA FRONTERA EN ESTOS MOMENTOS.
		45	C2		EN EL CUARTO.
		22	C2		ES CORRECTO PERO ESTÁN LEJOS ELLOS.
		C2	22		VAMOS A...
		22	C2		OK, ME DIRIJO AL MARIEL.
		C2	45		ROMPA.
		45	C2		AUTORICEME
		C2	45		CHEQUEE SU ...
		A	22		
		22	A		ADELANTE. ADELANTE.
		A	22		POSICIÓN?
		22	A		EN ESTOS MOMENTOS EN MARIEL. REGRESANDO.
		A	22		CORRECTO. CHEQUEE LA RADIO
		22	A		AL 22?
		A	22		ALTO Y CLARO.
		22	A		OK, COPIADO.
		A	22		DAME SU ALTURA.
		22	A		1500.
		A	22		CORRECTO. PARA SU CONOCIMIENTO, TENGO EL PRÓXIMO TERCERO AL 45.
		22	A		COPIADO.



TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
		A	297 2		POSICIÓN?
		22	A		EL ESTA NORTE DEL PETROLERO HAY ALGÚN INDICACIÓN POR 72?
		72	22		REPITA?
		22	72		NO, CON CISNE 2
		2945	A		TERCERO, ALAS, TREN Y FLAPS, AIRE NORMAL.
		A	45		VIENTO CALMA.
		C2	122 2		
		22	C2		ADELANTE.
		C2	22		REGRESANDO, REGRESA AL CAMPO.
		22	C2		CORRECTO, ESTOY REGRESANDO.
		C2	22		
		22	C2		ADELANTE.
		C2	22		POSICIÓN?
		22	C2		PASANDO AL COTILLERA
		C2	22		PASANDO?
		22	C2		ENTRE GUANAJAY Y ARTEMISA.
		C2	22		AH, GUANAJAY Y ARTEMISA.
		22	C2		CORRECTO.
		45	C2		POSICIÓN DE FLAPS ABAJO Y ASEGURADO.
		C2	45		CONTINUÉ.
		C2	297 2		
		72	C2		ADELANTE.
		C2	72		DÍGAME EL UNO.
		72	C2		TENGO EL UNO 19.
		C2	72		TENGO AQUÍ EL UNO 19.
		72	C2		AFIRMATIVO.
		22	C2		EN EL CUARTO, 1200.

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
		C2	22		600...
		22	C2		VOY DIRECTO
		45	C2		FLAPS COMPLETOS
		C2	72		POSICIÓN?
		72	C2		AL NORTE MARIEL, UNOS SIETE KILÓMETROS AL NORTE MARIEL.
		C2	72		POSICIÓN EXACTAMENTE.
		72	C2		CINCO KILÓMETROS AL NORTE MARIEL. AL RUMBO 90.
		22	C2		TREN, FLAPS CUATRO VERDES
		C2	22		OK, VIENTO CALMA, CONTINUÉ.
		C2	72		REGRESAR AL CAMPO, ALTURA 200 METROS.
		72	C2		
		C2	45		
		A1	72		
		A1	297 2		
		72	A1		ADELANTE.
		A1	72		DAME SU POSICIÓN.
		72	A1		VAMOS AL MOMENTO NORTE BARACOA.
		A1	72		ENTERADO.
		72	A		60 GRADOS. AL FARO, 200.
		72	A		VERTICAL BARACOA. VERTICAL BARACOA.
		A	72		OK.
		72	A		VERTICAL AL NORTE DEL CAMPO.

**D. TRANSCRIPTS OF CUBAN MILITARY RADIO COMMUNICATIONS  
TRANSLATED INTO ENGLISH**

<b>LEGEND</b>	
<b>SYMBOLS</b>	<b>IDENTIFICATION</b>
2908	MIG-29UB FIRST PILOT (PAIR NO. 1)
1213	MIG-23 ML PILOT (PAIR NO. 1)
DV	TOWER CONTROL
2972	MI-17 CAPTAIN (SAR (SEARCH AND RESCUE BRIGADE) NO. 1)
	MI-17 COPILOT (SAR NO. 1)
13	MIG-23 UB FIRST PILOT (PAIR NO. 2)
2945	MIG-23 SECOND PILOT (PAIR NO. 2)
18	MIG-19 PILOT (PAIR NO. 2)
22	CONTROL CENTER NO. 2
CISNE-2	CONTROL CENTER NO. 8
CISNE-8	CONTROL CENTER
GC	MI-17 CAPTAIN (SAR NO. 2)
3014	FIGHTER PILOT
43	

**NOTA:** SOMETIMES THE MIG-29UB SECOND PILOT IDENTIFIES HIMSELF AS 08.

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
		08	PC	GIVE DIRECTIONS BECAUSE WHAT I HAVE IN SIGHT IS HAVANA.	
15:08:24		PC	08	DO YOU HAVE THE COAST IN SIGHT?	
15:08:27		08	PC	CORRECT.	
15:08:29		PC	08	WE ARE GOING TO PATROL BETWEEN HAVANA AND GUANABO.	
15:08:33		08	PC	REPEAT.	
15:08:34		PC	08	BETWEEN HAVANA AND GUANABO.	
15:08:37		08	PC	I COPY.	
15:08:53		13	PC	13 HEADING 270, NORTH OF HAVANA.	
15:08:59		08	13	YOUR ALTITUDE?	
15:09:00		13	08	200.	
15:09:03		08	13	I COPY.	
15:09:39		PC	13	1213, CISNE-2.	
15:09:43		08	PC	THE CONTACT IS IN THE WATERS.	
15:09:45		08	PC	THE CONTACT IS...OF US.	
15:09:40	15:11:06	PC	08	NORTH?	TO THE NORTH?
15:09:49		PC	13	1213 CONNECT UVD.	
15:09:55		PC	13	1213 CONNECT UVD...CISNE-2.	
15:10:23		PC	13	WHAT IS YOUR COURSE?	
15:10:28		PC	13	13, COURSE.	
	15:11:37	08	PC		ROGER, THAT THE TARGET IS NORTH OF BARACOA.
15:10:31	15:11:43	13	PC	COURSE 270.	TO A HEADING OF 270.
	15:11:45	13			THAT'S RIGHT...
15:10:33		PC	13	THAT IS CORRECT, WITH COURSE 270, THE CONTACT IS AT YOUR RIGHT, 40 KM AWAY.	
		PC	13	1213 CISNE-8.	

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:10:41		08	PC	1 COPY.	
	15:11:54				ROGER.
15:10:43	15:11:55	13	PC	13 CALLING CISNE-8.	CISNE-8 FOR 13.
		--	--	----	
15:10:47	15:11:56	PC	13	CORRECT, ON YOUR RIGHT, COURSE 330, WE ARE GOING TO WORK AGAINST ONE CONTACT.	...HEADING OF 330, WE'RE GOING TO WORK AGAINST THE TARGET.
15:10:52	15:12:03	13	PC	330 ON THE LEFT.	330 TO THE LEFT.
15:10:54	15:12:04	PC	13	CORRECT.	RIGHT.
15:11:09	15:12:19	08	13	13, THERE IS A VERY BIG CONTACT THERE.	THERE IS A VERY LARGE VESSEL THERE.
15:11:12	15:12:21	13	08	YES, I SAW IT A WHILE AGO.	I JUST SAW IT.
15:11:31		08	PC	290.	
	15:12:39	PC	08	08, ACTIVATE RADAR.	TURN ON YOUR RADAR.
15:11:36		08	PC	NEGATIVE.	
	15:12:43	08	PC		CONNECTED.
15:11:43	15:12:51	PC	13	13, ACTIVATE RADAR, ALL COMPLETE.	CONNECT THE RADAR AND EVERYTHING.
15:11:46	15:12:53	13	PC	CONNECTED.	CONNECTED.
15:11:48	15:12:54	PC	13	SEARCH BELOW 13.	LOOK FOR IT BENEATH YOU.
		PC	13	SET COURSE 2...360.	
15:11:51	15:12:56	PC	13	....SEARCH BELOW YOU GUYS, IT IS BELOW...NORTH OF BARACOA SOME 30 KM.	BENEATH
15:11:53		PC	13	1213 REPORT MAINTAINING.	
	15:13:04	13	PC	13	ON PARAMETERS.
15:12:00	15:13:05	PC	13	CORRECT, MAINTAIN COURSE 360.	MAINTAIN COURSE 330.
15:12:04	15:13:08	13	PC	MAINTAINING.	ON PARAMETERS.
15:12:06		PC	13	I COPY.	UNDERSTOOD.
15:12:13	15:13:17	PC	13	ALTITUDE 1213?	WHAT IS THE ALTITUDE?

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:12:15	15:13:19	13	PC	200.	200.
15:12:16	15:13:20	PC	13	I COPY.	UNDERSTOOD.
15:12:22	15:13:25	08	PC	08 TO 1500.	AT 1500.
15:12:27	15:13:30	PC	08	THE CONTACT IS IN ALTITUDE 200-300 M.	THE TARGETS ARE AT AN ALTITUDE OF 200 TO 300 METERS.
15:12:31	15:13:33	08	PC	I COPY.	ROGER.
15:12:34	15:13:37	PC	08	08 SEARCH BELOW YOU.	LOOK FOR THEM BENEATH YOU.
15:12:41	15:13:43	PC	13	13 CLIMB UP TO ALTITUDE 1000.	CLIMB TO ALTITUDE 1000.
15:12:44	15:13:45	13	PC	ONE THOUSAND.	1000.
15:13:06	15:14:06	PC	13	1213...NORTH OF SANTA FE, DISTANCE 35 KM...THERE IS THE CONTACT.	...5 KILOMETERS TO THE TARGET
15:13:16	15:14:15	13	PC	I COPY, 13 IS AT ALTITUDE 1000.	ROGER, ALTITUDE 1000.
15:13:19		PC	--	...CISNE-8	
15:13:21		08	13	13, 8 AT ALTITUDE 1500.	
		13	08	I COPY.	
	15:14:21	08			1500
15:13:25	15:14:23	PC	13	START TO TURN RIGHT TO HEADING 30 DEGREES.	BEGIN TO TURN TO YOUR RIGHT TO A COURSE OF 30 DEGREES.
15:13:28		08	PC	08?	YOU MEAN 08?
	15:14:26	08			13.
15:13:29		PC	13	NO, 13, 1213 CISNE-8.	
15:13:32	15:14:30	13	PC	I COPY CISNE-8, 30 DEGREES ON THE RIGHT.	ROGER, 30 DEGREES TO THE RIGHT.
15:13:39	15:14:35	13	PC	CISNE-8, WHAT I HAVE DOWN HERE IS A LARGE SHIP.	I HAVE IT BELOW ME, IT'S A LARGE VESSEL.
15:13:44	15:14:40	PC	13	1213 HAS A CONTACT 10 DEGREES ON HIS LEFT, DISTANCE 12.	YOU HAVE A TARGET 10 DEGREES TO YOUR LEFT, AT A DISTANCE OF 12 KILOMETERS.
15:13:50	15:14:46	13	PC	NEGATIVE, WHAT I HAVE DOWN HERE IS A LARGE SHIP, ON THE LEFT.	NEGATIVE, IT IS A LARGE VESSEL THAT I HAVE HERE TO THE LEFT.
15:14:01	15:14:55	PC	13	KEEP SEARCHING 1213.	KEEP SEARCHING.
15:14:04	15:14:56	13	PC	I COPY.	ROGER.

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:14:09	15:15:02	13	PC	13 TURNING LEFT 270.	TURNING LEFT, TO 270 DEGREES.
	15:15:11				WHAT I HAVE TO THE LEFT RIGHT NOW IS A LARGE PASSENGER SHIP.
15:14:30	15:15:26	PC	13	1213 CISNE-8.	1213 CISNE 8.
15:14:33	15:15:27	13	PC	CALLING CISNE-8.	GO AHEAD.
15:14:36	15:15:28	PC	13	UHH...YOU...THE CONTACT YOU ARE REPORTING IS IN FRONT OF YOU?	
15:14:40	15:15:37	13	PC	RIGHT NOW ON THE LEFT.	RIGHT NOW IT'S TO THE LEFT.
15:14:42	15:15:40	PC	13	I COPY.	ROGER.
15:15:03	15:15:57	PC	13	DON'T YOU SEE THE CONTACT, 13?	DON'T YOU SEE THE TARGET?
15:15:05	15:15:59	13	PC	REPEAT.	COME AGAIN?
15:15:06		PC	13	THE CONTACT IS WITHIN YOUR TURNING RADIUS RIGHT NOW.	
	15:16:00	PC			YOU HAVE THE TARGET.
15:15:10	15:16:04	13	PC	CORRECT, WHAT I HAVE IS A SHIP.	RIGHT, WHAT I HAVE IS A VESSEL.
15:15:13	15:16:06	PC	13	I COPY, WE'LL KEEP SEARCHING.	ROGER; WE ARE GOING TO CONTINUE A LITTLE FURTHER AHEAD.
15:15:24		PC	13	1213 CISNE-8.	
		PC			DISTANCE?
15:15:27	15:16:19	13	PC	COME IN CISNE-8.	GO AHEAD.
15:15:28	15:16:22	PC	13	DOESN'T THE SHIP HAVE ANYTHING OUTSIDE? A BALLOON?	THE VESSEL DOES NOT HAVE ANYTHING, A GLOBE, ON THE OUTSIDE?
15:15:32	15:16:24	13	PC	NEGATIVE, I CAN SEE NOTHING.	NEGATIVE, NOTHING IS SEEN ON IT.
15:15:36	15:16:27	PC	13	I COPY.	ROGER.
15:15:50	15:16:40	PC2	PC	CISNE-8 ..DO YOU HAVE 08 RADAR CONTACT?	DO YOU HAVE 08 IN SIGHT?
15:15:54	15:16:46	PC	PC 2	CORRECT.	YES.
15:16:28	15:17:16	13	PC	COME IN.	GO AHEAD.

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:16:29	15:17:17	PC	08	OK, TO 08, IDENT.	THIS IS FOR (PILOT) 08, CONNECT THE UVD.
15:16:33	15:17:20	13	PC	I COPY, CONNECTED.	ROGER, CONNECTING UVD.
15:16:39	15:17:26	08	PC	CONNECTED.	CONNECTED.
	15:17:28	PC	08	CONTINUE TO TAKE CARE OF THAT AREA, 08.	CONTINUE SEARCHING IN THAT ZONE.
15:16:48	15:17:34	PC	13	UH..13, THE CONTACT IS NORTH OF SANTA FE, DISTANCE 25 KM.	THE TARGET IS NORTH OF SANTA FE AT A DISTANCE OF 25 KILOMETERS.
15:16:55	15:17:39	13	PC	I COPY, RIGHT NOW HEADING 180 ALTITUDE 1000.	ROGER, RIGHT NOT IT'S ON A COURSE OF 180, AT AN ALTITUDE OF 1000.
15:16:59	15:17:44	PC	08	REPEAT, 08.	COME AGAIN?
15:17:01	15:17:47	13	PC	HEADING 180, ALTITUDE 1000.	ON A COURSE OF 180, AT AN ALTITUDE OF 1000.
15:17:04	15:17:49	13	C8	I COPY	ROGER.
15:17:10		PC	08	08, IT IS ON YOUR LEFT, DISTANCE 10 KM.	
15:17:15	15:17:55	13	PC	13 WITH ANOTHER SHIP IN SIGHT. HEADING...AT 90 DEGREES, ON THE RIGHT.	WITH ANOTHER LAUNCH IN SIGHT ON A 90 DEGREE HEADING TO THE RIGHT.
		PC	13	I COPY, 13.	
15:17:28	15:18:11	PC	08	IT IS ON YOUR LEFT, 30 DEGREES, DISTANCE 10 KM.	YOU HAVE IT TO THE LEFT 30 DEGREES, DISTANCE.
15:17:34	15:18:17	PC	08	DID YOU COPY, 08?	DO YOU COPY ME?
15:17:36	15:18:18	08	PC	I COPY.	COME AGAIN?
15:17:48	15:18:27	PC	08	08, FIND THE CONTACT 90 DEGREES LEFT, NOW.	LOOK ...TO THE LEFT.
	15:18:28	08	PC		LOOK.
15:17:50	15:18:33	08	PC	OK. CONTACT IN SIGHT, CONTACT IN SIGHT, SMALL PLANE.	OK, THE TARGET IS IN SIGHT, THE TARGET IS IN SIGHT. IT'S A SMALL AIRCRAFT. COPIED, SMALL AIRCRAFT IN SIGHT.
15:17:56		PC	08	I COPY.	
15:17:56		08	PC	SMALL PLANE IN SIGHT.	



TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:17:58	15:18:38	08	PC	OK, WE HAVE IT IN SIGHT, WE HAVE IT IN SIGHT.	OK, WE HAVE IT IN SIGHT, WE HAVE IT IN SIGHT.
15:18:03	15:18:45	08	PC	CONTACT IN SIGHT.	THE TARGET IS IN SIGHT.
15:18:06		08	PC	CISNE-8,...08.	
15:18:09	15:18:47	PC	08	COME IN 08.	GO AHEAD.
15:18:09	15:18:49	08	PC	CONTACT IN SIGHT.	THE TARGET IS IN SIGHT.
15:18:11	15:18:52	PC	08	CORRECT, IN SIGHT.	AIRCRAFT IN SIGHT.
15:18:14		PC	08	IDENTIFY IT.	
15:18:18	15:18:57	08	PC	REPEAT.	COME AGAIN?
15:18:19		PC	08	IDENTIFY THE SMALL PLANE.	
15:18:20	15:19:00	08	PC	IT'S A SMALL PLANE, IT'S A SMALL PLANE.	IT'S A SMALL AIRCRAFT, A SMALL AIRCRAFT.
15:18:23		PC	08	COLOUR OF THE AIRCRAFT?	
15:18:26	15:19:04	08	PC	UHH...WHITE, WHITE.	IT'S WHITE, WHITE.
15:18:31	15:19:10	13	08	08, I'M GOING TO CLIMB UP TO ALTITUDE 2000.	I'M GOING TO CLIMB TO AN ALTITUDE OF 2000.
15:18:33	15:19:12	PC	08	COLOUR AND REGISTRATION NUMBER OF THE AIRCRAFT?	COLOUR AND REGISTRATION OF THE AIRCRAFT?
15:18:36	15:19:15	PC	08	CHECK THE REGISTRATION NUMBER.	BUDDY.
15:18:38	15:19:17	08	PC	HEY, THE REGISTRATION NUMBER TOO?	LISTEN, THE REGISTRATION ALSO?
15:18:41	15:19:19	PC	08	WHAT TYPE AND COLOUR?	WHAT KIND AND COLOUR?
15:18:44	15:19:22	08	PC	WHITE AND BLUE, PAINTED BLUE.	IT IS WHITE AND BLUE.
15:18:46		13	PC	WHITE AND BLUE.	
15:18:47	15:19:24	08	PC	WHITE AND BLUE. THE PLANE IS AT LOW ALTITUDE, SMALL PLANE.	WHITE AND BLUE, AT A LOW ALTITUDE, A SMALL AIRCRAFT.
15:19:03	15:19:38	08	PC	GIVE INSTRUCTIONS.	GIVE ME INSTRUCTIONS.
15:19:07		PC	08	IT'S A 337?	
15:19:09	15:19:44	08	PC	INSTRUCTIONS.	INSTRUCTIONS!

