



Consejo de Seguridad

Distr.
GENERAL

S/1996/509
1° de julio de 1996
ESPAÑOL
ORIGINAL: INGLÉS

NOTA DEL SECRETARIO GENERAL

El Secretario General tiene el honor de transmitir a los miembros del Consejo de Seguridad la comunicación adjunta que recibió del Presidente del Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI).

96-16419 (S) 020796 020796 090796



/...

ANEXO

Carta de fecha 28 de junio de 1996 dirigida al Secretario General por el Presidente del Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional

Deseo referirme a la declaración de la Presidenta del Consejo de Seguridad de 27 de febrero de 1996, en la que el Consejo pedía que la Organización de la Aviación Civil Internacional investigara el incidente denominado "Derribo de dos aeronaves civiles el 24 de febrero de 1996" a fondo y le informara de sus resultados a la brevedad posible.

En cumplimiento de esa petición del Consejo de Seguridad, tengo el honor de transmitirle el informe (C-WP/10441) y el documento informativo No. 1, presentados al Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional por el Secretario General de la OACI, titulado "Informe de la investigación relativa al derribo de dos aeronaves privadas con matrícula de los Estados Unidos de América por un avión militar cubano el 24 de febrero de 1996".

El Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional examinó el informe durante las sesiones 17ª, 18ª, 19ª y 20ª de su 148º período de sesiones, celebradas los días 26 y 27 de junio de 1996. El 27 de junio de 1996, el Consejo de la OACI aprobó una resolución que tengo el honor de transmitirle también. A raíz del examen del informe por el Consejo, se eliminó el carácter "reservado" del documento.

(Firmado) Assad KOTAITE



APÉNDICE 1

Resolución adoptada por el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en la 20ª sesión de su 148º período de sesiones el 27 de junio de 1996

EL CONSEJO

RECORDANDO que dos aeronaves civiles privadas de matrícula estadounidense fueron destruidas el 24 de febrero de 1996 por aeronaves militares cubanas;

HABIENDO CONSIDERADO la petición del Gobierno de los Estados Unidos de que se realizara una investigación relativa a este incidente;

HABIENDO CONSIDERADO la solicitud del Gobierno de Cuba en la que invitaba a la Organización a realizar una investigación exhaustiva;

HABIENDO CONSIDERADO la solicitud del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en una Declaración presidencial del 27 de febrero de 1996 en el sentido de que la Organización de Aviación Civil Internacional investigara este incidente a fondo;

RECORDANDO la resolución adoptada por este Consejo el 6 de marzo de 1996 en la que se lamentaba profundamente el derribo de estas dos aeronaves civiles, y en la que se encargaba al Secretario General que iniciara inmediatamente una investigación del incidente en su totalidad y que presentara un informe sobre dicha investigación en un plazo de 60 días a partir de la adopción de esa resolución, para que el Consejo lo considerara en su 148º período de sesiones;

MANIFESTANDO su agradecimiento por la plena cooperación de las autoridades de los Estados interesados con el equipo investigador de la OACI a este respecto;

HABIENDO CONSIDERADO el informe del Secretario General sobre la investigación el 26 y 27 de junio de 1996, durante su 148º período de sesiones;

RECORDANDO el principio de que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio, y que se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas;

RECORDANDO TAMBIÉN que los Estados, en el ejercicio de su autoridad en virtud de los Artículos 1 y 2 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, se guiarán por los principios, reglas, normas y métodos recomendados prescritos en el Convenio y sus Anexos, incluidas las reglas relativas a la interceptación de aeronaves civiles, y al principio, reconocido en el derecho internacional consuetudinario, relativo a la no utilización de las armas en contra de tales aeronaves en vuelo;

1. **TOMA NOTA** del informe de la investigación instituida por el Secretario General;
2. **REAFIRMA** el principio de que los Estados deben abstenerse de utilizar armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo y de que, al interceptar aeronaves civiles, no debe ponerse en peligro la vida de los ocupantes de las aeronaves ni la seguridad de éstas;
3. **REAFIRMA** el principio de que cada Estado contratante tomará medidas apropiadas para prohibir el uso deliberado de aeronaves civiles matriculadas en dicho Estado o explotadas por un explotador que tenga su oficina principal o su residencia permanente en dicho Estado, para cualquier propósito incompatible con los fines del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;
4. **REAFIRMA** su condena de la utilización de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo por ser incompatible con consideraciones elementales de humanidad, con las reglas del derecho internacional consuetudinario codificadas en el Artículo 3 *bis* del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, y con las normas y métodos recomendados prescritos en los Anexos al Convenio;
5. **MANIFIESTA** su profundo dolor por la pérdida de cuatro vidas humanas y su sincero pésame y condolencia a las familias afligidas de las víctimas de este trágico suceso;
6. **RESUELVE** transmitir el informe del Secretario General al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas;
7. **ENCARGA** a la Comisión de Aeronavegación que estudie los aspectos relativos a la seguridad del informe de la investigación con respecto a la idoneidad de las normas y métodos recomendados y otras reglas relativas a la interceptación de aeronaves civiles, y que informe al 150º período de sesiones del Consejo sobre las medidas que considere necesarias para evitar que vuelvan a producirse trágicos sucesos de carácter similar;
8. **PIDE** al Presidente del Consejo que informe sobre la adopción de esta resolución a todos los Estados contratantes de la OACI lo antes posible, y que informe de esta resolución al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea de 1998 para que ésta adopte las medidas que considere oportunas;
9. **PIDE** a todos los Estados contratantes que informen en todo momento al Consejo de cualquier infracción de las citadas reglas contenidas en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;
10. **INSTA** a todos los Estados que aún no lo hayan hecho a ratificar lo antes posible el Artículo 3 *bis* del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, y a cumplir con todas las disposiciones de este Artículo en espera de su entrada en vigor.

- FIN -

/...



C-WP/10441*
DISTRIBUCIÓN
LIMITADA
20/6/96

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

CONSEJO - 148° PERÍODO DE SESIONES

Asunto Núm. 14: Asuntos de navegación aérea

**INFORME DE LA INVESTIGACIÓN RELATIVA AL DERRIBO DE DOS AERONAVES
CIVILES PRIVADAS DE MATRÍCULA ESTADOUNIDENSE POR AERONAVES
MILITARES CUBANAS EL 24 DE FEBRERO DE 1996**

(Nota presentada por el Secretario General)

RESUMEN

El 6 de marzo de 1996, el Consejo adoptó una resolución encargando al Secretario General que iniciara una investigación del incidente en su totalidad para determinar todos los hechos y aspectos técnicos pertinentes. En el apéndice de esta nota figura el informe de la investigación de los hechos realizada por la OACI.

REFERENCIAS

*C-WP/10395	Memorando PRES AK/501 del 28 de febrero de 1996
*C-WP/10392 (Revisada)	Memorando PRES AK/500 del 28 de febrero de 1996
*C-WP/10391	(Corrigiendo en inglés, francés y ruso)
C-WP/10390 (Revisada)	Memorando PRES AK/499 del 27 de febrero de 1996
C-WP/10389	Memorando PRES AK/498 del 27 de febrero de 1996
*C-WP/10388	Memorando PRES AK/497 del 26 de febrero de 1996
*C-DEC 147/10	Memorando SG 1462/96 del 11 de marzo de 1996
*C-DEC 147/9	
*C-DEC 147/8	
C-DEC 147/6	
C-DEC 147/4	
Memorando PRES AK/502 del 29 de febrero de 1996 (Corrigiendo en árabe únicamente)	
C-WP/10412 (distribución limitada)	
C-DEC 148/1	

* Referencias principales

* Contienen la corrección No. 1.

C-WP/10441
DISTRIBUCIÓN LIMITADA

1. ANTECEDENTES

1.1 El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en una declaración de su Presidente del 27 de febrero de 1996, pidió a la OACI que investigara a fondo “el derribo por la fuerza aérea cubana de dos aeronaves civiles el 24 de febrero de 1996” y que informara de sus conclusiones al Consejo de Seguridad a la brevedad posible.

1.2 El Consejo de la OACI, en la 10ª sesión de su 147º período de sesiones, celebrada el 6 de marzo de 1996, adoptó una resolución (que se reproduce en el Apéndice A) relativa al derribo de dos aeronaves civiles privadas de matrícula estadounidense por aeronaves militares cubanas el 24 de febrero de 1996. El examen del Consejo se basó en la solicitud del Consejo de Seguridad; la solicitud del Gobierno de los Estados Unidos de que se realizara una investigación relativa al incidente; y en la solicitud del Gobierno de Cuba en la que invitaba a la Organización a que llevara a cabo una investigación exhaustiva. En la resolución, entre otras cosas, se encargaba al Secretario General que iniciara inmediatamente una investigación del incidente en su totalidad para determinar todos los hechos y aspectos técnicos pertinentes y que presentara un informe al Consejo en un plazo de 60 días a partir de la adopción de la resolución, para que éste lo considerara en su 148º período de sesiones. El Consejo resolvió asimismo que “(transmitiría) inmediatamente al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas el informe del Secretario General, con los comentarios a que hubiere lugar;”.

1.3 El 6 de mayo de 1996, el Consejo consideró un informe provisional sobre el progreso de la investigación (C-WP/10412) y tomó nota de que el Secretario General se proponía presentar el informe final a principios de junio de 1996, para que el Consejo lo examinara durante su 148º período de sesiones. En el Apéndice B de esta nota figura el informe de la investigación de los hechos realizada por la OACI.

2. DECISIÓN DEL CONSEJO

2.1 Se invita al Consejo a que:

- a) examine el informe de la investigación de los hechos realizada por la OACI relativa al derribo de dos aeronaves civiles privadas de matrícula estadounidense por aeronaves militares cubanas el 24 de febrero de 1996; y
- b) encargue al Secretario General que transmita el informe al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, con los comentarios del Consejo sobre esta cuestión, si los hubiere.

— — — — —

APÉNDICE A

RESOLUCIÓN ADOPTADA POR EL CONSEJO DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL EN LA DÉCIMA SESIÓN DE SU 147º PERÍODO DE SESIONES EL 6 DE MARZO DE 1996

EL CONSEJO

HABIENDO CONSIDERADO que dos aeronaves civiles privadas de matrícula estadounidense fueron destruidas el 24 de febrero de 1996 por aeronaves militares cubanas;

HABIENDO CONSIDERADO la petición del Gobierno de los Estados Unidos de que se realice una investigación relativa a este incidente;

HABIENDO CONSIDERADO la solicitud del Gobierno de Cuba invitando a la Organización a realizar una exhaustiva investigación;

HABIENDO CONSIDERADO la petición del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en una Declaración presidencial del 27 de febrero de 1996 en el sentido de que la Organización de Aviación Civil Internacional investigara este incidente a fondo;

RECONOCIENDO que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en una Declaración presidencial del 27 de febrero de 1996, ha lamentado profundamente el derribo por la fuerza aérea cubana de dos aeronaves civiles el 24 de febrero de 1996;

LAMENTANDO PROFUNDAMENTE el derribo por la fuerza aérea cubana de dos aeronaves civiles el 24 de febrero de 1996, que causó la muerte de cuatro personas;

MANIFESTANDO su más profunda condolencia a las familias afligidas por este trágico incidente;

INSTANDO a todas las partes involucradas a cooperar en la rápida recuperación, de ser posible, de los cuerpos y efectos personales de las víctimas;

RECONOCIENDO que el empleo de armas contra aeronaves civiles en vuelo es incompatible con consideraciones elementales de humanidad y las normas que rigen el comportamiento internacional, así como con las reglas, normas y métodos recomendados consagrados en el Convenio de Chicago y sus Anexos;

REAFIRMANDO el principio de que los Estados deben abstenerse de utilizar armas contra aeronaves civiles en vuelo y que, al interceptar aeronaves civiles, no debe ponerse en peligro las vidas de las personas a bordo ni la seguridad de la aeronave;

1. **ENCARGA** al Secretario General que inicie inmediatamente una investigación del incidente en su totalidad para determinar todos los hechos y aspectos técnicos pertinentes conforme a la Declaración presidencial del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y que presente un informe al Consejo de la OACI, en un plazo de 60 días a partir de la adopción de la presente Resolución, para que éste lo considere en su 148º período de sesiones;
2. **LLAMA** a todas las partes involucradas a cooperar plenamente en la investigación;
3. **RESUELVE** que el Consejo transmita inmediatamente al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas el informe del Secretario General, con los comentarios a que hubiere lugar;
4. **PIDE** al Presidente del Consejo que informe sobre la aplicación de la presente Resolución a todos los Estados contratantes de la OACI a la mayor brevedad posible, así como al próximo período ordinario de sesiones de la Asamblea en 1998 para la adopción de cualesquiera medidas que ésta considere pertinentes;
5. **INSTA** a todos los Estados que aún no lo han hecho a que ratifiquen, a la mayor brevedad posible, el Artículo 3 bis del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*.

- - - - -

APÉNDICE B

**DERRIBO DE DOS AERONAVES CIVILES PRIVADAS DE MATRÍCULA
ESTADOUNIDENSE POR AERONAVES MILITARES CUBANAS
EL 24 DE FEBRERO DE 1996**

INFORME DE LA OACI SOBRE LA INVESTIGACIÓN DE LOS HECHOS

JUNIO DE 1996

ÍNDICE

	<i>Página</i>
Introducción	1
1. Información sobre los hechos	4
1.1 Reseña de los vuelos	4
1.2 Lesiones a personas	15
1.3 Daños a las aeronaves	15
1.4 Otros daños	15
1.5 Información sobre el personal	15
1.5.1 Piloto del Cessna T337H, N2506	15
1.5.2 Piloto del Cessna 337C, N2456S	15
1.5.3 Piloto del Cessna 337B, N5485S	15
1.5.4 Piloto del MiG-29	16
1.5.5 Copiloto del MiG-29	16
1.5.6 Piloto del MiG-23	16
1.6 Información sobre las aeronaves	16
1.6.1 Información general sobre el Cessna 337	16
1.6.2 Información detallada sobre el N2506, el N2456S y el N5485S	17
1.6.3 Equipo de aviónica y modificaciones del Cessna T337H, N2506	17
1.6.4 Equipo de aviónica y modificaciones del Cessna 337C, N2456S	18
1.6.5 Equipo de aviónica y modificaciones del Cessna 337B, N5485S	18
1.6.6 MiG-29 UB	18
1.6.7 MiG-23 ML	19
1.7 Información meteorológica	19
1.7.1 Condiciones meteorológicas	19
1.7.2 Tiempo pronosticado y tiempo real en ruta de vuelo	19
1.7.3 Observaciones meteorológicas	19
1.7.4 Luminosidad	19
1.8 Información sobre el aeródromo	20
1.8.1 Aeropuerto de Opa Locka/Miami	20
1.8.2 Aeropuerto San Antonio de los Baños	20
1.9 Servicios de tránsito aéreo, comunicaciones y ayudas para la navegación	20
1.10 Control de las aeronaves interceptoras, comunicaciones y ayudas para la navegación	22
1.11 Registradores de vuelo	27
1.12 Información sobre los restos y sobre el choque	27
1.13 Información médica y patológica	27
1.14 Incendio	28
1.15 Búsqueda y salvamento	28
1.15.1 Actividades SAR efectuadas por Cuba	28
1.15.2 Actividades SAR efectuadas por los Estados Unidos	28

	<i>Página</i>
1.16 Información adicional	30
1.16.1 El Convenio sobre Aviación Civil Internacional	30
1.16.2 Artículo 3 <i>bis</i> del Convenio sobre Aviación Civil Internacional	32
1.16.3 Procedimientos de interceptación	36
2. Análisis	38
2.1 Incursiones en el espacio aéreo cubano anteriores al 24 de febrero de 1996	38
2.1.1 Incursiones en el espacio aéreo cubano del 15 de mayo de 1994 al 4 de abril de 1995	38
2.1.2 Incursiones en el espacio aéreo cubano el 13 de julio de 1995	40
2.1.3 Incursiones en el espacio aéreo cubano el 9 y el 13 de enero de 1996	46
2.1.4 Resumen de la situación en Cuba antes del 24 de febrero de 1996	51
2.2 Acontecimientos en los Estados Unidos el 23 de febrero de 1996	52
2.3 Acontecimientos del 24 de febrero de 1996	53
2.3.1 Situación en Cuba el 24 de febrero de 1996	53
2.3.2 Situación en los Estados Unidos el 24 de febrero de 1996	53
2.3.3 Los vuelos de las aeronaves N2456S, N5485S y N2506	53
2.3.4 Radiocomunicaciones militares cubanas	57
2.3.5 Datos radar relativos a los derribos	67
2.3.6 Testigos	74
2.3.7 Lugar de los derribos	77
2.3.8 Aeronave P-3 Orión	78
2.4 Planes de vuelo y modificaciones	81
2.5 Procedimientos de interceptación	81
2.5.1 Principios y señales	81
2.5.2 Procedimientos de interceptación empleados por Cuba	82
2.6 Hermanos al Rescate	83
2.7 Medidas adoptadas por las autoridades de los Estados Unidos	85
3. Conclusiones	91
4. Recomendaciones	93
Glosario	94

Lista de cartas

1 - Rutas planificadas y reales de las tres aeronaves Cessna	5
2 - Derrotas de búsqueda previstas de las tres aeronaves Cessna y sus posiciones más meridionales de acuerdo con los datos radar de Cuba y de los Estados Unidos	9
3 - Posiciones del derribo de las aeronaves N2456S y N5485S de acuerdo con los datos radar de Cuba y los Estados Unidos, el Majesty of the Seas y el Tri-Liner	11
4 - Posiciones del derribo de las aeronaves N2456S y N5485S de acuerdo con los datos radar de Cuba y los Estados Unidos, el Majesty of the Seas y las posiciones del estuche flotante y la boya marcadora de datos (DMB)	23
5 - Actividades de búsqueda y salvamento efectuadas por Cuba el 24 de febrero de 1996	24
6 - Actividades de búsqueda y salvamento efectuadas por Cuba el 25 de febrero de 1996	25
7 - Actividades de búsqueda y salvamento efectuadas por los Estados Unidos del 24 al 26 de febrero de 1996	26
8 - La dispersión de papeletas el 9 de enero de 1996 notificada por Cuba	47
9 - La dispersión de papeletas el 13 de enero de 1996 notificada por Cuba	48
10 - Muestras de las papeletas dispersadas el 9 y 13 de enero de 1996	49
11 - Los datos radar proporcionados por Cuba indican la interceptación y los derribos el 24 de febrero de 1996	68
12 - El vuelo de la N2456S registrado por radar estadounidense	70
13 - El vuelo de la N5485S registrado por radar estadounidense	71
14 - Los vuelos de las N2506, N5485S y de los MiG cubanos registrados por radar estadounidense	72
15 - El vuelo de regreso de la N2506 y el segundo par de MiG cubanos registrados por radar estadounidense	73
16 - El vuelo del P-3 Orión de la Marina de EUA registrado por el radar de los Estados Unidos	80

Nota. - Salvo si se indica de otro modo, todas las fechas y horas en este informe corresponden a la hora local de La Habana, Cuba, y a la hora local de Miami, Florida, Estados Unidos, que es la hora oficial del Este. La hora local tanto en La Habana como en Miami es el tiempo universal coordinado (UTC) menos 5 horas.



INTRODUCCIÓN

1. El 6 de marzo de 1996, el Consejo de la OACI, en la 10ª sesión de su 147º período de sesiones, adoptó una resolución relativa al derribo de dos aeronaves civiles privadas de matrícula estadounidense por aeronaves militares cubanas, el día 24 de febrero de 1996. El Consejo consideró este asunto en respuesta a: la petición del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en una declaración presidencial del 27 de febrero de 1996, de que la Organización de Aviación Civil Internacional investigara el incidente en su totalidad; la petición del Gobierno de los Estados Unidos de que se realizara una investigación acerca del incidente; y la petición del Gobierno de Cuba en que se invitaba a la Organización a realizar una exhaustiva investigación. En la resolución, entre otras cosas, se encargaba al Secretario General de iniciar inmediatamente una investigación del incidente en su totalidad para determinar todos los hechos y aspectos técnicos pertinentes. Asimismo, el Consejo hacía un llamado a todas las partes involucradas para que cooperaran plenamente en la investigación.
2. Inmediatamente después de que el Consejo adoptara la resolución, se designó un equipo de investigación. Este equipo estaba integrado por tres miembros del personal y un consultor a tiempo completo. Otros especialistas de la Secretaría prestaron asistencia cuando fue necesario.
3. El 19 de marzo de 1996, el Secretario General de la OACI envió comunicaciones a los Gobiernos de los Estados Unidos y Cuba, pidiéndoles su cooperación para que suministraran toda la información pertinente y su permiso para que el equipo de investigación realizara las visitas correspondientes con tal fin. El Secretario General notificó a los dos Estados los aspectos específicos que serían de interés para el equipo. Ambos Estados convinieron en dar su permiso para que el equipo realizara las visitas.
4. El equipo de la OACI visitó Cuba del 24 al 31 de marzo de 1996. Se celebró una serie de reuniones en el Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba. Funcionarios del Instituto de Aeronáutica Civil, del Ministerio de Relaciones Exteriores, de la Asamblea General y de las Fuerzas de Defensa Antiaérea asistieron a las reuniones. El equipo también visitó el centro de control de área (ACC) de La Habana y la dependencia de coordinación civil/militar (Centro nacional conjunto de planificación de los vuelos).
5. Las autoridades en Cuba facilitaron al equipo de la OACI lo siguiente: entrevistas y declaraciones del personal civil y militar involucrado; entrevistas y declaraciones de testigos; registros y transcripciones de las comunicaciones; detalles sobre las aeronaves interceptoras militares y armamento; todos los registros de control de tránsito aéreo (ATC) pertinentes, así como los NOTAM¹ sobre la activación de las zonas de peligro al norte de Cuba y detalles sobre la coordinación civil/militar; procedimientos de interceptación; diagramas, cartas y datos radar civiles y militares; detalles sobre las actividades de búsqueda y salvamento; pronósticos e informes meteorológicos de la zona situada al norte de Cuba correspondientes al 24 de febrero de 1996; y detalles relativos a las incursiones efectuadas en el espacio aéreo cubano desde 1994.

¹ Aviso que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.

6. El equipo de la OACI visitó Washington, D.C., del 2 al 4 de abril de 1996 para celebrar reuniones en las oficinas de la Junta Nacional de Seguridad del Transporte (NTSB) y de la Administración Federal de Aviación (FAA). Participaron en las reuniones funcionarios de ambos organismos y otros funcionarios de la Secretaría de Estado, del Ministerio de Defensa y de la Guardia costera.
7. El equipo visitó Miami del 14 al 19 de abril de 1996. Durante su visita se reunió con el personal de la oficina de la NTSB en Miami, el Centro de control de tránsito aéreo en ruta (ARTCC) de Miami, la Torre de control de aeródromo (TWR) internacional de Miami, la Estación internacional automatizada de servicio de vuelo (AIFSS) de Miami, la Torre de control de aeródromo de Opa Locka, la Oficina de distrito de normas de vuelo (FSDO) de la FAA en Miami, las oficinas del Departamento Federal de Investigación Criminal (FBI) en Miami, las oficinas de la Guardia costera de los Estados Unidos en Miami, las instalaciones de hangar de los Hermanos al Rescate en el aeropuerto de Opa Locka que utilizaron las tres aeronaves en cuestión, la empresa Husta International Aviation en el aeropuerto de Opa Locka, el crucero noruego *Majesty of the Seas*, y el canal 6 de Miami que pertenece a la estación de televisión NBC.
8. Las autoridades de los Estados Unidos facilitaron al equipo de la OACI lo siguiente: entrevistas con el piloto y los otros ocupantes de la aeronave que regresó al aeropuerto de Opa Locka, detalles sobre vuelos anteriores efectuados en el espacio aéreo cubano o cerca de él por los Hermanos al Rescate, detalles sobre sus aeronaves y operaciones; detalles sobre las observaciones y acciones de la Guardia costera y de la Fuerza aérea de los Estados Unidos; detalles sobre los buques de superficie que se encontraban en la zona, sus registros e informes; detalles sobre las tres aeronaves Cessna 337 en cuestión, detalles sobre la tripulación de las tres aeronaves, comprendidas sus licencias y experiencia; todos los registros ATC pertinentes, NOTAM sobre la activación de zonas de peligro al norte de Cuba, planes de vuelo, distribución de planes de vuelo, información radar y registros de las comunicaciones; datos radar de las instalaciones del sector de defensa aérea sureste (SEAD) de los Estados Unidos de la Defensa aérea norteamericana (NORAD) en Florida; detalles sobre las actividades de búsqueda y salvamento; pronósticos e informes meteorológicos para la zona del estrecho de Florida correspondientes al 24 de febrero de 1996; detalles relativos a la utilización por aeronaves civiles de la base naval de los Estados Unidos en la bahía de Guantánamo; y acciones y NOTAM atinentes a la prevención de incursiones en el espacio aéreo cubano.
9. En la Sede de la OACI en Montreal se realizaron, el 2 y 3 de mayo de 1996, otras reuniones y análisis con funcionarios de la FAA y la NTSB en relación con: detalles de las observaciones y acciones del servicio de aduanas de los Estados Unidos respecto al derribo, incluidos datos radar del Centro de coordinación del servicio de aduanas para la prohibición de vuelos en el espacio aéreo nacional (DAICC), datos radar del incidente registrados por el centro de operaciones regionales del Caribe (CARIBROC) en el sur de Florida; visionamiento de los datos radar registrados sobre el incidente en las instalaciones del ARTCC de Miami y de la SEAD en Florida; seguimiento radar de una aeronave Orion P-3 que volaba al norte del paralelo 24N entre las 14:45 y las 15:15 horas del 24 de febrero de 1996; e información sobre el grado de observancia de las medidas adoptadas por la FAA respecto de incursiones en el espacio aéreo cubano antes del 24 de febrero de 1996.
10. El 6 y 7 de mayo de 1996 hubo reuniones y deliberaciones en la OACI en Montreal con funcionarios de la FAA, la NTSB y la Fuerza aérea de los Estados Unidos respecto a los datos radar registrados en relación con el derribo desde las instalaciones de la SEAD en Florida y el seguimiento radar de la aeronave Orion P-3. El 9 de mayo de 1996, el equipo de la OACI escuchó una grabación de las comunicaciones entre las aeronaves interceptoras militares cubanas y su control en tierra, proporcionada por los Estados Unidos. La casete con la grabación no fue entregada; no obstante, se facilitó al equipo de la OACI una transcripción en español y una traducción al inglés.