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:19:17	15:19:52	08	PC	HEY, AUTHORIZE ME TO..., WE'RE GOING TO GIVE IT A WARNING PASS.	LISTEN, AUTHORIZE ME...
15:19:20	15:19:54	13	PC		WE ARE GOING TO GIVE IT A PASS, WE ARE GOING TO GIVE IT A PASS.
15:19:23		PC	08	HOW FAR IS IT?	
15:19:26	15:20:02	08	PC	IF WE GIVE IT A WARNING, THINGS WILL GET DIFFICULT.	IF WE GIVE IT A PASS, IT WILL COMPLICATE THINGS.
	15:20:04				WE ARE GOING TO GIVE IT A PASS. BECAUSE SOME VESSELS ARE APPROACHING THERE, I AM GOING TO GIVE IT A PASS.
15:19:29		08	PC	WE'RE GOING TO GIVE IT A WARNING.	
15:19:34		08	PC	IT'S A CESSNA 337.	
15:19:41	15:20:12	08	PC	SPEAK, SPEAK.	TALK, TALK.
15:19:45		PC	08	TELL ME IF IT'S A CESSNA 337.	
15:19:51	15:20:22	08	PC	I HAVE IT LOCKED-ON, I HAVE IT LOCKED-ON.	I HAVE IT IN LOCK-ON, I HAVE IT IN LOCK-ON.
15:19:53	15:20:24	08	PC	WE HAVE IT LOCKED-ON, AUTHORIZE US.	WE HAVE IT IN LOCK-ON. GIVE US AUTHORIZATION.
15:19:57		08	PC	WE HAVE IT LOCKED-ON, AUTHORIZE US.	
15:20:00	15:20:32	08	PC	IT'S A CESSNA 337.	IT IS A CESSNA 337. THAT ONE. GIVE US AUTHORIZATION, DAMN IT!
15:19:29		PC	08	YOU'RE AUTHORIZED TO DESTROY.	
15:20:03		08	PC	THIS IS IT, THIS IS IT, THIS IS IT.	
15:20:06		PC	08	AUTHORIZED TO DESTROY, 08.	
	15:20:40	PC	08		FIRE.
15:20:11	15:20:42	08	PC	COJONES, AUTHORIZE US.	GIVE US AUTHORIZATION, DAMN IT, WE HAVE IT.
15:20:13		08	PC	COJONES, AUTHORIZE US.	
15:20:14	15:20:44	PC	08	AUTHORIZED TO DESTROY, 08.	AUTHORIZED TO DESTROY.
15:20:17	15:20:48	08	PC	UHH, WE ALREADY WARNED IT.	I'M GOING TO PASS IT.
15:20:20		PC	08	AUTHORIZED.	

TIME (CUBAN RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:20:23	15:20:51	PC	08	AUTHORIZED TO DESTROY.	AUTHORIZED TO DESTROY.
15:20:25	15:20:54	08	PC	WE ALREADY COPIED, WE ALREADY COPIED.	WE ALREADY COPIED, WE ALREADY COPIED.
15:20:27		PC	08	AUTHORIZED TO DESTROY, 08.	
15:20:34	15:21:02	08	C8	WHERE IS IT, FRANK?	WHERE IS IT, FRANK?
15:20:39		PC	08	08, AUTHORIZED TO DESTROY.	
		08	--	READY.	
15:20:40		PC	08	08, AUTHORIZED TO DESTROY...	
15:20:43	15:21:08	PC	08	AUTHORIZED.	AUTHORIZED TO DESTROY.
15:20:45	15:21:15	08	PC	I COPY, RECEIVED ALREADY, RECEIVED ALREADY, LEAVE US ALONE NOW.	UNDERSTOOD, ALREADY RECEIVED. ALREADY RECEIVED. LEAVE US ALONE FOR NOW.
15:20:57	15:21:23	PC	08	DON'T LOSE IS 08.	DON'T LOSE IT.
15:21:07	15:21:32	08	PC	FIRST SHOT.	FIRST LAUNCH.
15:21:13	15:21:37	08	PC	TARGET,...COJONES, WE HIT IT, WE HIT IT, TARGET...	WE HIT HIM! DAMN! WE HIT HIM! WE HIT HIM! WE RETIRED HIM!
15:21:23	15:21:46	08	08	WAIT, WAIT, TO SEE...TO SEE WHERE IT FALLS.	WAIT TO SEE WHERE IT FELL.
15:21:25		08	PC	MARK, MARK THERE.	
	15:21:52	08	--	COJONES, WE HIT IT...	COME ON IN, COME ON IN! DAMN, WE HIT IT. FUCKERS!
	15:21:56	08	PC		MARK THE PLACE WHERE WE TOOK IT OUT.
15:21:35	15:21:59	08	--	THIS ONE WON'T MESS AROUND ANYMORE.	WE ARE OVER IT. THIS ONE WON'T MESS AROUND ANYMORE.
	15:22:01	PC	08		CONGRATULATIONS TO THE TWO OF YOU.
15:21:39	15:22:03	08	PC	HEY, MARK THE PLACE.	MARK THE SPOT.
15:21:41	15:22:09	08	PC	CORRECT, MARKED.	CORRECT. MARKED.
15:21:42	15:22:11	08	13	SHIT, BUDDY.	SHIT, BUDDY.
15:21:44		PC	08	TELL ME, 08.	
15:21:46	15:22:14	08	PC	COME IN.	GO AHEAD.
15:21:48		PC	08	TELL ME WHAT'S UP.	

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:21:51	15:22:18	PC	08	SAR TAKING OFF, AUTHORIZED AT 1000 M.	LET'S GO ALBERTO. THE SAR IS TAKING OFF, AUTHORIZED ALTITUDE.
15:21:55	15:22:21	08	PC (13 )	MARK IT...DID YOU MARK THE PLACE?	DID THEY MARK THE SPOT?
15:21:57	15:22:23	PC (13)	08	-CORRECT, CORRECT.	CORRECT.
		08	PC	-HEY, DID YOU MARK THE PLACE?	
	15:22:31				OK. THERE'S A LAUNCH NEAR IT. THE AIRCRAFT FELL NEAR THE LAUNCH.
15:22:00	15:22:39	08	PC	HEY, DID YOU MARK THE PLACE, SO WE CAN LEAVE?	LISTEN, THEY MARKED THE SPOT SO WE CAN GO.
15:22:02	15:22:40	PC	08	CORRECT, IT'S MARKED.	CORRECT, MARKED.
15:22:04	15:22:44	08	PC	GOOD.	GREAT.
15:22:05	15:22:50	SAR	D V	SAR DO YOU READ ME, ANTONIO?	DO YOU COPY?
15:22:16	15:22:54	PC	08	OK, 08, LET'S CLIMB TO ALTITUDE 4000 M.	CLIMB TO 4000 METERS.
15:22:19	15:22:58	08	PC	WE'RE CLIMBING, GOING BACK HOME.	WE'RE CLIMBING AND RETURNING HOME.
15:22:22	15:23:00	PC	08	STAY THERE, DOING A 360, UP THERE.	STAND BY THERE CIRCLING ABOVE.
15:22:27	15:23:07	08	PC	OVER THE CONTACT?	OVER THE TARGET?
15:22:29	15:23:09	PC	08	CORRECT.	CORRECT.
15:22:30	15:23:10	08	PC	SHIT, BUT WE TOLD YOU, BUDDY.	SHIT, WE DID TELL YOU, BUDDY.
15:22:32	15:23:11	PC	08	CORRECT, THE CONTACT IS MARKED.	CORRECT, THE TARGET IS MARKED.
15:22:36	15:23:13	13	PC	13 ORBITING EAST,...WEST OF BARACOA.	CIRCLING TO THE WEST OF BARACOA.
15:22:39	15:23:17	PC	13	CORRECT, RADAR CONTACT, 18 FROM THE FIELD.	IN SIGHT 18 (KM) FROM THE FIELD.
15:22:50		PC	08	08 CISNE-2.	
15:22:51	15:23:27	08	PC	COME IN.	GO AHEAD.

TIME (CUBAN RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:22:53	15:23:28	PC	08	LISTEN, LET US CLIMB TO HEIGHT 3200 TO 4000 M. ABOVE THE CONTACT DESTROYED THERE, AND MAINTAIN ECONOMIC SPEED.	OK, CLIMB TO 3200, 4000 METERS ABOVE THE DESTROYED TARGET AND MAINTAIN ECONOMICAL SPEED.
	15:23:39	78	C2		HEY, IT LOOKS LIKE THE LAUNCH TURNED TOWARDS THERE.
	15:23:41	13	PC		THE LAUNCH TURNED TOWARD THERE, GOT IT?
	15:23:47	13	PC		THE LAUNCH TURNED TO WHERE THE TARGET WAS, WHERE IT FELL.
15:23:07		DV	72	2972 ANTONIO.	
15:23:12		DV	72	72 ANTONIO.	
15:23:23		PC	08	CISNE-2	
15:23:26	15:24:09	08	PC	COME IN.	GO AHEAD.
15:23:28	15:24:10	PC	08	UH... YOU MUST TRY TO STAY UP THERE, THERE ...	I NEED YOU TO STAND BY ...THERE. WHAT HEADING DID THE LAUNCH HAVE?
	15:24:18	08	C2		THE LAUNCH WENT TO 180.
	15:24:22	13	C2		IT WAS ON 360, NOW IT TURNED TO 180, TOWARD THE PLACE WHERE IT FELL.
15:23:30	15:24:25	08	PC	...I'VE GOT ANOTHER SMALL PLANE IN SIGHT.	I HAVE ANOTHER AIRCRAFT IN SIGHT.
15:23:33	15:24:27	08	PC	WE'VE GOT ANOTHER SMALL PLANE.	WE HAVE ANOTHER AIRCRAFT.
15:23:36		08	PC	WE'VE GOT ANOTHER SMALL PLANE.	
15:23:41	15:24:35	PC	08	ROGER, KEEP TRACK OF IT, DON'T LOSE THE OTHER SMALL PLANE.	FOLLOW IT. DON'T LOSE THE OTHER SMALL AIRCRAFT.
15:23:45	15:24:38	08	PC	WE'VE GOT ANOTHER SMALL PLANE IN SIGHT.	WE HAVE ANOTHER AIRCRAFT IN SIGHT. IT'S IN THE AREA WHERE (THE FIRST AIRCRAFT) FELL.
15:23:47		PC	08	POSITION OF THAT SMALL PLANE?	
15:23:50		PC	08	TELL ME AT WHAT DISTANCE YOU'VE GOT IT, 08.	
15:23:54		08	PC	IT'S IN THE AREA, IT'S IN THE AREA WHERE IT FELL.	IT'S IN THE AREA WHERE IT FELL.
		--	--	...HEIGHT?	
	15:24:44	08	PC	WE'VE GOT THE SMALL PLANE IN SIGHT.	WE HAVE THE AIRCRAFT IN SIGHT.

TIME (CUBAN RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:24:01		PC	08	08, POSITION OF THAT SMALL PLANE?	
15:24:03	15:24:53	PC	08	STAY WITH IT, 08...	STAND BY.
15:24:04	15:24:55	08	PC	COMRADE, IT IS HIGH, WHERE THE EVENTS TOOK PLACE.	COMRADE, IT'S IN THE AREA OF THE EVENT.
15:24:07		PC	08	ROGER.	
15:24:10	15:25:01	08	PC	DO YOU READ ME?	DID YOU COPY?
15:24:12		DV	72	2972 ANTONIO.	
15:24:19		PC	08	WELL, 08 AND 13, YOU MUST TRY TO STAY THERE, OVER THE SMALL PLANE, DON'T LOSE SIGHT OF IT.	
15:24:25				-YES	
	15:25:14	08	13	WHAT IS YOUR HEIGHT, 13?	WHAT'S YOUR ALTITUDE?
15:24:27		08	13	13, 08.	
15:24:29		13	08	COME IN.	
15:24:30		08	13	HEIGHT?	
15:24:31	15:25:20	13	08	NO, I'M AT 1000 M, I'M FAR AWAY FROM YOU, I'M WEST OF BARACOA.	NO, I'M AT 1000 METERS, I'M FAR FROM YOU, I'M TO THE WEST OF BARACOA.
15:24:36	15:25:27	08	13	DON'T COME THIS WAY..	TRUE, DON'T STAY HERE, WE ARE AT 5000 METERS.
15:24:40		13	08	ROGER.	
15:24:41	15:25:30	08	PC	THE PLANE IS FOLLOWING A 90 DEGREE COURSE NOW.	OK, THIS AIRCRAFT IS HEADED 90 DEGREES NOW.
15:24:45		PC	08	WHITE AND ORANGE?	
15:24:48	15:25:34	08	PC	IT IS IN THE AREA WHERE THE EVENT TOOK PLACE, WHERE THE TARGET WENT DOWN. WE NEED AUTHORIZATION.	IT'S IN THE AREA OF THE EVENT, WHERE THE TARGET FELL, THEY'RE GOING TO HAVE TO AUTHORIZE US.
15:24:51	15:25:40	08	PC	NO NEED FOR THE BSR [SAR]. THERE IS NOTHING LEFT THERE.	HEY, THE SAR ISN'T NEEDED, NOTHING REMAINS, NOTHING.
15:24:56	15:25:44	PC	08	ROGER, LISTEN, LOOK, KEEP TRACK OF THE SMALL PLANE, KEEP TRACK OF IT AND STAY ABOVE IT.	CORRECT, KEEP FOLLOWING THE AIRCRAFT. YOU'RE GOING TO STAY ABOVE IT.
15:25:01	15:25:47	08	PC	WE'RE ABOVE IT.	WE'RE ABOVE IT.
15:25:04	15:25:52	PC	08	ROGER, 08 AND 13, (YOU'RE) AUTHORIZED TO DESTROY THE SECOND PLANE.	CORRECT....

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:25:08	15:25:55	08	PC	TO DO WHAT, TO DO WHAT?	FOR WHAT?
15:25:12		PC	08	TO DESTROY THE SECOND PLANE.	
15:25:13		08	--	COME ON.	
15:25:16		PC	08	GET READY, EASY THERE, NO PROBLEM.	
15:25:19	15:26:01	08	PC	IS THERE AUTHORIZATION FOR THE OTHER ONE?	IS THE OTHER AUTHORIZED?
15:25:21	15:26:04	PC	08	THAT'S RIGHT, IT'S AUTHORIZED.	CORRECT
	15:26:07	PC	08		GREAT. LET'S GO ALBERTO.
15:25:24	15:26:09	13	08	HAVE YOU GOT IT?	DO YOU HAVE IT?
15:25:28	15:26:14	PC	13	13, 020 SPEAKING, YOU ARE AUTHORIZED TO DESTROY IT.	YOU ARE AUTHORIZED TO DESTROY IT.
15:25:32	15:26:16	08	PC	ROGER, ROGER, WE ARE ALL SET TO DESTROY IT.	UNDERSTOOD, WE ARE NOW GOING TO DESTROY IT.
15:25:51	15:26:34	PC	08	ARE YOU KEEPING IT IN SIGHT, 08?	DO YOU STILL HAVE IT IN SIGHT?
15:25:52	15:26:36	08	PC	WE ARE, WE ARE, WE'RE WORKING, LET US WORK.	WE HAVE IT, WE HAVE IT, WE'RE WORKING, LET US WORK.
15:25:56		PC	08	ROGER, PROCEED.	
15:26:10		22	D V	22 IN ONE.	
15:26:53		45	D V	45 IN ONE.	
15:26:57		DV	45	CORRECT.	
15:26:59				.... ONE ONE	
15:27:14		PC	08	TELL ME 08.	
15:27:16	15:27:52	08	PC	CALM, CALM.	CALMLY.
15:27:18		--	PC	LET THEM WORK. LET THEM WORK.	
15:27:28		PC	08	ONE, 08?	
15:27:39	15:28:13	08	PC	THE OTHER ONE DESTROYED, THE OTHER ONE DESTROYED, MOTHERLAND OR DEATH, COJONES. THE OTHER ONE IS DOWN TOO.	THE OTHER IS DESTROYED, THE OTHER IS DESTROYED, FATHERLAND OR DEATH, SHIT, THE OTHER IS DOWN ALSO.
15:27:52	15:28:27	SAR	08	08, STAY THERE. WE ARE GOING TO THE SPOT, TO THE PLACE.	STAND BY, WE'RE GOING TO .....
15:27:56	15:28:32	08	PC	OK, 08 HAS 1200 ALREADY.	THE ONE HAS 12 NOW.

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	Fro m	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
	15:28:35				IN THE PLACE WHERE EVENTS TOOK PLACE IT LOOKS LIKE THE BOAT IS PICKING UP NOW. A BOAT IS PICKING UP. ...IN THE FIRST...
15:27:59	15:28:49	08	PC	ONE 12 RETURNING.	A BOAT IS PICKING UP IN THE FIRST ... THE ONE 12, RETURNING...
15:28:03	15:28:56	SAR	PC	13 (BSR)[SAR] CAIMITO.	ONE TWO THREE, CALMITO
	15:29:02				KEEP IN MIND THAT THERE IS A BOAT THERE, BE CAREFUL.
	15:29:04				THERE IS A FISHING BOAT.
15:28:10		SAR	PC	TELL ME HIS COURSE, COMING OUT OF BARACOA.	
15:28:13		PC	SAR	COMING OUT OF WHERE?	
	15:29:05	PC	13		CORRECT.
15:28:15	15:29:11	SAR	PC	COMING OUT OF BARACOA, GIVE ME THE COURSE.	LEAVING BARACOA, GIVING THE COURSE.
15:28:17		PC	SAR	FROM BARACOA TAKE COURSE 330, TO 5 KM.	
15:28:23	15:29:21	SAR	PC	COURSE 330 FROM BARACOA?	COURSE 330 FROM BARACOA. CORRECT, I AM AT THE END OF .. 02, I WILL GO DIRECTLY.
15:28:25		PC	SAR	CORRECT.	
15:28:26		SAR	PC	CORRECT, I'M AT THE END OF...I'M GOING DIRECTLY.	
15:28:35	15:29:37	PC	SAR	270.	70
15:28:40		SAR	PC	TWO SEVEN ZERO.	
15:28:44		PC	SAR	APPROXIMATELY 5 KM FROM EL ESPERON, NORTH OF EL ESPERON.	
15:28:49		SAR	PC	ROGER.	
15:28:53	15:29:52	08	PC	OK, 08 IS COMING THROUGH GUANABO.	08 WILL ENTER VIA GUANABO.
15:29:02	15:29:58	PC	08	GIVE ME ONE, 08.	GIVE ME THE ONE.
15:29:03	15:30:00	08	PC	ONE, 11.	THE ONE IS 11.