11. Se solicitó información adicional, que las autoridades cubanas proporcionaron el 10 y el 23 de mayo de 1996, acerca de los registradores de datos de vuelo (FDR) instalados en las aeronaves interceptoras militares y las comunicaciones entre las aeronaves interceptoras militares cubanas y su control en tierra. El día 23 de mayo de 1996 se entregó al equipo de la OACI la cinta original de la grabación cubana.

12. Se solicitó información adicional, que las autoridades estadounidenses proporcionaron el 21 de mayo de 1996, con respecto a la misión de la aeronave Orion P-3 y los datos radar de la estación de control aéreo de la marina en Cayo Hueso, CARIBROC y el sector SEAD de la NORAD.

13. Los días 3 y 4 de junio de 1996, el equipo de la OACI escuchó la cinta original de la grabación registrada por fuentes de los Estados Unidos de las comunicaciones entre las aeronaves interceptoras militares cubanas y su control en tierra.

14. Se examinaron y analizaron la información, los datos, el material y las cartas proporcionados por las autoridades en Cuba y en los Estados Unidos. El informe se completará el 19 de junio de 1996.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña de los vuelos

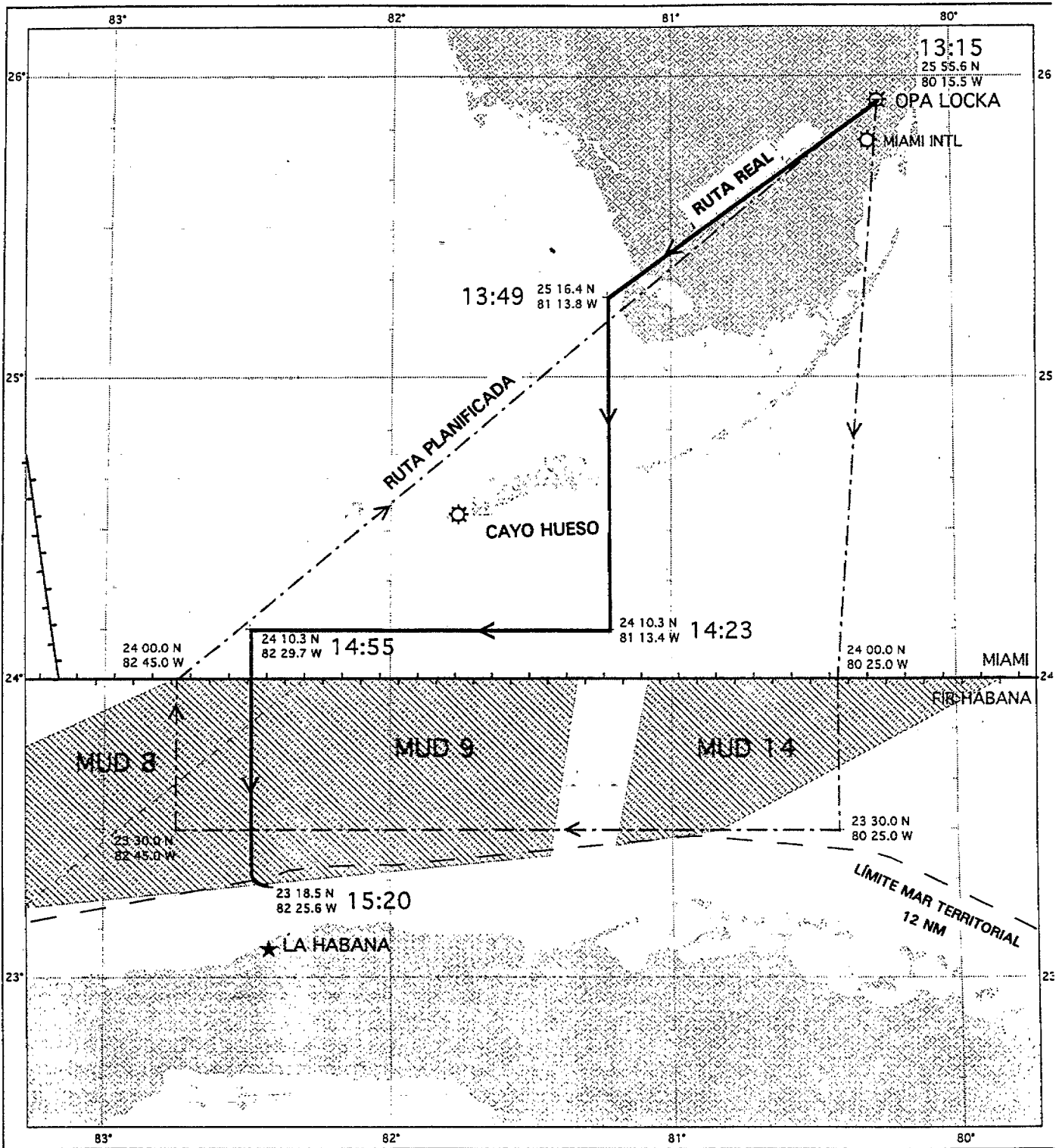
1.1.1 Los pilotos y seguidores de Hermanos al Rescate se reunieron en el hangar del aeropuerto de Opa Locka en la mañana del 24 de febrero de 1996. A las 09:12 horas el piloto del Cessna 337C, N2456S, quien era jefe de operaciones de vuelo de la organización Hermanos al Rescate, inició la presentación de los planes de vuelo según las reglas de vuelo visual (VFR) en la estación internacional automatizada de servicio de vuelo de Miami (AIFSS). Estos planes de vuelo eran los de seis aeronaves que iban a efectuar un "vuelo de rescate de balseros" cuya hora de salida eran las 10:15 horas. Las aeronaves y sus matrículas eran las siguientes: Cessna T337H, N2506; Cessna 337C, N2456S; Cessna 337B, N5485S; Cessna 337G, N108LS; Cessna 337B, N2329S; y Cessna 310J, N312MX. La ruta presentada era desde el aeropuerto de Opa Locka hasta 24 00N 080 25W; desde allí a 23 30N 080 25W; 23 30N 082 45W; 24 00N 082 45W; y regreso al aeropuerto de Opa Locka. Esta ruta pasaba por las regiones de información de vuelo (FIR) Miami y Habana. Los demás detalles eran los siguientes: dos personas a bordo de cada aeronave; velocidad 120 kt a una altitud de 500 ft; tiempo estimado en ruta cinco horas; y autonomía seis horas. El equipo de seguridad transportado por cada aeronave consistía en dos chalecos salvavidas amarillos y una balsa salvavidas amarilla para cuatro a seis personas. La ruta prevista atravesaría las zonas de peligro MUD-8, MUD-9 y MUD-14 dentro de la FIR Habana. Se había notificado mediante NOTAM que estas zonas de peligro estaban activadas desde las 08:00 hasta las 18:30 horas el día 24 de febrero de 1996. La AIFSS de Miami comprobó que el jefe de operaciones de vuelo de Hermanos al Rescate había verificado los NOTAM aplicables. Los códigos de transpondedor asignados eran los siguientes: N2506, 1222; N2456S, 1223; N5485S, 1224; N108LS, 1225; N2329S, 1226; y N312MX, 1227. La presentación de los planes de vuelo VFR correspondientes a las seis aeronaves se había completado para las 09:29 horas. Los planes de vuelo se transmitieron al ARTCC de Miami y al ACC de La Habana.

1.1.2 Debido a otros compromisos adquiridos por algunos de los pilotos de Hermanos al Rescate, el vuelo previsto no salió a las 10:15 horas como se había planeado. Los pilotos volvieron al hangar después de las 11:00 horas y decidieron almorzar antes de iniciar el vuelo.

1.1.3 De acuerdo con las autoridades cubanas, el radar de la defensa aérea cubana detectó tres aeronaves no identificadas al sur del paralelo 24N, límite exterior de la zona de identificación de la defensa aérea cubana (ADIZ), en la FIR Habana a las 10:12 horas. Estas aeronaves no establecieron comunicación con el ACC de La Habana, ni tampoco se detectaron respuestas del transpondedor. Volaban a una altitud de 500 m a 1 500 m, y a una velocidad de 200 km/h a 300 km/h. Entre las 10:16 y 10:50 horas, el radar de la defensa aérea cubana indicó la presencia de aeronaves en tres ocasiones dentro del límite territorial de 12 NM paralelo a la costa cubana entre La Habana y Varadero. A las 10:34 horas, aeronaves interceptoras de la defensa antiaérea cubana despegaron en misión de patrulla para convencer a dichas aeronaves de que se retiraran. Estas aeronaves no identificadas se retiraron al norte a las 11:17 horas en respuesta a la patrulla de aeronaves interceptoras militares, a las que se les dio el orden de regresar a la base a las 11:30 horas.

1.1.4 A las 10:40 horas el ACC de La Habana interrogó al ARTCC de Miami sobre la presencia de aeronaves no identificadas, que no mostraban respuestas de transpondedor, al sur del paralelo 24N y dentro de la zona de peligro MUD-9. El ARTCC de Miami respondió ocho minutos más tarde:

"Hemos comprobado con el guardacostas y con todas las personas que conocemos y nadie sabe de ninguna aeronave que le pertenezca y que esté en dicha zona."



AIS/MAP 07/6/96

Carta 1 - Rutas planificadas y reales de las tres aeronaves Cessna

1.1.5 A las 11:47 horas Hermanos al Rescate enmendó tres planes de vuelo y dejó expirar los tres restantes. Se dio la nueva hora de salida de las 12:30 horas para las aeronaves N2506, N2456S y N5485S. Además, el número de personas a bordo de la N2506 se revisó a cuatro, con cuatro chalecos salvavidas, y tres generadores de humo naranja se añadieron al equipo transportado por la N5485S. La ruta dada en los planes de vuelo revisados no se había cambiado. Estos tres planes de vuelo revisados se transmitieron al ARTCC de Miami y al ACC de La Habana.

1.1.6 De acuerdo con las autoridades estadounidenses, su radar registró actividad de aeronaves militares cubanas al norte de La Habana, entre las 12:15 y 12:45 horas. De acuerdo con las autoridades cubanas en aquel momento no había actividades de ese tipo.

1.1.7 A las 13:01 horas las tres aeronaves Cessna 337 (N2506, N2456S y N5485S) iniciaron el rodaje desde el hangar de Hermanos al Rescate para efectuar el despegue. A las 13:07 horas, la TWR de Opa Locka notificó al ARTCC de Miami, en respuesta a una anterior solicitud de información sobre las actividades de Hermanos al Rescate, que estas tres aeronaves de Hermanos al Rescate habían terminado el rodaje para tomar la salida. Las tres aeronaves dejaron la pista 09L con rumbo oeste a las 13:11, 13:12 y 13:13 horas. A las 13:14 horas el ARTCC de Miami preguntó a la TWR de Opa Locka si alguna de las aeronaves de Hermanos al Rescate estaba ya en vuelo. La TWR de Opa Locka respondió que las tres aeronaves de Hermanos al Rescate ya habían salido y que en ese momento se encontraban justo al norte de Opa Locka con rumbo oeste. Se pidió a la TWR de Opa Locka que informara al ARTCC de Miami si alguna aeronave más de Hermanos al Rescate iba a tomar la salida.

1.1.8 Después de despegar, cada una de las tres aeronaves Cessna estableció contacto con la AIFSS de Miami (distintivo de llamada Miami Radio) para activar sus planes de vuelo VFR. La activación de los planes de vuelo se había completado para las 13:24 horas. La AIFSS de Miami transmitió los mensajes de salida de la N5485S y N2506 al ARTCC de Miami y al ACC de La Habana. No se transmitió mensaje de salida correspondiente a la N2456S debido a un error del operador.

1.1.9 Las tres aeronaves Cessna habían acordado mantenerse en contacto entre ellas en la frecuencia VHF de 122,75 MHz. Se habían hecho los arreglos habituales para que la base de Hermanos al Rescate de Opa Locka controlara el vuelo mediante radio VHF con un repetidor o radio HF. Los distintivos de llamada internos de las tres aeronaves eran: Gaviota Uno (N2506), Carlos Gaviota (N2456) y Miguel Gaviota (N5485S).

1.1.10 Las tres aeronaves Cessna no siguieron la ruta dada en los planes de vuelo VFR. Según los registros del radar de la defensa aérea estadounidense, las tres aeronaves siguieron inicialmente rumbo oeste, luego sudoeste llegando a 25 16,4N 081 13,8W a las 13:49 horas, luego sur hasta 24 10,3N 081 13,4W, y a las 14:23 horas viraron hacia el oeste siguiendo el paralelo 24 10N. Se notificó que las aeronaves habían mantenido contacto visual entre ellas. A las 14:50 horas las tres aeronaves Cessna pasaron por la posición 24 09N 082 17W en sentido opuesto al Orion P-3 de la Marina de los Estados Unidos, que se encontraba a una altitud de aproximadamente 900 ft.

1.1.11 A las 14:39 horas el radar de la defensa aérea cubana detectó aeronaves al norte del paralelo 24N. Las aeronaves mostraban códigos de transpondedor normalmente asignados a los vuelos VFR. A las 14:43 horas se prepararon inmediatamente en la base aérea de San Antonio de los Baños dos aeronaves interceptoras militares. Las aeronaves estaban armadas con misiles aire-aire buscadores de calor y cañones. Estas aeronaves, un MiG-29 UB de dos plazas y un MiG-23 ML despegaron a las 14:55 horas para patrullar 15 a 20 km al norte de la costa a altitudes comprendidas entre 200 y 500 m.

1.1.12 A las 14:55 horas, el radar de la defensa estadounidense registró las tres aeronaves Cessna en la posición 24 10N 082 30W, cuando viraban al sur siguiendo aproximadamente la longitud 082 30W.

1.1.13 El radar de la defensa aérea cubana notificó la presencia de aeronaves 12 NM al sur del paralelo 24N a las 15:00 horas. El registro radar indicaba una aeronave (N2456S) en la posición 23 48N 082 02W y otras dos aeronaves cruzando el paralelo 24N en 082 20W (N5485S) y 082 24W (N2506), aproximadamente a las 15:00 horas.

1.1.14 Las tres aeronaves llamaron al ACC de La Habana en 133,7 MHz, antes de cruzar el paralelo 24N para entrar en la FIR Habana. La N5485S llamó a La Habana a las 14:56 horas. Tras establecer contacto, se transmitió el siguiente mensaje a La Habana:

“Noviembre cinco cuatro ocho cinco buenos días, cruzando paralelo 24 en estos momentos, aproximadamente vamos a mantener en esta área 5 horas.”

Cuando se le preguntó cuál era su código de transpondedor, la N5485S respondió que era el 1224, y cuando se le preguntó cuál era la zona de operaciones, la N5485S respondió:

“Bueno, esa información está en nuestro plan de vuelo.”

1.1.15 La N2456S llamó al ACC de La Habana a las 14:57 horas, dio su código de transpondedor 1223 e indicó que estaría cruzando el paralelo 24N en cinco minutos.

1.1.16 Después de la N2456S, la N2506 llamó también al ACC de La Habana a las 14:57 horas y transmitió el siguiente mensaje:

“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 área, estamos respondiendo uno dos dos dos, cincocientos pies o más.”

Después de que el ACC de La Habana acusara recibo, la N2506 continuó:

“Agradecido.... para su información, centro Habana, el área de operaciones nuestra al norte de La Habana en el día de hoy, así que estaremos en su área y en contacto con usted, tiene un saludo cordial de Hermanos al Rescate y de su presidente José Basulto que le habla.”

El ACC de La Habana respondió:

“OK. Recibido señor, les informo la zona al norte de La Habana está activada, corre usted peligro al penetrar por debajo de veinte y cuatro norte.”

La N2506 respondió a las 14:58 horas:

“Estamos conscientes que estamos en peligro cada vez que cruzamos el área al sur del veinte y cuatro pero estamos dispuestos a hacerlo en nuestra condición de cubanos libres.”

El ACC de La Habana acusó recibo de la transmisión.

1.1.17 De acuerdo con el piloto de la N2506, las tres aeronaves continuaron hacia el sur siguiendo aproximadamente la longitud 082 30W. La intención era que la N2456S virara al este en 23 35N, que la N5485S virara al este en 23 30N y que la N2506 virara al este en 23 25N. Debería mantenerse la derrota con dirección este hasta Cay Sal Bank, entre 080 25W y 080 00W, desde donde tenían la intención de regresar a Opa Locka.

1.1.18 También había tráfico marítimo en la zona marítima al norte de La Habana. A las 15:00 horas el buque *Majesty of the Seas* de Royal Caribbean Cruise Lines estaba en la posición 23 29,0N 082 40,8W, con rumbo 069°T, a una velocidad de 14 kt, y se dirigía hacia el puerto de Miami. El *Majesty of the Seas* tenía un sistema automático de registro de la hora, posición, velocidad, rumbo, viento relativo y profundidad cada cinco minutos, a partir de su sistema mundial de determinación de la posición (GPS) y otros sensores.

1.1.19 Otra nave, un barco de pesca de atún, el *Tri-Liner*, se encontraba al este del *Majesty of the Seas*. Los vigías del puente de mando del crucero estaban prestando especial atención a la posición relativa del barco de pesca ya que llevaba rumbo de colisión con el crucero. El *Tri-Liner* estaba manteniendo un rumbo norte, a una velocidad de 7 kt a 8 kt, con dirección a Cayo Hueso. El *Tri-Liner* estaba equipado con un GPS para la navegación pero la tripulación no llevó registro de la posición.

1.1.20 También se encontraba en la zona un barco de vela. Este barco avanzaba desde la posición 23 05,4N 082 30,6W, que había pasado aproximadamente a las 11:00 horas, manteniendo una derrota de 044°T hacia la posición 23 44,0N 081 49,5W, a una velocidad de 6 kt, bajo el mando de un piloto automático acoplado a un GPS. El tripulante del velero no mantuvo un registro de la posición.

1.1.21 Entre las 14:55 y 15:11 horas se dio guía vectorial a las aeronaves interceptoras militares cubanas en respuesta a varios contactos del radar de la defensa aérea, de los cuales se había notificado que uno era un gran buque. A las 15:11 horas se dio guía vectorial a un contacto a 30 km al norte de Baracoa y se ordenó al MiG-23 que activara su radar de a bordo. Se notificó otro contacto del radar de defensa aérea 25 km al norte de Santa Fe. El MiG-29 notificó que había establecido contacto visual con una aeronave a las 15:17 horas. El MiG-23 se dirigió después al oeste de Baracoa para desocupar la zona, y no tomó más parte activa en la interceptación.

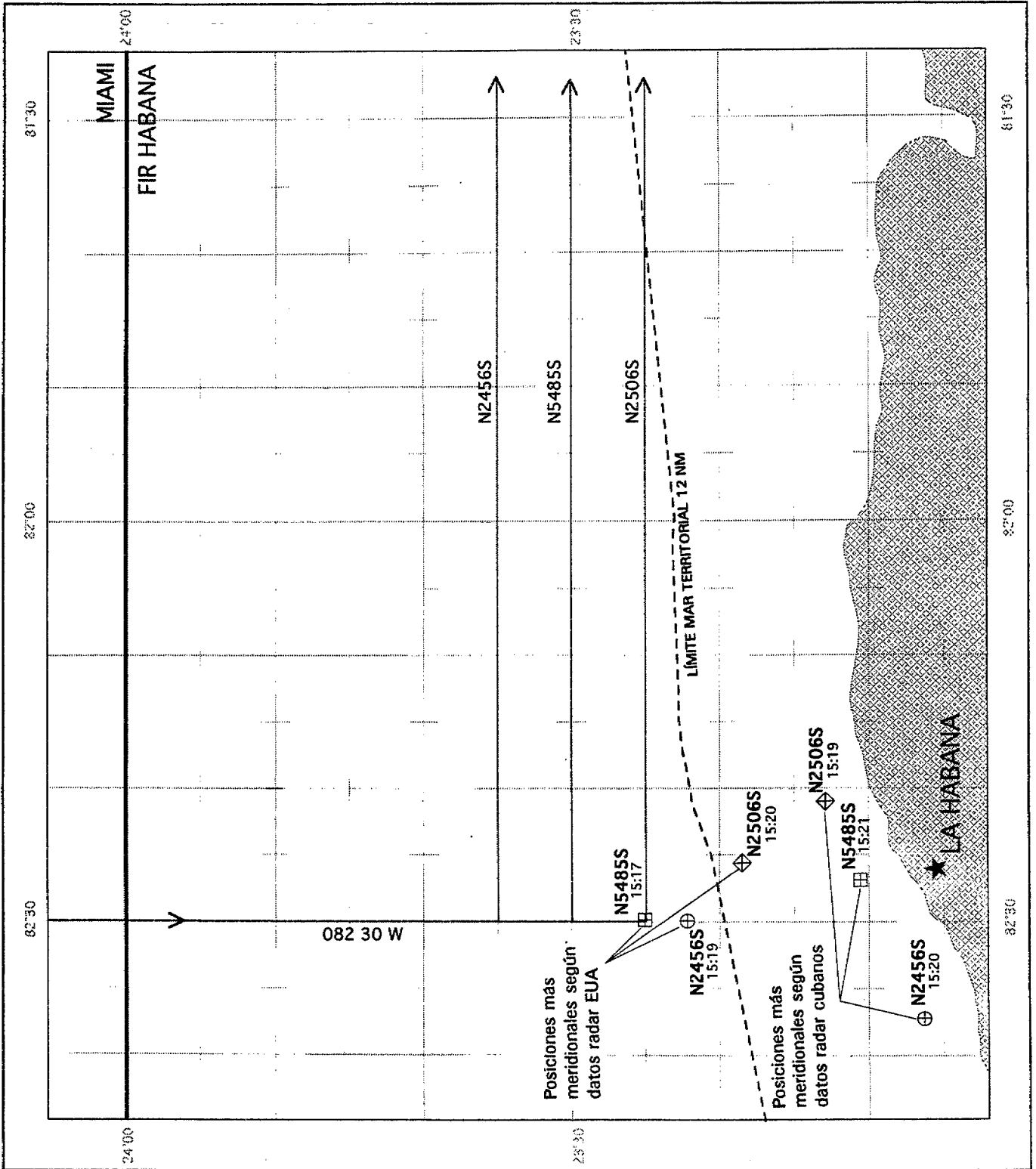
1.1.22 El registro radar de la defensa aérea estadounidense indicaba que la N5485S llegó a su posición más meridional de 23 25,1N 082 29,7W a las 15:17 horas. El registro radar cubano indicaba que la N5485S entró en el espacio aéreo territorial cubano a las 15:18 horas, en la posición 23 21N 082 25W.

1.1.23 A las 15:18 horas, el piloto de la N5485S (Miguel Gaviota) informó de su posición a las demás aeronaves Cessna:

“Miguel está en veinte y tres veinte y ocho, ochenta y dos veinte y nueve, ¿quiere que le espere aquí?”

1.1.24 Entre las 15:17 y las 15:21 horas el MiG-29 realizó maniobras siguiendo las instrucciones de control de tierra y basándose en su propia observación visual de la aeronave N2456S. El control en tierra pidió la identificación de las aeronaves por tipo, color y matrícula.

1.1.25 Mientras que el MiG-29 estaba maniobrando para interceptar a la aeronave que tenía a la vista (N2456S), la N2506 inició otro intercambio de comunicaciones con el ACC de La Habana en 133,7 MHz:



Carta 2 - Derrotas de búsqueda previstas de las tres aeronaves Cessna y sus posiciones más meridionales de acuerdo con los datos radar de Cuba y de los Estados Unidos

Hora	Estación	Transmisión
15:20:27	N2506	Centro Habana noviembre dos cinco cero seis
15:20:29	La Habana	Noviembre dos cinco cero seis Habana
15:20:31	N2506	Un saludo cordial, le reportamos a 12 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 de parte de Hermanos al Rescate.
15:20:50	La Habana	Habana recibido.

1.1.26 El registro hecho a bordo de la N2506 del intercomunicador de dicha aeronave y de las radiocomunicaciones indicaba que a las 15:21 horas los ocupantes de la N2506 habían visto un MiG cubano en la zona. A las 15:22 horas el piloto de la N5485S informó a la N2506 que un MiG estaba volando en la zona.