TIME (CUBAN RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:29:05	15:30:02	PC	08	08, CONTACT 2972 (SAR), AND LEAD THEM TO THE PLACE MORE OR LESS.	CONTACT 2972 AND DIRECT THE ... TO THE LOCATION.
15:29:10		08	72	2972, 08.	
	15:30:07	72	08		GO AHEAD.
	15:30:08	08	72		OK. THERE IS A LARGE PASSENGER BOAT THAT IS CLOSE TO THE ZONE. THAT IS, THE BOAT IS GOING ON A COURSE OF 90 APPROXIMATELY. AND THAT IS TO THE RIGHT OF THAT BOAT, THE BIG BOAT.
15:29:12	15:30:31	72	08	WE ARE CHECKING, MORE OR LESS, MENELAO MORA, MENELAO MORA, HERE IN THE BARACOA BEACH AREA.	UNDERSTOOD. WE ARE CHECKING MORE OR LESS MENELAO MORA HERE IN THE ZONE OF PLAYA BARACOA.
15:29:17		08	72	ROGER.	
15:29:27		08	D V	ANTONIO...ANTONIO, 08.	
15:29:33		DV	08	COME IN.	
	15:30:36	08	72		GO TO 360 AND LOOK FOR THE BOAT, THE BIG BOAT, AND TO THE RIGHT OF THE BOAT, BEFORE YOU GET TO THE BIG BOAT, IS THE TARGET. DON'T GO TOO LOW. DON'T APPROACH IT LOW. BE CAREFUL, IN THE ZONE WHERE THE FIRST ONE FELL THERE IS A TARGET A BOAT. TAKE IT INTO ACCOUNT. BE CAREFUL OF IT.
	15:30:54	72	08		UNDERSTOOD.
15:29:33	15:31:07	08	PC	A FAST ONE MUST TAKE OFF FOR THE AREA.	A RAPID ... NEEDS TO TAKE OFF FOR THE REGION.
15:29:37		45		45, READY WITH AIR TO GROUND.	
15:29:40		22	D V	WHAT ABOUT 22?	
15:29:41		DV	45	STAND-BY, STAND-BY.	
15:29:46		SAR	PC	CISNE-2, INSTRUCTIONS FOR 13 (BSR)[SAR].	
15:29:58		08	PC	OK, 08 OVER THE COAST.	
15:30:01		--	--	ANOTHER ONE IS APPROACHING.	
15:30:22	15:31:55	PC	08	08 ONE?	THE ONE?

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:30:23	15:31:57	08	PC	ONE 10.	THE ONE, 10.
15:30:26	15:32:01	PC	13	13 ONE?	THE ONE?
15:30:28	15:32:02	13	PC	ONE 15.	THE ONE, 15.
15:30:31	15:32:06	PC	13	ROGER. HEIGHT?	ALTITUDE?
15:30:33	15:32:07	13	PC	ONE THOUSAND METERS WEST OF BARACOA.	1000 METERS, WEST OF BARACOA.
15:30:36	15:32:09	PC	13	KEEP TO HEIGHT 1000 M.	MAINTAIN ALTITUDE 1000 METERS (TRANSMISSION GARBLED).
15:30:41	15:32:16	SAR	08	08, 13.	(CALLS)
15:30:43		PC	08	ONE 08?	FUEL REMAINDER?
15:30:46		08	PC	ONE 10.	FUEL REMAINDER 10, 10.
15:30:48	15:32:20	PC	08	WHAT'S THAT?	HOW MUCH?
15:30:50		08	PC	10.	10.
15:30:51				08, 13	(CALLS)
15:30:53		08	SAR	COME IN.	GO AHEAD.
15:30:54	15:32:25	SAR	08	THERE IS A SHIP OVER THERE, WEST OF THE NAVAL ACADEMY, ABOUT 5 KM.	I HAVE THE VESSEL THERE NORTH OF THE ACADEMY, ABOUT 5 KM FROM THE NAVAL ACADEMY, LARGE.
		08	45		BUT IT IS A VERY LARGE VESSEL, WHITE, PASSENGER TYPE.
		45	M29		CORRECT.
		M29	45		THAT IS NOT AT 5 KM, IT IS FAR OUT.
15:30:59		DV	45	45, ANTONIO...START UP, TAXI AND TAKE-OFF.	
15:31:03		PC	08	2908 CONTACT 2972 (BSR)[SAR] TO CHECK POSITION.	MAKE CONTACT WITH 2L 2972 TO CHECK THE POSITION.
15:31:10		08	72	2972, ANTONIO...UH..08.	(CALLS)
15:31:14	15:32:50	SAR	08	08, I'VE GOT A TARGET IN SIGHT, I'VE GOT THE TARGET.	I HAVE THE TARGET IN SIGHT, I HAVE THE TARGET.
		45	2972		COPIED, THERE IS A LAUNCH THERE THAT IS PICKING UP.

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
		2972	45		LISTEN, I AM ABOUT 10 KM FROM THE TARGET.
		08	29 72		THAT IS CORRECT. THAT IS, THE LARGE VESSEL IS GOING TO SIGNAL YOU, MORE OR LESS TO THE RIGHT AND A LITTLE BEFORE YOU REACH THE LARGE VESSEL THERE IS A SMALL VESSEL THERE WHERE IT IS, WHERE THE FIRST FELL.
		BSR	08		NO, BUT I AM ON COURSE 320 FROM ...
15:31:16		DV	08	08, ANTONIO.	
15:31:18		08	D V	COME IN.	GO AHEAD.
15:31:19		DV	08	45 IS HEADED OVER THERE.	
15:31:21		08	D V	ROGER.	(GIVE ME A POSITION??)
15:31:22		08	D V	08, I'M SOUTH OF BOYEROS.	ROGER. I AM SOUTH OF BOYEROS
15:31:28		PC	08	HEIGHT?	ALTITUDE?
15:31:29	15:33:27	08	PC	4500 M.	4,500 METERS.
15:31:31		PC	08	ROGER, KEEP TO THE SAME HEIGHT AND INFORM ON THE SECOND.	CORRECT, MAINTAIN ALTITUDE ...
15:31:33	15:33:32	08	PC	I READ YOU.	COPIED.
15:31:35		22	D V	ANTONIO, 22 STARTING UP.	
15:31:43		3014	D V	ANTONIO, 3014.	
15:31:53				ANTONIO, 3014.	
15:31:58		08	D V	ANTONIO, 3014 IS CALLING YOU.	ANTONIO, 3014 IS CALLING YOU.
15:32:03	15:33:58	DV	--	COME IN, ANTONIO.	GO AHEAD.
15:32:05		14	D V	3014 IN ONE.	
15:32:07		DV	--	WELL, 08 AND 13, WE ARE GOING TO CARRY OUT A SHORT RUN.	WE WILL DO A SHORT TRAFFIC PATTERN.
15:32:11		08	D V	08 IS NEXT TO THE SECOND, AUTHORIZE ME TO GO DOWN.	APPROACHING THE SECOND, AUTHORIZATION TO DESCEND.

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:32:15	15:34:05	DV	08	YOU'RE AUTHORIZED TO COME DOWN FOR A DIRECT LANDING.	AUTHORIZED TO DESCEND FOR LANDING...
15:32:19		08	D V	08.	08.
15:32:25	15:34:12	13	D V	13, I AM MAINTAINING 1000 TO THE FIELD.	I WILL MAINTAIN 1,000 METERS TO THE FIELD.
15:32:37		14	D V	ANTONIO, 3014 IN ONE.	(CALLS)
15:32:43		DV	13	ROGER 13.	
15:33:09		PC	45	45, ANTONIO-1.	
15:33:11		45	PC	LOUD AND CLEAR.	
15:33:12		PC	45	WE ARE GOING TO SCOUT OVER BEJUCAL. LOOK FOR TARGET WITH A 240 COURSE.	WE WILL RECONNOITER ... A TARGET ENTERING ON COURSE 240.
15:33:15		45	PC	TURNING RIGHT TOWARDS BEJUCAL.	TURNING TO THE RIGHT TO ...
15:33:24	15:35:10	PC	45	2945, TAKING OFF, ON THE RIGHT, NEAR BEJUCAL WATCH THE PLANE COMING NEAR.	CORRECT, ... 2945 ... ME TO THE RIGHT NEAR...FROM LA SALUD TO BEJUCAL OBSERVE IN THIS AREA THAT COMES ...
15:33:34		08	D V	08 1500 IN GUIRA.	
15:33:39		08	45	DID YOU COPY, 45?	AT 1,500 METERS IN THE SECOND. DO YOU COPY, 45?
15:33:42		45	08	CORRECT.	CORRECT.
15:33:43	15:35:25	08	45	I'M STARTING TO DESCEND FOR THE LANDING.	I AM GOING TO DESCEND TO LAND.
		PC	08	CARRY ON 08, 45 IS..	COPIED, COPIED.
15:33:45		--	--	22 TAKING OFF.	
15:33:47		13	D V	13, HEADED FOR THE FOURTH 1000.	... TOWARD THE FOURTH, 1,000 METERS.
15:33:51		PC	45	2945, CISNE-2.	(CALLS)
15:34:18	15:35:59	45	PC	COME IN.	GO AHEAD. GO AHEAD, COURSE TOWARD BEJUCAL.
15:34:22		45	PC	COME IN 45, OVER BEJUCAL.	
		PC	45	2945, WE'LL SET COURSE NORTH OF HAVANA.	EH..., NORTH..., NORTH OF HAVANA, WE ARE GOING TO NORTH OF HAVANA.

TIME (CUBAN RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:34:25	15:36:08	45	PC	I COPY. ALLOW ME TO GO THROUGH HAVANA.	UNDERSTOOD, DO YOU AUTHORIZE ME TO CROSS HAVANA?
15:34:33	15:36:10	PC	45	NEGATIVE. NOT THROUGH HAVANA, BUT EAST OF HAVANA. WE'LL FLY OVER THE EAST OF HAVANA, HEIGHT 200 M, AND THEN CLIMB, AFTER THE COAST, CLIMB TO HEIGHT 1000.	NEGATIVE, CROSSING HAVANA, NO. TO THE EAST OF HAVANA.
15:34:36	15:36:12	2945	72		OK. TO THE EAST.
		72	29 45		... METERS AND THEN CLIMB...AFTER THE COAST CLIMB TO ALTITUDE 1,000.
15:34:48	15:36:27	45	PC	45.	45.
15:34:55	15:36:27	08	D V	08 IN THIRD, LANDING GEARS, FLAPS, NORMAL PRESSURE.	2003 FLAPS IN...
15:34:59		DV	08	WIND IS STILL CALM.	...
15:35:02	15:36:33	08	D V	08.	08.
15:35:05		22	PC	CISNE-2, 22	(CALLS)
15:35:08	15:36:40	PC	22	COME IN.	GO AHEAD.
15:35:09	15:36:42	22	PC	22 AIRBORNE.	IN THE AIR.
15:35:11	15:36:43	PC	22	ROGER.	CORRECT.
15:35:14		13	D V	ANTONIO, 13 PASSED THE FOURTH, GOING INTO THE THIRD.	GO TO FOUR WITH (130?)
15:35:17		DV	13	CARRY ON.	
15:35:24	15:36:52	PC	45	2945, DO YOU COPY ME?	DO YOU COPY ME?
15:35:26		45	PC	I COPY. EAST OF HAVANA.	I COPIED, TO THE EAST OF HAVANA.
15:35:28	15:36:58	PC	45	THAT IS CORRECT. NORTH OF HAVANA. CONTACT 2972 TO SEE IF IT IS ON TOP OF THE TARGET.	THAT IS CORRECT, TO THE NORTH OF HAVANA. CONTACT 2972 FOR ME TO SEE IF THEY ARE OVER THE TARGET.
15:35:35		45	PC	ROGER.	UNDERSTOOD.
15:35:36	15:37:04	45	72	72, 45.	(CALLS)
15:35:37	15:37:06	SAR	45	COME IN.	GO AHEAD.
15:35:38	15:37:08	45	SA R	YOU HAVE THE TARGET?	DO YOU HAVE THE TARGET?

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:35:40		SAR	45	NEGATIVE.	NEGATIVE, I AM AT ABOUT 5 KM, ABOUT 3 KM FROM THE WHITE TRANSPORT VESSEL ON COURSE 330 AT THIS TIME.
15:35:41		45	SAR	ROGER.	UNDERSTOOD, YOU ARE APPROACHING THE TRANSPORT VESSEL NOW.
		45			THERE IS A SMALLER VESSEL IN THAT ZONE, TELL HIM IT IS THE ONE...
		72	45		CORRECT, TO THE SOUTH OF THE LARGE VESSEL IS A SMALLER DOWN ONE
		45			THAT IS WHERE THEY ARE, THERE WHERE THEY ARE. THERE WHERE THE FIRST (ONE) FELL IS WHERE THE VESSEL IS.
					....
15:35:42		DV	--	GIVE ME A CHANCE TO LAND THE FIGHTERS. GIVE ME A CHANCE.	
15:35:47		08	D V	IN FLAPS POSITION.	
15:35:48		DV	08	CARRY ON.	
15:35:57		22	PC	22. I'M HEADING NORTH OF CELIMAR.	DID YOU UNDERSTAND? HE GAVE ME THE REPORT (BLOCKED).
15:36:20	15:38:10	22	45	45, HEIGHT?	ALTITUDE?
15:36:21		DV	08	LAND, 08.	
15:36:23	15:38:16	08	D V	08 COMPLETE.	(CALLS)
		45	PC	45 IN HEIGHT 300.	...
	15:38:19	22	45	I COPIED 300.	DID YOU COPY 300?
	15:38:20	45	22	CORRECT 300.	CORRECT, 300
15:36:33	15:38:22	22	45	OK. I KEEP 1000.	OK, I MAINTAIN 1,000
15:36:35	15:38:23	45	22	ROGER.	(CALLS)
15:36:40	15:38:29	PC	45	2945 CISNE-2.	(CALLS)
15:36:43		45	PC	2945	2945
15:36:46		45	PC	ROGER.	GO AHEAD.

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:36:47	15:38:34	PC	45	CORRECT. KEEP HEIGHT 1000, COURSE 270, ALONG THE COAST, 10-15 KM FROM THE COAST, TO SANTA CRUZ.	CORRECT, MAINTAIN ALTITUDE 1,000 METERS, COURSE 270 ALONG THE COASTLINE AT DISTANCE 10 KILO... AT 15 KM FROM THE COAST, TOWARD SANTA CRUZ.
15:36:58	15:38:44	45	PC	45	...
15:37:01	15:38:47	22	PC	22. I KEEP 1500.	I MAINTAIN 1,500
15:37:06	15:38:52	13	D V	13, WINGS, LANDING GEARS, FLAPS, NORMAL PRESSURE.	NORMAL PRESSURE.
15:37:09		DV	13	WIND CALM, 13.	UNDERSTOOD
15:37:11	15:39:00	13	D V	13	13.
15:37:36	15:39:21	PC	D V	22 AND 45, ARE THE TWO STILL IN SIGHT?	ARE THE TWO STILL IN SIGHT?
15:37:40	15:39:22	45	PC	45 WITH 270 COURSE.	COURSE 270.
15:37:43	15:39:25	PC	45	DO YOU STILL HAVE THE NUMBER IN SIGHT?	IS THE NUMBER STILL IN SIGHT?
15:37:46	15:39:28	22	--	22. I KEEP 1500 NORTH OF...	I MAINTAIN 1,500 METERS.
15:37:50	15:39:30	PC	22	ARE THEY STILL IN SIGHT?	ARE THEY STILL IN SIGHT?
15:37:52	15:39:33	22	PC	NO. NEGATIVE. NOT YET.	NO, STILL NOT.
15:37:56	15:39:37	PC	22	INFORM ME WHEN YOU ARE IN FORMATION.	I REPORT THAT NO...
15:38:00	15:39:41	45	PC	45 HEADING TO SANTA CRUZ.	COURSE TOWARD SANTA CRUZ.
15:38:06	15:39:46	13	D V	13 FLAP POSITION COMPLETE.	FULL FLAPS.
15:38:09		DV	13	CARRY ON.	
15:38:27	15:40:07	22	45	IN SIGHT, I'M GOING INTO FORMATION.	IN SIGHT.
15:38:30		45	22	ROGER.	UNDERSTOOD
15:38:37		DV	13	LAND 13.	
15:38:39		13	D V	ROGER.	
15:38:41		22	PC	22 IN FORMATION WITH 45.	REPORTING THAT...

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:38:46		DV	13-08	13 AND 08, REMEMBER TO DISCONNECT ARMAMENT...DISCONNECT ARMAMENT, 13 AND 08.	...
15:38:53	15:40:31	13	D V	DISCONNECTED.	DISCONNECTED.
15:38:54		08	D V	DISCONNECTED.	
15:39:05		45	PC	45 FIVE FROM SANTA CRUZ.	5 FROM...
		PC	45	ROGER.	
15:39:16	15:40:49	45	PC	INSTRUCTIONS FOR 45.	
		DV	13	RELEASE THE PARACHUTE THERE.	
15:39:28	15:41:00	PC	45	2945, CISNE-2.	(CALLS)
15:39:31		45	PC	COME IN.	GO AHEAD.
15:39:32		PC	45	KEEP TO HEIGHT 2, 15 KM NORTH OF SANTA CRUZ, ECONOMIC SPEED.	MAINTAIN ALTITUDE 2, 15 KM NORTH OF SANTA CRUZ...
15:39:37	15:41:10	PC	45	ECONOMIC SPEED.	
15:39:38		45	PC	45	45.
15:39:42	15:41:14	PC	45	45. ASK 2972 IF HE IS ON THE TARGET.	ASK 2972 IS HE IS OVER THE TARGET.
15:39:49	15:41:19	45	SA R	72, 45 ... ON THE TARGET?	OVER THE TARGET?
		72	45		AFFIRMATIVE, I AM AT 1,500 METERS FROM THE TARGET.
		45	72		500 METERS FROM THE TARGET?
15:39:41		SAR	45	I DO NOT YET HAVE THE TARGET IN SIGHT.	(BLOCKED) TARGET IS STILL IN SIGHT.
15:39:53	15:41:28	PC	45	I COPY. TELL HIM TO INFORM ME WHEN HE'S ON THE TARGET.	UNDERSTOOD, TELL HIM TO LET YOU KNOW WHEN HE IS OVER THE TARGET.
15:39:57	15:41:30	45	SA R	INFORM ME WHEN YOU ARE ON THE TARGET.	TELL ME WHEN YOU ARE OVER THE TARGET.
		72	45		AND WHAT IS THE POSITION OF THE TARGET, TELL ME.
15:40:01		22	45	GIVE ME TARGET POSITION. I'M IN FORMATION.	



TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:40:08	15:41:40	22	45	TO YOUR RIGHT.	TO YOUR RIGHT.
15:40:11	15:41:42	45	22	IN SIGHT.	
15:40:17	15:41:49	PC	45	45...POSITION?	POSITION?
15:40:19	15:41:50	45	PC	NORTH OF SANTA CRUZ 5 KM.	NORTH OF SANTA CRUZ, 5 KM.
15:40:27	15:42:02	PC	45	NORTH OF SANTA CRUZ. CORRECT. MAINTAIN.	NORTH OF SANTA CRUZ, CORRECT. MAINTAIN ALTITUDE 2?
15:40:32		PC	45	HEIGHT 2.	
15:40:33	15:42:04	45	PC	CORRECT. HEIGHT 2.	
15:40:35		PC	45	2945...CISNE-2.	(CALLS)
15:40:37		45	PC	GO AHEAD.	GO AHEAD.
15:40:38	15:42:13	PC	45	ON THE RIGHT, PUT COURSE 360...360, FLY 3 MIN...3 MIN...WITH COURSE 360.	TO THE LEFT TO COURSE 360, GO 3 MINUTES ON COURSE 360.
15:40:49	15:42:18	45	PC	COPY, 360, 3 MIN.	COPIED, 360 FOR THREE MINUTES.
	15:42:36	45	22		I DO NOT ... YOU.
		PC	29 45		ASK 2972 THE...TARGET.
		45	72		WHAT IS THE TARGET?
		72	45		WE HAVE THE VESSEL IN SIGHT.
		45	72		THE VESSEL, BUT THE SMALL ONE OR THE LARGE ONE?
		72	45		THE LARGE VESSEL, A LARGE VESSEL.
		45	72		UNDERSTOOD, NOW YOU HAVE THE LARGE VESSEL IN SIGHT.
		72	45		IT IS A TRANSPORT.
	15:43:13	72	45		IT IS A TRANSPORT VESSEL, THEY ARE CLOSE.
15:41:08		45	22	MAKE YOURSELF COMFORTABLE ... MAKE YOURSELF COMFORTABLE TO SEARCH FOR IT.	
15:41:25	15:43:40	PC	45	PAY ATTENTION 45, AFTER FLYING 3 MIN. WE WILL MAKE A PATTERN THERE TO THE RIGHT, THERE TO THE RIGHT.	AFTER... AT 3 MINUTES IN ORDER TO MAKE A PATTERN TO THE LEFT...TO THE RIGHT.
15:41:33	15:43:50	45	PC	45	45.

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:41:44		PC	45	45...CISNE-8.	(CALLS)
15:41:45	15:43:55	45	PC	LOUD AND CLEAR, GO AHEAD.	LOUD AND CLEAR, GO AHEAD.
15:41:48		PC	45	CORRECT, SMALL AIRCRAFT 10 DEGREES TO THE LEFT. DISTANCE 20 KM.	...DISTANCE...
15:41:52	15:44:08	45	PC	COPIED, 10 DEGREES TO THE LEFT. DISTANCE 20.	COPIED, 10 DEGREES TO THE LEFT, DISTANCE 20.
15:41:55	15:44:10	PC	45	ALTITUDE 2600.	
15:41:57		45	PC	ROGER, ALTITUDE 2600.	UNDERSTOOD, ALTITUDE 1,600.
15:42:18	15:44:20	PC	45	CONTACT 10 DEGREES...ABOUT 5 DEGREES TO THE LEFT, DISTANCE 12 KM.	TARGET 10 DEGREES TO YOUR LEFT...5 DEGREES TO YOUR LEFT, DISTANCE 12 KM.
15:42:24	15:44:27	45	PC	45	
15:42:29	15:44:32	PC	SAR	2872...CISNE-2.	(CALLS)
	15:44:54	PC	45	45 RECOGNIZE CONTACT...AT 12...8.	RECONNOITER THE TARGET.
15:42:59	15:45:00	45	PC	I DON'T HAVE IT IN SIGHT...GIVE ME POSITION.	UNDERSTOOD, I STILL DO NOT HAVE IT IN SIGHT.
	15:45:02	45	PC		I DO NOT HAVE IT IN SIGHT, GIVE ME A POSITION.
15:43:09	15:45:10	PC	45	DON'T YOU HAVE IT ON THE RADAR?	YOU DO NOT HAVE IT ON THE RADAR.
15:43:11	15:45:13	22	PC	NEGATIVE, I AM LOOKING.	NEGATIVE, I AM SEARCHING.
	15:45:16	PC	45		IDENTIFY THE TARGET.
	15:45:18	45	PC		I DO NOT HAVE IT, GIVE ME A POSITION.
	15:45:21		PC		SLOW DOWN, LOOK, HE STILL DOES NOT HAVE IT IN SIGHT.
15:43:13	15:45:25	22	PC	OK, I HAVE A CONTACT SLIGHTLY TO THE RIGHT.	OK, I HAVE THE TARGET A LITTLE TO THE RIGHT.
15:43:26	15:45:28	PC	22	THE CONTACT SLIGHTLY TO THE RIGHT. DISTANCE 4 KM.	TARGET TO YOUR RIGHT, DISTANCE 4 KM.
15:43:33	15:45:32	22	PC	NOW I HAVE ONE AT 8.	
15:43:36	15:45:36	PC	45	IS THE CONTACT STILL IN SIGHT 45?	DO YOU STILL HAVE THE TARGET IN SIGHT?

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:43:41	15:45:41	--	--	...45.	(CALLS)
		18	PC	NO YET, WAIT.	
15:43:48	15:45:46	--	--	GIVE DISTANCE OF 45 ONLY.	ONLY 45 IS CONSTANTLY OBSERVING THE DISTANCE.
	15:45:53	PC	45	IT IS BELOW YOU 45.	YOU HAVE IT ABOVE... BELOW YOU.
15:43:56	15:45:54	45	PC	BELOW ME?	BELOW ME?
15:43:57	15:45:57	PC	45	CLOSE TO YOUR RIGHT FOR COURSE 180, I PASS THE CONTACT.	CLIMB TO YOUR RIGHT TO COURSE 180, YOU PASSED THE TARGET.
	15:45:58	22	45	ON THE RIGHT, CLOSE.	
15:44:12	15:46:10	SAR	PC	13 WE ARE ON THE SEARCH AREA.	WE ARE NOW IN THE ZONE OF THE VESSEL.
15:44:18	15:46:11	PC	45	45...CISNE-8.	(CALLS)
15:44:18	15:46:13	45	PC	GO AHEAD.	GO AHEAD.
15:44:19	15:46:15	PC	45	CORRECT, COURSE 180...45.	CORRECT, COURSE 180.
15:44:23	15:46:18	45	PC	180?	UNDERSTOOD. 180?
15:44:25		PC	45	CORRECT, 180.	CORRECT, 180. ALTITUDE 2?
15:44:33	15:46:30	45	PC	180, AT ALTITUDE TWO.	
	15:46:39	PC	45	CORRECT.	CORRECT.
15:44:48	15:46:40	PC	45	THE CONTACT AT 12, DISTANCE 4.	TARGET AT 12, DISTANCE 4.
15:44:53	15:46:48	45	PC -22	45, AT 12, COPIED, IN FORMATION?	AT 12, COPIED.
15:44:57	15:46:54	45	PC	GIVE ME THE ALTITUDE OF THE CONTACT, BOY.	GIVE ME THE ALTITUDE OF THE TARGET, BUDDY.
15:44:59	15:46:59	PC	45	I DON'T HAVE THE ALTITUDE RIGHT NOW.	I DO NOT HAVE THE ALTITUDE AT THIS MOMENT.
15:45:02		PC	45	SEARCH IT BELOW.	
15:45:03	15:46:56	22	45	LOOK UP, TO THE RIGHT, GUAL, IT PASSES US AT 90 DEGREES, DO YOU HAVE IT NOW?	ABOVE TO THE RIGHT, FIDEL. YOU PASSED IT AT 90. DO YOU HAVE IT?
15:45:11		45	22	YOU GO AHEAD, YOU GO AHEAD.	
15:45:12	15:47:07	22	45	CORRECT, I CLOSE TO THE RIGHT.	TURN TO THE RIGHT, TURN TO THE RIGHT.
15:45:15	15:47:08	22	45	GUAL TURN TO THE RIGHT.	TURN TO THE RIGHT.

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:45:20	15:47:10	22	45	CLOSE.	
15:45:23	15:47:17	PC	45	45. TELL ME THE CONTACT'S FEATURES.	TELL ME IF YOU IDENTIFY THE TARGET.
15:45:26	15:47:18	45	PC	CESSNA-337.	CESSNA 337.
15:45:28		PC	45	45...CISNE-2, DO YOU HAVE IT IN SIGHT?	IT IS A CESSNA 337, IT IS TURNING TO THE LEFT.
15:45:31	15:47:20	22	PC	IT IS A CESSNA 337, IT IS APPROACHING FROM THE RIGHT.	
15:45:34		PC	22	CORRECT.	
15:45:35	15:47:27	22	45	KEEP ON TURNING TO THE RIGHT 45.	CONTINUE TURNING TO THE RIGHT.
15:45:38		PC	45	WHERE IS IT TURNING NOW?	WHERE IS IT TURNING NOW?
15:45:41	15:47:33	22	PC	WITH A COURSE OF ABOUT 30 DEGREES.	COURSE APPROXIMATELY 30 DEGREES.
15:45:44	15:47:36	PC	45	WITH COURSE 30. IT IS MANOEUVRING TOWARDS YOU.	...YOU MANOEUVRING?
15:45:47		45	PC	CORRECT, MANOEUVRING TO THE RIGHT...TO THE LEFT.	CORRECT, I MANOEUVRE TO THE RIGHT...TO THE LEFT.
15:45:51		PC	45	45 LET'S CHECK THE COLOUR.	I NEED TO HAVE THE COLOG IDENTIFIED.
15:45:54	15:47:43	45	PC	IT IS LIGHT BLUE.	IT IS LIGHT BLUE. CORRECT.
15:45:56		PC	45	TELL ME IF IT IS BLUE AND WHITE?	YES, LIGHT BLUE.
15:45:58		45	PC	CORRECT.	
15:45:59	15:47:49	PC	45	LIGHT BLUE?	
15:46:01	15:47:50	45	PC	YES, LIGHT BLUE.	
15:46:02		PC	45	LIGHT BLUE AND WHITE, ISN'T IT?	YOU DO NOT KNOW...
15:46:05	15:47:54	45	PC	ON THE SCREEN CISNE-8?	AND CISNE-8 DOES NOT HAVE IT ON SCREEN?
15:46:07	15:47:55	45	22	YOU DON'T HAVE IT?	DO YOU HAVE IT?
15:46:08	15:47:56	22	45	NO, WE'VE LOST IT. DID WE PASS IT?	NO, IT WAS LOST, WE PASSED IT.
	15:48:00		45		YOU LOST IT?
15:46:15		PC	45	HEY, TRY TO COPY THE REGISTRATION. THERE. 45.	
15:46:19	15:48:07	22	PC	MAINTAIN, CISNE-8...22.	(CALLS)

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
		PC	22	GO AHEAD.	GO AHEAD.
15:46:23		22	PC	DO YOU HAVE IT THERE ON THE SCREEN?	YOU DON'T HAVE IT ON SCREEN?
15:46:25	15:48:09	PC	22	CORRECT.	CORRECT.
15:46:25	15:48:12	22	PC	GIVE US INDICATIONS.	GIVE ME THE SITUATION THERE.
15:46:27	15:48:18	PC	22	CONTACT 10 DEGREES TO YOUR RIGHT. DISTANCE 7 KM. START TURNING TO THE RIGHT FOR COURSE 180.	THE TARGET 10 DEGREES TO YOUR RIGHT, DISTANCE 7 KM.
	15:48:24	PC	45		BEGIN TURNING TO THE RIGHT TO COURSE 180.
15:46:35	15:48:18	22	PC	OK.	
15:46:39	15:48:22	45	PC	IS IT ABOVE OR BELOW?	180. WAS IT ABOVE OR BELOW?
15:46:41	15:48:26	22	45	IT WAS ALMOST AT THE SAME LEVEL WITH US.	IT WAS AT A DISTANCE, LEVEL WITH US.
15:46:49	15:48:29	PC	45	YOU HAVE IT 5 DEGREES TO YOUR RIGHT, 45.	YOU HAVE IT 5 DEGREES TO YOUR LEFT.
15:46:54	15:48:36	45	PC	ROGER.	UNDERSTOOD.
15:46:58	15:48:40	PC	45	AT 12.	AT 12.
15:47:02	15:48:44	45	PC	COPY AT 12.	COPIED.
15:47:04	15:48:50	22	PC	I DON'T HAVE IT IN SIGHT.	I HAVE IT IN SIGHT.
15:47:06		45	22	REPEAT.	DISTANCE?
15:47:07	15:48:52	22	45	AT 12, TWO.	AT 12, 2.
15:47:09	15:48:53	PC	45	45 TELL ME THE REGISTRATION.	I HAVE IT. GIVE ME THE REGISTRATION.
15:47:12	15:48:56	45	PC	WAIT, LET ME FIND IT FIRST.	WAIT, LET ME FIND IT FIRST.
15:47:14		22	PC	WE DON'T HAVE IT NOW.	I DO NOT HAVE IT NOW, I DO NOT HAVE IT.
15:47:17	15:48:57	PC	45	45 I PASS OVER THE CONTACT, IT IS LEAVING YOU BEHIND.	YOU PASSED OVER THE TARGET. YOU ARE LEAVING IT BEHIND.
15:47:20	15:49:00	PC	45	SEARCH FOR IT BELOW YOU, WITHIN THE TURNING RADIUS.	
15:47:41	15:49:19	PC	45	DO I COPY 45?	DID YOU COPY?

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:47:42		45	PC	WHAT?	REPEAT.
15:47:44	15:49:27	PC	45	SEARCH IT WITHIN THE TURNING RADIUS, FLYING AROUND BELOW YOU.	LOOK FOR IT IN THE FIRST TURN, TURNING BELOW YOU.
15:47:48		45	PC	ROGER.	UNDERSTOOD.
15:47:52	15:49:30	PC	45	45...CISNE-2, THE CONTACT 10 DEGREES TO YOUR LEFT, DISTANCE 12 KM.	TARGET 10 DEGREES TO YOUR LEFT, DISTANCE 12 KM.
15:47:58	15:49:35	45	PC	COPIED. COURSE 360.	COPIED. COURSE 360.
15:48:00	15:49:38	PC	45	STOP HEADING 330.	END UP ON COURSE 330.
15:48:03	15:49:38	45	PC	330.	330.
15:48:07	15:49:46	22	PC	I AM GOING TO REDUCE SPEED A LITTLE, TO SEE IF I CAN CATCH IT WELL.	I AM GOING TO SLOW DOWN A BIT TO SEE IF I CAN CATCH HIM.
15:48:09	15:49:42	PC	45	END IN COURSE 270...45.	END UP ON 270, 45.
15:48:12		PC	45	45 GIVE ME THE ONE.	UNDERSTOOD, 270.
15:48:14	15:49:49	PC	45	THE CONTACT IN 270, IN SIGHT AT 12, AT 12, SIX.	TARGET 270 IN SIGHT AT 12, 6.
15:48:23	15:50:00	45	PC	45.	45
	15:50:09	C8	45		DO YOU HAVE THE TARGET IN SIGHT?
	15:50:19	45	C8		IT IS BELOW AND AHEAD OF ME.
		C8	45		WORK.
	15:50:20	45	22		WHAT KIND?
15:48:30		43	D V	43 IN POSITION.	
		PC	45	45...CISNE-8.	
15:48:44		22	PC	LET HIM WORK, HOLD DOWN.	
15:48:47	15:50:22	PC	45	DO YOU ALREADY HAVE IT?	DO YOU HAVE IT?
	15:50:26	22	45	YES, I GOT IT, TURN TO YOUR RIGHT.	YES, I HAVE IT.
	15:50:28	--	--	..., 45, TO THE LEFT.	TURN LEFT. 30 LEFT.
15:49:07	15:50:38	22	45	IT IS TURNING TO THE LEFT.	IT IS TURNING LEFT, FOLLOW IT.