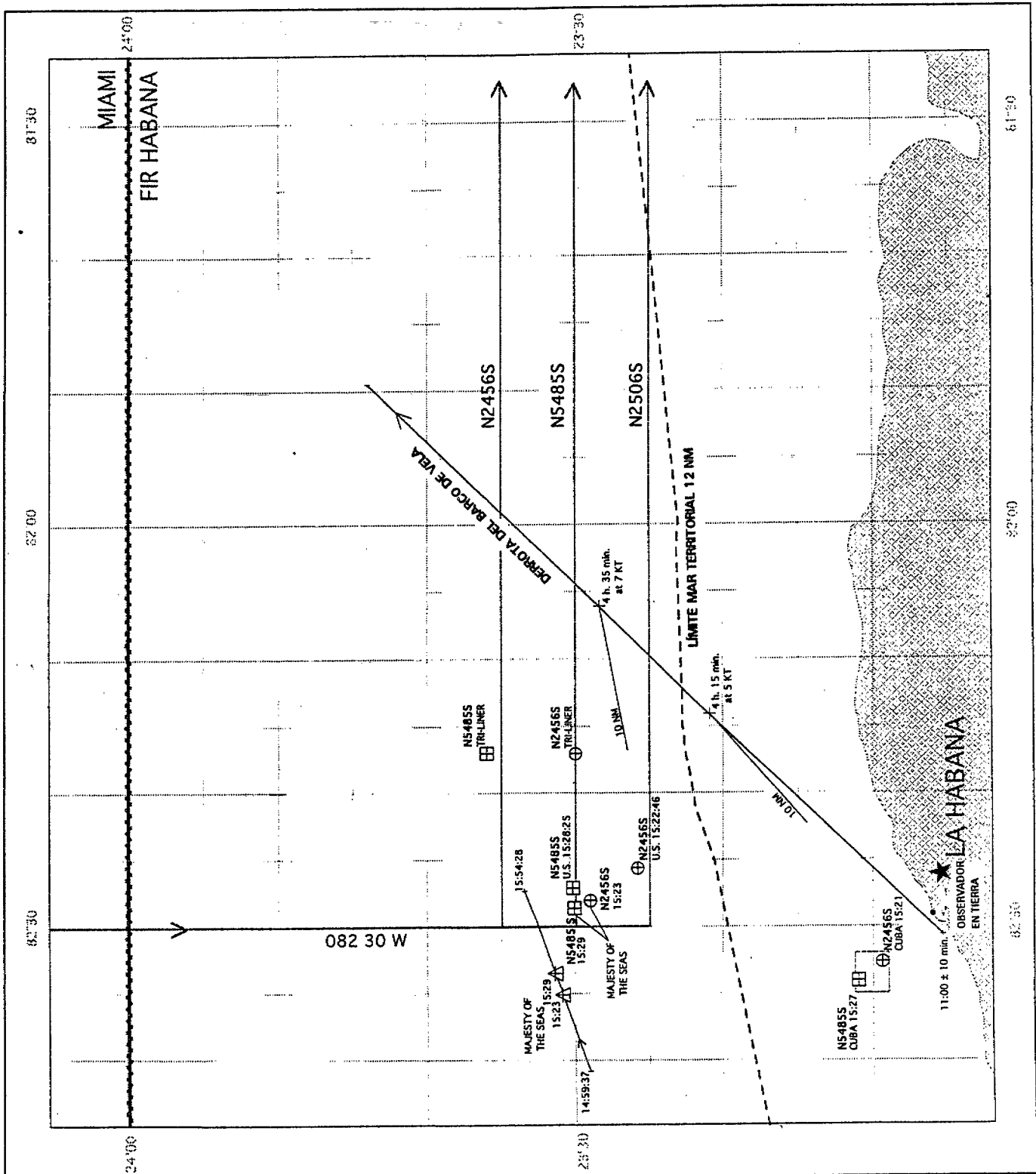
1.1.27 El piloto del MiG-29 notificó al control de tierra que iba a hacer una pasada de advertencia a un Cessna 337 (N2456S) azul y blanco. Según el piloto del MiG-29, la pasada de advertencia se hizo avanzando a la izquierda del Cessna y virando bruscamente hacia la derecha por encima y al frente de la aeronave, pero el Cessna no prestó atención a la pasada y siguió hacia La Habana a una altitud de 270 m. Mientras el MiG-29 se le acercaba nuevamente por detrás, control de tierra autorizó la destrucción del Cessna y el MiG-29 disparó un misil desde una posición situada en el cuarto derecho de la N2456S, a una distancia de 2 km a 2,5 km. El misil explotó al hacer impacto o a gran proximidad de la N2456S. El Cessna fue destruido.

1.1.28 De acuerdo con los registros radar estadounidenses, la N2456S alcanzó su posición más meridional de 23 22,2N 082 30,0W a las 15:19 horas, y después viró al norte y siguió con dirección norte hasta desaparecer del radar a las 15:22 horas en la posición 23 25,8N 082 25,6W.

1.1.29 Según se desprende de las fuentes radar de la defensa aérea cubana y según lo atestado por un oficial cubano, la N2456S fue destruida aproximadamente a las 15:21 horas en la posición 23 09,4N 082 32,6W. Los registros de las estaciones radar de la defensa aérea cubana indican que esta aeronave había entrado en el espacio aéreo territorial cubano a las 15:08 horas antes de su destrucción 5NM al norte de Baracoa.

1.1.30 Hubo varios testigos oculares del suceso. El personal y los pasajeros a bordo del *Majesty of the Seas* y la tripulación del barco pesquero *Tri-Liner* observaron la destrucción de una aeronave (N2456S) así como la posterior destrucción de otra aeronave (N5485S). Un observador que estaba de servicio en un puesto de observación en la costa de La Habana y el tripulante del barco de vela oyeron y vieron un suceso, pero ninguno de ellos pudo decir si había visto la destrucción de la primera o de la segunda aeronave.

1.1.31 Los vigías del puente de mando del *Majesty of the Seas*, que a las 15:23 horas estaban en la posición 23 30,9N 082 35,1W, observaron una explosión en el aire a una altura de 500 ft a 1 000 ft, en la marcación de 115°T, a una distancia de 6 NM a 7 NM. Se observaron caer al mar los



AS/MAP 07/6/96

Carta 3 - Posiciones del derribo de las aeronaves N2456 y N5485S de acuerdo con los datos radar de Cuba y los Estados Unidos, el Majesty of the Seas y el Tri-Liner

restos de la destrucción más allá del barco de pesca *Tri-Liner*, que habían estado vigilando. Se determinó que la posición era 23 29N 082 28W, basándose en la posición del buque y en la marcación y distancia radar del barco de pesca. El *Majesty of the Seas* observó que el barco de pesca viraba y se dirigía hacia la posición del impacto de los restos de la destrucción. Poco después se vio que el barco de pesca volvía a su rumbo norte. Varios pasajeros y otros miembros de la tripulación vieron también la explosión y la caída de los restos. El suceso se registró en el cuaderno de bitácora del buque.

1.1.32 Un tripulante del *Tri-Liner* oyó y vio la explosión directamente por encima de su cabeza y llamó al capitán, que se encontraba bajo cubierta. Ambos observaron caer al mar la aeronave en llamas, de 200 a 400 yardas detrás de su nave. También se vio una aeronave de tipo militar. El barco de pesca dio la vuelta, se aproximó al lugar del impacto y observó algunos pequeños restos y una mancha de aceite. Se vio, pero no pudo recuperarse, una caja o flotador naranja de forma cuadrada, de 1,5 ft de lado, que llevaba atada una cuerda amarilla. El barco permaneció en el escenario durante unos 10 minutos; ningún otro objeto salió a la superficie. A continuación el *Tri-Liner* reanudó su rumbo hacia el norte. El capitán calculó después que la hora de la explosión había sido a las 15:15 horas en la posición 23 30N 082 17W.

1.1.33 El tripulante del barco de vela observó una aeronave militar volando sobre su barco a las 15:00 horas aproximadamente y la vio nuevamente de 8 a 10 minutos después, unas 3 NM a 4 NM a popa. Poco después oyó una doble explosión y observó caer un objeto con una estela de humo, pero no lo oyó caer al agua, a unos 20° de popa, a babor. Después calculó que la posición de su barco en aquel momento había estado comprendida entre 23 19,6N 082 15,3W y 23 22,6N 082 12,3W. Basándose en sus observaciones, calculó que el lugar del impacto no se encontraba a más de 10 NM de su barco y estaba situado entre 23 18,0N 082 19,3W y 23 22,5N 082 16,0W. El tripulante del barco de vela no vio ni oyó ningún otro suceso y no pudo decir si había observado la destrucción de la primera o de la segunda aeronave.

1.1.34 Un observador que estaba de servicio en un puesto de observación al oeste de Náutico (23 06N 082 29W) en La Habana, declaró que se le había informado a las 15:15 horas de la presencia de una aeronave intrusa en el espacio aéreo territorial cubano. Mientras hacía una inspección visual en dirección del mar, con la ayuda de unos binoculares antiaéreos, vio una aeronave militar y, poco después, vio caer al mar una aeronave en llamas a una distancia de 5 NM a 6 NM al noroeste de su posición. El observador ni vio ni oyó ningún otro suceso y no pudo decir si había observado la destrucción de la primera o de la segunda aeronave.

1.1.35 Los ocupantes de la N2506 y la N5485S vieron lo que describieron como un cohete de señales con paracaídas. Ambas aeronaves intentaron establecer contacto con la N2456S por radio VHF, pero no tuvieron éxito.

1.1.36 Inmediatamente después de la destrucción de la N2456S, el control de tierra de la defensa aérea cubana envió un helicóptero de búsqueda y salvamento (SAR) a la zona del impacto.

1.1.37 Durante los siguientes minutos, el *Tri-Liner* permaneció en la zona del impacto. El *Majesty of the Seas* continuó en su rumbo de 069°T a 14 kt y el barco de vela continuó en su derrota de 044°T.

1.1.38 De acuerdo con las fuentes radar de la defensa aérea estadounidense, la N2506 alcanzó su posición más meridional de 23 18,6N 082 25,6W (aproximadamente 1,5 NM dentro del espacio aéreo territorial cubano) a las 15:20 horas, y después la aeronave viró hacia el nordeste. Durante los seis minutos siguientes la N2506 mantuvo su rumbo. Los registros radar cubanos indicaban que la N2506 se encontraba dentro del espacio aéreo territorial cubano desde las 15:15 a las 15:23 horas y había

alcanzado su posición más meridional a 4 NM de la costa al norte de La Habana. El piloto de la N2506 declaró que no había entrado en el espacio aéreo territorial cubano en este vuelo.

1.1.39 Entre las 15:22 y las 15:27 horas, la N2506 y la N5485S siguieron intentando establecer contacto con la N2456S.

1.1.40 Después del derribo de la N2456S, se había ordenado al MiG-29 que ascendiera a 4 000 m y permaneciera en la zona. A las 15:24 horas el piloto del MiG-29 notificó que tenía otra aeronave a la vista. Durante los tres minutos siguientes el MiG-29 realizó maniobras en persecución de esta aeronave (N5485S). El piloto del MiG-29 indicó que había hecho a este Cessna una pasada de advertencia similar, virando bruscamente por encima y al frente del Cessna desde la izquierda, pero el Cessna no había prestado atención a la pasada. A las 15:25 horas, el piloto del MiG-29 recibió autorización para destruir el segundo Cessna. Más tarde declaró que llevaba rumbo hacia La Habana cuando disparó un misil desde una posición situada en su cuarto posterior derecho. El misil destruyó el segundo Cessna. Se dieron nuevas instrucciones al helicóptero SAR cubano para que se dirigiera al segundo lugar del impacto.

1.1.41 El segundo Cessna (N5485S) desapareció del radar de la defensa aérea cubana entre las 15:25 y las 15:27 horas, en la posición 23 11,0N 082 34,1W, a una distancia de 6 NM de la costa de La Habana. La hora y posición obtenidas de las fuentes radar estadounidenses eran las 15:28 horas, posición 23 30,2N 082 27,1W.

1.1.42 El segundo derribo fue presenciado por varios miembros de la tripulación y pasajeros a bordo del *Majesty of the Seas*, y por la tripulación del *Tri-Liner*. El observador que se encontraba en la costa de La Habana y el tripulante del barco de vela oyeron y vieron un suceso, pero ninguno de ellos pudo decir si se trataba de la destrucción de la primera o de la segunda aeronave.

1.1.43 Los vigías que se hallaban en el puente de mando y muchos de los pasajeros y otros miembros de la tripulación que se encontraban en la cubierta superior del *Majesty of the Seas* vieron una avioneta volando en circuito en una zona situada al este. Según el cuaderno de bitácora del buque, a las 15:27 horas la avioneta se aproximó desde estribor con rumbo norte; viró hacia el buque durante cerca de un minuto y luego viró nuevamente al norte. A las 15:29 horas, cuando la aeronave se encontraba en la marcación 095°T a una distancia de 4 NM a 5 NM, una aeronave militar apareció en lo alto en el lado de estribor del buque, y se observó que disparaba un misil. Segundos después, el misil alcanzó a la avioneta, la cual fue destruida. Durante aproximadamente medio minuto vieron quemarse algunos restos de la aeronave antes de hundirse. En ese momento el buque se encontraba en la posición 23 31,4N 082 33,5W. La posición estimada del impacto de los restos con el agua era 23 30,1N 082 28,6W. A las 15:45 horas, cuando el buque se hallaba en la posición 23 32,6N 082 29,7W, en su punto más próximo al lugar del impacto, se observó una fina mancha de aceite que se extendía desde la marcación 150°T a 170°T, a una distancia de 2 NM a 3 NM.

1.1.44 La tripulación del barco de pesca *Tri-Liner*, que acababa de reanudar su rumbo hacia el norte, observó una avioneta volando en circuito en las inmediaciones de su barco. Cuando la aeronave se encontraba al norte del *Tri-Liner*, los tripulantes del pesquero observaron que una aeronave militar se le aproximaba por detrás y le disparaba un misil. La aeronave hizo explosión formando una gran bola de fuego antes de caer al agua. Se observó que la aeronave militar abandonaba la zona. El capitán del barco calculó después que la posición del impacto era 23 36N 082 17W. El *Tri-Liner* no se aproximó al segundo lugar del impacto. La tripulación observó un crucero blanco y calculó que el impacto había sido de 3 NM a 5 NM frente a dicho buque. El *Tri-Liner* notificó más tarde ambos sucesos a la Guardia costera estadounidense.

1.1.45 Los ocupantes de la N2506 observaron un cohete de señales y una bola de humo a las 15:28 horas. Posteriormente, la N2506 llamó tanto a la N5485S como a la N2456S pero no tuvo éxito. El piloto decidió abandonar la zona, y declaró que había desconectado el transpondedor y buscado refugio en nubes dispersas. El registro radar cubano indicaba que esta aeronave seguía una derrota hacia el norte y que cruzaba el paralelo 24N con dirección norte a las 15:42 horas en la longitud 082 25W. El registro radar estadounidense también indicaba el avance con dirección norte; no indicaba ninguna respuesta del transpondedor para N2506 desde las 15:33 horas en la posición 23 41,7N 082 26,0W hasta las 15:42 horas en la posición 24 02,6N 082 32,2W. Este registro indicaba también que la N2506 estaba a muy baja altitud hasta la pérdida de respuestas del transpondedor a las 15:33 horas; se hallaba a 2 900 ft cuando se recibieron nuevamente respuestas del transpondedor a partir de las 15:42 horas; y se encontraba en la posición 24 13N 082 35W a las 15:46 horas.

1.1.46 Tras la destrucción del segundo Cessna, el MiG-29 y el MiG-23 regresaron a la base, y aterrizaron a las 15:36 y a las 15:38 horas, respectivamente.

1.1.47 A las 15:31 horas se envió un segundo par de aeronaves interceptoras militares cubanas para perseguir un contacto radar al este de La Habana y al norte de Bejucal. A las 15:40 horas se ordenó a las aeronaves interceptoras que volaran al norte desde una posición a 5 km al norte de Santa Cruz, en persecución de un contacto radar. A las 15:45 horas las aeronaves interceptoras notificaron haber visto un Cessna 337 color azul pálido y blanco pero no pudieron leer la matrícula. Se notificó que esta aeronave se hallaba a una altitud aproximada de 2 000 m. A las 15:51 horas se ordenó a las aeronaves interceptoras que interrumpieran la misión. De acuerdo con las autoridades cubanas, la razón era que el contacto se hallaba entonces fuera del espacio aéreo territorial cubano y se estaba retirando hacia el nordeste. Las fuentes radar estadounidenses indicaban que esta búsqueda se hizo en la zona de 23 35N 082 58W, y que no indicó la presencia de ningún contacto radar en la zona aparte de las aeronaves interceptoras cubanas. En el momento de realizarse esta búsqueda, la N2506 seguía una derrota bien hacia el norte y a las 15:46 horas, según los registros radar, tanto cubanos como estadounidenses, se hallaba a 40 NM al noroeste de las aeronaves interceptoras cubanas.

1.1.48 La N2506 llamó a la AIFSS de Miami a las 15:46 horas y notificó la posible pérdida de dos aeronaves, la N2456S y la N5485S, entre 20 NM y 25 NM al norte de La Habana. La N2506 notificó también la presencia de MiG cubanos en la zona. A las 16:00 horas la AIFSS de Miami transmitió un número de teléfono (Centro de operaciones de la FAA, Washington, D.C.) al que debía llamar el piloto de la N2506 después de aterrizar. La AIFSS de Miami preguntó también si la N2506 podía aterrizar en Cayo Hueso y llamar a la AIFSS de Miami. A las 16:11 horas la N2506 estaba de nuevo en contacto con la AIFSS de Miami y comunicó que tenía la intención de seguir hasta el aeropuerto de Opa Locka en lugar de aterrizar en Cayo Hueso, que notificó tenía en ese momento a la vista. A las 16:14 horas, la AIFSS de Miami ofreció ayuda de navegación, ya que en el radar se había observado que la N2506 había hecho un rizo bien hacia el oeste, antes de reanudar su rumbo hacia el sur de Florida. La N2506 declinó la asistencia.

1.1.49 Entre las 16:18 y las 16:25 horas, la N2506 estaba en contacto con el servicio de aproximación de la Estación Aeronaval de los Estados Unidos en Cayo Hueso. El piloto notificó la posible pérdida de dos aeronaves, dijo que ya lo había comunicado a la AIFSS de Miami, e informó de su intención de continuar hasta el aeropuerto de Opa Locka.

1.1.50 La N2506 aterrizó en el aeropuerto de Opa Locka a las 17:08 horas. Seguidamente el piloto fue entrevistado por representantes de varios organismos gubernamentales estadounidenses, incluyendo Aduanas, la FAA, la Guardia costera y el FBI.

1.2 Lesiones a personas

1.2.1 El piloto y los tres otros ocupantes del Cessna T337H, N2506, regresaron al aeropuerto de Opa Locka y no sufrieron lesiones. Los cuatro ocupantes eran ciudadanos de los Estados Unidos.

1.2.2 El piloto y el otro ocupante del Cessna 337C, N2456S, están desaparecidos y presuntamente muertos. El piloto era ciudadano de los Estados Unidos y el otro ocupante era residente legal del mismo país.

1.2.3 El piloto y el otro ocupante del Cessna 337B, N5485S, están desaparecidos y presuntamente muertos. Ambos ocupantes eran ciudadanos de los Estados Unidos.

1.3 Daños a las aeronaves

1.3.1 El Cessna 337C, N2456S y el Cessna 337B, N5485S, fueron destruidos por un misil aire-aire disparado desde una aeronave militar MiG-29 cubana. Ambas aeronaves Cessna se despedazaron en el aire a raíz de las explosiones de los misiles, los restos cayeron al mar y se hundieron.

1.4 Otros daños

1.4.1 No hubo otros daños.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 Piloto del Cessna T337H, N2506

1.5.1.1 El piloto del Cessna T337H, N2506, estaba calificado de conformidad con el Reglamento Federal de Aviación (FAR) vigente de los Estados Unidos. El piloto, de sexo masculino y 55 años de edad, tenía la licencia de piloto comercial Núm. 2122405 expedida el 14 de mayo de 1980, con habilitaciones para aviones monomotores terrestres, aviones multimotores terrestres y de vuelo por instrumentos. Era titular de una evaluación médica de Clase 2 válida expedida el 22 de marzo de 1995. Su experiencia total de vuelo ascendía a 3 000 horas, 500 de ellas en aeronaves Cessna 337.

1.5.2 Piloto del Cessna 337C, N2456S

1.5.2.1 El piloto del Cessna 337C, N2456S, estaba calificado de conformidad con el Reglamento Federal de Aviación (FAR) vigente de los Estados Unidos. El piloto, de sexo masculino y 29 años de edad, tenía la licencia de piloto comercial Núm. 590012404 expedida el 2 de junio de 1992, y una habilitación de instructor de vuelo expedida el 26 de junio de 1992, ambas con las habilitaciones para aviones monomotores terrestres, aviones multimotores terrestres y de vuelo por instrumentos. Era titular de una evaluación médica de Clase 1 válida expedida el 13 de septiembre de 1995. Su experiencia total de vuelo era de unas 800 horas, de las cuales 400 correspondían a aeronaves Cessna 337.

1.5.3 Piloto del Cessna 337B, N5485S

1.5.3.1 El piloto del Cessna 337B, N5485S, estaba calificado de conformidad con el Reglamento Federal de Aviación (FAR) vigente de los Estados Unidos. El piloto, de sexo masculino y 24 años de edad, tenía la licencia de piloto comercial Núm. 595668753 expedida el 20 de junio de 1994, con habilitaciones para aviones monomotores terrestres, aviones multimotores terrestres y de vuelo por instrumentos. Asimismo, tenía certificados de instructor en tierra-básico, expedido el 14 de febrero de 1995, instructor de vuelo (aviones monomotores terrestres), expedido el 12 de mayo de 1995, y

mecánico (célula), expedido el 24 de agosto de 1990. Era titular de una evaluación médica de Clase 1 válida expedida el 8 de junio de 1995. Su experiencia total de vuelo era de unas 700 horas, de las cuales 250 habían transcurrido en aeronaves Cessna 337.

1.5.4 Piloto del MiG-29

1.5.4.1 El piloto del MiG-29 era un piloto calificado de conformidad con el reglamento cubano vigente de defensa antiaérea y de las fuerzas aéreas. El piloto, de sexo masculino y 44 años de edad, tenía el grado de Teniente coronel. Su experiencia total de vuelo era de más de 1 000 horas, de las cuales 500 correspondían a aeronaves MiG-29. Había sido piloto de aeronaves MiG por 19 años y había participado en tres misiones internacionales, entre las que se incluían 74 misiones de combate.

1.5.5 Copiloto del MiG-29

1.5.5.1 El copiloto del MiG-29 estaba calificado de conformidad con el reglamento cubano vigente de defensa antiaérea y de las fuerzas aéreas. El copiloto, de sexo masculino y 44 años de edad, tenía el grado de Teniente coronel. Su experiencia total de vuelo era de más de 1 800 horas. Volaba desde hacía 26 años y había participado en misiones internacionales, entre las que se incluían 30 misiones de combate.

1.5.6 Piloto del MiG-23

1.5.6.1 El piloto del MiG-23 estaba calificado de conformidad con el reglamento cubano vigente de defensa antiaérea y de las fuerzas aéreas. El piloto, de sexo masculino y 35 años de edad, tenía el grado de Comandante. Su experiencia total de vuelo era de más de 800 horas. Había sido piloto de aeronaves MiG durante 15 años y había participado en dos misiones internacionales que incluían algunas misiones de combate.

1.6 Información sobre las aeronaves

1.6.1 Información general sobre el Cessna 337

1.6.1.1 El Cessna 337 es una aeronave comercial totalmente metálica de cuatro o seis plazas impulsada por dos motores alternativos, cada uno con una hélice metálica de dos palas de velocidad constante en bandera. El motor delantero funciona como hélice tractora y el posterior como hélice propulsora. La cola consta de planos de deriva y timones de dirección gemelos en dos largueros metálicos delgados. La masa máxima certificada de despegue es 2 100 kg (4 630 lb).

1.6.1.2 El prototipo (Cessna 336) voló por primera vez en 1961, y la aprobación de tipo de la FAA se recibió en mayo de 1962. En febrero de 1965, el Cessna 336 fue remplazado por el modelo 337. La producción terminó en 1980. Cessna construyó un total de 2 386 aeronaves modelo 336/337 y Reims Aviation, Francia, construyó 94 del modelo 337.

1.6.1.3 El modelo con turbina (Cessna T337) es similar al 337, pero es propulsado por dos motores con turbosoplante.

1.6.2 Información detallada sobre el N2506, el N2456S y el N5485S

Modelo de aeronave	N2506	N2456S	N5485S
Nacionalidad y marca de matrícula	Cessna T337H	Cessna 337C	Cessna 337B
Año de fabricación	1978	1967	1967
Número de serie	337-01871	337-0756	337-0585
Propietario (fecha de compra)	Hermanos al Rescate Inc. (17 de agosto de 1993)	Hermanos al Rescate Inc. (29 de abril de 1994)	Pipe Air Inc. (13 de diciembre de 1993)
Certificado de aeronavegabilidad (fecha de expedición)	Válido (17 de marzo de 1994)	Válido (8 de noviembre de 1967)	Válido (20 de mayo de 1992)
Tipo de motor (Número de)	Continental TSIO-360 SER (2)	Continental IO-360-C (2)	Continental IO-360-C (2)
Tiempo total de vuelo (al día)	1 217,7 horas (17 de marzo de 1994)	3 239,0 horas (29 de abril de 1994)	3 486,5 horas (18 de enero de 1994)

1.6.3 Equipo de aviónica y modificaciones del Cessna T337H, N2506

1.6.3.1 El equipo de aviónica del N2506 estaba montado en el tablero de instrumentos de acuerdo con las recomendaciones de fábrica de Cessna. El orden desde arriba hacia abajo era: tablero de audio KMA 20, Garmin GPS-100, NAV COM KX155 con indicador de pendiente de planeo KI-209, NAV COM KX155 con indicador KI-208, ADF KR870 con KI-227, DME KN-64 y transpondedor KT-76A. En el tablero de instrumentos del lado izquierdo había un radioaltímetro. En el tablero de instrumentos del lado derecho había un totalizador de combustible Chaddin. En la consola izquierda debajo de la palanca de mando y los interruptores de luces había dos sistemas de comunicación HF/FM.

1.6.3.2 Las principales modificaciones del N2506 consistían en la instalación de un equipo de despegue y aterrizaje cortos (STOL) (30 de junio de 1992); la eliminación de las compuertas posteriores del tren de aterrizaje principal y la instalación de paneles fijos (7 de enero de 1993); la instalación de sistemas de comunicaciones HF/FM (16 de marzo de 1994); la instalación de deflectores de viento y una cámara de vídeo (20 de mayo de 1994); la eliminación de la cámara de vídeo y de los deflectores de viento, y la reinstalación de la mitad superior de la puerta de entrada de pasajeros (14 de junio de 1994).

1.6.4 Equipo de aviónica y modificaciones del Cessna 337C, N2456S

1.6.4.1 El equipo de aviónica del N2456S estaba montado en el tablero de instrumentos de acuerdo con las recomendaciones de fábrica de Cessna. El orden desde arriba hacia abajo era: Garmin GPS-100, tablero de audio KMA 20, NAV COM KX155 con indicador de pendiente de planeo KI-208; ADF KR85 y transpondedor KT-76A. En lugar del asiento posterior izquierdo, tenía instalado un bastidor de radio con dos sistemas de comunicaciones HF/FM de funcionamiento sin piloto.

1.6.4.2 Las modificaciones principales del N2456S consistían en la instalación de sistemas de comunicaciones HF/FM (10 de marzo de 1994); la instalación de herrajes en el borde de ataque, un mamparo de pérdida y generadores de torbellino en el motor trasero (3 de agosto de 1994); el remplazo de la puerta de entrada (P/N 1517080-1) y la instalación de deflector de viento en la nueva puerta (10 de agosto de 1994).

1.6.5 Equipo de aviónica y modificaciones del Cessna 337B, N5485S

1.6.5.1 El equipo de aviónica del N5485S estaba montado en el tablero de instrumentos de acuerdo con las recomendaciones de fábrica de Cessna. El orden desde arriba hacia abajo era: Garmin GPS-100, tablero de audio KMA 20, NAV COM KX155 con indicador de pendiente de planeo KI-209, NAV COM KX170B, ADF KR85, y transpondedor KT-76A. En lugar del asiento posterior izquierdo, tenía instalado un bastidor de radio con dos sistemas de comunicaciones HF/FM de funcionamiento sin piloto.

1.6.5.2 Las modificaciones principales del N5485S consistían en la instalación de un sistema de luces estroboscópicas anticollisión (22 de mayo de 1969); la instalación de un equipo STOL (19 de septiembre de 1990); la eliminación de las compuertas posteriores del tren de aterrizaje principal y la instalación de paneles fijos (20 de mayo de 1992); la instalación de sistemas de comunicación HF/FM (17 de diciembre de 1993); y la instalación de una puerta de entrada y un deflector de viento (14 de febrero de 1994).

1.6.6 MiG-29 UB

1.6.6.1 El MiG-29 UB es un avión biplaza de instrucción de combate que se fabrica desde 1982. Tiene dos motores de turborreacción con soplante Tumansky R-33D, un cañón de 30 mm, sensor infrarrojo, telémetro láserico y pilones bajo las alas para seis misiles aire-aire de corto alcance. La velocidad máxima es de Mach 2,3, el techo práctico de 17 000 m, la distancia de despegue de 240 m y la distancia de aterrizaje de 600 m.

1.6.6.2 El MiG-29 llevaba seis misiles aire-aire R-73. El R-73 es un misil aire-aire de propulsor sólido de corto alcance autoguiado por los rayos infrarrojos del blanco. Tiene una configuración canard con superficies de mando cruciformes pequeñas en tándem con planos delanteros de proa y alas cruciformes montadas en la parte posterior. Esta configuración ofrece gran maniobrabilidad en una distancia mínima de menos de 500 m. El misil R-73 tiene 2,90 m de longitud, 17 cm de diámetro, una masa de 105 kg y un alcance máximo de 20 km. El misil tiene una espoleta de contacto y una espoleta de proximidad. Tiene una carga explosiva de 7,4 kg que crea un anillo de metralla que se desplaza hacia adelante y hacia el exterior.

1.6.7 **MiG-23 ML**

1.6.7.1 El MiG-23 ML es un avión monoplaza de combate aéreo de geometría variable que se fabricó desde 1973 hasta mediados del decenio de los ochenta. Tiene un turborreactor Tumansky R-35F-300 con posquemador. Tiene un cañón de 23 mm, radar multimodo en banda J, colimador de pilotaje, pilones para misiles aire-aire, bombas, lanzacohetes y otros dispositivos externos. La velocidad máxima es de Mach 2,35, el techo práctico de 18 000 m, la distancia de despegue de 500 m y la distancia de aterrizaje de 750 m.

1.7 **Información meteorológica**

1.7.1 **Condiciones meteorológicas**

1.7.1.1 Un centro de alta presión (1 019 hPa) ubicado entre el sur de Florida y el norte de Bahamas constituyó la condición meteorológica prevaleciente en el estrecho de Florida entre las 07:00 y las 19:00 horas del 24 de febrero de 1996. Los vientos en la superficie eran ligeros (20 km/h o menos) y predominantemente desde el este. La visibilidad era adecuada (6 km o más) y la nubosidad variaba de despejado a nubes dispersas (4 octas o menos), con bases de nubes entre 450 m y 1 050 m (1 500 ft y 3 500 ft). La ausencia de nubes de gran extensión vertical fue confirmada con la imagen obtenida por el satélite NOAA GOES-8 de los Estados Unidos a las 15:45 horas del 24 de febrero de 1996.

1.7.2 **Tiempo pronosticado y tiempo real en ruta de vuelo**

1.7.2.1 Ni la oficina meteorológica de La Habana ni el centro meteorológico aeronáutico (AWC) de los Estados Unidos (Kansas City, Missouri), habían pronosticado tiempo significativo, para la zona en cuestión, en la cual tampoco se produjeron dichas condiciones. Las oficinas de vigilancia meteorológica pertinentes no emitieron información SIGMET² para el estrecho de Florida.

1.7.2.2 Los vientos en altitud a los niveles de vuelo FL 50 y FL 100, eran ligeros, desde el sector norte-nordeste a 10-20 km/h; las temperaturas en altitud correspondientes eran de +15°C y +7°C, respectivamente.

1.7.3 **Observaciones meteorológicas**

1.7.3.1 Las observaciones meteorológicas efectuadas a las 15:00 horas en La Habana/Aeropuerto Internacional José Martí, indicaron vientos en la superficie desde el norte, a 18 km/h, visibilidad de 9 km, nubes dispersas (3 a 4 octas) a 600 m (2 000 ft), temperatura del aire de 28°C, temperatura del punto de rocío de 15°C y QNH de 1 016 hPa. El mar estaba calmo a sereno (altura de las olas inferior a 0,5 m). Las condiciones meteorológicas descritas se mantuvieron durante varias horas.

1.7.4 **Luminosidad**

1.7.4.1 El sol salió a las 06:56 horas y se puso a las 18:30 horas.

² Información SIGMET. Información expedida por una oficina de vigilancia meteorológica, relativa a la existencia real o prevista de fenómenos meteorológicas en ruta especificados, que pueden afectar a la seguridad de las operaciones de aeronaves.

1.8 Información sobre el aeródromo

1.8.1 Aeropuerto de Opa Locka/Miami

1.8.1.1 Las tres aeronaves Cessna 337 salieron del aeropuerto de Opa Locka/Miami (KOPF), un aeródromo internacional para tráfico regular, no regular y privado. Los servicios de aduanas, inmigración y sanidad funcionan de 09:00 a 17:00 horas, de lunes a sábado, con una limitación en el número de pasajeros (30) que puede atender Aduanas.

1.8.1.2 El aeropuerto de Opa Locka tiene cuatro pistas. La pista 09L/27R es la más larga, 2 440 m de longitud y 46 m de anchura (8 002 x 150 ft). El servicio de control de tránsito aéreo lo proporcionan distintos controladores para el control en tierra y el control de aeródromo durante los períodos de mayor actividad.

1.8.2 Aeropuerto San Antonio de los Baños

1.8.2.1 Las aeronaves militares MiG-29 y MiG-23 involucradas en la interceptación despegaron del aeropuerto de San Antonio de los Baños, un aeropuerto militar al suroeste de La Habana.

1.9 Servicios de tránsito aéreo, comunicaciones y ayudas para la navegación

1.9.1 A las 09:12 horas, la AIFSS de Miami recibió por teléfono seis planes de vuelo para vuelos internacionales VFR de las aeronaves siguientes explotadas por Hermanos al Rescate: Cessna T337H, N2506; Cessna 337C, N2456S; Cessna 337B, N5485S; Cessna 337G, N108LS; Cessna 337B, N2329S; y Cessna 310J, N312MX. Según el plan previsto, estas aeronaves saldrían del aeropuerto de Opa Locka a las 10:15 horas, con dos personas a bordo de cada aeronave, para un "vuelo de rescate de balseros" de cinco horas y retornarían al aeropuerto de Opa Locka. De acuerdo con la publicación de información aeronáutica (AIP) de los Estados Unidos, se requería un plan de vuelo para los vuelos VFR que entraran a la ADIZ de los Estados Unidos; se pidió un plan de vuelo del formato de la OACI y se presentó, porque el vuelo tenía el propósito de cruzar el límite de la FIR Miami/Habana.

1.9.2 La ruta prevista de vuelo se iniciaba en el aeropuerto de Opa Locka, continuaba por la FIR Miami para atravesar el límite común con la FIR Habana en la posición 24 00N 080 25W, luego vía 23 30N 80 25W, 23 30N 082 45W y 24 00N 082 45W de regreso al aeropuerto de Opa Locka. Dentro de la FIR Habana, esta ruta cruzaría las zonas de peligro MUD-8, MUD-9 y MUD-14. La AIP de Cuba declaraba que las zonas de peligro MUD-8 y MUD-14 se extendían desde la superficie hasta el FL 055 y la zona de peligro MUD-9, desde la superficie al FL 900. Asimismo, enumeraba como tipo de restricción descargas aire-aire, suelo-aire, y suelo-suelo para MUD-8; ejercicios aéreos, descargas aire-suelo y suelo-suelo para MUD-9; y ejercicios aéreos y navales para MUD-14; su activación se anunciaría mediante NOTAM. La oficina internacional NOTAM de La Habana promulgó las zonas de peligro MUD-8, MUD-9 y MUD-14 (NOTAM A0268/96, A0269/96 y A0270/96, respectivamente) como activas desde las 08:00 a las 18:30 horas diariamente desde el 21 al 28 de febrero de 1996. En los NOTAM no figuraba información adicional sobre el tipo de riesgo.

1.9.3 La AIFSS de Miami comprobó que el piloto que presentaba los planes de vuelo había verificado los NOTAM aplicables, y asignó a cada una de las aeronaves un código discreto de transpondedor de radar secundario de vigilancia (SSR) de la serie de códigos 1200 atribuidos a los vuelos VFR. Entre las 09:23 y las 09:28 horas se transmitieron los seis planes de vuelo al ARTCC de Miami y al ACC de La Habana. Ninguna de las aeronaves salió a la hora prevista en el plan de vuelo.

1.9.4 A las 11:47 horas se enmendaron por teléfono los planes de vuelo correspondientes a las aeronaves N2506, N2456S y N5485S, con una hora de salida revisada de 12:30 horas y con cuatro personas a bordo de la aeronave N2506. Se transmitieron nuevos mensajes de los planes de vuelo presentados al ARTCC de Miami y al ACC de La Habana correspondientes a las tres aeronaves. En el ARTCC de Miami el sector del servicio de información sobre el movimiento de aeronaves (AMIS) utilizó estos planes de vuelo con el fin de vigilar a las aeronaves que operan en la ADIZ de los Estados Unidos. En el ACC de La Habana se envió la información de los planes de vuelo al centro nacional conjunto de planificación de vuelos (CNCPV), la dependencia de coordinación civil/militar para la planificación y control de todos los vuelos que se realizan sobre el territorio cubano y dentro de la FIR Habana. Los planes de vuelo correspondientes a las tres aeronaves restantes (N108LS, N2329S y N312MX) expiraron a las 12:15 horas y se suprimieron de las computadoras de la AIFSS de Miami.

1.9.5 Entre las 13:01 y las 13:03 horas, las aeronaves N5485S, N2456S y N2506 llamaron al control de tierra de Opa Locka en la radiofrecuencia VHF 121,9 MHz y recibieron autorización para efectuar el rodaje hasta la pista 09L para partir con rumbo oeste. Se les transfirió a la TWR (control local de posición norte) de Opa Locka que operaba en la frecuencia 120,7 MHz; recibieron su autorización para el despegue y partieron a las 13:11 (N2506), 13:12 (N2456S) y 13:13 (N5485S). Las aeronaves N5485S, N2456S y N2506 establecieron contacto con la AIFSS de Miami (distintivo de llamada Miami Radio) a las 13:16, 13:18 y 13:24 horas, respectivamente, para activar sus planes de vuelo. La AIFSS de Miami pidió a las aeronaves que verificaran los códigos SSR asignados 1224 (N5485S), 1223 (N2456S) y 1222 (N2506). A las 13:19 horas se transmitió un mensaje de salida al ARTCC de Miami y al ACC de La Habana correspondiente a la aeronave N5485S y a las 13:24 horas respecto a la aeronave N2506, pero no se transmitió ningún mensaje de salida correspondiente a la aeronave N2456S debido a un error del operador.

1.9.6 Las tres aeronaves se comunicaron entre sí por radio VHF utilizando la frecuencia 122,75 MHz y también mantuvieron contacto por radio con su estación base (ubicada en el hangar de Hermanos al Rescate en el aeropuerto de Opa Locka) utilizando una radio VHF con un repetidor o radio HF. La navegación se efectuó por contacto visual con la tierra, mediante GPS. Tanto en los Estados Unidos como en Cuba se disponía de varias ayudas para la navegación basadas en tierra, incluidos un radiofaro omnidireccional VHF/equipo radiotelemétrico (VOR/DME).

1.9.7 La ruta real de vuelo fue diferente de la indicada en los planes de vuelo, ya que la aeronave procedió inicialmente en dirección sudoeste, luego hizo un viraje al sur hacia TADPO, un punto de notificación en la ruta G448 de los servicios de tránsito aéreo (ATS). A unas 10 NM al norte de TADPO, la aeronave prosiguió en dirección oeste siguiendo el paralelo 24 10N, ligeramente al norte del límite común de las FIR Miami/Habana y efectuó un viraje al sur en la longitud 082 30W en dirección de La Habana. Según el piloto de la aeronave N2506, la intención de las tres aeronaves era virar hacia el este y proseguir en tres derrotas paralelas (23 35N, 23 30N y 23 25N) para llevar a cabo su misión de rescate.

1.9.8 A las 14:56 horas, la aeronave N5485S notificó al ACC de La Habana en la frecuencia 133,7 MHz que estaba cruzando el paralelo 24N y que tenía la intención de permanecer en esa área aproximadamente cinco horas. A las 14:57 horas, las aeronaves N2456S y N2506 informaron al ACC de La Habana que cruzarían el paralelo 24N en cinco minutos. Las tres aeronaves confirmaron sus códigos de transpondedor. La aeronave N2506 indicó su intención de permanecer en el área al norte de La Habana durante tres a cuatro horas y mantenerse en contacto con el ACC de La Habana. El ACC de La Habana informó a la aeronave N2506 que las zonas de peligro al norte de La Habana estaban activadas y que la aeronave corría un riesgo al volar al sur del paralelo 24N. La aeronave N2506 respondió: "Estamos conscientes que estamos en peligro cada vez que cruzamos el área al sur del veinte y cuatro, pero estamos dispuestos a hacerlo en nuestra condición de cubanos libres." A las 15:20 horas, la aeronave N2506 notificó su posición como 12 NM de La Habana y procediendo en su rumbo de búsqueda y salvamento hacia el este.

1.9.9 A las 15:46 horas, la aeronave N2506 informó a la AIFSS de Miami que estaba regresando de una misión de búsqueda y salvamento y que a unas 20 NM a 25 NM al norte de La Habana había perdido contacto con las otras dos aeronaves de Hermanos al Rescate (N5485S y N2456S). La aeronave N2506 notificó la presencia de aeronaves MiG en la zona y que a una distancia de 3 NM se había divisado en el mar una gran bola de humo, y manifestó su preocupación de que pudiese tratarse de una de las aeronaves de Hermanos al Rescate. La AIFSS de Miami solicitó la posición y la hora en que se observaron las aeronaves MiG, cuya posición, a las 15:52 horas, unos 30 minutos antes, la aeronave N2506 había informado que era 23 30N 082 30W. A las 15:53 horas, la AIFSS de Miami solicitó a la aeronave N2506 que se mantuviera en contacto por radio. La aeronave N2506 no respondió a varias llamadas entre las 15:56 y las 16:00 horas. Se estableció nuevamente contacto por radio a las 16:01 y la AIFSS de Miami preguntó al piloto de la aeronave N2506 si podía aterrizar en Cayo Hueso.

1.9.10 A las 16:11 horas, la aeronave N2606 informó que tenía a la vista Cayo Hueso y preguntó la razón por la cual se le había solicitado aterrizar allí. Se informó a la aeronave N2506 que el supervisor deseaba hablar con él. Con todo, la aeronave N2506 indicó su intención de proseguir hasta el aeropuerto de Opa Locka. El piloto también notificó una emergencia en relación con las otras dos aeronaves, en vista de la probabilidad de que hubiesen sido derribadas por aeronaves MiG. La AIFSS de Miami respondió que se había informado a las autoridades sobre la situación y preguntó a la aeronave N2506 si requería alguna ayuda de navegación. La aeronave N2506 declinó la asistencia.

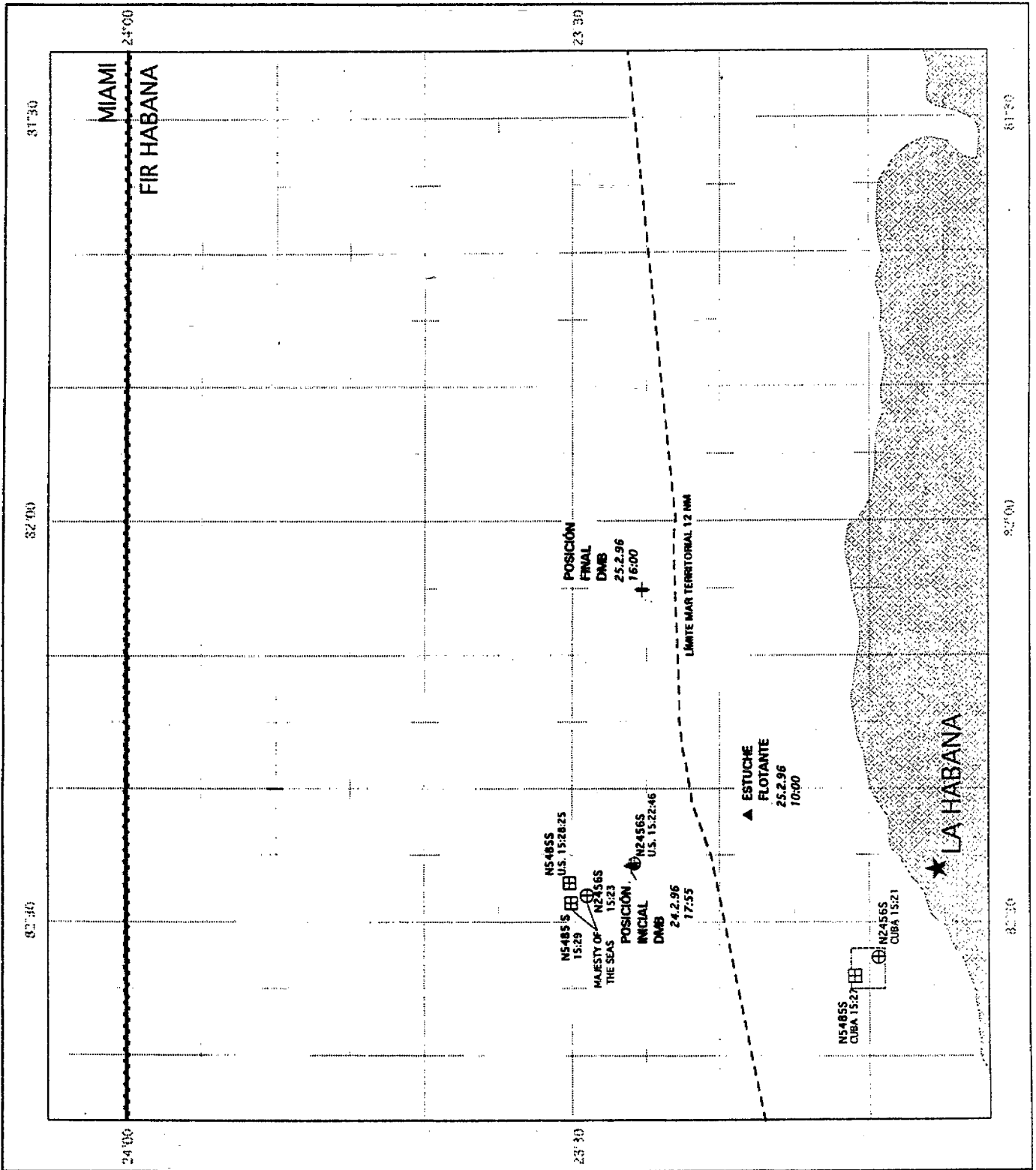
1.9.11 A las 16:18 horas, a una distancia de 20 NM al noroeste de Cayo Hueso, la aeronave N2506 contactó el servicio de aproximación de Cayo Hueso, identificándose con el código de transpondedor 1222, y notificó una posible emergencia en relación con las dos aeronaves restantes (N5485S y N2456S) al norte de La Habana, así como la presencia de aeronaves MiG en el área. El piloto notificó que ya lo había comunicado a la AIFSS de Miami. El servicio de radar para la aeronave N2506 ofrecido por el servicio de aproximación de Cayo Hueso terminó a las 16:25 horas.

1.9.12 A las 16:53 horas, cuando la aeronave N2506 se aproximaba al aeropuerto de Opa Locka, canceló su plan de vuelo con la AIFSS de Miami. A las 17:00 horas, la aeronave N2506 recibió autorización de la TWR de Opa Locka para efectuar una aproximación en línea recta a la pista 09L; se le pidió que seleccionara el código de transpondedor 1200 y que indicara su identificación. Después de recibir la autorización correspondiente, la aeronave N2506 aterrizó en el aeropuerto de Opa Locka a las 17:08 horas y a las 17:09 horas se le transfirió al control de tierra. En la frecuencia 121,9 MHz, el control de tierra de Opa Locka solicitó a la aeronave N2506 que efectuara el rodaje hasta el remolque de aduana.

1.10 Control de las aeronaves interceptoras, comunicaciones y ayudas para la navegación

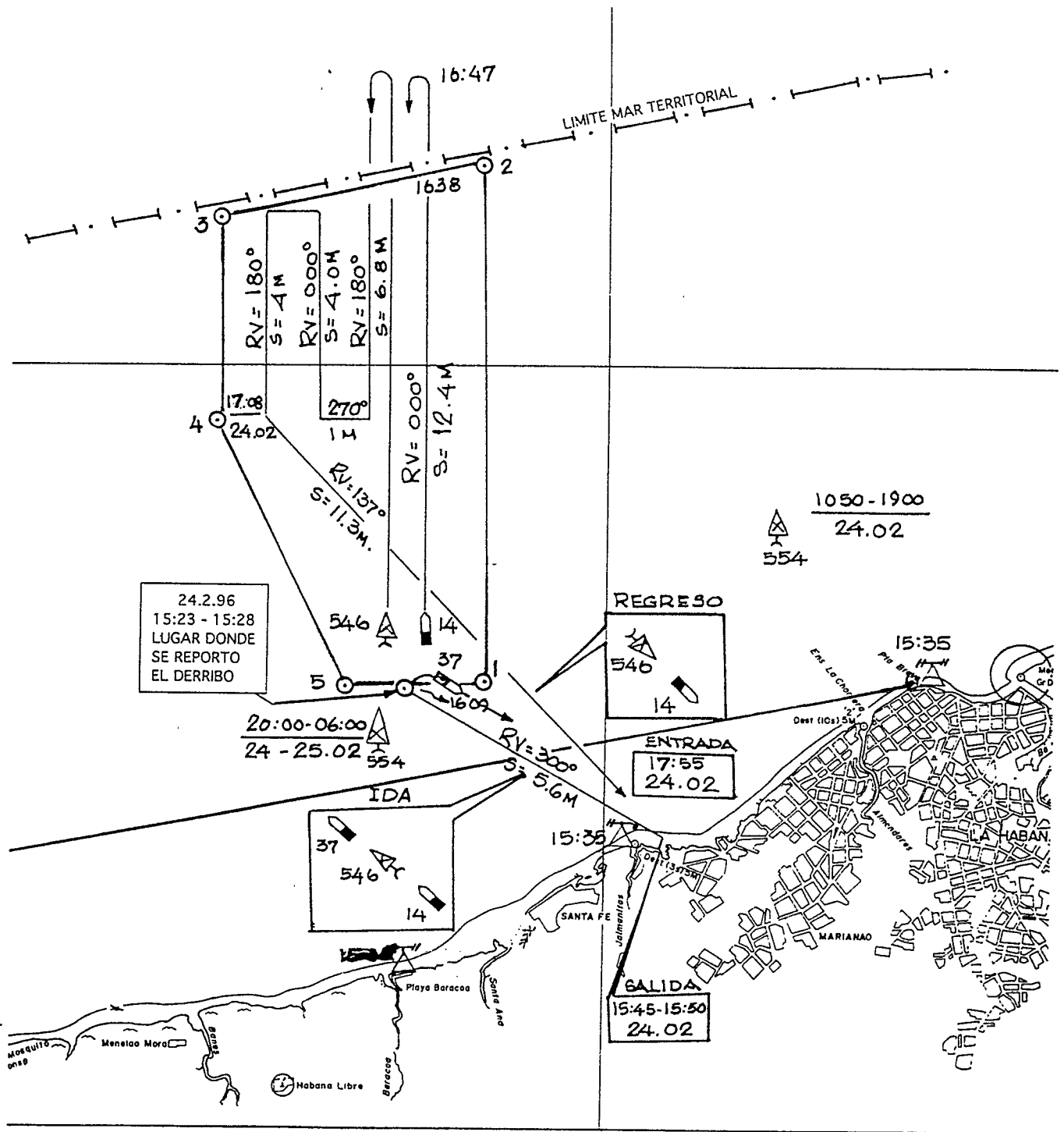
1.10.1 El control de tierra de la defensa antiaérea cubana controló las aeronaves interceptoras basándose en la información procedente de varias estaciones radar ubicadas en la zona de La Habana.