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	Fro m	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:49:13	15:50:45	22	45	RIGHT THERE, STOP BANKING.	COME OUT OF YOUR BANK. WAIT, IT'S THAT WHEN YOU APPROACH IT THAT WAY, OK, IT IS MANOEUVRING.
15:49:19		PC	45	2945 TRY TO SEE THE REGISTRATION RIGHT THERE.	
15:49:22		22	PC	WAIT, WE HAVE TO COME CLOSER FIRST, IT IS MANOEUVRING.	
15:49:25		18	22	DON'T YOU HAVE IT? DON'T YOU HAVE IT?	
15:49:26		22	18	NO, ALREADY NOT.	
15:49:30		PC	18	HEY 18, LET'S SEE IF YOU CAN GET THE REGISTRATION...	
15:49:35		22	PC	LET'S COME CLOSER FIRST, IT IS MANOEUVRING, IT IS NOT THAT EASY.	NO, AND YOU? ... BREAK OFF INTERCEPT FIRST, BUT IT IS MANOEUVRING WELL.
15:49:43		18	PC	GIVE US THE POSITION.	GIVE ME THE POSITION.
15:49:47		22	PC	CISNE-8...22.	(CALLS)
15:49:49	15:51:16	PC	22	GO AHEAD 22.	GO AHEAD.
15:49:50		22	PC	GIVE US SOMETHING, GIVE US INDICATIONS.	GOING. GIVE ME INSTRUCTIONS.
15:49:52	15:51:19	PC	22	CORRECT, THE CONTACT IS BEHIND YOU, TO YOUR LEFT, COURSE 180.	CORRECT, THE TARGET IS BEHIND YOU, TO YOUR LEFT, COURSE 180. .. NO IT IS BEHIND.
15:49:58		22	PC	OK.	
15:50:02		22	45	45, REDUCE SPEED A LITTLE, TO BE ABLE TO CLOSE THEM, OTHERWISE...	DROP YOUR SPEED A LITTLE BECAUSE ... YOU ARE WITH THEM, RIGHT?
15:50:08	15:51:30	PC	45	45, HOW MANY AIRPLANES DO YOU HAVE? ONE OR TWO?	HOW MANY TARGETS DO YOU HAVE? ONE OR TWO?
15:50:11	15:51:33	45	PC	JUST ONE.	ONLY ONE.
15:50:12	15:51:37	PC	45	CORRECT, DID YOU INFORM ME THAT THE COLOG WAS BLUE?	CORRECT, TYPE OF AIRCRAFT, BLUE, COLOG?
15:50:15	15:51:39	45	PC	LIGHT BLUE AND WHITE,...CESSNA-337.	LIGHT BLUE AND WHITE.
		PC	45		REPORT
		45	PC		CESSNA 337

TIME (CUBAN RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:50:28	15:51:52	PC	45	TELL ME 45. THE REGISTRATION, TELL ME, TELL ME, I AM WAITING FOR YOU.	GIVE ME THE REGISTRATION.
15:50:32		PC	45	CONTACT TO THE LEFT, DISTANCE 4.	TARGET TO THE LEFT, DISTANCE FOUR.
	15:52:00	45	PC		IN SIGHT, ALTITUDE AT THIS MOMENT.
15:50:35		45	PC	45.	
15:50:42		18	22	THE CONTACT AT WHAT ALTITUDE?	AT WHAT ALTITUDE IS THE TARGET?
15:50:44		22	18	MORE OR LESS AT AN ALTITUDE OF TWO THOUSAND, SOMETHING LIKE THAT.	MORE OR LESS 2000 METERS.
15:50:49		PC	45	IN FRONT OF THE CONTACT.	TARGET IN FRONT. YOU HAVE IT FIVE DEGREES TO YOUR LEFT AND AHEAD.
15:50:52	15:52:10	PC	45	YOU HAVE IT 5 DEGREES TO THE LEFT OF YOU.	
15:50:55		45	PC	45.	
15:51:10		45	PC	STILL IN FRONT?	
15:51:16		22	PC	KEEP ON GIVING INDICATIONS...CISNE.	GO AHEAD WITH INSTRUCTIONS, GO AHEAD.
15:51:21		22	PC	CISNE-8...22.	INSTRUCTIONS?
15:51:25	15:52:43	22	45	YOU GOT IT?	DO YOU HAVE IT?
15:51:28	15:52:47	22	45	...I AM GOING TO PASS AROUND...	NO, I AM GOING TO TURN AND PASS THROUGH THERE.
15:51:36	15:52:54	PC	45	45...CISNE-8.	
15:51:38		45	PC	GO AHEAD.	
15:51:39	15:52:57	PC	45	DO YOU SEE THE REGISTRATION?	DO YOU SEE THE REGISTRATION?
15:51:42	15:53:01	22	PC	GIVE US INDICATIONS, WE STILL CANNOT REACH IT.	GO AHEAD WITH INSTRUCTIONS VERY HIGH THERE.
15:51:44	15:53:02	PC	22	CORRECT.	CORRECT.
15:51:52	15:53:10	18	PC	GIVE US INDICATIONS, INDICATIONS.	MORE INSTRUCTIONS, INSTRUCTIONS.
15:51:58	15:53:14	PC	45	45 STOP MISSION, WE'RE COMING BACK HOME.	SUSPEND THE MISSION.



TIME (CUBAN RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:52:01	15:53:16	45	PC	COPIED, STOP MISSION.	COPIED, SUSPEND THE MISSION.
15:52:03	15:53:19	PC	45	2945...CISNE-2.	
15:52:07	15:53:21	45	PC	ROGER.	ROGER.
15:52:07	15:53:30	PC	45	2945...CISNE-2.	(CALLS)
15:52:18	15:53:33	45	PC	LOUD AND CLEAR, GO AHEAD.	LOUD AND CLEAR, GO AHEAD.
15:52:21		PC	45	CORRECT, LOOK, MAINTAINING ALTITUDE 3000, KEEP 15 KM OFF THE COAST, TO THE LEFT, TO GET IN THROUGH MARIEL, TELL ME THE ONE.	DISTANCE.
		45	PC		HAS IT.
		PC	45		YOU HAVE THE TARGET TO YOUR LEFT, DISTANCE FOUR KM. FROM YOU
		45	PC		GO AHEAD.
		PC	45		PARALLEL, OPPOSITE, HEADING? TO BEHIND YOU. WHAT IS YOUR FUEL REMAINDER.
					TO THE LEFT.
		45	PC		FUEL REMAINDER 23.
		45	72		WHAT IS IT?
		45	72		(CALLS)
		45	72		WHAT IS IT?
		72	45		NEGATIVE, I AM IN THE ZONE BUT I DON'T SEE ANYTHING. ... MERCHANT VESSEL STEAMING ON COURSE 90 TOWARD THERE. WE ARE HERE, THE TANKER ON COURSE 270 MAKING... BUT NOTHING.
		PC	45		(CALLS)
		45	PC		HE SAYS HE HAS NOTHING.
		PC	45		CORRECT, THE TARGET IS MANOEUVRING BEHIND, LET'S RETURN TO HOME FIELD. TO YOUR LEFT, COURSE 210. GIVE ME FUEL REMAINDER.
		45	PC		FUEL REMAINDER 23.

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
		PC	45		MAINTAIN COURSE 270, 15 KM OFF THE COAST TO THE LEFT, ALTITUDE 2000 METERS.
		45	PC		COURSE 270.
		PC	45		CALL THE HELO.
		72	PC		GO AHEAD.
		PC	72		TELL ME IF YOU ARE OVER THE TARGET.
		45	PC		HE SAYS HE DOES NOT HAVE THE TARGET, THAT THEY SEE NOTHING THERE. DO YOU COPY ME?
		PC	45		CORRECT, I COPIED YOU. DOES HE SAY HE IS STILL IN THE SEARCH ZONE?
		45	PC		CORRECT, HE IS IN THE SEARCH ZONE.
		45	22		IN VIEW.
		45	72		YOU DON'T SEE ANYTHING?
		45	72		NOTHING?
		72	45		NEGATIVE, I AM BEHIND THE BOAT.
		45	72		ARE YOU HERE THE ZONE?
		451	45 2		OK, WE ARE RETURNING.
		45	72		IN WHAT ZONE ARE YOU?
		72	45		NORTH OF ESPERON.
		72	45		NO, I AM STAYING WITH MIG-23 #2 AND MIG-23 #1. ... 260. (PAUSE) ROGER, GOING TO COURSE 270. ... ALL I HAVE THERE NOW IS A BOAT.
		45	72		GC #2 IS CALLING YOU.
		72	CG		GO AHEAD.
		45	PC		THE 720 IS RESPONDING.
		45	72		THERE IS NOTHING?
		72	45		NEGATIVE, I AM NOW YOUR SAILBOAT IS HERE, COMING TOWARD THE COAST.

TIME (CUBAN RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
		45	72		ROGER. HOW FAR FROM THE COAST ARE YOU AT THIS MOMENT?
		72	45		SOME SEVEN OR EIGHT KILOMETERS.
		PC	45		AND HE DOES NOT HAVE ANYTHING AT THE LOCATION?
		45	PC		THAT'S CORRECT, THEY HAVE IN SIGHT A LARGE WHICH IS.
		45	PC		HE IS RECONNOITRING A NAVY VESSEL, THOSE PEOPLE.
		45	PC		IT IS A PASSENGER BOAT, CORRECT?
		45	45		TO OUR RIGHT.
		45	PC		ROGER, I HAVE A LARGE BOAT IN VIEW, TO MY RIGHT.
		45	45		IT IS A PASSENGER BOAT.
		45	PC		PULLING OUT, COURSE 210.
		C2	45		LISTEN, CALL 29 720 AND TELL HIM TO GO TO CHANNEL FOUR TO SEE IF HE CAN MAKE CONTACT WITH THE NAVY PEOPLE.
		45	72		(CALLS)
		45	45		THERE IS ANOTHER SMALL VESSEL HERE.
		45	PC		(CALLS)
		45	PC		A SMALL BOAT IN VIEW, TO MY LEFT 90 DEGREES.
		72	45		NEGATIVE CONTACT WITH THE NAVY.
		45	PC		NEGATIVE CONTACT WITH THE NAVY.
		45	PC		YOU AUTHORIZE ME TO RECONNOITER A SMALL BOAT THAT IS TO THE RIGHT.
		72	PC		LISTEN, THERE IS A SMALL BLUE BOAT THERE THAT IS ON COURSE 110 DEGREES, WE ARE GOING BEHIND TO SEE IF WE CAN SEE SOMETHING.
		45	PC		(CALLS)

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
		45	45		IT IS A SAILBOAT THERE.
		45	45		YES, IN SIGHT.
		PC	45		(CALLS)
		45	PC		(REQUEST) YOU AUTHORIZE RECONNAISSANCE OF A BOAT THAT I HAVE HERE.
		PC	45		ALTITUDE 3000?
		45	PC		ALTITUDE 3000 METERS.
		PC	45		CORRECT, AUTHORIZED.
		45	45		OK, I AM GOING TO CONDUCT THE RECONNAISSANCE NOW.
		45	45		REPEAT.
		45	45		DESCENDING.
		45	45		ROGER.
		45	PC		WHAT ALTITUDE DOES HE MAINTAIN? (PAUSE) COPIED.
		PC	45		FUEL REMAINDER?
		45	PC		FUEL REMAINDER 19.
		45	45		DO YOU HAVE IT?
		45	45		OK, IT IS A SMALL SAILBOAT, BUT NO, IT DOES NOT HAVE ANYTHING ON TOP.
		45	45		WHAT DO YOU HAVE?
		45	45		NO, THE SAILBOAT DOES NOT HAVE ANYTHING ON TOP.
					IT IS PASSIVE.
		45	45		ROGER, THE SAILBOAT HAS NOTHING ON TOP, IT IS PASSIVE.
		PC	45		LET'S DO A RECONNAISSANCE MORE TO THE NORTH OF MARIEL.
		45	PC		NORTH OF MARIEL.
		PC	45		TELL ME, CONTACT THE 720 AND TELL HIM TO SEE IF A LAUNCH OF OUR IS LYING TO IN THAT ZONE.
		45	72		DO YOU HAVE ONE OF OUR NAVY LAUNCHES?
		45	72		IF YOU HAVE ONE OF OUR NAVY LAUNCHES IN SIGHT THERE.

TIME (CUBAN RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
		72	45		NEGATIVE.
		PC	45		I COPIED HIM, THAT IT'S NEGATIVE?
		45	PC		NEGATIVE.
		PC	45		LET'S APPROACH DIRECTLY TO THE NORTH OF MARIEL AND MAINTAIN ALTITUDE 3200 ABOVE THE HELICOPTER AND INFORM ME WHEN YOU HAVE FUEL REMAINDER 12. ECONOMICAL SPEED.
		PC	45		ARE YOU TWO MAINTAINING VISUAL...
		45	PC		CORRECT, AUTHORIZE ALTITUDE 2000.
		PC	45		ROGER, ALTITUDE 2000.
		PC	45		DO YOU STILL HAVE IT IN SIGHT?
		45	PC		ROGER, ALTITUDE 2000.
		PC	45		TARGET.
		45	PC		NEGATIVE, RECONNOITRING THE BOAT HERE.
		45	PC		IN THE REGION WHERE I AM, THERE IS A BOAT, IT APPEARS TO BE A FISHING BOAT, IT IS WHITE AND ORANGE AND IS ON A NORTHERLY COURSE, IT IS ABOUT 25 (KM) FROM THE COAST.
		PC	45		WHAT IS YOUR POSITION?
		45	PC		25 KM NORTH OF HAVANA.
		72	PC		WE ARE NORTH OF...
		45	45		MAINTAIN ALTITUDE.
		45	45		OK, I AM 25 KM NORTH OF HAVANA, AT ALTITUDE 2500.
		72	45		DO YOU HAVE THE TANKER?
		45	72		NEGATIVE, NO. WHAT I HAVE IS THE OTHER VESSEL.
		45	PC		GO AHEAD. ... FUEL REMAINDER 17.
		45	72		OK, I NOW HAVE THE TANKER.

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
		45	45		ROGER, DESCENDING TO ALTITUDE 2000.
		72	45		THERE IS ANOTHER TANKER ON COURSE 270.
		PC	45		LET'S FOLLOW THE COAST, CLIMBING TO ALTITUDE 4000 METRES.
		45	45		(CALLS)
		PC	45		YOU NEAR THE COAST, GO TO ALTITUDE 2000.
		45	PC		ROGER.
		PC	45		GIVE YOUR POSITION.
		45	PC		FOUR FROM MARIEL.
		PC	45		OVER MARIEL?
		45	PC		FOUR FROM MARIEL.
		PC	45		NEAR MARIEL, ALTITUDE 2000, FUEL REMAINDER?
		45	PC		FUEL REMAINDER.
		72	45		(CALLS)
		PC	45		ASK THE HELO ... POSITION.
		72	45		POSITION?
		72	45		WEST OF THE TANKER, NORTHWEST OF THE TANKER, 100 METERS.
		45	45		OVER A TANKER.
		PC	45		AFFIRMATIVE, THAT IS COMING ON COURSE 270, THAT IS NORTH OF ESPERON.
		45	PC		ROGER, SEVERAL KILOMETERS NORTH OF ESPERON.
		72	45		WE ARE SOME 15 KILOMETERS FROM ESPERON. LISTEN, TRY TO HAVE GC INDICATE TO WHAT LOCATION.
		45	72		LISTEN, THE GC IS NOT HERE, HE IS THERE.
		45	PC		THE HELO IS SOME KILOMETERS NORTH OF ESPERON.
		PC	45		ALTITUDE?

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
		45	PC		ALTITUDE 1500 CLIMBING TO 2000.
		PC	45		HE IS NOW COMING TO HOME FIELD?
		45	PC		CORRECT.
		PC	45		FUEL REMAINDER?
		45	PC		FUEL REMAINDER 13.
		PC	45		15?
		45	PC		13.
		72	45		GO AHEAD.
		45	72		NOT YOU, FUEL REMAINDER.
		45	72		(CALLS)
		45	45		GOING HOME.
		45	45		FUEL REMAINDER 12.9.
		45	PC		OVER THE TANKER NOW.
		72	PC		NORTH OF THE TANKER, THREE KILOMETERS.
		45	72		THAT I AM OVER THE TANKER AT THIS TIME.
		72	PC		DESCENDING FOR FIVE METERS.
		PC	72		POSITION.
		45	PC		WE ARE NORTH OF CAYO SALADO SOME 15 KILOMETERS. 1500 METERS. IN VIEW, TWO BORDER GUARD LAUNCHES AT THIS TIME.
		45	PC		IN THE FOURTH.
		45	PC		CORRECT, BUT THEY ARE FAR AWAY.
		PC	45		LET'S.
		45	PC		OK, I AM HEADING FOR MARIEL.
		PC	45		BREAK.
		45	PC		AUTHORIZE ME.
		PC	45		CHECK YOUR...
		PC	45		(CALLS)
		45	PC		GO AHEAD. GO AHEAD.
		PC	45		POSITION?

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
		45	PC		AT THIS MOMENT, IN MARIEL. RETURNING.
		PC	45		CORRECT. CHECK THE RADIO.
		45	PC		YOU MEAN ME?
		PC	45		LOUD AND CLEAR.
		45	PC		OK, COPIED.
		PC	45		GIVE ME YOUR ALTITUDE.
		45	PC		1500.
		PC	45		CORRECT. FOR YOUR INFORMATION, I HAVE THE NEXT THIRD... TO MIG-23 #1.
		45	PC		COPIED.
		PC	72		POSITION?
		45	PC		HE IS NORTH OF THE TANKER. ... IS THERE ANY INSTRUCTION FOR THE HELO?
		72	45		REPEAT?
		45	72		NO, WITH CISNE2
		45	PC		THIRD, FLAPS, LANDING GEAR AND FLAPS, AIR NORMAL.
		PC	45		WIND CALM.
		PC	45		(CALLS)
		45	PC		GO AHEAD.
		PC	45		RETURNING, RETURN TO HOME FIELD.
		45	PC		CORRECT, I AM RETURNING.
		PC	45		(CALLS)
		45	PC		GO AHEAD.
		PC	45		POSITION?
		45	PC		PASSING THE MOUNTAIN RANGE.
		PC	45		PASSING?
		45	PC		BETWEEN GUANAJAY AND ARTEMISA.
		PC	45		AH, GUANAJAY AND ARTEMISA.
		45	PC		CORRECT.
		45	PC		FLAPS DOWN AND LOCKED.



TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
		PC	45		CONTINUE.
		PC	72		(CALLS)
		72	PC		GO AHEAD.
		PC	72		TELL ME FUEL REMAINDER.
		72	PC		I HAVE FUEL REMAINDER 19.
		PC	72		I HAVE FUEL REMAINDER 19.
		72	PC		AFFIRMATIVE.
		45	PC		IN THE FOURTH, 1200.
		PC	45		600...
		45	PC		I AM GOING DIRECTLY.
		45	PC		FLAPS COMPLETE.
		PC	72		POSITION?
		72	PC		NORTH OF MARIEL, SOME SEVEN KILOMETERS NORTH OF MARIEL.
		PC	72		POSITION EXACTLY.
		72	PC		FIVE KILOMETERS NORTH OF MARIEL. COURSE 90.
		45	PC		LANDING GEAR, FLAPS FOUR GREEN.
		PC	45		OK, WIND CALM, CONTINUE.
		PC	72		RETURN TO HOME FIELD, ALTITUDE 200 METERS.
		72	PC		(ACKS)
		PC	45		(XG)
		PC	72		(CALLS)
		PC	72		(CALLS)
		72	PC		GO AHEAD.
		PC	72		GIVE ME YOUR POSITION.
		72	PC		AT THE MOMENT WE ARE NORTH OF BARACOA.
		PC	72		ROGER.
		72	PC		60 DEGREES. .. NEGATIVE, I DID NOT COPY IT. ... GO AHEAD. ... TO BEACON 200.
		72	PC		OVER BARACOA. OVER BARACOA.

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
		PC	72		OK.
		72	PC		OVER NORTH OF THE FIELD.