1.10.2 Las comunicaciones entre el control de aeródromo, el control de tierra de la defensa aérea y las aeronaves interceptoras se mantuvieron en una radiofrecuencia UHF. Las aeronaves interceptoras estaban dotadas con radios de 20 canales UHF/VHF, tipo 862; los canales 1 a 19 eran UHF y el canal 20 era VHF de 121,5 MHz. Este equipo proporcionaba la capacidad de transmisión y recepción por un canal seleccionado. No era posible seleccionar un canal para la transmisión y recepción y estar a la escucha simultáneamente en otro canal. Tampoco era posible que los dos pilotos de las aeronaves MiG-29 se comunicaran simultáneamente por canales independientes. Desde el despegue hasta el aterrizaje, las comunicaciones entre las aeronaves interceptoras, los helicópteros SAR y el control de tierra se realizaron en el canal 1.

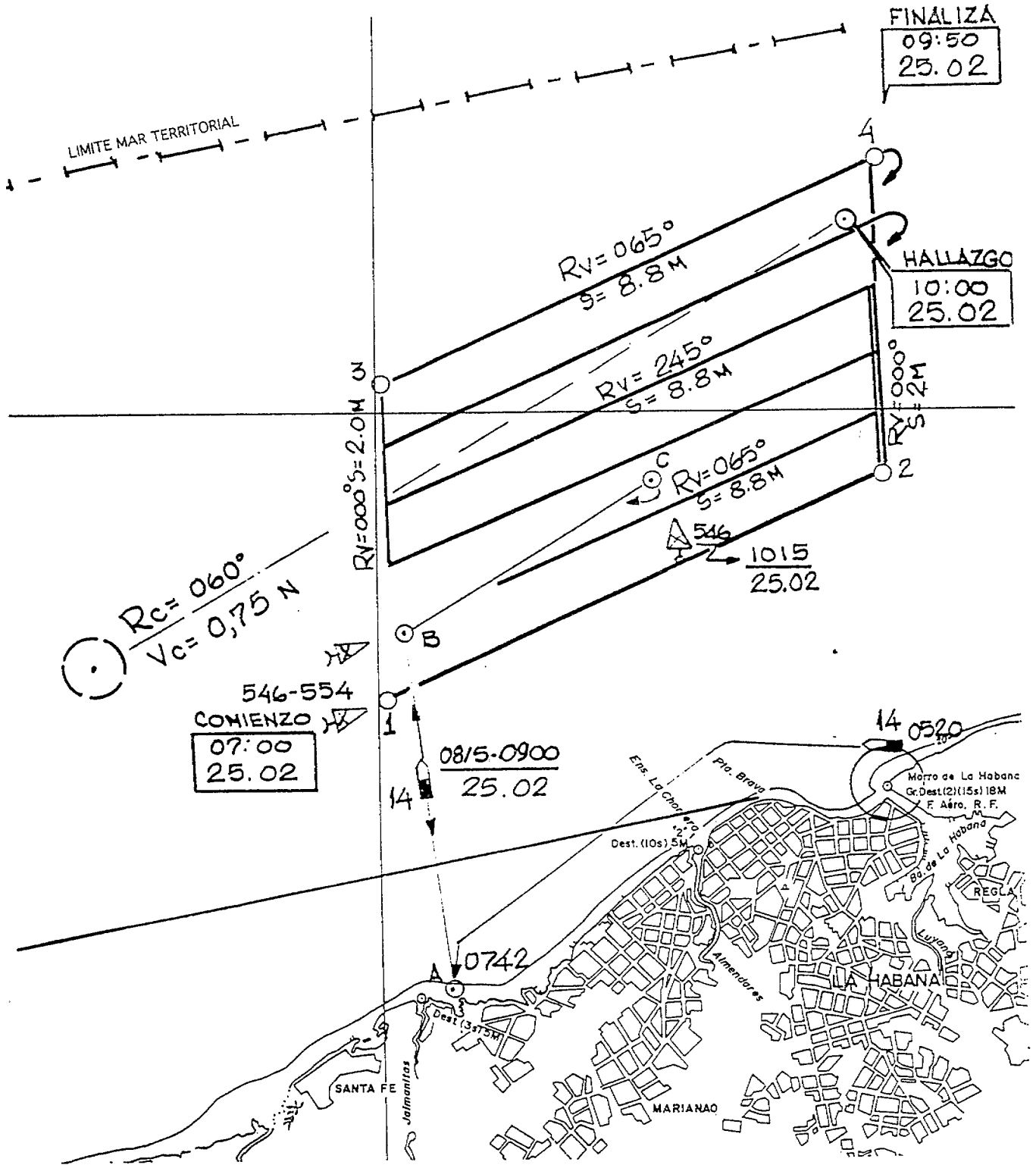


AIS/MAP 07/6/96

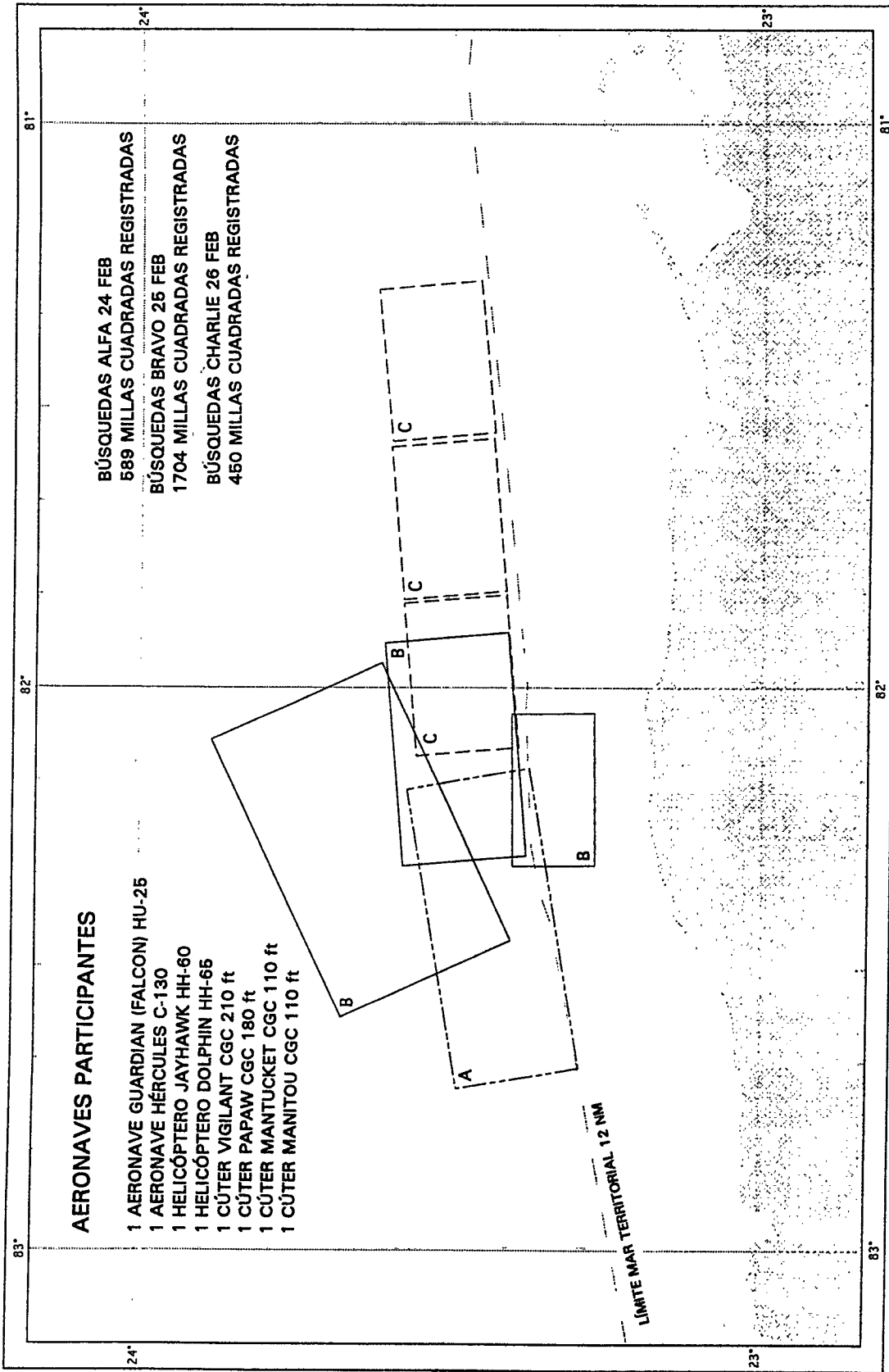
Carta 4 - Posiciones del derribo de las aeronaves N2456S y N5485S de acuerdo con los datos radar de Cuba y los Estados Unidos, el Majesty of the Seas y las posiciones del estuche flotante y la boya marcadora de datos (DMB)



Carta 5 - Actividades de búsqueda y salvamento efectuadas por Cuba el 24 de febrero de 1996



Carta 6 - Actividades de búsqueda y salvamento efectuadas por Cuba el 25 de febrero de 1996



Carta 7 - Actividades de búsqueda y salvamento efectuadas por los Estados Unidos del 24 al 26 de febrero de 1996

1.10.3 La estación militar de control de tierra también contaba con equipos para comunicarse en las frecuencias VHF de tránsito aéreo civil ordinario, incluyendo la frecuencia de emergencia de 121,5 MHz.

1.10.4 Para fines de navegación, las aeronaves interceptoras operaron bajo el control de la estación militar de control de tierra basándose en la información de posición obtenida por radar. Las posiciones se confirmaron tanto visualmente, cuando estaban en contacto visual con la costa, como mediante la utilización del sistema de navegación inercial (INS) de a bordo. El INS proporcionaba la marcación y la distancia respecto a la base y permitía calcular la distancia desde la costa.

1.11 Registradores de vuelo

1.11.1 Ninguna de las tres aeronaves Cessna estaba equipada con un registrador de la voz en el puesto de pilotaje (CVR) ni con un registrador de datos de vuelo (FDR), tampoco los FAR vigentes en los Estados Unidos requieren tales registradores.

1.11.2 Según las autoridades cubanas, la aeronave MiG-29 estaba equipada con un registrador digital de datos de vuelo (DFDR) Tester-UZ. Sin embargo, los datos del DFDR no se habían telecargado de forma rutinaria desde hacía algún tiempo debido a que el equipo de lectura LUCH-71 estaba fuera de servicio por falta de repuestos, y por consiguiente, no pudieron leerse los datos. La duración de la grabación en el registrador Tester-UZ fue de tres horas. En las dos semanas posteriores al 24 de febrero de 1996, la aeronave MiG-29 había volado unas siete horas y, por consiguiente, la grabación del vuelo correspondiente al 24 de febrero de 1996 se había borrado y sobre ella se habían registrado datos de vuelos posteriores. La aeronave MiG-29 no estaba dotada de un CVR.

1.11.3 La aeronave MiG-23 estaba equipada con un FDR SARPP-12 GM. Las autoridades cubanas proporcionaron una lectura de la altitud, velocidad aerodinámica, aceleración normal y aceleración lateral en comparación con el tiempo de vuelo entre las 14:55 y las 15:36 horas. La aeronave MiG-23 no estaba dotada de un CVR.

1.12 Información sobre los restos y sobre el choque

1.12.1 Las aeronaves Cessna 337C, N2456S y la Cessna 337B, N5485S, se desintegraron en el aire, los restos se precipitaron al mar y se hundieron. Al 31 de mayo de 1996 no se habían localizado los restos. La profundidad del mar es de 1 200 m a 2 000 m en el área del derribo.

1.12.2 De acuerdo con las autoridades estadounidenses que participaron en las actividades de búsqueda y salvamento, en las horas siguientes al derribo se detectaron algunos restos flotantes y dos manchas de aceite. Sin embargo, posteriormente no se encontró ni recuperó ningún resto.

1.12.3 De acuerdo con las autoridades cubanas que participaron en las actividades de búsqueda y salvamento, a las 10:00 horas del 25 de febrero de 1996, a 9,3 NM al norte del Castillo del Morro en La Habana, en la posición 23 18N 082 22W se recuperó un estuche. El estuche contenía un recargador de batería del tipo que se utiliza para las baterías de las filmadoras de vídeo y dos cartas Jeppesen de navegación en ruta de alta/baja altitud de la zona del Caribe.

1.13 Información médica y patológica

1.13.1 Al 31 de mayo de 1996 no se habían recuperado los cuerpos de los cuatro ocupantes de las dos aeronaves Cessna.

1.14 Incendio

1.14.1 No hubo indicación alguna de incendio en ninguna de las dos aeronaves previo a la explosión de los misiles. Según testigos oculares, se observaron algunos restos en llamas precipitándose al mar y una cantidad considerable de humo. El humo también era evidente en las grabaciones hechas por el piloto de la aeronave N2506 y por un pasajero a bordo del crucero *Majesty of the Seas*.

1.15 Búsqueda y salvamento

1.15.1 Actividades SAR efectuadas por Cuba

1.15.1.1 Los días 24 y 25 de febrero de 1996, helicópteros de las Fuerzas armadas revolucionarias y naves de las Tropas de patrulla fronteriza efectuaron misiones SAR. Durante las interceptaciones el centro de comando de las Fuerzas de defensa antiaérea ordenó a los servicios de salvamento de la Fuerza aérea y a las Tropas de patrulla fronteriza que estuvieran en situación de alerta. Después del derribo de la primera aeronave Cessna, un helicóptero SAR MI-17 notificó, a las 15:27 horas, que partía del aeropuerto de San Antonio de los Baños en búsqueda de posibles supervivientes, mientras que un segundo helicóptero MI-17 estaba listo para brindar asistencia. Inicialmente, se ordenó al helicóptero que procediera en dirección noroeste a una zona situada a 5 km al norte de la playa Baracoa. Asimismo se enviaron una nave de patrulla fronteriza y dos lanchas motoras a una zona situada de 5 NM a 8 NM de la costa entre los ríos Banes y Santa Ana. Con todo, el helicóptero y las naves de superficie no localizaron a ningún superviviente ni encontraron restos. Todas las unidades completaron su búsqueda dentro del área inicial de búsqueda (Carta 5) a las 17:55 horas y regresaron a la base.

1.15.1.2 El 25 de febrero de 1996, se reanudaron las actividades SAR a las 05:20 horas. Una lancha motora realizó una búsqueda en el área entre 23 09,6N 082 21,5W y 23 06,4N 082 28,7W hasta las 07:42 horas, con resultados negativos. Posteriormente, se efectuaron búsquedas en las que participaron helicópteros y naves de superficie en las zonas costeras cerca de La Habana y más al norte (Carta 6) hasta las 12:20 horas. A las 10:00 horas, una nave de patrulla fronteriza cubana encontró, en la posición 23 18N 082 22W, a 9,3 NM al norte de La Habana un estuche dañado de cámara de vídeo que contenía un recargador de batería y dos cartas Jeppesen. Entre las 13:25 y las 16:25 horas una nave de patrulla cubana buscó sin éxito una boya marcadora de datos de los Estados Unidos en las inmediaciones de la posición 23 21,5N 082 11,2W.

1.15.2 Actividades SAR efectuadas por los Estados Unidos

1.15.2.1 A las 15:35 horas del 24 de febrero de 1996, la Guardia costera de los Estados Unidos correspondiente al Séptimo distrito de guardacostas recibió información de fuentes de la inteligencia militar según la cual dos aeronaves pertenecientes a Hermanos al Rescate se habían precipitado al mar, al norte de La Habana, y a las 15:55 horas recibió información de que habían sido derribadas por aeronaves cubanas MiG. De conformidad con los procedimientos normalizados, la Guardia costera determinó las áreas para la búsqueda inicial "Alpha" (589 millas cuadradas) y posteriormente "Bravo" (1 704 millas cuadradas), teniendo en cuenta las probables posiciones del impacto y la información disponible sobre las corrientes locales.

1.15.2.2 A las 16:29 horas, una aeronave Dassault Brequet Falcon 20 (designación de la Guardia costera HU-25 Guardian) de la Estación aérea de guardacostas de Miami recibió instrucciones de salir en una misión de búsqueda. A las 17:22 se recibió autorización del ACC de La Habana para que penetrara en las zonas de peligro activadas y la aeronave Falcon llegó al lugar a las 17:42 horas para iniciar su búsqueda visual. La aeronave Falcon localizó dos manchas de aceite y a las 17:55 horas colocó una boya marcadora de datos en la posición 23 25,9N 082 25,8W. La aeronave Falcon también localizó

posibles restos debajo de la superficie, pero no le fue posible identificarlos debido a la disminución de luz diurna y a la profundidad de los mismos respecto a la superficie. Posteriormente se unió a la misión de la aeronave Falcon un helicóptero Jayhawk Sikorsky HH-60 de la Guardia costera. Una aeronave Hércules C-130 de Lockheed y un helicóptero Aerospatiale SA365 (designación del servicio de guardacostas HH-65 Dolphin), de la Guardia costera relevaron a las dos primeras aeronaves poco después de las 20:00 horas; el avión Hércules C-130 continuó su búsqueda durante toda la noche. La primera nave de la Guardia costera que llegó al lugar, fue el cutter *Nantucket* de la Guardia costera y participó en las búsquedas "Bravo". En las primeras actividades de búsqueda se contó con la asistencia del barco de vela *Kin Loch* que estaba en las inmediaciones y que participó durante aproximadamente seis horas. No se ubicaron restos; sólo se encontraron grandes extensiones de sargazo en la zona donde se habían observado posibles restos.

1.15.2.3 El 25 de febrero de 1996, a las 03:38 horas, la boya marcadora de datos estaba en la posición 23 26,2N 082 11,5W, a unas 12 NM de su posición inicial. Teniendo en cuenta la dirección media de la corriente (085°T) y la velocidad de la corriente (1,31 kt) de la boya marcadora de datos, se ajustó la búsqueda en las áreas "Bravo" y se designaron áreas de búsqueda "Charlie" (450 millas cuadradas) más hacia el este. Los cuters *Manitou* y *Papaw* de la Guardia costera llegaron al lugar antes de las 07:00 horas para participar en la búsqueda. El cutter *Vigilant* de la Guardia costera se unió a la búsqueda en la tarde para concluir las búsquedas "Bravo".

1.15.2.4 A las 14:00 horas del 25 de febrero de 1996, se creía que la boya marcadora de datos había sido impulsada por la corriente a aguas territoriales cubanas y se solicitó permiso para penetrar en el espacio aéreo situado sobre estas aguas a fin de realizar operaciones de búsqueda y salvamento en el área de la boya. A las 14:45 horas se recibió autorización de la Patrulla fronteriza cubana para que una aeronave de la Guardia costera de los Estados Unidos efectuara operaciones en el área dentro de las 12 NM pero no más cerca de 5 NM de la costa. Se dio instrucciones a una aeronave Hércules C-130 para que realizara una búsqueda dentro del área de búsqueda "Bravo", en el espacio aéreo sobre el territorio cubano, en el que entró a las 16:32 horas. A las 17:12 horas se dieron instrucciones a la aeronave Hércules C-130 de que abandonara el área de búsqueda.

1.15.2.5 Durante el período de la búsqueda, la aeronave de la Guardia costera localizó cuatro veces la boya marcadora de datos. El 25 de febrero de 1996, a las 16:00 horas, la boya estaba en la posición 23 25,3N 082 05,1W, a unas 17 NM al este de su posición inicial. La corriente media durante más de 22 horas era de 092°T a 0,9 kt. Todas las actividades de búsqueda "Bravo" y "Charlie" concluyeron a las 18:00 horas del 26 de febrero de 1996, sin que se hubiese recuperado ningún resto. Las actividades de búsqueda de la Guardia costera habían cubierto un área de más de 2 500 millas cuadradas. Del 24 de febrero de 1996 hasta las 18:12 horas del 25 de febrero de 1996 se habían realizado en total más de 23 horas de búsqueda aérea en el lugar por la aeronave Falcon, la Hércules C-130 y dos helicópteros (HH-60 y HH-65). Cuatro cuters de la Guardia costera (*Vigilant*, *Papaw*, *Nantucket* y *Manitou*) habían participado en la búsqueda. Durante el período de búsqueda, las condiciones meteorológicas habían sido excelentes, con vientos del norte al nordeste de 10 kt a 13 kt, la altura de las olas había sido de 2 ft, la visibilidad ilimitada y no más de tres décimos de cobertura de nubes (nubes dispersas). Se calculó que las probabilidades de detectar a una persona en el mar eran superiores a 85% para la búsqueda combinada de unidades aéreas y de superficie. Se suspendió la búsqueda a las 18:00 horas del 26 de febrero de 1996.

1.16 **Información adicional**

1.16.1 **El Convenio sobre Aviación Civil Internacional**

1.16.1.1 Tanto Cuba como los Estados Unidos son partes en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Chicago, 7 de diciembre de 1944). Al 31 de mayo de 1996, 184 Estados eran partes en el Convenio. Las siguientes disposiciones del Convenio son pertinentes al examen del derribo de las dos aeronaves, el 24 de febrero de 1996:

Primer párrafo del Preámbulo

“CONSIDERANDO: Que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general;”

Artículo 1:

“Soberanía

Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.”

Artículo 2:

“Territorio

A los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.”

Artículo 3:

“Aeronaves civiles y de Estado

a) El presente Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado.

b) Se consideran aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.

c) Ninguna aeronave de Estado de un Estado contratante podrá volar sobre el territorio de otro Estado o aterrizar en el mismo sin haber obtenido autorización para ello, por acuerdo especial o de otro modo, y de conformidad con las condiciones de la autorización.

d) Los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado.”

Artículo 4:

“Uso indebido de la aviación civil

Cada Estado contratante conviene en no emplear la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio.”

Artículo 5 (primer párrafo):

“Derecho de vuelo en servicios no regulares

Cada Estado contratante conviene en que todas las aeronaves de los demás Estados contratantes que no se utilicen en servicios internacionales regulares tendrán derecho, de acuerdo con lo estipulado en el presente Convenio, a penetrar sobre su territorio o sobrevolarlo sin escalas, y a hacer escalas en él con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, y a reserva del derecho del Estado sobrevolado de exigir aterrizaje. Sin embargo, cada Estado contratante se reserva, por razones de seguridad de vuelo, el derecho de exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la navegación aérea, sigan las rutas prescritas u obtengan permisos especiales para tales vuelos.”

Artículo 9:

“Zonas prohibidas

- a) Cada Estado contratante puede, por razones de necesidad militar o de seguridad pública, restringir o prohibir uniformemente los vuelos de las aeronaves de otros Estados sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que no se establezcan distinciones a este respecto entre las aeronaves del Estado de cuyo territorio se trate, que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, y las aeronaves de los otros Estados contratantes que se empleen en servicios similares. Dichas zonas prohibidas deberán ser de extensión y situación razonables, a fin de no estorbar innecesariamente a la navegación aérea. La descripción de tales zonas prohibidas situadas en el territorio de un Estado contratante y todas las modificaciones ulteriores deberán comunicarse lo antes posible a los demás Estados contratantes y a la Organización de Aviación Civil Internacional.
- b) Cada Estado contratante se reserva igualmente el derecho, en circunstancias excepcionales, durante un período de emergencia o en interés de la seguridad pública, a restringir o prohibir temporalmente y con efecto inmediato los vuelos sobre todo su territorio o parte del mismo, a condición de que esta restricción o prohibición se aplique, sin distinción de nacionalidad, a las aeronaves de todos los demás Estados.
- c) Cada Estado contratante puede exigir, de acuerdo con las reglamentaciones que establezca, que toda aeronave que penetre en las zonas indicadas en los párrafos a) y b) anteriores, aterrice tan pronto como le sea posible en un aeropuerto designado dentro de su territorio.”

Artículo 11:

“Aplicación de las reglamentaciones aéreas

A reserva de lo dispuesto en el presente Convenio, las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la entrada y salida de su territorio de las aeronaves empleadas en la navegación aérea internacional o a la operación y navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentren en su territorio, se aplicarán sin distinción de nacionalidad a las aeronaves de todos los Estados contratantes y dichas aeronaves deberán cumplir tales leyes y reglamentos a la entrada, a la salida y mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado.”

Artículo 12:

“Reglas del aire

Cada Estado contratante se compromete a adoptar medidas que aseguren que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobren en él, así como todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad, dondequiera que se encuentren, observen las reglas y reglamentos en vigor relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves en tal lugar. Cada Estado contratante se compromete a mantener sus propios reglamentos sobre este particular conformes en todo lo posible, con los que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio. Sobre alta mar, las reglas en vigor serán las que se establezcan de acuerdo con el presente Convenio. Cada Estado contratante se compromete a asegurar que se procederá contra todas las personas que infrinjan los reglamentos aplicables.”

1.16.2 **Artículo 3 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional**

1.16.2.1 **Información de antecedentes**

1.16.2.1.1 El 16 de septiembre de 1983, el Consejo de la OACI consideró la destrucción por aeronaves militares soviéticas de la aeronave de Korean Airlines que realizaba el vuelo KE 007 el 1 de septiembre de 1983, y adoptó una resolución que en parte dice así:

“RECONOCIENDO que tal uso de la fuerza de las armas contra la aviación civil internacional es incompatible con las normas que rigen el comportamiento internacional y el respeto elemental de la humanidad, así como con las reglas, normas y métodos recomendados entronizados en el Convenio de Chicago y sus Anexos, y que clama por que se reconozcan en general sus consecuencias jurídicas,

REAFIRMANDO el principio de que los Estados no deberían utilizar armas al interceptar una aeronave civil.”

El 24º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (20 de septiembre - 7 de octubre de 1983) respaldó dicha resolución.

1.16.2.1.2 El Consejo de la OACI consideró el informe de la investigación del mismo incidente el 6 de marzo de 1984, y adoptó una resolución que en parte dice así:

“REAFIRMANDO que, sean cuales fueren las circunstancias por las cuales, de conformidad con el informe del Secretario General, la aeronave se hubiera desviado de

la ruta del plan de vuelo, el empleo de las armas constituye una violación del derecho internacional, y conlleva consecuencias de carácter jurídico generalmente reconocido;

RECONOCIENDO que el empleo de las armas constituye una grave amenaza contra la seguridad de la aviación civil internacional y es incompatible con las normas de conducta internacional y con las reglas, normas y métodos recomendados consagrados en el Convenio de Chicago y en sus Anexos, y con las más elementales consideraciones de carácter humanitario;”.

1.16.2.2 Consideración del Artículo 3 bis por la Asamblea de la OACI (1984)

1.16.2.2.1 El 25º período de sesiones (extraordinario) de la Asamblea (24 de abril - 10 de mayo de 1984) se celebró en Montreal para examinar y adoptar una enmienda (Artículo 3 bis) al Convenio de Chicago que suponía el compromiso de abstenerse de recurrir al uso de la fuerza en contra de las aeronaves civiles. Al inaugurar el período de sesiones, el Presidente de la Asamblea declaró:

“Habrá quienes crean que la prohibición de recurrir a la fuerza en contra de las aeronaves civiles forma ya parte integrante e indivisible de las normas generales del derecho internacional y que no es necesario incorporar en el Convenio una disposición al respecto. (...) Incluso en tiempo de guerra, sus disposiciones son explícitas por lo que respecta a la protección de los civiles, de los heridos y náufragos y de los prisioneros de guerra. La Corte Internacional de Justicia dictaminó, por lo que atañe al derecho internacional consuetudinario, que estos principios fundamentalmente humanitarios son más rigurosos en tiempo de paz que en tiempo de guerra. Es indudable que los principios humanitarios en que se basa la protección de la vida humana están profundamente arraigados en el derecho internacional consuetudinario, (...) Un precepto escrito es muy superior a los principios generales que constituyen el derecho consuetudinario, pues es muy frecuente que la propia existencia de una regla de carácter consuetudinario o su alcance y contenido exactos puedan impugnarse.”

1.16.2.2.2 En la Asamblea, la postura general e incontrovertida era que ya existía, como parte del derecho internacional consuetudinario, una prohibición del uso de la fuerza o de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo y que, en caso de interceptación, no debe ponerse en peligro la vida de los ocupantes de las aeronaves ni la seguridad de las mismas. Esto se reafirma en el párrafo a) del Artículo 3 bis.

1.16.2.2.3 En el párrafo a) del Artículo 3 bis, la protección se hace extensiva a las aeronaves civiles de todos los Estados, no sólo de los Estados contratantes. Se adoptó esta redacción por considerarse que la protección contra el uso de las armas en contra de las aeronaves civiles ya existía en el derecho internacional consuetudinario y no se basaba en una norma de tratado específica aplicable entre las partes únicamente. Los derechos y obligaciones de los Estados consagrados en la Carta de las Naciones Unidas no se ven afectados. Aunque se adoptó una fórmula general, las deliberaciones de la Asamblea se centraron en el derecho inmanente de legítima defensa previsto en el Artículo 51 de la Carta.

1.16.2.2.4 Los párrafos b) y c) del Artículo 3 bis tampoco fueron controvertidos. En el párrafo b) se reconoce que todo Estado tiene derecho a exigir el aterrizaje de “una aeronave civil que sobrevuele su territorio sin estar facultada para ello, o si tiene motivos razonables para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio; asimismo puede dar a dicha aeronave otra instrucción necesaria para poner fin a este acto de violación.” A tal efecto, los Estados contratantes podrán recurrir a todos los medios apropiados compatibles con el derecho internacional, el Convenio de Chicago y el párrafo a) del Artículo 3 bis. La redacción del párrafo b), en el que se

reconoce que todo Estado (no sólo los Estados contratantes) tiene derecho a exigir el aterrizaje o a dar otras instrucciones, indica que esta norma refleja el derecho internacional (consuetudinario) vigente. Según el párrafo c), las aeronaves civiles deberán acatar una orden dada de conformidad con el párrafo b).

1.16.2.2.5 La Asamblea reconoció también la necesidad de contar con una disposición relativa al uso indebido de la aviación civil o al uso de las aeronaves civiles para cualquier propósito incompatible con los fines del Convenio de Chicago. Después del debate, se formuló el párrafo d).

1.16.2.3 Adopción del Artículo 3 bis

1.16.2.3.1 El 10 de mayo de 1984, la Asamblea, a la que asistieron 107 Estados contratantes, incluyendo Cuba y los Estados Unidos, adoptó por unanimidad el *Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional* [Artículo 3 bis]. La Asamblea también adoptó por aclamación la Resolución A25-2 en la que se insta a todos los Estados contratantes a ratificar lo antes posible el Protocolo. El Protocolo requiere 102 ratificaciones para su entrada en vigor; al 31 de mayo de 1996, se habían depositado 80 instrumentos de este tipo, y en consecuencia, el Protocolo no había entrado en vigor. Ni Cuba ni los Estados Unidos habían ratificado el Protocolo.

1.16.2.3.2 Los siguientes párrafos del preámbulo del Protocolo son pertinentes al examen del derribo de las dos aeronaves, el 24 de febrero de 1996:

LA ASAMBLEA DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

[párrafo 2] “HABIENDO TOMADO NOTA de que la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general,”

[párrafo 5] “HABIENDO TOMADO NOTA de que, con arreglo a consideraciones humanitarias elementales, debe garantizarse la seguridad y la vida de las personas a bordo de las aeronaves civiles,”

[párrafo 6] “HABIENDO TOMADO NOTA de que en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el día 7 de diciembre de 1944, los Estados contratantes

— reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio,

— se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado, y

— convienen en no emplear la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del Convenio,”

[párrafo 7] “HABIENDO TOMADO NOTA de que los Estados contratantes han resuelto tomar medidas apropiadas para evitar que se viole el espacio aéreo de otros Estados y que la aviación civil se emplee para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio, así como para intensificar aún más la seguridad de la aviación civil internacional.”

1.16.2.3.3 El Artículo 3 *bis* dice lo siguiente:

“Artículo 3 *bis*

a) Los Estados contratantes reconocen que todo Estado debe abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo y que, en caso de interceptación, no debe ponerse en peligro la vida de los ocupantes de las aeronaves ni la seguridad de éstas. La presente disposición no se interpretará en el sentido de que modifica en modo alguno los derechos y las obligaciones de los Estados estipulados en la Carta de las Naciones Unidas.

b) Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene derecho, en el ejercicio de su soberanía, a exigir el aterrizaje en un aeropuerto designado de una aeronave civil que sobrevuele su territorio sin estar facultada para ello, o si tiene motivos razonables para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio; asimismo puede dar a dicha aeronave toda otra instrucción necesaria para poner fin a este acto de violación. A tales efectos, los Estados contratantes podrán recurrir a todos los medios apropiados compatibles con los preceptos pertinentes del derecho internacional, comprendidas las disposiciones pertinentes del presente Convenio y, específicamente, con el párrafo a) del presente Artículo. Cada Estado contratante conviene en publicar sus reglamentos vigentes en materia de interceptación de aeronaves civiles.

c) Toda aeronave civil acatará una orden dada de conformidad con el párrafo b) del presente Artículo. A este fin, cada Estado contratante incorporará en su legislación o reglamentación todas las disposiciones necesarias para que toda aeronave civil matriculada en él o explotada por un explotador cuya oficina principal o residencia permanente se encuentre en su territorio, tenga la obligación de acatar dicha orden. Cada Estado contratante tomará las disposiciones necesarias para que toda violación de esas leyes o reglamentos aplicables se castigue con sanciones severas, y someterá el caso a sus autoridades competentes de conformidad con las leyes nacionales.

d) Cada Estado contratante tomará medidas apropiadas para prohibir el uso deliberado de aeronaves civiles matriculadas en dicho Estado o explotadas por un explotador que tenga su oficina principal o su residencia permanente en dicho Estado, para cualquier propósito incompatible con los fines del presente Convenio. Esta disposición no afectará al párrafo a) ni derogará los párrafos b) y c) del presente Artículo.”

1.16.2.4 Acontecimientos subsiguientes relacionados con el Artículo 3 *bis*

1.16.2.4.1 Después de la adopción del Artículo 3 *bis* en los días 13 y 14 de julio de 1988, el Consejo consideró una solicitud de la República Islámica del Irán en relación con el derribo, el 3 de julio de 1988, de la aeronave que realizaba el vuelo IR 655 de Iran Air; en su decisión, el Consejo “deploró el uso de armas contra una aeronave civil” y “reafirmó el principio fundamental de que los Estados deben abstenerse de recurrir al uso de armas contra aeronaves civiles; apeló también a todos los Estados que aún no lo hubieran hecho a ratificar, tan pronto como fuese posible, el Protocolo incorporando el Artículo 3 *bis* al Convenio sobre Aviación Civil Internacional;...”

1.16.2.4.2 El 7 de diciembre de 1988, el Consejo, al considerar el informe de la investigación del mismo incidente, reafirmó “el principio fundamental del derecho internacional general de que los Estados deben abstenerse de recurrir al uso de las armas contra aeronaves civiles” e hizo un llamamiento urgente

a todos los Estados que todavía no lo hubieran hecho a ratificar el Artículo 3 *bis*. El Consejo instó asimismo a “todos los Estados a adoptar todas las medidas necesarias en pro de la seguridad de la navegación de aeronaves civiles, garantizando en particular la efectiva coordinación de las actividades civiles y militares;”.

1.16.2.4.3 El 14 de junio de 1993, el Consejo, al considerar el informe final de la investigación del incidente de Korean Air Lines (KE 007), adoptó una resolución en la que “*Insta* una vez más urgentemente a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho, a ratificar, lo antes posible, el Protocolo que incorpora el Artículo 3 *bis* al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en el cual se reafirma el principio fundamental (...) de que los Estados deben abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles;”. En la resolución, el Consejo también “*Insta* a los Estados a tomar todas las medidas necesarias para salvaguardar la seguridad de la navegación aérea de las aeronaves civiles, de conformidad con las reglas, normas y métodos recomendados pertinentes, consagrados en el Convenio de Chicago y sus Anexos;”.

1.16.2.4.4 Además, el 31º período de sesiones de la Asamblea adoptó la Resolución A31-15, en cuyo Apéndice C se insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen las enmiendas del Convenio de Chicago que no estén aún en vigor, incluida la enmienda que introduce el Artículo 3 *bis*.

1.16.3 Procedimientos de interceptación

1.16.3.1 Procedimientos de interceptación de la OACI

1.16.3.1.1 Las normas de la OACI relativas a los procedimientos de interceptación figuran en el Anexo 2, párrafos 3.8.1 y 3.8.2, que se reproducen a continuación:

“3.8.1 La interceptación de aeronaves civiles se regirá por los reglamentos y directrices administrativas apropiados que los Estados contratantes establezcan en cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y, especialmente en cumplimiento del Artículo 3 d), en virtud del cual los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado. En consecuencia, al redactar dichos reglamentos y directrices administrativas los Estados tendrán en cuenta las disposiciones que figuran en el Apéndice 1, Sección 2, y en el Apéndice 2, Sección 1 [del Anexo 2].

Nota. — Reconociendo que es esencial para la seguridad del vuelo que cualquier señal visual utilizada en caso de interceptación, a la que solamente debería recurrirse en última instancia, sea correctamente empleada y comprendida por las aeronaves civiles y militares del mundo entero, el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, al adoptar las señales visuales contenidas en el Apéndice 1 de este Anexo, instó a los Estados contratantes a que se aseguren de que sus aeronaves de Estado cumplan estrictamente con dichas señales visuales. Como la interceptación de aeronaves civiles representa en todos los casos un peligro posible, el Consejo ha formulado también recomendaciones especiales e insta a los Estados contratantes a ponerlas en práctica con carácter uniforme. Estas recomendaciones especiales figuran en el Adjunto A.

3.8.2 En caso de interceptación de una aeronave civil su piloto al mando cumplirá con las normas que figuran en el Apéndice 2, Secciones 2 y 3, interpretando y respondiendo a las señales visuales en la forma especificada en el Apéndice 1, Sección 2 [del Anexo 2].”

1.16.3.1.2 Como la interceptación de aeronaves civiles representa, en todos los casos, un peligro posible, el Consejo de la OACI ha formulado recomendaciones especiales que amplían los párrafos 3.8.1 y 3.8.2 del Anexo 2. Estas recomendaciones especiales, que figuran en el Adjunto A del Anexo 2, comprenden recomendaciones generales que recalcan el principio de que la interceptación de aeronaves civiles debería evitarse y únicamente debería emprenderse como último recurso. Algunas recomendaciones tienen por finalidad eliminar o disminuir la necesidad de interceptar aeronaves civiles, mientras que otras tienen por objeto garantizar la adopción de medidas coordinadas entre los pilotos y las dependencias de tierra de que se trate a fin de eliminar o reducir los peligros inherentes a las interceptaciones emprendidas como último recurso. Estas recomendaciones comprenden las maniobras de interceptación, incluyendo las maniobras de identificación visual y de guía para la navegación. Además comprenden la guía de una aeronave interceptada, las medidas que ha de adoptar la aeronave interceptada, las señales visuales aire-a-aire, las radiocomunicaciones con la aeronave interceptada, el uso de balas trazadoras y la coordinación entre las dependencias de control de interceptación y las dependencias ATS.

1.16.3.1.3 En el *Manual sobre la interceptación de aeronaves civiles* (Doc 9433) de la OACI, se refunden las actuales disposiciones y recomendaciones especiales de la OACI relativas a la interceptación. El *Manual sobre las medidas de seguridad relativas a las actividades militares potencialmente peligrosas para las operaciones de aeronaves civiles* (Doc 9554) de la OACI comprende textos de orientación adicionales con el objeto de promover una coordinación civil/militar eficaz.

1.16.3.2 Procedimientos de interceptación de Cuba

1.16.3.2.1 En la AIP-Cuba (RAC 8-1) figuran los procedimientos de interceptación de aeronaves civiles y se consigna lo siguiente:

“... 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.”

1.16.3.2.2 La AIP-Cuba también comprende maniobras de interceptación, maniobras de guía para la navegación, la guía de una aeronave interceptada, las medidas que ha de adoptar la aeronave interceptada, las señales visuales aire-a-aire, las radiocomunicaciones entre la dependencia de control de interceptación o la aeronave interceptora y la aeronave interceptada, que son idénticas a las de las normas y recomendaciones especiales que figuran en el Anexo 2 al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*.

2. ANÁLISIS

2.1 Incursiones en el espacio aéreo cubano anteriores al 24 de febrero de 1996

2.1.1 Incursiones en el espacio aéreo cubano del 15 de mayo de 1994 al 4 de abril de 1995

2.1.1.1 De acuerdo con las autoridades cubanas, entre el 15 de mayo de 1994 y el 4 de abril de 1995 tuvieron lugar las siguientes violaciones del espacio aéreo cubano:

- 15 de mayo de 1994. Cinco aeronaves procedentes de Florida violaron el espacio aéreo cubano en la región occidental entre Cárdenas, provincia de Matanzas y El Mariel, provincia de La Habana, en un trayecto entre 15 y 80 millas, manteniéndose a una distancia de las costas entre 1,5 y 5,5 millas;
- 17 de mayo de 1994. Dos aeronaves Cessna 337 de matrícula N58BB y N108LS, procedentes de Florida violaron el espacio aéreo cubano en la región occidental entre Cárdenas, provincia de Matanzas y El Mariel, provincia de La Habana, en un trayecto entre 15 y 80 millas, manteniéndose a una distancia de las costas entre 1,5 y 5,5 millas;
- 25 de mayo de 1994. Cinco aeronaves procedentes de Florida violaron el espacio aéreo cubano en la región occidental entre Cárdenas, provincia de Matanzas y El Mariel, provincia de La Habana, en un trayecto entre 15 y 80 millas manteniéndose a una distancia de las costas entre 1,5 y 5,5 millas;
- 29 de mayo de 1994. Cinco aeronaves procedentes de Florida violaron el espacio aéreo cubano en la región occidental entre Cárdenas, provincia de Matanzas y El Mariel, provincia de La Habana, en un trayecto entre 15 y 80 millas, manteniéndose a una distancia de las costas entre 1,5 y 5,5 millas;
- El 10 de julio de 1994, a las 10:00 horas se detectó una violación del espacio aéreo cubano por la aeronave de matrícula N2506, de los Estados Unidos, 20 km al norte de Guanabo, provincia de La Habana. Esta aeronave violó un espacio de 18 km de longitud, a una profundidad de 3 km, abandonando el espacio aéreo cubano al norte de la ciudad de La Habana a las 10:30 horas;
- El 10 de noviembre de 1994, a las 13:13 horas, dos aeronaves C337, que despegaron a las 12:40 horas de la Base naval de Guantánamo violaron el espacio aéreo cubano al sobrevolar el faro de Punta de Maisí. En este sobrevuelo las avionetas lanzaron 200 volantes contra el gobierno constitucional cubano; y
- 4 de abril de 1995. Entre las 10:14 y las 10:57 horas, una aeronave C337 violó el espacio aéreo cubano en áreas al norte de la región occidental entre las localidades de Santa Fe y Guanabo, provincia de La Habana, en una longitud de 5 millas y manteniéndose a distancias de las costas cubanas que oscilaron entre 5 y 10 millas.

2.1.1.2 Mediante la Nota diplomática Núm. 908 del 21 de julio de 1994 dirigida a la Sección de Intereses de los Estados Unidos de América (Embajada de Suiza), el Ministerio de Relaciones Exteriores de Cuba informó a los Estados Unidos que aeronaves procedentes de aeropuertos de Florida habían violado en numerosas ocasiones el espacio aéreo cubano. Estas aeronaves también habían "utilizado indebidamente las frecuencias de radio establecidas para brindar los servicios de control de tránsito aéreo

e interferido, con sus vuelos, el control que se realiza sobre las actividades de narcotráfico en la región de información de vuelo de Cuba". El Ministerio declaró que los vuelos "que han llegado incluso a la violación del espacio aéreo cubano, se han realizado en áreas al norte de la región occidental de Cuba, entre Cárdenas, provincia de Matanzas y El Mariel, provincia de La Habana, en un trayecto entre 5 y hasta 80 millas y manteniéndose a distancias de las costas cubanas que han oscilado entre 1,5 y 5,5 millas. Entre los citados vuelos se incluyen, como ejemplos más recientes, los efectuados el 17 de mayo de 1994 por dos avionetas Cessna 337, de matrículas N58BB y N108LS. Los días 15, 25 y 29 de mayo de 1994, se realizaron violaciones similares por parte de cinco aeronaves. El 9 de julio de 1994, una aeronave con matrícula N2506 llevó a cabo otro vuelo de similares características. Existen evidencias, también, de otras violaciones en períodos anteriores". En la nota se declaraba también que en numerosas oportunidades estos aviones habían entrado en zonas de peligro cubanas activadas; se facilitó información específica sobre las fechas de estas incursiones, las zonas de peligro y el modelo y matrícula de las aeronaves. El Ministerio de Relaciones Exteriores exigió que "las autoridades norteamericanas adopten las medidas efectivas necesarias que pongan fin a estos hechos".

2.1.1.3 Mediante la Nota diplomática Núm. 1443 del 18 de noviembre de 1994, el Ministerio de Relaciones Exteriores de Cuba informó a los Estados Unidos que, el 10 de noviembre de 1994 a las 13:13, hora local "dos avionetas C337 violaron el espacio aéreo cubano al sobrevolar el faro de Punta de Maisí, después de haber despegado a las 12:40 horas de la Base naval norteamericana en Guantánamo...". En la nota se declaraba que estas aeronaves "lanzaron sobre el territorio cubano aproximadamente 200 volantes con propaganda enemiga perteneciente a la autodenominada organización contrarrevolucionaria 'Hermanos al Rescate'". En la nota se decía que estas aeronaves "formaron parte de un grupo de tres que arribaron a la Base naval en Guantánamo el 7 de noviembre de 1994 y sus matrículas norteamericanas son las siguientes: N2506, N5485S y N2329S". El Ministerio señaló a la atención de las autoridades de los Estados Unidos el hecho de que todavía no tenían una respuesta concreta y efectiva a la Nota diplomática Núm. 908. El Gobierno de Cuba solicitó oficialmente "que el Gobierno de los Estados Unidos, actuando con sentido de responsabilidad, adopte las medidas pertinentes para poner fin a estas actividades ilegales y provocativas de posibles consecuencias indeseables, que no pueden ser del interés de ninguno de los dos países".

2.1.1.4 Cuando fue interrogado por el equipo de la OACI en abril de 1996, el Sr. Basulto declaró que había llevado a un grupo de abogados a la Base naval de Guantánamo el 7 de noviembre de 1994. El 10 de noviembre de 1994, al despegar en su vuelo de regreso decidió "sin pararse a pensar" sobrevolar el lugar donde había crecido en Cuba y "lanzó algunas pegatinas a la gente que estaba mirando hacia la aeronave".

2.1.1.5 Mediante la Nota diplomática Núm. 694 del 25 de mayo de 1995, el Ministerio de Relaciones Exteriores de Cuba manifestó su protesta a los Estados Unidos "por la violación del espacio aéreo cubano por una avioneta procedente del territorio de los Estados Unidos". En la nota se declaraba que, el 4 de abril de 1995, entre las 10:14 y 10:57 horas locales, una aeronave Cessna 337 violó el espacio aéreo cubano en áreas al norte de la región occidental de Cuba, entre Santa Fe y Guanabo, en una longitud de cinco millas y manteniéndose a distancias de las costas cubanas que oscilaron entre 5 y 10 millas. El Ministerio deseaba "insistir sobre esta preocupante y peligrosa situación que viola la soberanía de la República de Cuba y pone en riesgo la seguridad de la navegación aérea en la zona". El Ministerio exigió que "las autoridades norteamericanas (adoptaran) las medidas efectivas necesarias que (pusieran) fin a hechos como éste".

2.1.1.6 Los Estados Unidos no respondieron a las Notas diplomáticas cubanas Núm. 908 del 21 de julio de 1994, Núm. 1443 del 18 de noviembre de 1994 ni a la Núm. 694 del 25 de mayo de 1995.

2.1.2 Incursiones en el espacio aéreo cubano el 13 de julio de 1995

2.1.2.1 Mediante la Nota diplomática Núm. 882 del 5 de julio de 1995, el Ministerio de Relaciones Exteriores de Cuba informó a los Estados Unidos que estaciones de radio de los Estados Unidos habían “estado difundiendo (información sobre) la organización de una flotilla de embarcaciones que se proponen (...) salir desde puertos en el territorio de los Estados Unidos y llegar hasta el límite de las 12 millas que marcan las aguas territoriales cubanas, con el objeto explícito de llevar a cabo acciones de provocación y desafiar al gobierno y al pueblo cubanos. Según... ‘Radio Martí’ una de las embarcaciones intentará... acercarse hasta unas 6 millas del litoral de Cuba...”. El Ministerio, entre otras cosas, insistió en que “las autoridades cubanas no tolerarán la más mínima violación de la integridad territorial de Cuba y no se hacen responsables de las consecuencias por medidas que haya que tomar en la legítima defensa de su soberanía”.