**E. EXTRACTS FROM ANNEX 2 TO THE CONVENTION  
ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION**

**APPENDIX 1. SIGNALS**

*(Note.— See Chapter 3, 3.4 of the Annex)*

**2. SIGNALS FOR USE IN THE EVENT OF INTERCEPTION**

**2.1 Signals initiated by intercepting aircraft and responses by intercepted aircraft**

<i>Series</i>	<i>INTERCEPTING Aircraft Signals</i>	<i>Meaning</i>	<i>INTERCEPTED Aircraft Responds</i>	<i>Meaning</i>
1	<p>DAY or NIGHT — Rocking aircraft and flashing navigational lights at irregular intervals (and landing lights in the case of a helicopter) from a position slightly above and ahead of, and normally to the left of, the intercepted aircraft (or to the right if the intercepted aircraft is a helicopter) and, after acknowledgement, a slow level turn, normally to the left, (or to the right in the case of a helicopter) on the desired heading.</p> <p><i>Note 1.— Meteorological conditions or terrain may require the intercepting aircraft to reverse the positions and direction of turn given above in Series 1.</i></p> <p><i>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 the aircraft each time it passes the intercepted aircraft.</i></p>	<p>You have been intercepted . Follow me.</p>	<p>DAY or NIGHT — Rocking aircraft, flashing navigational lights at irregular intervals and following.</p> <p><i>Note.— Additional action required to be taken by intercepted aircraft is prescribed in Chapter 3, 3.8.</i></p>	<p>Understood, will comply.</p>

2	DAY or NIGHT — An abrupt break-away manoeuvre from the intercepted aircraft consisting of a climbing turn of 90 degrees or more without crossing the line of flight of the intercepted aircraft.	You may proceed.	DAY or NIGHT — Rocking the aircraft.	Understood, will comply.
3	DAY or NIGHT — Lowering landing gear (if fitted), showing steady landing lights and overflying runway in use or, if the intercepted aircraft is a helicopter, overflying the helicopter landing area. In the case of helicopters, the intercepting helicopter makes a landing approach, coming to hover near to the landing area.	Land at this aerodrome.	DAY or NIGHT — Lowering landing gear, (if fitted), showing steady landing lights and following the intercepting aircraft and, if, after overflying the runway in use or helicopter landing area, landing is considered safe, proceeding to land.	Understood, will comply.

**2.2 Signals initiated by intercepted aircraft and responses by intercepting aircraft**

<i>Series</i>	<i>INTERCEPTING Aircraft Signals</i>	<i>Meaning</i>	<i>INTERCEPTED Aircraft Responds</i>	<i>Meaning</i>
4	DAY or NIGHT — Raising landing gear (if fitted) and flashing landing lights while passing over runway in use or helicopter landing area at a height exceeding 300 m (1 000 ft) but not exceeding 600 m (2 000 ft) (in the case of a helicopter, at a height exceeding 50 m (170 ft) but not exceeding 100 m (330 ft)) above the aerodrome level, and continuing to circle runway in use or helicopter landing area. If unable to flash landing lights, flash any other lights available.	Aerodrome you have designated is inadequate.	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 (if fitted) and uses the Series 1 signals prescribed for intercepting aircraft.  If it is decided to release the intercepted aircraft, the intercepting aircraft uses the Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Understood, follow me.  Understood, you may proceed.
5	DAY or NIGHT — Regular switching on and off of all available lights but in such a manner as to be distinct from flashing lights.	Cannot comply.	DAY or NIGHT — Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Understood.
6	DAY or NIGHT — Irregular flashing of all available lights.	In distress.	DAY or NIGHT — Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Understood.

## ATTACHMENT A. INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT

*(Note.— See Chapter 3, 3.8 of the Annex and associated Note)*

*Note.— In the interest of completeness, the substance of the provisions in Appendix 2 to the Annex is incorporated in this Attachment.*

1. In accordance with Article 3 d) of the Convention on International Civil Aviation the Contracting States of ICAO "undertake, when issuing regulations for their state aircraft, that they will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft". As interceptions of civil aircraft are, in all cases, potentially hazardous, the Council of ICAO has formulated the following special recommendations which Contracting States are urged to implement through appropriate regulatory and administrative action. The uniform application by all concerned is considered essential in the interest of safety of civil aircraft and their occupants. For this reason the Council of ICAO invites Contracting States to notify ICAO of any differences which may exist between their national regulations or practices and the special recommendations hereunder.

### 2. General

2.1 Interception of civil aircraft should be avoided and should be undertaken only as a last resort. If undertaken, the interception should be limited to determining the identity of the aircraft, unless it is necessary to return the aircraft to its planned track, direct it beyond the boundaries of national airspace, guide it away from a prohibited, restricted or danger area or instruct it to effect a landing at a designated aerodrome. Practice interception of civil aircraft is not to be undertaken.

2.2 To eliminate or reduce the need for interception of civil aircraft, it is important that:

- a) all possible efforts be made by intercept control units to secure identification of any aircraft which may be a civil aircraft, and to issue any necessary instructions or advice to such aircraft, through the appropriate air traffic services units. To this end, it is essential that means of rapid and reliable communications between intercept control units and air traffic services units be established and that agreements be formulated concerning exchanges of information between such units on the movements of civil aircraft, in accordance with the provisions of Annex 11;
- b) areas prohibited to all civil flights and areas in which civil flight is not permitted without special authorization by the State be clearly promulgated in aeronautical information publications (AIP) in accordance with the provisions of Annex 15, together with the risk, if any, of interception in the event of penetration of such areas. When delineating such areas in close proximity to promulgated ATS routes, or other frequently used tracks, States should take into account the availability and over-all systems accuracy of the navigation systems to be used by civil aircraft and their ability to remain clear of the delineated areas;

- c) the establishment of additional navigation aids be considered where necessary to ensure that civil aircraft are able safely to circumnavigate prohibited or, as required, restricted areas.

2.3 To eliminate or reduce the hazards inherent in interceptions undertaken as a last resort, all possible efforts should be made to ensure co-ordinated actions by the pilots and ground units concerned. To this end, it is essential that Contracting States take steps to ensure that:

- a) all pilots of civil aircraft be made fully aware of the actions to be taken by them and the visual signals to be used, as specified in Chapter 3 and Appendix 1 of this Annex;
- b) operators or pilots-in-command of civil aircraft implement the provisions in Annex 6, Parts I, II and III regarding the capability of aircraft to communicate on 121.5 MHz and the availability of interception procedures and visual signals on board aircraft;
- c) all air traffic services personnel be made fully aware of the actions to be taken by them in accordance with the provisions of Annex 11, Chapter 2 and the PANS-RAC (Doc 4444);
- d) all pilots-in-command of intercepting aircraft be made aware of the general performance limitations of civil aircraft and of the possibility that intercepted civil aircraft may be in a state of emergency due to technical difficulties or unlawful interference;
- e) clear and unambiguous instructions be issued to intercept control units and to pilots-in-command of potential intercepting aircraft, covering interception manoeuvres, guidance of intercepted aircraft, action by intercepted aircraft, air-to-air visual signals, radiocommunication with intercepted aircraft, and the need to refrain from resorting to the use of weapons;

*Note.— See paragraphs 3 to 8.*

- f) intercept control units and intercepting aircraft be provided with radiotelephony equipment compatible with the technical specifications of Annex 10, Volume I so as to enable them to communicate with intercepted aircraft on the emergency frequency 121.5 MHz;
- g) secondary surveillance radar facilities be made available to the extent possible to permit intercept control units to identify civil aircraft in areas where they might otherwise be intercepted. Such facilities should permit recognition of discrete four-digit codes in Mode A, including immediate recognition of Mode A, Codes 7500, 7600 and 7700.

### **3. Interception manoeuvres**

3.1 A standard method should be established for the manoeuvring of aircraft intercepting a civil aircraft in order to avoid any hazard for the intercepted aircraft. Such method should take due account of the performance limitations of civil aircraft, the need to avoid flying in such proximity to the intercepted aircraft that a collision hazard may be created and the need to avoid crossing the aircraft's flight path or to perform any other manoeuvre in such a manner that the wake turbulence may be hazardous, particularly if the intercepted aircraft is a light aircraft.

#### **3.2 Manoeuvres for visual identification**

The following method is recommended for the manoeuvring of intercepting aircraft for the purpose of visually identifying a civil aircraft:

##### *Phase I*

The intercepting aircraft should approach the intercepted aircraft from astern. The element leader, or the single intercepting aircraft, should 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 m. Any other participating aircraft should stay well clear of the intercepted aircraft, preferably above and behind. After speed and position have been established, the aircraft should, if necessary, proceed with Phase II of the procedure.

##### *Phase II*

The element leader, or the single intercepting aircraft, should begin closing in gently on the intercepted aircraft, at the same level, until no closer than absolutely necessary to obtain the information needed. The element leader, or the single intercepting aircraft, should use caution to avoid startling the flight crew or the passengers of the intercepted aircraft, keeping constantly in mind the fact that manoeuvres considered normal to an intercepting aircraft may be considered hazardous to passengers and crews of civil aircraft. Any other participating aircraft should continue to stay well clear of the intercepted aircraft. Upon completion of identification, the intercepting aircraft should withdraw from the vicinity of the intercepted aircraft as outlined in Phase III.

##### *Phase III*

The element leader, or the single intercepting aircraft, should break gently away from the intercepted aircraft in a shallow dive. Any other participating aircraft should stay well clear of the intercepted aircraft and rejoin their leader.

#### **3.3 Manoeuvres for navigational guidance**

3.3.1 If, following the identification manoeuvres in Phase I and Phase II above, it is considered necessary to intervene in the navigation of the intercepted aircraft, the element leader, or the single intercepting aircraft, should 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 to see the visual signals given.

3.3.2 It is indispensable that the pilot-in-command of the intercepting aircraft be satisfied 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 signal in Appendix 1, Section 2 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 for the intercepted aircraft.

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

#### **4. Guidance of an intercepted aircraft**

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

4.2 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 that required to maintain flight in visual meteorological conditions and that the manoeuvres demanded of the intercepted aircraft do not add to already existing hazards in the event that the operating efficiency of the aircraft is impaired.

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

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



4.4 When requiring a civil aircraft to land at an unfamiliar aerodrome, it is essential that sufficient time be allowed it to prepare for a landing, bearing in mind that only the pilot-in-command of the civil aircraft can judge the safety of the landing operation in relation to runway length and aircraft mass at the time.

4.5 It is particularly important that all information necessary to facilitate a safe approach and landing be given to the intercepted aircraft by radiotelephony.

## **5. Action by intercepted aircraft**

The Standards in Appendix 2, Section 2 specify as follows:

“2.1 An aircraft which is intercepted by another aircraft shall immediately:

- a) follow the instructions given by the intercepting aircraft, interpreting and responding to visual signals in accordance with the specifications in Appendix 1;
- b) notify, if possible, the appropriate air traffic services unit;
- c) 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; and if no contact has been established and if practicable, repeating this call on the emergency frequency 243 MHz;
- d) if equipped with SSR transponder, select Mode A, Code 7700, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit.

“2.2 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.

“2.3 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.”

## **6. Air-to-air visual signals**

The visual signals to be used by intercepting and intercepted aircraft are those set forth in Appendix 1 to this Annex. It is essential that intercepting and intercepted aircraft adhere strictly to those signals and interpret correctly the signals given by the other aircraft, and that the intercepting

aircraft pay particular attention to any signals given by the intercepted aircraft to indicate that it is in a state of distress or urgency.

## **7. Radiocommunication between the intercept control unit or the intercepting aircraft and the intercepted aircraft**

7.1 When an interception is being made, the intercept control unit and the intercepting aircraft should:

- a) first attempt to establish two-way communication with the intercepted aircraft in a common language on the emergency frequency 121.5 MHz, using the call signs "INTERCEPT CONTROL", "INTERCEPTOR (call sign)" and "INTERCEPTED AIRCRAFT" respectively; and
- b) failing this, attempt to establish two-way communication with the intercepted aircraft on such other frequency or frequencies as may have been prescribed by the appropriate ATS authority, or to establish contact through the appropriate ATS unit(s).

7.2 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 in Table A-1 and transmitting each phrase twice.

## **8. Refraining from the use of weapons**

*Note.— In the unanimous adoption by the 25th Session (Extraordinary) of the ICAO Assembly on 10 May 1984 of Article 3 bis to the Convention on International Civil Aviation, the Contracting States have recognized that "every State must refrain from resorting to the use of weapons against civil aircraft in flight."*

The use of tracer bullets to attract attention is hazardous, and it is expected that measures will be taken to avoid their use so that the lives of persons on board and the safety of aircraft will not be endangered.

## **9. Co-ordination between intercept control units and air traffic services units**

It is essential that close co-ordination be maintained between an intercept control unit and the appropriate air traffic services unit during all phases of an interception of an aircraft which is, or might be, a civil aircraft, in order that the air traffic services unit is kept fully informed of the developments and of the action required of the intercepted aircraft.

Table A-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	My call sign is (call sign)
FOLLOW	<u>FOL</u> -LO	Follow me	(call sign) <sup>2</sup>	(call sign)	
DESCEND	DEE- <u>SEND</u>	Descend for landing	WILCO	<u>VILL</u> -KO	Understood
YOU LAND	<u>YOU LAAND</u>	Land at this aerodrome			Will comply
PROCEED	PRO- <u>SEED</u>	You may proceed	CAN NOT	<u>KANN</u> NOTT	Unable to comply
			REPEAT	<u>REE-PEET</u>	Repeat your instruction
			AM LOST	<u>AM LOSST</u>	Position unknown
			MAYDAY	<u>MAYDAY</u>	I am in distress
			HIJACK <sup>3</sup>	<u>HI-JACK</u>	I have been hijacked
			LAND	LAAND	I request to land at
			(place name)	(place name)	(place name)
			DESCEND	DEE- <u>SEND</u>	I require descent

1. *In the second column, syllables to be emphasized are underlined.*
2. *The call sign required to be given is that used in radiotelephony communications with air traffic services units and corresponding to the aircraft identification in the flight plan.*
3. *Circumstances may not always permit, nor make desirable, the use of the phrase "HIJACK".*

-----

F. EXTRACT FROM AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION CUBA

AIP-CUBA

RAC 8-1

**PROCEDIMIENTOS DE INTERCEPTACION  
DE AERONAVES CIVILES**

**1 INTRODUCCION**

1.1 La interceptación se llevará a cabo como último recurso para la identificación de las aeronaves, a fin de salvaguardar la soberanía del espacio aéreo de la República de Cuba, en las siguientes circunstancias:

- a) Cuando se vuele el espacio aéreo sobre el territorio nacional y aguas territoriales (límite interior de la ADIZ), sin permiso previo o sin haberse establecido comunicación al momento de penetrar el FIR/CTA (límite exterior de la ADIZ), con el propósito de identificarse.
- b) Cuando las aeronaves violen las restricciones del espacio aéreo o cuando no se ajusten al permiso del Plan de Vuelo recibido.
- c) Cuando sea necesario investigar la identidad de una aeronave.

**INTERCEPTION PROCEDURES  
OF CIVIL AIRCRAFT**

**1 INTRODUCTION**

1.1 Interception will be carried out as a final recurrence for aircraft identification in order to protect the sovereignty of the airspace of the Republic of Cuba, under the following circumstances:

- a) When aircraft overflying the national territory and its territorial waters (ADIZ interior limit), without previous permit or when aircraft having not established communications immediately after break in the FIR/CTA (ADIZ exterior limit), for identification purposes.
- b) When aircraft infringe restrictions of the airspace or when they do not go back on the flight plan received accordingly.
- c) When it would be necessary to inquire into an aircraft identification.

**2 MANIOBRAS DE INTERCEPTACION**

**2.1 Maniobras para la identificación visual**

2.1.1 Para las maniobras de la aeronave interceptora cuyo objetivo sea identificar visualmente una aeronave civil se aplicará el método siguiente:

**Fase I**

La aeronave interceptora deberá aproximarse a la aeronave interceptada por detrás. La aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, deberá normalmente situarse 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 m de la aeronave. Cualquier otra aeronave participante deberá quedar bien apartada de la aeronave interceptada, preferiblemente por encima y por detrás. Una vez establecidas la velocidad y la posición, la aeronave deberá, si fuera necesario, proseguir con la Fase II del procedimiento.

**Fase II**

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 necesita. La aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, deberá tomar precauciones para evitar el sobrepaso 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 deberá continuar bien apartada de la aeronave interceptada. Una vez completada la identificación, la aeronave interceptora deberá retirarse de la proximidad de la aeronave interceptada, como se indica en la Fase III.

**2 INTERCEPTION MANOEUVRES**

**2.1 Manoeuvres for visual identification**

2.1.1 The following method will be apply for the manoeuvring of intercepting aircraft for the purpose of visually identifying a civil aircraft:

**Phase I**

The intercepting aircraft must approach the intercepted aircraft from astern. The element leader, or the single intercepting aircraft, must 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 m. Any other participating aircraft must stay well clear of the intercepted aircraft, preferably above and behind. After speed and position have been established, the aircraft must, if necessary, proceed with Phase II of the procedure.

**Phase II**

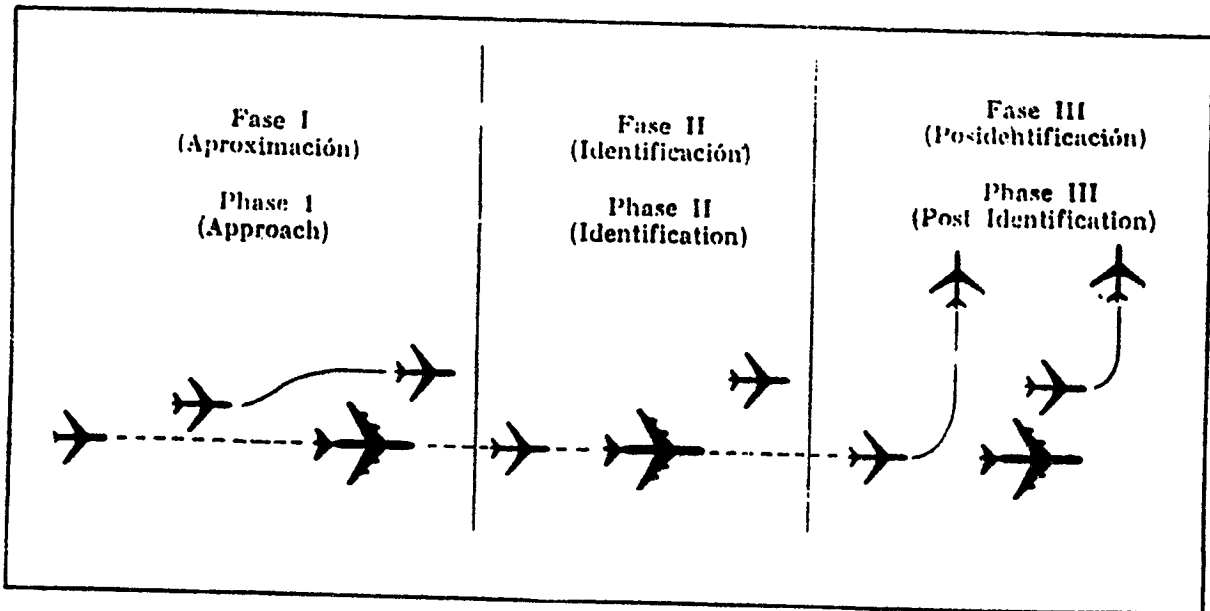
The element leader, or the single intercepting aircraft, must begin closing in gently on the intercepted aircraft, at the same level, until no closer than absolutely necessary to obtain the information needed. The element leader, or the single intercepting aircraft, must use caution to avoid startling the flight crew or the passengers of the intercepted aircraft, keeping constantly in mind the fact that manoeuvres considered normal to an intercepting aircraft may be considered hazardous to passengers and crews of civil aircraft. Any other participating aircraft must 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.