2.1.2.2 El 7 de julio de 1995, el Departamento de Estado publicó una declaración en la que el Gobierno de los Estados Unidos manifestaba que tenía “conocimiento de que se estaban haciendo preparativos para enviar una flotilla de barcos de propiedad privada desde Florida para entrar en aguas territoriales cubanas con objeto de depositar coronas de flores y celebrar ceremonias conmemorativas en el lugar del hundimiento del remolcador Trece de Marzo el día 13 de julio, en el que se cumplía el primer aniversario de dicha tragedia”. Se había informado a los organizadores de “los riesgos que podrían correr los participantes”. Se advirtió a los participantes de que cualquier intento de recoger personas en Cuba “con la intención de transportarlas a los Estados Unidos o de tomar medidas que supongan una violación de la ley de neutralidad podrán resultar en el enjuiciamiento u otras acciones legales en los Estados Unidos. ... Si los participantes actúan según lo indican sus octavillas y entran en aguas territoriales cubanas, podrán estar infringiendo la legislación cubana al entrar ilegalmente en territorio cubano y, en consecuencia, podrán ser arrestados por las autoridades cubanas”. La declaración seguía diciendo: “El Gobierno cubano ha informado al Departamento de Estado que está muy preocupado por las medidas propuestas y que tiene por costumbre detener a quienes entran sin permiso en territorio cubano.”

2.1.2.3 Según las autoridades cubanas, el 13 de julio de 1995 se produjo la siguiente violación del espacio aéreo cubano:

Cuatro aeronaves de los Estados Unidos (matrículas N108LS, N2506, N5485S y N312MX) entraron en el espacio aéreo cubano al norte de la ciudad de La Habana penetrando en la zona prohibida MUP-1 y sobrevolaron la ciudad de La Habana a muy baja altitud, de forma peligrosa y negligente.

2.1.2.4 Según las autoridades cubanas, no fue por accidente que las aeronaves violaron la soberanía cubana; el grupo Hermanos al Rescate, entre otras cosas, había procurado provocar incidentes aéreos de forma pública, abierta y patente, violar la soberanía territorial cubana y hacer caso omiso de la reglamentación del Estado en el que sus aeronaves estaban matriculadas. Además, el 13 de julio de 1995, se habían tomado fotografías del centro de La Habana desde esas aeronaves. Las fotografías se habían publicado y estaban a la venta en Miami.

2.1.2.5 El Cessna 337, de marcas de nacionalidad y matrícula N2506, era una de las aeronaves que habían sobrevolado la ciudad de La Habana el 13 de julio de 1995. Uno de los ocupantes del N2506 en este vuelo era un reportero del canal 6 de televisión NBC (entonces canal 4) en Miami. En una grabación de vídeo hecha por el reportero en este vuelo y difundida por la NBC en Miami, se veía caer al mar un flotador fumígeno al norte de La Habana, y luego se veía la aeronave sobrevolando La Habana y adentrándose bien en la costa. La grabación de vídeo difundida por la NBC incluía el reportaje y las entrevistas siguientes:

Reportero: “Mientras que entraban en aguas territoriales cubanas los barcos de la flotilla con exilados y periodistas a bordo, los pilotos de Hermanos al Rescate estaban lanzando flotadores fumígenos para marcar el lugar exacto en el que se había hundido el remolcador secuestrado un año antes.”

Voz de fondo: “Muy bien, lanza humo aquí”

Reportero: “No estaban solos. Había en la zona aviones de caza cubanos.”

Reportero: “Habiéndose detenido la flotilla, el piloto José Basulto, tan sólo a cuatro millas de Cuba, tomó la decisión de sobrevolar La Habana y lanzar pegatinas de parachoques y medallas religiosas. Hubo varios momentos de tensión sobre el malecón. El piloto comenzó a lanzar los objetos. El avión sobrevoló zumbando el centro de la ciudad a la altura de los tejados, ladeándose hacia La Habana.”

Voz de fondo: “... dando vueltas ... sobre La Habana”

Reportero: “Tráfico a lo largo del malecón: escaso; típico de las primeras horas de la tarde, ciertamente una vista única de La Habana.”

Sr. Basulto: “Este es un acto de desobediencia civil. Somos conscientes de lo que estamos haciendo que no es sino indicar al pueblo cubano que la desobediencia civil es posible.”

Reportero: “El Gobierno cubano respondió diciendo: ‘Todo barco procedente del exterior que invada por la fuerza nuestras aguas soberanas será hundido y toda aeronave derribada’.”

Portavoz del Departamento de Estado: “Cuando se entra en el espacio aéreo, en las aguas territoriales o en el territorio de otro país se está sujeto a las autoridades judiciales o policiales de dicho país.”

Reportero: “Hoy José Basulto explicó su decisión de sobrevolar La Habana.”

Sr. Basulto: “En aquel momento decidimos entrar en La Habana para desviar la atención de los barcos...”.

2.1.2.6 Cuando fue interrogado por el equipo de la OACI, en abril de 1996, acerca de los sucesos del 13 de julio de 1995, el Sr. Basulto declaró que los vuelos y la flotilla tenían por finalidad celebrar una ceremonia religiosa para conmemorar a las 40 personas que perecieron cuando los patrulleros cubanos hundieron un remolcador a 7 millas de la costa de Cuba, un año antes. Las aeronaves acudieron al lugar y lanzaron un flotador fumígeno para indicar la posición. Mientras los patrulleros cubanos embestían al barco de la flotilla que iba en cabeza, decidió sobrevolar La Habana para desviar la atención del barco y atraer la atención de la aeronave militar cubana que estaba volando sobre la flotilla. Dio dos vueltas sobre La Habana y lanzó algunos volantes y un puñado de medallas religiosas.

2.1.2.7 En un anuncio hecho público el 8 de agosto de 1995, el Departamento de Estado advirtió que la entrada en el territorio, aguas territoriales o espacio aéreo cubanos sin autorización previa del Gobierno cubano podría dar lugar a arresto u otra acción coercitiva por las autoridades cubanas, por haber violado las leyes cubanas. Todo barco o aeronave “dentro del límite de 12 millas de las costas de Cuba estaría dentro de las aguas territoriales o el espacio aéreo cubano y estaría sujeto a la jurisdicción del Gobierno cubano”. En el anuncio se declaraba que:

“... según acuerdo internacional, Cuba brinda servicios de control de tránsito aéreo hasta el paralelo 25° (*sic*) [24°], un área bastante más allá de su jurisdicción territorial. De acuerdo con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, del cual los Estados Unidos es signatario, las aeronaves que transiten por el espacio aéreo controlado de otro país deben atenerse al reglamento internacional del aire, incluyendo comunicación positiva con el proveedor del servicio de tránsito aéreo y presentación de un plan de vuelo.”

El anuncio seguía diciendo:

“En un anuncio hecho público el 14 de julio, el Gobierno cubano afirmaba su ‘firme determinación’ de tomar las acciones necesarias para defender la soberanía territorial cubana e impedir las incursiones no autorizadas en las aguas territoriales y el espacio aéreo cubanos. La declaración continuaba, ‘una vez más (el Gobierno cubano) alerta que cualquier barco proveniente del exterior puede ser hundido y cualquier aeronave derribada.’ El Departamento toma esta declaración muy seriamente.

...

Aquellas personas que penetren en las aguas territoriales o el espacio aéreo cubanos sin permiso previo pueden correr un grave peligro personal o hacerlo correr a otras. ...

El Departamento de Estado insta a todas las personas que deseen viajar a Cuba o entrar en las aguas territoriales o el espacio aéreo cubanos a que lo hagan utilizando medios seguros, ordenados y legales, y que eviten riesgos innecesarios para sí mismas y para otros.”

2.1.2.8 Mediante una nota diplomática del 21 de agosto de 1995 a la Sección de Intereses de Cuba, el Departamento de Estado se refirió a la declaración pública emitida por el Departamento el 8 de agosto de 1995. El Departamento declaró que “toma muy seriamente las declaraciones públicas del Gobierno de Cuba en relación con incursiones no autorizadas en las aguas territoriales y el espacio aéreo de Cuba, en el sentido de que el Gobierno de Cuba no toleraría violaciones de la integridad territorial de Cuba”. El Departamento de Estado declaró que tenía conocimiento de los planes de una flotilla de aproximarse a las aguas territoriales cubanas el 2 de septiembre de 1995 y de que, además del anuncio público, los funcionarios estadounidenses habían hablado con los organizadores y les habían “advertido de las posibles consecuencias de penetrar en aguas territoriales cubanas para fines incompatibles con el derecho internacional del mar. Además, la Guardia costera de los Estados Unidos había emitido un aviso a los navegantes, y la Administración Federal de Aviación planea emitir un aviso a los aviadores, los cuales son semejantes y refuerzan la advertencia contenida en la declaración del Departamento de Estado del 8 de agosto”.

2.1.2.9 El 28 de agosto de 1995 se emitió un NOTAM que en parte decía así:

“... debido al considerable tránsito aéreo relacionado con el acontecimiento marítimo que se celebrará en el estrecho de Florida, con efecto a partir del 2 de septiembre de 1995 a las 1000 UTC hasta el 3 de septiembre de 1995 a las 0100 UTC, la FAA recomienda que los explotadores de aeronaves eviten el espacio aéreo comprendido entre las siguientes coordenadas: de 2430N 8500W a 2430N 7700W a 2400N 7700W a 2400N 8500W al nivel de vuelo FL 200 y por debajo del mismo. ...

En un anuncio hecho público el 14 de julio de 1995, el Gobierno de Cuba manifestó su firme determinación de tomar medidas para evitar las violaciones del espacio aéreo cubano por parte de aeronaves. Estas medidas tienen por objeto defender y preservar la soberanía nacional cubana y evitar los sobrevuelos de aeronaves no autorizadas. También declara que cualquier aeronave que penetre sin autorización en el espacio aéreo podrá ser derribada. Los explotadores que realizan vuelos a Cuba deberían conocer todo el Reglamento Federal de Aviación y todas las leyes, normas y reglamentos internacionales y cubanos aplicables a las operaciones. Los explotadores que entran en el espacio aéreo cubano sin autorización podrán ser arrestados y podrán correr graves riesgos personales y hacerlos correr a otros.”

2.1.2.10 Mediante la Nota diplomática Núm. 1100 del 21 de agosto de 1995, el Ministerio de Relaciones Exteriores de Cuba envió a los Estados Unidos una copia de una carta, también fechada el 21 de agosto de 1995, del vicepresidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC) al administrador de la FAA. En la carta se declaraba que el 13 de julio de 1995 “varias aeronaves de matrícula norteamericana, cuyos planes de vuelo se adjuntan, penetraron sobre aguas territoriales cubanas al norte de la ciudad de La Habana, incursionando en la zona prohibida MUP-1 e incluso sobrevolaron dicha ciudad a muy baja altura, actuando peligrosa y negligentemente”. La carta continuaba así:

“En el Apéndice A... se adjuntan documentos probatorios de los hechos que hemos señalado y que... detallamos:

1. Fotocopias de los planes de vuelo (FPL) de las aeronaves N108LS; N2506; N5485S; N312MX.
2. Fotocopia de la reproducción de vídeo-radar obtenida el 13 de julio de 1995 a las 18:51 UTC en la que puede apreciarse, encerrada en un círculo, la ubicación sobre la ciudad de La Habana de las aeronaves N108LS y N2506, cuyos códigos SSR 1207 y 1210 corresponden a los notificados en los respectivos planes de vuelo (FPL).
3. En la misma reproducción de vídeo-radar puede apreciarse la ubicación de las aeronaves N5485S y N312MX al norte de la ciudad de La Habana, aunque fuera de las aguas territoriales cubanas.

En todos los casos, las aeronaves se apartaron de las trayectorias descritas en sus planes de vuelo, haciendo caso omiso de las advertencias emitidas por las dependencias de control de tránsito aéreo para que evitaran penetrar en zonas peligrosas o sobre territorio cubano.

...

Le ruego tome las acciones que su administración estime apropiadas para evitar que hechos de esta naturaleza puedan repetirse. ... Según publicaciones aparecidas en medios de prensa de los Estados Unidos, organizaciones anticubanas de extrema derecha radicadas en ese país pretenden, el próximo día 2 de septiembre de 1995, llevar a cabo nuevamente la realización de actividades violatorias de nuestras leyes, esta vez en la región de la playa de Varadero, con el empleo de medios aéreos y navales.

...

El Gobierno de la República de Cuba emitió el pasado 14 de julio de 1995, una declaración pública alertando sobre su 'firme determinación de adoptar cuantas decisiones sean necesarias para evitar actos provocadores' y advirtió claramente que cualquier nave procedente del exterior que invada por la fuerza nuestras aguas soberanas puede ser hundida y cualquier avión derribado'.

Ante esta situación, apelamos a esa administración para que adopte cuantas medidas sean necesarias para evitar que la anunciada provocación a la soberanía cubana sea consumada, con las imprevisibles consecuencias que se derivarían de este acto."

2.1.2.11 Mediante una carta del 29 de agosto de 1995, el administrador de la FAA respondió a la carta cubana del 21 de agosto de 1995, declarando que la FAA tomaba en serio cualquier violación del FAR y de las normas internacionales, y continuaba:

"En relación con el incidente del 13 de julio, la Oficina de distrito de normas de vuelo de la FAA (Miami) ha iniciado una investigación oficial del suceso. Se están reuniendo pruebas que demuestren el supuesto sobrevuelo del espacio aéreo cubano. Si las pruebas demuestran de manera concluyente que se violó el FAR, se tomarán medidas coercitivas contra el piloto al mando. La información que usted nos ha facilitado se incluirá en nuestra investigación.

Por lo que respecta a los informes de prensa según los cuales el 2 de septiembre de 1995 podrían realizarse actividades similares, la FAA ha emitido un [NOTAM] en el que recomienda a todos los pilotos que eviten el espacio aéreo comprendido en las coordenadas 2430N 8500W a 2030N 7700W a 2400N 7700W a 2400N 8500W, a 20 000 ft y por debajo de esta altitud. En el NOTAM se advierte también a los pilotos que sigan todos los reglamentos estadounidenses e internacionales aplicables a las transmisiones en el espacio aéreo de otro país."

2.1.2.12 En respuesta a la nota diplomática cubana Núm. 1100, el Departamento de Estado, mediante una nota del 28 de agosto de 1995 transmitida a Cuba, reconocía que el IACC había proporcionado a la FAA "información sobre la supuesta incursión no autorizada en el espacio aéreo cubano el 13 de julio de 1995 de aeronaves procedentes de los Estados Unidos". La nota diplomática continuaba:

"La FAA está investigando las posibles violaciones del Anexo 2 al Convenio [de Chicago] por el piloto en cuestión, con el objeto de emprender las acciones coercitivas pertinentes. ...

El Departamento reitera que el Gobierno de los Estados Unidos no aprueba, ni estimula, ni permanece indiferente ante el tipo de actividad planeada por los organizadores de la 'flotilla' en el caso de que violen las leyes de los Estados Unidos o de Cuba o el derecho internacional. Esta semana, el Departamento emitirá una declaración pública similar a su advertencia del 8 de agosto relativa a los viajes. Se ha difundido ampliamente un aviso de la Guardia costera de los Estados Unidos entre los marinos, y la Administración Federal de Aviación emitirá durante esta semana una notificación a los aviadores, ambas notificaciones son similares y reafirman la advertencia reflejada en las declaraciones públicas del Departamento de Estado.

El Gobierno de los Estados Unidos reconoce el derecho a la protesta pacífica. Sin embargo, los funcionarios estadounidenses han advertido a los organizadores de la

'flotilla' de las posibles consecuencias que tendría penetrar en aguas territoriales cubanas con fines incompatibles con el derecho internacional del mar, y les ha exhortado a no hacerlo. ...

El Gobierno de los Estados Unidos, interesado en evitar riesgos innecesarios para todos los interesados, exhorta una vez más al Gobierno de Cuba, de conformidad con los principios jurídicos internacionales relativos al uso de la fuerza y con el derecho del mar, a que ejerza la mayor discreción y moderación y a que evite el uso de la fuerza excesiva al responder a la planeada 'flotilla' de embarcaciones y aeronaves privadas a fin de garantizar la seguridad de las vidas."

2.1.2.13 El Departamento de Estado emitió una declaración pública el 29 de agosto de 1995 en la que hacía referencia al anuncio del 8 de agosto de 1995 y a la declaración pública de Cuba el 14 de julio de 1995. Reiteró que "las personas que entren sin autorización en las aguas territoriales o el espacio aéreo cubanos podrán correr graves riesgos personales y hacerlos correr a otras."

2.1.2.14 Mediante la nota diplomática del 30 de agosto de 1995, el Departamento de Estado informó a Cuba que, en relación con la flotilla y las aeronaves que tenían previsto aproximarse a las aguas territoriales y al espacio aéreo cubanos el 2 de septiembre de 1995, se había emitido una declaración pública el 29 de agosto de 1995, y que la FAA había emitido un NOTAM el 28 de agosto de 1995. La nota diplomática seguía diciendo:

"El Gobierno de los Estados Unidos ha tomado todas las medidas apropiadas para hacer cumplir las leyes y reglamentos estadounidenses y seguirá haciéndolo. El Gobierno de los Estados Unidos reconoce el derecho a la protesta pacífica. Sin embargo, los funcionarios estadounidenses han advertido a los organizadores de la 'flotilla' de las posibles consecuencias que tendría penetrar en las aguas territoriales o el espacio aéreo cubanos sin autorización y les ha exhortado a no hacerlo."

2.1.2.15 La flotilla partió el 2 de septiembre de 1995, pero debido a condiciones meteorológicas desfavorables, dio la vuelta en las primeras etapas de su viaje y regresó al puerto. Así pues, la aeronave que tenía previsto acompañar a la flotilla no despegó.

2.1.2.16 Mediante una nota diplomática del 5 de octubre de 1995, el Departamento de Estado informó a Cuba de lo siguiente:

"La FAA acusa a José Basulto, un dirigente de Hermanos al Rescate, de violar la regla federal de aviación (FAR) 91.703, al pilotar un avión con matrícula de los Estados Unidos dentro de un país extranjero sin cumplir con el reglamento de dicho país; y la FAR 91.13, al pilotar un avión de manera negligente o temeraria..."

En la nota diplomática se declaraba que estas acusaciones eran el resultado del vuelo del Sr. Basulto el 13 de julio de 1995 entrando en el espacio aéreo cubano sin autorización del Gobierno cubano. Se solicitaba al Gobierno de Cuba cualquier prueba que pudiera ser pertinente a estas acusaciones, tales como declaraciones proporcionadas por los controladores de tránsito aéreo cubanos que observaron el vuelo dentro del espacio aéreo cubano, o cualquier otro dato a tal efecto. Se solicitaron también "copias de los reglamentos cubanos presuntamente violados por Basulto."

2.1.2.17 Mediante una nota diplomática del 18 de octubre de 1995, el Departamento de Estado informaba a Cuba de los planes anunciados por organizaciones e individuos de constituir una flotilla para aproximarse a las aguas territoriales cubanas, probablemente acompañada de aeronaves privadas, el

21 de octubre de 1995; los organizadores habían declarado que se proponían "transmitir señales televisivas y de radio en onda corta hacia Cuba desde embarcaciones situadas fuera de las aguas territoriales cubanas por un período aproximadamente de media hora". El Departamento informó también a Cuba de que "el Gobierno de los Estados Unidos no autoriza ni alienta el tipo de actividad planeada por los organizadores de la flotilla si viola la ley de los Estados Unidos o la internacional, y tampoco le resulta indiferente". Se comunicaba que el Departamento emitiría una declaración pública, que la Guardia costera difundiría un aviso a los marinos y que la FAA expediría un NOTAM. El Gobierno de los Estados Unidos instó al Gobierno de Cuba a ejercer la mayor prudencia y contención y a evitar el uso excesivo de la fuerza en su respuesta a la planeada flotilla de embarcaciones y aeronaves privadas con el fin de garantizar la seguridad de las vidas humanas.

2.1.2.18, Las actividades de la flotilla previstas para el 21 de octubre de 1995 se cancelaron posteriormente debido a condiciones meteorológicas desfavorables.

2.1.2.19 El 3 de noviembre de 1995, el Gobierno de Cuba facilitó pruebas de la incursión del 13 de julio de 1995, en respuesta a la nota diplomática de los Estados Unidos del 5 de octubre de 1995. Los documentos se enviaron por intermedio de la Sección de Intereses de los Estados Unidos y se transmitieron a la FSDO de la FAA en Miami. El 28 de noviembre de 1995, el Departamento de Estado preguntó si la oficina de Aviación Internacional (AIA) de la FAA había recibido las pruebas del Gobierno cubano. La AIA de la FAA siguió la pista de los documentos y los recibió de la FSDO de Miami, el 1 de diciembre de 1995.

2.1.3 Incursiones en el espacio aéreo cubano el 9 y el 13 de enero de 1996

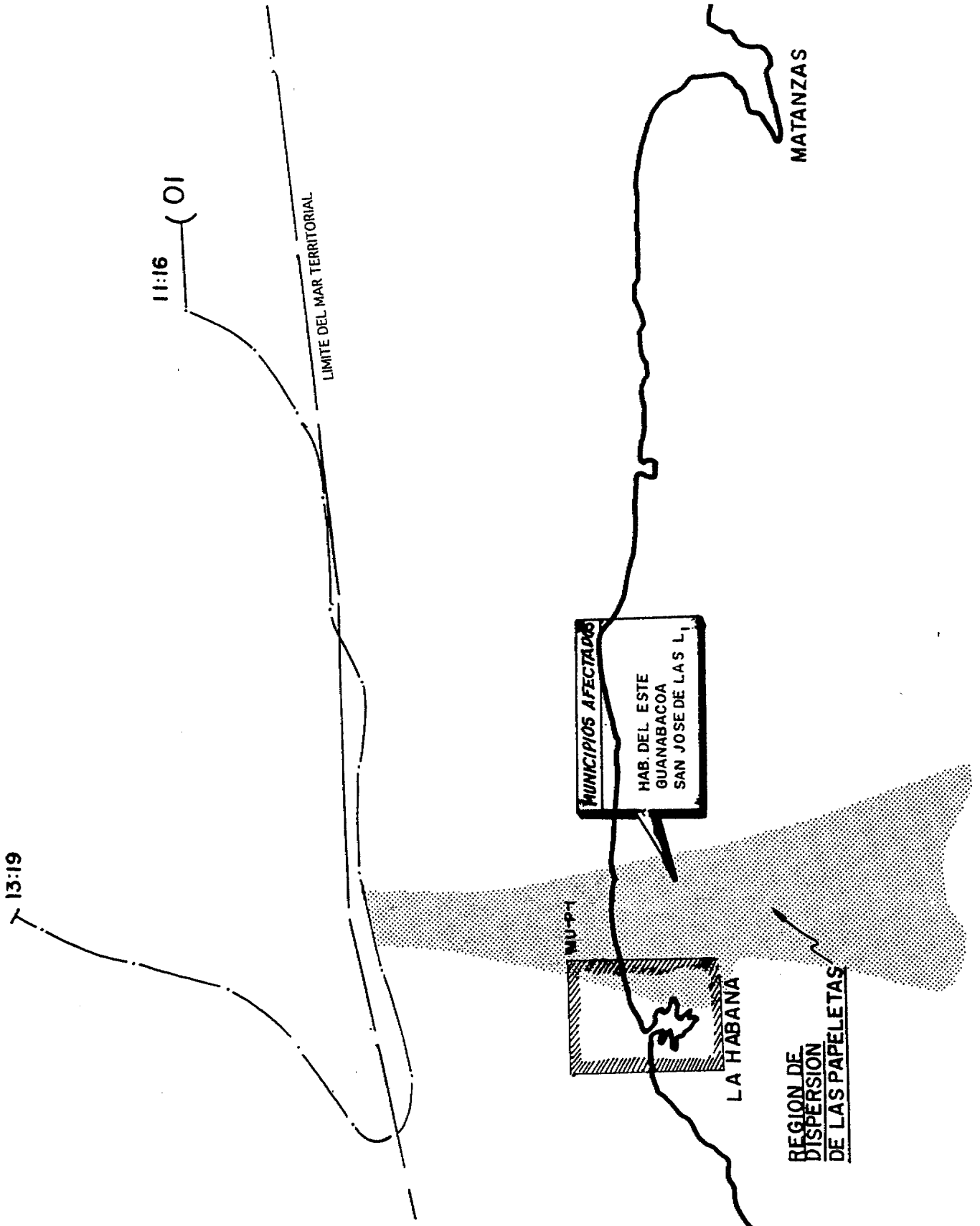
2.1.3.1 De acuerdo con las autoridades en Cuba, las siguientes violaciones del espacio aéreo cubano tuvieron lugar el 9 y el 13 de enero de 1996:

Las autoridades cubanas detectaron dos aeronaves ligeras procedentes del aeropuerto de Opa Locka en Florida, que sobrevolaron el territorio de las provincias habaneras lanzando propaganda subversiva en que se exhortaba a realizar acciones contra el orden constitucional cubano.