**Fase III**

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

**Phase III**

The element leader, or the single intercepting aircraft, must break gently away from the intercepted aircraft in a shallow dive. Any other participating aircraft must stay well clear of the intercepted aircraft and rejoin their leader.



Maniobras para la identificación visual  
Manoeuvres for visual identification

3 Maniobras para guía de la navegación

3.1 Si después de las maniobras de identificación de las Fases I y II anteriores, se considera necesario intervenir en la navegación de la aeronave interceptada, la aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, deberá normalmente situarse a la izquierda (a babor), ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada, para permitir que el piloto al mando de esta última vea las señales visuales dadas.

3.1.1 Es indispensable que el piloto al mando de la aeronave interceptora esté seguro de que el piloto al mando de la otra aeronave 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 la señal 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 posquemador a reserva de que no se plante una situación peligrosa para la aeronave interceptada.

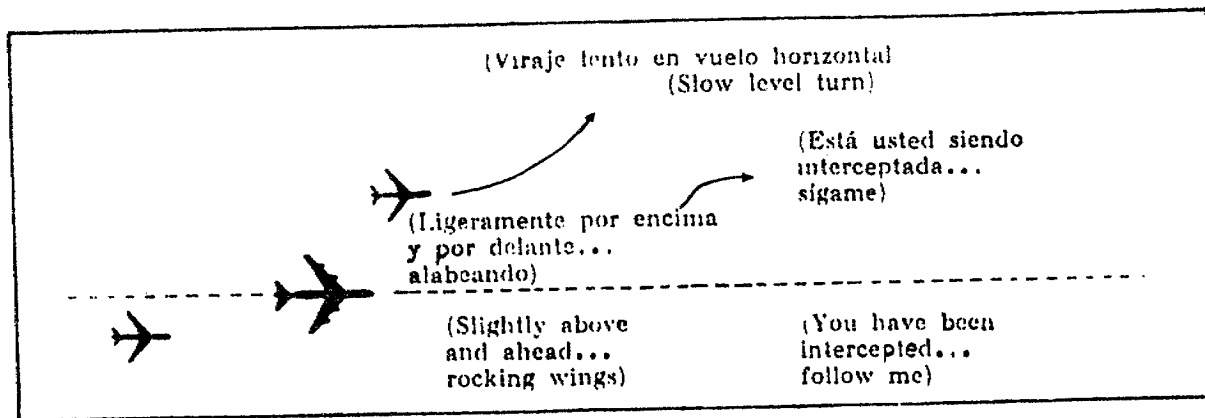
3.1.2 Se admite que ocasionalmente las condiciones meteorológicas o topográficas pueden obligar a la aeronave interceptora principal, o a la única aeronave interceptora, a colocarse a la derecha (a estribor), ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada. En esos casos, el piloto al 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.

3 Manoeuvres for navigational guidance

3.1 If, following the identification manoeuvres in Phase I and Phase II above, it is considered necessary to intervene in the navigation of the intercepted aircraft the element leader, or the single intercepting aircraft, should 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 to see the visual signals given.

3.1.1 It is indispensable that the pilot-in-command of the intercepting aircraft be satisfied 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 signal, 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 for the intercepted aircraft.

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



Maniobras para guía de la navegación  
Manoeuvres for navigational guidance

- 4 Guiado de una aeronave interceptada**
- 4.1 Deberá proporcionarse por radiotelefonía a la aeronave interceptada la guía de navegación y la información correspondiente, siempre que pueda establecerse contacto por radio.
- 4.2 Cuando se proporcione guía de navegación 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 los ya existentes en caso de que haya disminuido su rendimiento operacional.
- 4.3 En el caso excepcional en que se exija a una aeronave interceptada que aterrice en el territorio nacional, debe cuidarse de que:
- a) 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;
  - b) el terreno que le rodee sea adecuado para las maniobras de circuito, aproximación y aproximación frustrada;
  - c) la aeronave interceptada tenga suficiente combustible para llegar al aeródromo;
  - d) 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; y
  - e) siempre que sea posible, el aeródromo designado sea uno de los descritos detalladamente en la AIP-CUBA.
- 4.4 Cuando se exija a una aeronave civil que aterrice en un aeródromo que no le sea familiar, se le otorgará el 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.
- 4.5 Se proporcionará por radiotelefonía a la aeronave interceptada toda la información necesaria para facilitar una aproximación y aterrizaje seguros.

- 4 Guidance of an intercepted aircraft**
- 4.1 Navigational guidance and related information must be given to an intercepted aircraft by radiotelephony, whenever radio contact can be established.
- 4.2 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 that required to maintain flight in visual meteorological conditions and that the manoeuvres demanded of the intercepted aircraft do not add to already existing hazards in the event that the operating efficiency of the aircraft is impaired.
- 4.3 In the exceptional case where an intercepted civil aircraft is required to land in the national territory, care must also be taken that:
- a) the designated aerodrome is suitable for the safe landing of the aircraft type concerned, especially if the aerodrome is not normally used for civil air transport operations;
  - b) the surrounding terrain is suitable for circling, approach and missed approach manoeuvres;
  - c) the intercepted aircraft has sufficient fuel remaining to reach the aerodrome;
  - d) 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; and
  - e) whenever possible, the designated aerodrome is one that is described in detail in the AIP-CUBA.
- 4.4 When requiring a civil aircraft to land at an unfamiliar aerodrome, it will be allowed sufficient time to prepare for a landing, bearing in mind that only the pilot-in-command of the civil aircraft can judge the safety of the landing operation in relation to runway length and aircraft mass at the time.
- 4.5 All information necessary to facilitate a safe approach and landing will be given to the intercepted aircraft by radiotelephony.



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

5.1 Una aeronave que sea interceptada por otra aeronave:

- a) Seguirá inmediatamente las instrucciones dadas por la aeronave interceptora, interpretando y respondiendo a las señales visuales que figuran en 6.1.1 y 6.1.2;
- b) lo notificará inmediatamente, si es posible, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo apropiada;
- c) 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;
- d) si está equipada con respondedor 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.

5.2 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.

5.3 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.

**6 Señales visuales aire-a-aire**

Las señales visuales que han de utilizar la aeronave interceptora y la interceptada, son las establecidas en el 6.1.1 y 6.1.2. 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.

**5 Action by intercepted aircraft**

5.1 An aircraft which is intercepted by another aircraft shall immediately:

- a) follow the instructions given by the intercepting aircraft, interpreting and responding to the visual signals listed on 6.1.1 and 6.1.2;
- b) notify, if possible, the appropriate air traffic services unit;
- c) 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; and if no contact has been established and if practicable, repeating this call on the emergency frequency 243 MHz;
- d) if equipped with SSR transponder, select Mode A, Code 7700, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit.

5.2 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.

5.3 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.

**6 Air-to-air visual signals**

The visual signals to be used by intercepting and intercepted aircraft are those set forth in 6.1.1 and 6.1.2. It is essential that intercepting and intercepted aircraft adhere strictly to those signals and interpret correctly the signals given by the other aircraft, and that the intercepting aircraft pay particular attention to any signals given by the intercepted aircraft to indicate that it is in a state of distress or urgency.

**6.1 SEÑALES QUE SE HAN DE UTILIZAR EN CASO DE INTERCEPTACION**

**6.1.1 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 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><b>Nota 1.</b>—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><b>Nota 2.</b>—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>	<p>Usted ha sido interceptado. Sígame.</p>	<p>DIA o NOCHE—Alabear 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>Prosigas.</p>	<p>DIA o NOCHE—Alabear la aeronave.</p>	<p>Comprendido, lo cumpliré.</p>
3	<p>DIA 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.</p>	<p>Aterrice en este aeródromo.</p>	<p>DIA 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>	<p>Comprendido, lo cumpliré.</p>

**6.1.2 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>DIA 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 cualesquiera otras luces disponibles.</p>	<p>El aeródromo que usted ha designado es inadecuado.</p>	<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 (de ser replegable) 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>DIA o NOCHE—Encender y apagar repetidamente todas las luces disponibles a intervalos regulares, pero de manera que se distingan las luces de destellos.</p>	<p>Imposible cumplir.</p>	<p>DIA o NOCHE—Utilice las señales de la Serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.</p>	<p>Comprendido.</p>
6	<p>DIA o NOCHE—Encender y apagar todas las luces disponibles a intervalos irregulares.</p>	<p>En peligro.</p>	<p>DIA o NOCHE—Utilice las señales de la Serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.</p>	<p>Comprendido.</p>

**6.1 SIGNALS FOR USE IN THE EVENT OF INTERCEPTION**

**6.1.1 Signals initiated by intercepting aircraft and responses by intercepted aircraft**

Series	INTERCEPTING Aircraft Signals	Meaning	INTERCEPTED Aircraft Responds	Meaning
1	<p>DAY or NIGHT—Rocking aircraft and flashing navigation lights at irregular intervals (and landing lights in the case of a helicopter) from a position slightly above and ahead of, and normally to the left of, the intercepted aircraft (or to the right if the intercepted aircraft is a helicopter) and, after acknowledgement, a slow level turn, normally to the left, (or to the right in the case of a helicopter) on the desired heading.</p> <p>Note 1.—Meteorological conditions or terrain may require the intercepting aircraft to reverse the positions and direction of turn given above in Series 1.</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 the aircraft each time it passes the intercepted aircraft.</p>	<p>You have been intercepted. Follow me.</p>	<p>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 degrees or more without crossing the line of flight of the intercepted aircraft.</p>	<p>You may proceed.</p>	<p>DAY or NIGHT—Rocking the aircraft.</p>	<p>Understood. will comply.</p>
3	<p>DAY or NIGHT—Lowering landing gear (if fitted), showing steady landing lights and overflying runway in use or, if the intercepted aircraft is a helicopter, overflying the helicopter landing area. In the case of helicopters, the intercepting helicopter makes a landing approach, coming to hover near to the landing area.</p>	<p>Land at this aerodrome.</p>	<p>DAY or NIGHT—Lowering landing gear, (if fitted), showing steady landing lights and following the intercepting aircraft and, if, after overflying the runway in use or helicopter landing area, landing is considered safe, proceeding to land.</p>	<p>Understood. will comply.</p>

**6.1.2 Signals initiated by intercepted aircraft and responses by intercepting aircraft**

Series	INTERCEPTED Aircraft Signals	Meaning	INTERCEPTING Aircraft Responds	Meaning
4	<p>DAY or NIGHT—Raising landing gear (if fitted) and flashing landing lights while passing over runway in use or helicopter landing area at a height exceeding 300 m (1000 ft) but not exceeding 600 m (2000 ft) [in the case of a helicopter, at a height exceeding 50 m (170 ft) but not exceeding 100 m (330 ft)] above the aerodrome level, and continuing to circle runway in use or helicopter landing area. If unable to flash landing lights, flash any other lights available.</p>	<p>Aerodrome you have designated is inadequate.</p>	<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 (if fitted) 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>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>	<p>Cannot comply.</p>	<p>DAY or NIGHT—Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.</p>	<p>Understood.</p>
6	<p>DAY or NIGHT—Irregular flashing of all available lights.</p>	<p>In distress.</p>	<p>DAY or NIGHT—Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.</p>	<p>Understood.</p>

**7 Radiocomunicación entre la dependencia de control de interceptación o la aeronave interceptora y la aeronave interceptada**

7.1 Cuando se realiza una interceptación, la dependencia de control de interceptación y la aeronave interceptora, deberán:

- a) en primer lugar, tratar de establecer comunicación en ambos sentidos con la aeronave interceptada en un idioma común, en la frecuencia de emergencia 121,5 MHz, utilizando los distintivos de llamada "CONTROL DE INTERCEPTACION", "INTERCEPTOR (distintivo de llamada)" y "AERONAVE INTERCEPTADA", respectivamente; y
- b) 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 mediación de la dependencia ATS apropiada.

7.2 Si durante la interceptación se ha 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 7.3, transmitiendo dos veces cada frase.

**7 Radiocommunication between the intercept control unit or the intercepting aircraft and the intercepted aircraft**

7.1 When an interception is being made, the intercept control unit and the intercepting aircraft must:

- a) first attempt to establish two-way communication with the intercepted aircraft in a common language on the emergency frequency 121.5 MHz, using the call signs "INTERCEPT CONTROL", "INTERCEPTOR (call sign)" and "INTERCEPTED AIRCRAFT" respectively; and
- b) failing this, attempt to establish two-way communication with the intercepted aircraft on such other frequency or frequencies as may have been prescribed by the appropriate ATS authority, or to establish contact through the appropriate ATS unit(s).

7.2 If radio contact has been 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 in 7.3 and transmitting each phrase twice.

**7.3 Frases para uso de aeronaves interceptoras e interceptadas.**

**Phrases for use by intercepting and intercepted aircraft.**

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-SAIN</u>	¿Cuál es su distintivo de llamada?	CALL SIGN (distintivo de llamada) <sup>2</sup>	<u>KOL-SAIN</u> (distintivo de llamada)	Mi distintivo de llamada es (distintivo de llamada)
FOLLOW	<u>FOLOU</u>	Sígame	WILCO	<u>UIL-CO</u>	Cumpliré instrucciones
DESCEND	<u>DISSEND</u>	Descienda para aterrizar	CAN NOT	<u>CAN-NOT</u>	Imposible cumplir
YOU LAND	<u>YU LAND</u>	Aterrice en este aeródromo	REPEAT	<u>RI-PIT</u>	Repita instrucciones
PROCEED	<u>PROSIID</u>	Puede proseguir	AM LOST	<u>AM LOST</u>	Posición desconocida
			MAYDAY	<u>MEIDEI</u>	Me encuentro en peligro
			HIJACK <sup>3</sup>	<u>JAI CHAK</u>	He sido objeto de apoderamiento ilícito
			LAND (lugar)	LAND (lugar)	Permiso para aterrizar en (lugar)
			DESCEND	<u>DISSEND</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".

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

1. In the second column, syllables to be emphasized are underlined.
2. The call sign required to be given is that used in radiotelephony communications with air traffic services units corresponding to the aircraft identification in the flight plan.
3. Circumstances may not always permit, nor make desirable, the use of the phrase "HIJACK".

## G. LEGAL SUBMISSIONS OF THE AUTHORITIES OF CUBA

### 1. Relevant provisions of the Charter of the United Nations

According to the authorities of Cuba, two provisions of the United Nations Charter, reproduced below, are relevant to a consideration of the incident in its entirety. The remarks accompanying each provision were submitted by the authorities of Cuba.

#### Charter of the United Nations

##### "a) Chapter I, Article 1

*'The purposes of the United Nations are:*

*To maintain international peace and security, and to that end: to take effective collective measures for the prevention and removal of threats to the peace, and for the suppression of acts of aggression or other breaches of the peace, and to bring about by peaceful means, and in conformity with the principles of justice and international law, adjustment or settlement of international disputes or situations which might lead to a breach of the peace.'*

Remarks.— The Charter of the United Nations incorporates and reassures the 'sovereign equality' of all its members. This guarantee of 'sovereign equality' includes the distinct principle that 'territorial integrity and political independence of any State are inviolable'.

In this context, the fundamental rights of Cuba under the Charter of the United Nations, and under international law in general, have been threatened by the flights carried out by the organization 'Brothers to the Rescue', and Cuba had the right and, in fact, the responsibility to act in response to these threats. By the same token, the United States had the solemn obligation, under the Charter of the United Nations and under international law as well, to stop these flights, which constitute a defiance of the sovereignty of a State and endanger the security of Cuban territory and of the civil aviation in general."

##### "b) Chapter I, Article 2, subparagraph 1):

*'The organization is based on the principle of the sovereign equality of all its members.'*

Remarks.— The Charter of the United Nations explicitly states that the acceptance of the principle of 'sovereign equality' of States implies a solemn obligation to 'respect the identity of any State, as well as its territorial integrity and political independence'.

In accordance with the Charter and international law, any State has the right to repel and put an end to, even with the use of armed force, any deliberate challenge to its sovereignty over its airspace. One cannot mistake for a simple intrusion what

actually constituted an intentional act of provocation, taking into account that 'Brothers to the Rescue' is an organization which has a political goal."

2. **Relevant provisions of the Chicago Convention and Annex 2 to the Chicago Convention**

According to the authorities of Cuba, the following provisions of the Chicago Convention are relevant to a consideration of the incident in its entirety: Preambular paragraph 1 and Articles 1, 2, 3(a), 4, 5, 9(a), 11 and 12. Reference was also made to Standards 3.1.2, 3.1.4, 3.1.10, 3.3.4 and 3.4 and 4.6(a) of Annex 2 to the Chicago Convention. The remarks accompanying each provision of the Convention and each Standard of the Annex were submitted by the authorities of Cuba. The above-mentioned provisions of the Chicago Convention are not reproduced; only the accompanying remarks are provided below:

*Preambular paragraph 1*

"Remarks.- We can aver, in view of the actions that the aircraft belonging to the 'Brothers to the Rescue' organization were carrying out, that they could never be considered or regarded as actions inherent to civil aviation, since such this organization's actions pose a direct threat to general security."

*Article 1*

"Remarks.- It goes without question, considering the above-mentioned legal precept, that the Cuban State will take all steps deemed necessary to exercise its legitimate right and obligation to defend and preserve its territory against any action which might damage its sovereignty and security."

*Article 2*

"Remarks.- The airspace, as constituent part of a State territory, is inviolable, and for this reason the principle of inviolability of a state territory is in force in international law.

The aircraft of the 'Brothers to the Rescue' organization, in a period of time of a little over three years, have violated Cuban airspace and moreover, in the last 20 months these aircraft have carried out incursions over heavily populated areas of Havana."

*Article 3 a)*

"Remarks.- The use or employment of the aircraft in question is the determining factor, and not other elements by themselves, such as registration and distinguishing marks of the aircraft, ownership, type of operator, etc. (From a Study of the ICAO Secretariat on 'civil and State aircraft')."

Regarding the specific case of the provocations and actions carried out by the aircraft of the 'Brothers to the Rescue' organization, said aircraft have been used for purposes which are incompatible with the norms and rules accepted and recommended by the above-mentioned Convention, and for purposes which intentionally violate these norms and rules. Actions of this kind are not in accordance with the purposes for which civil aviation was conceived and created.

Therefore, the aircraft used by the 'Brothers to the Rescue' organization cannot be considered as civil aircraft, taking into account the repeated and intentional use of them with (sic) for subversive purposes against the sovereignty and integrity of the territory of Cuba."

*Article 4*

"Remarks.- An aircraft with a civil register, when used in an improper, premeditated and illegal fashion and with purposes which are incompatible with the Chicago Convention, becomes disqualified as a civil aircraft, due to its actual use and purpose, and therefore, falls out of the jurisdiction of the above-mentioned Convention.

The 'Brothers to the Rescue' aircraft, have been operating within the Havana FIR and have entered Cuban airspace several items without prior permission, with purposes which are evidently illegal and incompatible with the letter and the spirit of the Chicago Convention, and have carried out actions which are not inherent to the purposes civil aviation has been conceived for and have nothing to do with the services that it usually provides.

To prove that these actions are incompatible with the purposes of the Chicago Convention we note the following facts:

- 'Brothers to the Rescue' aircraft have violated Cuban airspace with subversive purposes
- They have overflown at a very low altitude, dropping flyers inciting people to carry out actions of civil disobedience and against Cuban constitutional order.
- They have flown over heavily populated areas of Havana without prior permission.
- They have carried out incursions within Cuban airspace without delivering the corresponding Flight Plans, etc."

*Article 5*

"Remarks.- In all cases, the flights carried out by 'Brothers to the Rescue' organization, in overt transgression of Cuban airspace, have violated the provisions of said article, since they did not inform of their Flight Plans, their airways were unknown and they flew without the relevant permission. Thus their operations have jeopardized not just the territorial security, but also the security of many people and aircraft, whose safety is a fundamental obligation of the International Civil Aviation Organization."

*Article 9(a)*

"Remarks.- The organization 'Brothers to the Rescue' has violated the provisions of this article, particularly on July 13, 1995, when they penetrated prohibited area MU-P1, overflying the city of Havana at a very low altitude, dropping flyers and acting in a dangerous and careless manner."



*Article 11*

"Remarks.- 'Brothers to the Rescue', obviously, has not complied with what is provided for in this article, since its activities have denoted total disdain for the existing rules in the territory of Cuba. Furthermore, the leader of that organization, during a statement on United States television last year, after the 13 July entry, when asked by the journalist whether he had breached any United States regulations, answered, 'American none,' and about Cuba's he said, 'I don't care about Cuba's.'"

*Article 12*

"Remarks.- Every violation of Cuban airspace, as well as the illegal activities and activities incompatible with the functions for which civil aviation has been created, were timely informed to the United States authorities—this is recorded in the documentary evidence of the dispatched Notes—but, in addition, there is evidence that the United States Government had learned about some of these violations in advance and informed the Cuban authorities. Note 557, of 18 October 1995, additionally indicated that this organization was planning to 'transmit television and short-wave radio signals for a period of approximately half an hour.' The same Note pointed out that 'United States officials have warned the flotilla organizations about the prohibitions contained in international and United States law regarding non-authorized transmissions from U.S.-registered vessels or aircraft, and have urged them not to make illegal transmissions.'

But the United States Government has shown in practice that it did not demand that this organization observe Cuban State regulations or, even its own regulations or, even worse, the regulations of the Chicago Convention. It has allowed this organization's operations and has not taken effective action against the people operating in it, as provided for by its own laws, e.g. 49 U.S.C. 44709(b)(1)(a); 49 U.S.C. 44709(c); 49 U.S.C. 46304(b) and 14 CFR 13.17, *inter alia*."

*Annex 2 to the Chicago Convention, Standard 3.1.10:*

*"3.1.10 Prohibited areas and restricted areas*

*Aircraft shall not be flown in a prohibited area, or in a restricted area, the particulars of which have been duly published, except in accordance with the conditions of the restrictions or by permission of the State over whose territory the areas are established."*

"Remarks.- 'Brothers to the Rescue' aircraft have repeatedly entered Cuba's prohibited area MUP-1 (the city of Havana), which proves that these acts constitute deliberate provocations."

*Annex 2 to the Chicago Convention, Standard 3.1.2, 3.1.4 and 4.6(a):*

*"3.1.2 Minimum heights*

*Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the appropriate authority, aircraft shall not be flown over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons, unless at such a height as will permit, in the event of an emergency arising, a landing to be made without undue hazard to persons or property on the surface.*

*Note — See 4.6 for minimum heights for VFR flights and 5.1.2 for minimum levels for IFR flights.*

### *3.1.4 Dropping or spraying*

*Nothing shall be dropped or sprayed from an aircraft in flight except under conditions prescribed by the appropriate authority and as indicated by relevant information, advice and/or clearance from the appropriate air traffic services unit.*

*4.6 Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the appropriate authority, a VFR flight shall not be flown:*

*a) over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft;*

*b) elsewhere than as specified in 4.6 a), at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water.*

*Note — See also 3.1.2"*

**"Remarks.— 'Brothers to the Rescue' aircraft have repeatedly and deliberately breached this norm in our airspace."**

*Annex 2 to the Chicago Convention, Standard 3.3.4*

### *"3.3.4 Changes to a flight plan*

*Subject to the provisions of 3.6.2.2, all changes to a flight plan submitted for an IFR flight, or a VFR flight operated as a controlled flight, shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit. For other VFR flights, significant changes to a flight plan shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit.*

*Note 1.— Information submitted prior to departure regarding fuel endurance or total number of persons carried on board, if incorrect at time of departure, constitutes a significant change to the flight plan and as such must be reported."*

**"Remarks.- 'Brothers to the Rescue' aircraft deviated from the prescribed routes described in the flight plan and entered Cuban airspace."**

Annex 2 to the Chicago Convention, Standard 3.4:

*"3.4 Signals*

*3.4.1 Upon observing or receiving any of the signals given in Appendix 1, aircraft shall take such action as may be required by the interpretation of the signal given in that Appendix.*

*3.4.2 The signals of Appendix 1 shall, when used, have the meaning indicated therein. They shall be used only for the purpose indicated and no other signals likely to be confused with them shall be used."*

"Remarks.- The intercepted aircraft did not comply with or obey the directions given to it by the intercepting aircraft; thus, the order to terminate the flight was issued."

3. **Relevant Cuban laws and regulations**

According to the authorities of Cuba, a number of laws and regulations of Cuba are relevant to a consideration of the incident in its entirety, as reproduced below. The remarks accompanying each provision were submitted by the authorities of Cuba.

"1) *Constitution of the Republic*

*Article 11, item a) states:*

*'The State exercises its sovereignty:*

- a) over the entire national territory, which consists of the island of Cuba, the Isle of Youth and all other adjacent islands and keys; internal waters; the territorial waters in the extension prescribed by law; and the airspace corresponding to the above.'*

Remarks.- It is unquestionable that the Cuban State should take every action it deems justified for the sake of its legitimate right and duty to defend and protect its territory from any action that might be detrimental to its sovereignty and security."

"2) *Act 1218 'Rules to overfly our national territory'*

*Article 2 of this Law states:*

*'The airspace over the territory of the Republic of Cuba and its territorial waters is subject to the sovereignty of the Cuban State.'*

Remarks.- The organization 'Brothers to the Rescue' deliberately challenged Cuba's national sovereignty over its airspace, aware that the territory of a State is inviolable and the sovereign exercise of power by a State is protected by Public International Law."

*"Article 3 of this Law states:*

*'Foreign civil aircraft will be able to carry out overflights and stopovers for non-commercial purposes in the national territory in accordance with any Treatment (sic) or Agreement which the Republic of Cuba may have signed, and using the procedures described in Chapter III hereof.'*

Remarks.- The activities carried out by 'Brothers to the Rescue' aircraft constitute violations of the International Civil Aviation standards. This shows in the very intent to not fly according to what this article provides for, and enter our airspace altering even the flight plans they had been authorized for."

*"Article 14 of this Law states:*

*'Foreign civil aircraft, as described in Article 3, may overfly and make stopovers for non-commercial purposes only if they receive a prior Certificate or Notification. Certificates are permanently valid while the conditions under which they were issued remain in force, and they are issued only to regular international air services once the procedures pointed out in this Chapter are done. Notifications are issued specifically for a given number of non-regular flights, as well as for regular flights in case that the issue of a Certificate is still pending.'*

Remarks.- The organization 'Brothers to the Rescue' far from observing the requirements of this article, with their deliberate and hostile actions have jeopardized civil aviation security at large, several times flying in activated danger-zones, at low altitude and even in highly populated areas of our territory, breaching the solicited flight plans."

*"Article 16 of this Law states:*

*'The operator of an overflight providing non-regular civil air transportation services should apply for a Notification by sending a cablegram addressed to AEROCIVIL-HABANA, at least 48 hours prior to the scheduled take-off time, specifying:*

- a) Name, nationality and official address of the operator.*
- b) Type of aircraft and registration mark.*
- c) Name of the pilot-in-command.*
- d) Place of origin and destination.*
- e) Air corridor which will be used according to the Flight Plan.*
- f) Date of the overflight.*
- g) If aircraft is transporting passengers, cargo or mail.*

*This information shall be sent with paid reply. Reply from AEROCIVIL means that the notification was received and the decision made shall be informed to the applicant.'*

Remarks.- The organization 'Brothers to the Rescue' never requested the relevant notification for a flight, in pursuance of this article, obviously demonstrating with their deliberate action that its purpose was not a regular or non-regular air service."

*"In its Sole General Provision the law states*

*'... Any foreign aircraft entering the airspace or territorial waters of the Republic of Cuba without having been granted a Certificate, Notification or Special Permission, shall face, at its own risk, the consequences of the violation incurred.'*

Remarks.- The 'Brothers to the Rescue' aircraft have been entering our airspace for absolutely illegal and hostile purposes and without the relevant permit from the Cuban authorities, thus deliberately and calculatedly defying the country's sovereignty.

In practice, there is no international law that prohibits the use of weapons against aircraft of this nature. International law does not provide the groundwork for an unequivocal prohibition of the use of weapons against 'Civil Aviation' which, as can be seen, does not envisage the 'Brothers to the Rescue' aviation and does not ban the use of weapons under the circumstances of the 24 February 1996 incident."

*"Law 1318 - 'Organization, planning and control of flights over the territory and the Flight Information Region of the Republic of Cuba'*

*Article 5 of this Law states:*

*'The Ministry of the Revolutionary Armed Forces has the utmost responsibility for the security and defense of the airspace of the Republic of Cuba.'*

Remarks.- The actions conducted by the organization 'Brothers to the Rescue' in the airspace of the Republic of Cuba and the area controlled by its air traffic were deliberately carried out without the relevant authorization of the Revolutionary Armed Force Ministry. Such actions jeopardize the Republic of Cuba's airspace safety and defense."

*"Article 11 of this Law states:*

*'Applications for carrying out flights concerning individuals, organizations, and national or international entities, shall be made through the units of the Institute of Civil Aeronautics of Cuba, within the term and according to the methodology established by the Provisions of this Law.'*

Remarks.- The organization 'Brothers to the Rescue', in each and every one of its entries has acted counter to what is provided for in this article."

*"Article 29 of this Law states:*

*'The crew, owner or operator—whichever the case—of an aircraft which violates the airspace of the Republic of Cuba or which, without the relevant permission, leaves the inner limit of the Antiaircraft Defense Identification Zone (ZIDA) shall be forced to land at the closest or most convenient aerodrome. If the aircraft does not obey the order, said crew or owner or operator—whichever the case—of the aircraft shall be subject, at his/her own risk, to face the consequences of the violation incurred.'*

Remarks.- Despite the actions perpetrated by the organization 'Brothers to the Rescue', not conforming to the international standards of civil aviation, the Government of the Republic of Cuba has several times forwarded notes to the United States Government demanding that violations of our airspace cease.

On 24 February 1996, after 'Brothers to the Rescue' aircraft once again entered our airspace and territorial waters, the Cuban Air Force intercepting jet fighters made the preventive warning manoeuvre and, no response being obtained, these received the order to terminate the aircraft's flight.

In fact, as Cuba's fundamental rights concerning sovereignty were being threatened by these flights, the Government of Cuba had the utmost right and responsibility to act consistently."

*"Decree No. 1*

*Its Article 1 states:*

*'The territorial sea of the Republic of Cuba is twelve nautical miles wide, measured from the baseline herein determined and whose outer limit is made up of a line in each of whose points is at an equal distance of twelve nautical miles from the point closest to the baseline.'*

Remarks.- The United States Government has permitted and is also responsible for the actions undertaken by the organization 'Brothers to the Rescue', which participates in actions constituting an obvious violation of the principle of sovereignty and territoriality.

The territorial domain comprises ground, maritime and air spaces and, as far as we are concerned, we must express that a State's territory is inviolable because States exercise in them their sovereignty, competence and territorial jurisdiction."

*"Article 4 of this Decree states:*

*'The sovereignty that the Cuban socialist State exercises over the entire national territory, comprising the Island of Cuba, the Isle of Pines, the other adjacent islands and keys, the inland waters, the territorial sea, the airspace over them, and the ground space subsoil, stretches down to the seabed and the subsoil of the territorial waters formed by the inland waters and the territorial sea, together with all their natural resources—living or dead—to be found in all the aforementioned spaces subject to the Cuban State sovereignty.'*

Remarks.- As the airspace is an integral part of the State's territory, it is inviolable and the Cuban State—in the face of the danger underlying the actions carried out by the organization

'Brothers to the Rescue'—has the right to defend its independence and its territorial supremacy; thus, it is protected by the Public International Law's principle of inviolability of the States's territory."

#### 4. **Relevant provisions of United States Law**

According to the authorities of Cuba, the following commentary on provisions of the law of the United States are relevant to a consideration of the incident in its entirety:

"Illegal actions according to United States regulations'

##### 1. United States Neutrality Act of 1794

- a) 'The United States Neutrality Act' of 1794 declares that it is a federal crime to organize or initiate within the territory of the United States any expedition hostile to another country with which the U.S. is at peace.

Not only will punitive expeditions be considered violations of this law but also any action for this purpose such as the recruitment of men, training, collection of money, clothing, provisions and the supply of transportation means and weapons.

An individual or group of persons incur in a violation of the 'Neutrality Act' even if the military or war activity in which they are involved never materializes [or] is carried out.

Violation of the law, has also been understood to include the mere fact of individuals meeting to conspire verbally and without executing the actions previously described, with the ultimate goal of organizing war actions against another country.

According to this law, the President cannot authorize an individual or institutions to violate the law nor can he allow an individual or group of individuals to violate the law, to his knowledge. It is of the competence of the Congress of the United States alone to modify the peace status with another country by declaring war.

During the XIX and XX Centuries, the Government of the United States has enforced the Neutrality Act on countless occasions. The Supreme Court has ruled and interpreted this law when conflicts have arisen between the Government and the Courts. Nevertheless, this Act has been made subordinate to alleged 'strategic and national security interests' and as a result it has been violated the Government of the United States Government itself, every time the executive branch authorizes or prepares covert operations without the approval of Congress.

b) Other regulations of the United States

According to FAA regulations, any aircraft flying within the Air Defense Identified (*sic*) Zone (ADIZ) of the United States, including the airspace of the Florida Straits, must previously present a flight plan to the relevant aeronautical office (14 CFR 99.3, 99.11) (a)). 'No pilot may deviate from the filed DVFR flight plan unless that pilot notifies an appropriate aeronautical facility before deviating' (14 CFR 99.27 (c)).

The regulations also specifically state that no one can fly a civilian aircraft of the United States to Cuba unless the pilot in command has presented a flight plan and a written statement to the Immigration and Naturalization Service with information on the flight plan and the name of every passenger of the aircraft together with a description of its cargo (14 CFR 91.709).

Furthermore, FAA regulations require that the pilot observe the regulations in force in a foreign country related to aircraft flight and manoeuvres (14 CFR 91.703(a)(2)) as well as those regarding the operation of an aircraft in such a manner that it will be neither careless nor negligent (14 CFR 91.13(a)). The fact that Basulto and the 'Brothers to the Rescue' have violated these regulations is made clear in the many diplomatic notes issued by Cuba to the United States, containing detailed information of the many incursions of the pilots within the territorial airspace of Cuba."

"Measures the United States could have adopted against the 'Brothers to the Rescue' organization

...

- a) The FAA could have suspended or revoked the license of pilot Basulto if it had decided that the security of the commercial flights, air cargo transportation and the public interest required this action (49 U.S.C. 44709(b)(1)(A)). The FAA could have done so without providing Basulto with notice and a hearing if it considered that the situation was an emergency (49 U.S.C. 44709(C)). Obviously, according to the events stated by FAA, there was sufficient information to have considered the situation an emergency long before February 24th.
- b) The FAA could have summarily seized 'Brothers to the Rescue's' aircraft (49 U.S.C. 46304(b) and 14 CFR 13.17). Such seizures are permitted for violations of certain United States' laws and regulations relating, *inter alia*, to the safety of commercial flights and qualification of the pilots (see 49 U.S.C. 44701(a)(5) and 44703). At least some of these provisions were violated by Basulto and by 'Brothers to the Rescue'.
- c) The FAA could have sought civil penalties of \$1,000 against Basulto and Brothers to the Rescue for violating the United States laws and regulations described above (49 U.S.C § 46301 (a)(1)). A separate violation is deemed to



occur for each day that the violation continues, or for each flight involving the violation (49 U.S.C. § 46301 (a)(4)).

- d) The FAA could have sought criminal fines against Basulto and Brothers to the Rescue for violating regulations issued by the FAA, (49 U.S.C. § 46316). In addition, if Basulto and Brothers to the Rescue filed flight plans falsely stating their route or destination, the United States could have prosecuted them under a general criminal statute prohibiting the making of a false statement to a government agency:

Whoever, in any matter within the jurisdiction of any department or agency of the United States knowingly and willfully falsifies, conceals or covers up by any trick, scheme, or device a material fact, or makes any false statements or representations, or makes or uses any false writing or document knowing the same to contain any false, fictitious or fraudulent statement or entry, shall be fined under this title or imprisoned no more than five years, or both (18 U.S.C. § 1001)."

- END -