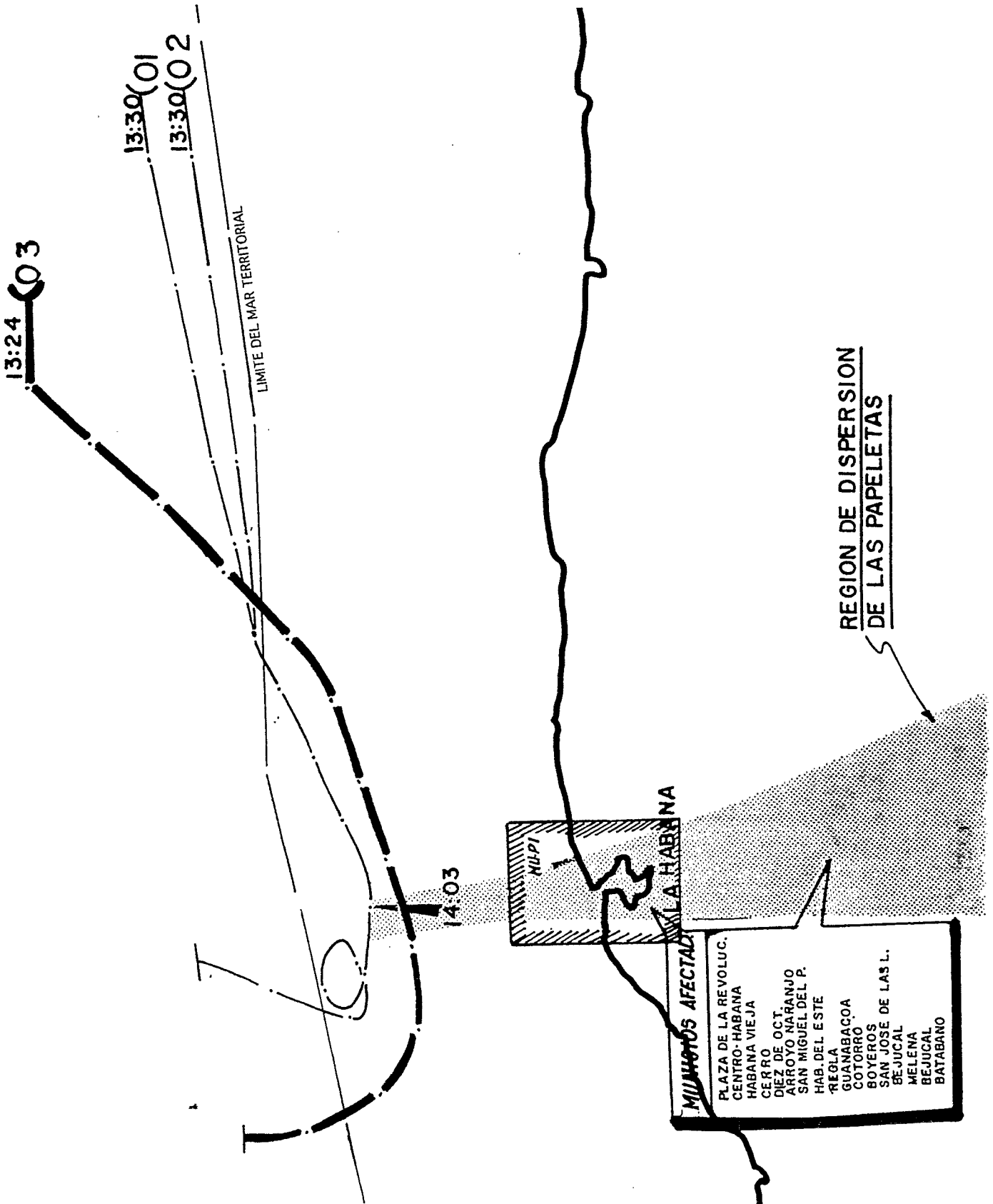
2.1.3.2 De acuerdo con las autoridades en Cuba, las papeletas se dispersaron no sólo en La Habana, sino que cubrieron todo el territorio de las provincias habaneras. Añadieron que el señor Basulto había declarado públicamente que el 13 de enero de 1996 se habían lanzado medio millón de papeletas.

2.1.3.3 En la entrevista realizada por el equipo de la OACI en abril de 1996 con respecto a los vuelos el 9 y el 13 de enero de 1996, el señor Basulto dijo:

Habíamos efectuado cálculos y experimentos con las papeletas. El viento las transportaba y se hundían a 2,6 ft por segundo. Estuvimos esperando viento favorable durante tres meses para poder lanzar las papeletas en aguas internacionales y dejar que el viento las transportara a La Habana. Las condiciones del viento los días 9 y 13 de enero de 1996 hicieron posible el lanzamiento. El 9 de enero realizamos un experimento y el 13 de enero lanzamos medio millón de papeletas con mucho éxito. El lanzamiento tuvo lugar sobre aguas internacionales y el viento transportó las papeletas a casi toda La Habana. El 13 de enero de 1946 Cuba presentó a las Naciones Unidas el primer proyecto de la Declaración Universal de Derechos Humanos. En las papeletas se citaban extractos de la Declaración Universal de Derechos Humanos. Cincuenta años más tarde devolvimos las declaraciones a Cuba.



Carta 8 - La dispersión de papeletas el 9 de enero de 1996 notificada por Cuba



Carta 9 - La dispersión de papeletas el 13 de enero de 1996 notificada por Cuba

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!

2.1.3.4 En la Nota diplomática Núm. 45 del 16 de enero de 1996, el Ministerio de Relaciones Exteriores de Cuba comunicó a los Estados Unidos "su preocupación ante la grave situación creada en el espacio aéreo de la República de Cuba por aviones procedentes del territorio de los Estados Unidos de América". En la nota diplomática se afirmaba que las autoridades cubanas "detectaron que dos aviones ligeros, procedentes del aeropuerto de Opa Locka... penetraron en el espacio aéreo cubano los días 9 y 13 de enero de 1996, sobrevolaron el territorio de las provincias habaneras y lanzaron octavillas de carácter subversivo en las que se incita a realizar acciones contra el orden constitucional cubano". El Ministerio añadía que por medio de notas diplomáticas anteriores había informado a los Estados Unidos de "la ocurrencia de violaciones similares del espacio aéreo cubano". La nota diplomática continuaba con lo siguiente:

"El Gobierno de la República de Cuba ha conocido que las autoridades norteamericanas correspondientes han adoptado medidas para desalentar actos de naturaleza terrorista y agresivos contra Cuba. Sin embargo, la reciente realización de estos graves hechos... demuestra que las mismas no son suficientemente efectivas ni pueden evitar el riesgo de incidentes serios con los protagonistas de tales violaciones que actúan desde los Estados Unidos.

Por ello el Gobierno de la República de Cuba insta al Gobierno de los Estados Unidos de América a que adopte las medidas adicionales necesarias para poner fin a hechos como los ocurridos los días 9 y 13 de enero de 1996."

2.1.3.5 El Departamento de Estado respondió mediante nota diplomática fechada el 19 de enero de 1996. En ella se refería a los incidentes del 9 y 13 de enero y declaraba que, como ya se había comunicado, "el Gobierno de los Estados Unidos no sanciona, ni fomenta, ni es indiferente respecto de este tipo de actividad cuando viola las leyes de los Estados Unidos, de Cuba o el derecho internacional. El Gobierno de los Estados Unidos ha desalentado firmemente estas actividades y ha emitido varias declaraciones públicas advirtiendo las consecuencias potencialmente graves que supone el ingreso a las aguas territoriales o al espacio aéreo de Cuba sin autorización previa del Gobierno de Cuba". En la nota diplomática se declaraba también lo siguiente:

"Se ha informado a la FAA de esto y está recopilando información relativa a los incidentes notificados. En nombre de la FAA, el Departamento de Estado pide al Gobierno de Cuba cualquier evidencia o información referente al caso, tal como declaraciones de los controladores de tránsito aéreo cubano u otros que observaron los vuelos en el espacio aéreo cubano, o cualquier otra información a tal efecto.

A la FAA le complacería además obtener copias de la reglamentación cubana supuestamente violada por los pilotos en su entrada no autorizada al espacio aéreo cubano."

2.1.3.6 En respuesta, el Ministerio de Relaciones Exteriores de Cuba, mediante una nota diplomática del 31 de enero de 1996, envió una comunicación fechada el 15 de enero de 1996 del presidente del IACC al administrador de la FAA, a la cual se adjuntaban las pruebas siguientes:

1. Fotocopias de los planes de vuelo (FPL) de las aeronaves N108LS y N2506.
2. Fotocopia de la reproducción del vídeo-radar obtenido el 13 de enero de 1996 a las 18:30 UTC, en la que puede apreciarse, encerrada en un círculo, la ubicación dentro del espacio aéreo cubano de las aeronaves N2506 y N108LS, cuyos códigos

SSR 1222 y SSR 1223 corresponden a los notificados en los respectivos planes de vuelo (FPL).

3. Transcripción de las comunicaciones de las aeronaves N2506 y N108LS con el ATC de La Habana por medio de la aeronave comercial AAL975.”

En la comunicación seguidamente decía que el 15 de enero de 1996, el Gobierno de Cuba había formulado una declaración pública en que se notificaba que:

“... Cuba tiene los medios necesarios para garantizar la integridad de su territorio nacional, así como para interrumpir vuelos no autorizados en su espacio aéreo, por lo que los violadores deben estar igualmente dispuestos para enfrentar las consecuencias.

Ante esta situación, apelamos nuevamente a esta administración para que adopte las medidas necesarias a fin de evitar que se repitan incidentes de este tipo.”

2.1.3.7 En la nota diplomática del 20 de febrero de 1996, el Departamento de Estado informaba a Cuba que la FAA continuaba con su investigación del señor Basulto a quien se acusaba de violar las reglas FAR 91.703 y 91.13, a raíz del “vuelo que supuestamente realizó el señor Basulto el 13 de julio de 1995 ... en el espacio aéreo cubano sin el permiso del Gobierno de Cuba”. Tras agradecer en nombre de la FAA la información proporcionada por Cuba, el Departamento transmitió una petición de la FAA para obtener cierta información adicional.

2.1.4 **Resumen de la situación en Cuba antes del 24 de febrero de 1996**

2.1.4.1 Las autoridades cubanas declararon que como resultado de las violaciones repetidas de su espacio aéreo, se habían visto forzados a cerrar temporalmente el corredor internacional Girón para las aeronaves civiles y restringir la entrada y salida del aeropuerto internacional de Varadero. Asimismo, declararon que en numerosas ocasiones las incursiones en el espacio aéreo cubano habían tenido lugar en zonas de peligro activadas y debidamente promulgadas de conformidad con las normas internacionales.

2.1.4.2 De acuerdo con el IACC, el sobrevuelo de La Habana el 13 de julio de 1995 constituyó el acontecimiento clave que condujo a los hechos del 24 de febrero de 1996. La cooperación entre el IACC y la FAA había sido buena, y según el IACC había cierta confianza en la FAA y en que el administrador de la misma resolvería la situación. Sin embargo, el IACC sostuvo que a fines de 1995 se habían demorado deliberadamente las medidas coercitivas de la FAA respecto de los Hermanos al Rescate y pilotos particulares.

2.1.4.3 Según el Comandante de la Defensa antiaérea y la Fuerza aérea de Cuba, el sobrevuelo de La Habana el 13 de julio de 1995 era humillante para Cuba, el pueblo cubano y la Fuerza aérea. Declaró que la Defensa antiaérea podría haber sido mucho más agresiva el 13 de julio de 1995, pero que los líderes cubanos consideraron que el Gobierno de los Estados Unidos podría resolver la situación; que después de los acontecimientos del 9 y 13 de enero de 1996 se daban cuenta que el control de la organización de los Hermanos al Rescate estaba más allá del Gobierno de los Estados Unidos. Señaló que unos días después del incidente del 13 de enero de 1996, se le había instruido que ya no debían tolerarse violaciones del espacio aéreo territorial de Cuba y que se le autorizaba, en caso de que la situación surgiera nuevamente, a decidir personalmente respecto de la interceptación militar y derribo, si era necesario.

2.2 Acontecimientos en los Estados Unidos el 23 de febrero de 1996

2.2.1 Según las autoridades en los Estados Unidos, el Gobierno cubano había negado permiso al "Concilio Cubano, organización general coordinadora de los derechos humanos en Cuba" para celebrar una reunión pública prevista para el 24 de febrero de 1996; los Hermanos al Rescate habían declarado públicamente su respaldo al Concilio Cubano y habían presentado una solicitud al Ministerio de Hacienda para obtener autorización para enviar asistencia financiera al grupo.

2.2.2 En las primeras horas de la tarde del 13 de febrero de 1996, la Oficina de asuntos cubanos del Departamento de Estado se comunicó con la Oficina de aviación internacional de la FAA (FAA/AIA), para indicar que "debido a las medidas enérgicas contra los disidentes en La Habana era posible que los BTTR [Hermanos al Rescate] intentaran realizar, en los próximos días, un vuelo para demostrar su solidaridad con los disidentes desafiando al Gobierno cubano". El Departamento de Estado también indicaba que "la información sugería que los cubanos estaban de 'mal humor'".

2.2.3 Seguidamente, a las 14:40 horas del 23 de febrero de 1996, la FAA/AIA envió un mensaje por correo electrónico a la FSDO de la FAA en Miami y a la sede de la FAA, que decía lo siguiente:

"... A raíz de las medidas enérgicas del Gobierno de Cuba respecto de los disidentes, se han producido una serie de arrestos (en La Habana) y la cancelación de la reunión que iba a celebrar la organización general coordinadora disidente "Concilio Cubano" el día de mañana.

Hemos recibido una llamada del Departamento de Estado señalándonos que como Hermanos al Rescate (BTR) y su líder Basulto apoyan y respaldan al Concilio Cubano, cabría la posibilidad de que el BTR intentara realizar mañana un vuelo no autorizado en el espacio aéreo cubano, desafiando al GOC y sus políticas contra los disidentes. El Departamento de Estado no puede confirmar que esto ocurrirá y está en contacto con las entidades locales encargadas de aplicar la ley para determinar, de mejor manera, cuál es la situación. He reiterado al Estado que la FAA no puede IMPEDIR vuelos como este posible vuelo, pero que alertaremos a nuestra gente en caso de que ocurra y que lo documentaremos (lo mejor posible), para fines de cumplimiento/aplicación.

El Estado ha indicado que probablemente el GOC actuaría menos moderadamente (en un escenario de vuelo no autorizado) en esta oportunidad ..."

Se pidió a la FSDO transmitir este mensaje al oficial de enlace militar en el ARTCC de Miami.

2.2.4 El oficial de enlace militar recibió este mensaje a las 18:00 horas. A continuación informó al supervisor de turno del ARTCC de Miami y al oficial de enlace militar de servicio acerca de la "posible actividad para el día siguiente". Según las autoridades en los Estados Unidos: "Las instrucciones específicas eran avisar a la AIFSS de Miami y a la Torre de Opa Locka que coordinaran toda la información de los planes de vuelo y horas de salida con el supervisor de vigilancia; el supervisor de vigilancia y/o el especialista de enlace militar debían seguir los códigos de los transpondedores de los Hermanos al Rescate hasta donde fuera posible, tomar notas detalladas y advertir a otras instalaciones (DIACC NORAD, etc.) de la actividad". Seguidamente, el oficial de enlace militar llamó al supervisor del DIACC (instalaciones del servicio de aduanas en California), le informó de la posible actividad de los Hermanos al Rescate y pidió su asistencia. Más aún, el director de la FSDO en Miami pidió que se "preparara" el balón radar aerostático B94 en Cayo Cudjoe, Florida.

2.3 Acontecimientos del 24 de febrero de 1996

2.3.1 Situación en Cuba el 24 de febrero de 1996

2.3.1.1 De acuerdo con el comandante de la Defensa antiaérea y de las Fuerzas aéreas de Cuba, el 24 de febrero de 1996 fue un día especial, el centésimo primer aniversario de la Guerra de la independencia cubana. Había carnavales y otras actividades públicas importantes en La Habana. El grupo de los Hermanos al Rescate había proclamado apoyar las actividades contrarrevolucionarias y, en consecuencia, el comandante se dirigió al centro de comando. Cerca de las 09:40 horas, se recibieron mensajes de plan de vuelo para vuelos de las aeronaves de los Hermanos al Rescate. A partir de las 10:16 horas, tres aeronaves no identificadas violaron en diversos momentos espacio aéreo territorial cubano y zonas de peligro activadas. No se observaron por radar los códigos de transpondedor SSR de estas aeronaves. El comandante declaró además que ordenó a las aeronaves interceptoras militares despegar y persuadir a las aeronaves no identificadas a retirarse, y que cuando las aeronaves no identificadas vieron los MiG, se retiraron. Las dos aeronaves MiG permanecieron al norte de La Habana hasta que las aeronaves no identificadas se retiraron hacia el norte, y los MiG retornaron a la base a las 11:30 horas. Al mediodía, se recibieron tres nuevos mensajes sobre planes de vuelo para vuelos de aeronaves de los Hermanos al Rescate y el comandante decidió permanecer en el centro de comando.

2.3.1.2 Según las autoridades en los Estados Unidos, su radar no registró ninguna actividad de aeronaves militares cubanas, ni de aeronaves no identificadas, al norte de La Habana entre las 10:12 y las 11:30 horas. No obstante, el radar estadounidense registró actividad de aeronaves militares cubanas al norte de La Habana entre las 12:15 y las 12:45 horas. De acuerdo con las autoridades en los Estados Unidos, ellos no tienen prueba de que haya salido una aeronave de los Hermanos al Rescate desde los Estados Unidos la mañana del 24 de febrero de 1996. Los Hermanos al Rescate confirmaron que no habían realizado vuelos esa mañana. Según las autoridades cubanas, en aquel momento no se llevó a cabo ninguna actividad de ese tipo.

2.3.2 Situación en los Estados Unidos el 24 de febrero de 1996

2.3.2.1 De acuerdo con las autoridades en los Estados Unidos, la Oficina de asuntos cubanos del Departamento de Estado pidió, por medio del Centro de operaciones de la FAA, Washington, D.C., al ARTCC de Miami y la AIFSS de Miami, información sobre la salida de aeronaves de los Hermanos al Rescate. La TWR de Opa Locka confirmó a la AIFSS de Miami a las 13:08 horas que tres aeronaves de los Hermanos al Rescate habían realizado el rodaje para salir y confirmaron al ARTCC de Miami a las 13:15 horas que las tres aeronaves habían salido y se encontraban justo al norte del aeropuerto. Se pidió a la TWR de Opa Locka informar al ARTCC de Miami si salía cualquier otra aeronave de Hermanos al Rescate. Asimismo se había notificado a otras entidades, comprendido el Servicio de aduanas. Según las autoridades en los Estados Unidos, cualquier incursión en el espacio aéreo cubano debía documentarse con fines de cumplimiento/aplicación.

2.3.3 Los vuelos de las aeronaves N2456S, N5485S y N2506

2.3.3.1 Información general

2.3.3.1.1 Los movimientos de las aeronaves N2456S, N5485S y N2506, desde las 14:50 a las 15:46 horas del 24 de febrero de 1996, se evaluaron a partir de los registros siguientes: datos radar proporcionados por Cuba, en la forma de diagramas obtenidos en cuatro estaciones radar de defensa aérea y un diagrama integrado; datos radar de CARIBROC, del sector SEAD de NORAD y del ARTCC de Miami proporcionados por los Estados Unidos; grabaciones de las radiocomunicaciones militares cubanas proporcionadas por Cuba y los Estados Unidos; grabaciones de las radiocomunicaciones proporcionadas

por el ACC de La Habana y la AIFSS de Miami; grabaciones de las radiocomunicaciones entre los Cessna, otras radiocomunicaciones civiles y la intercomunicación a bordo de la N2506; declaraciones de testigos oculares, en particular del *Majesty of the Seas* y el *Tri-Liner*; declaraciones de los pilotos militares cubanos involucrados; y declaraciones de los ocupantes de la N2506.

2.3.3.1.2 Antes de las 15:00 horas, las aeronaves Cessna se encontraban al norte del paralelo 24N y se dirigían al oeste. Los tres Cessna llamaron al ACC de La Habana, notificaron que iban a entrar a la FIR Habana y proporcionaron sus códigos de transpondedor.

2.3.3.2 El vuelo de la aeronave N2456S

2.3.3.2.1 A las 14:57 horas la N2456S llamó al ACC Habana y notificó que estaría cruzando el paralelo 24N en 5 minutos. Los datos radar de la defensa aérea cubana mostraron que a las 15:00 horas la N2456S ya estaba al sur del paralelo 24N, dentro de la zona de peligro MUD-9, en la posición 23 41N 082 07W; la N2456S continuó al sur de esa posición, entró al espacio aéreo territorial cubano a las 15:07 horas y viró al sudoeste. Los datos radar de los Estados Unidos mostraron que la N2456S cruzó el paralelo 24N cerca de las 15:00 horas y se dirigió al sur, entre 082 20W y 082 40W, a través de las zonas de peligro MUD-8 y MUD-9 hacia la ciudad de La Habana.

2.3.3.2.2 A las 15:17 horas hubo un intercambio entre la N2456S y la N2506 acerca de un "bote" adelante de la N2506, que la N2506 notificó seguidamente estar sobrevolando. No se registraron otras radiocomunicaciones entre la N2456S y el ACC de La Habana o los otros Cessna.

2.3.3.2.3 Los datos radar cubanos mostraron que la N2456S continuó en dirección sudoeste hasta su derribo cerca de las 15:21 horas. Los datos radar de los Estados Unidos mostraron que la N2456S alcanzó el punto más meridional a las 15:19 horas en 23 22,2N 082 30,0W (cerca de 2 NM fuera del espacio aéreo territorial cubano), y la respuesta en Modo C indicó una altitud de 1 500 ft. Esta posición estaba 12,8 NM al sur de la derrota de búsqueda prevista hacia el este (23 35N) de esa aeronave.

2.3.3.2.4 Cerca de las 15:18 horas, el MiG-29 cubano intentaba identificar una pequeña avioneta que había tenido a la vista por un minuto aproximadamente y que según el control en tierra militar estaba a 25 km (13 NM) al norte de Santa Fe. El piloto del MiG-29 notificó que era de color blanco y azul y que le iba a dar una pasada de advertencia. De acuerdo con el registro de radiocomunicaciones proporcionado por los Estados Unidos, el piloto también notificó que había algunas embarcaciones en la zona. En la entrevista realizada por el equipo de la OACI, el piloto del MiG-29 fue explícito con respecto a su maniobra de advertencia y declaró que el Cessna hizo caso omiso y continuó hacia La Habana a una altitud de 270 m. Describió la maniobra de advertencia como un "viraje de combate"; se aproximó por el costado izquierdo del Cessna y viró abruptamente hacia la derecha, por encima y adelante de él. El control en tierra militar dio al piloto del MiG-29 autorización para destruir el Cessna a las 15:19 horas y la repitió varias veces. A las 15:20 horas el piloto del MiG-29 notificó haber captado un blanco para misil que se trataba de una avioneta Cessna 337. El piloto del MiG-29 lanzó el misil desde una posición en el cuarto derecho a una distancia de 2 a 2,5 km.

2.3.3.2.5 No hubo registro en las radiocomunicaciones entre los Cessna de que el piloto de la N2456S hubiera notificado ver un MiG, ni de que un MiG había realizado maniobras cerca de la N2456S. Era razonable esperar que un encuentro de este tipo se habría notificado a los otros Cessna. La grabadora de cinta en la N2506 estaba registrando en ese momento.

2.3.3.2.6 Los datos radar de los Estados Unidos mostraron que la N2456S se desplazó hacia el norte desde su posición más meridional y continuó al norte a una altitud de 1 500 ft, hasta su destrucción en la posición 23 25,8N 082 25,6W a las 15:22 horas. No fue posible determinar los movimientos del

MiG-29 a partir de los datos radar de los Estados Unidos, a excepción de la aproximación inicial desde el oeste inmediatamente antes del derribo.

2.3.3.2.7 Las autoridades cubanas proporcionaron como hora y posición del derribo de la N2456S cerca de las 15:21 horas en 23 09,4N 082 32,6W, 5 NM al norte de Baracoa. Las autoridades de los Estados Unidos proporcionaron como hora y posición del derribo de la N2456S las 15:22 horas en 23 25,8N 082 25,6W, 5 NM fuera del espacio aéreo territorial de Cuba.

2.3.3.2.8 La tripulación del barco de pesca *Tri-Liner* observó el derribo de la N2456S que se había producido casi encima de su embarcación. La tripulación del buque *Majesty of the Seas* observó el derribo a las 15:23 horas en una marcación de 115°T a una distancia de 6 a 7 NM, cerca de la embarcación cuyo seguimiento efectuaban. La posición del buque a las 15:23 horas era 23 30,9N 082 35,1W; la representación gráfica de la marcación y la distancia observadas dieron una posición para el derribo de la N2456S en 23 29N 082 28W, 8,7 NM fuera del espacio aéreo territorial cubano.

2.3.3.2.9 De acuerdo con la transcripción de las radiocomunicaciones militares proporcionadas por los Estados Unidos, el piloto del MiG-29, inmediatamente después de pedir al control en tierra militar que marcara su posición como la posición del derribo, notificó que había una "lancha" cerca del lugar del impacto.

2.3.3.2.10 Los ocupantes de la N2506 y la N5485S vieron humo y una "llamarada" y sabían de los MiG en la zona. Los ocupantes de ambos Cessna trataron repetidamente de establecer contacto con la N2456S.

2.3.3.3 El vuelo de la aeronave N5485S

2.3.3.3.1 A las 14:56 horas, la N5485S llamó al ACC de La Habana y notificó estar cruzando el paralelo 24N con la intención de permanecer en la zona por 5 horas. La N5485S cruzó el paralelo 24N dirigiéndose al sur, entre 082 20W y 082 40W, cerca de las 15:00 horas. Este rumbo puso a la aeronave en dirección hacia la ciudad de La Habana, a través de las zonas de peligro MUD-8 y MUD-9. Las respuestas del SSR en Modo C registradas por el radar en los Estados Unidos indicaron que la N5485S estaba a una altitud de 1 100 ft.

2.3.3.3.2 A las 15:18 horas, la N5485S llamó a la N2506, notificó que había llegado a 23 28N 082 29W y preguntó si debía esperar en esa posición. A las 15:19 horas la N5485S informó que iba a permanecer cerca de 082 30W, pero no dio una latitud. El registro radar cubano mostró que la N5485S llegó a su punto más meridional a las 15:21 horas, cerca de 4 NM al norte de La Habana. Los datos radar de los Estados Unidos mostraron que la N5485S en su punto más meridional en 23 25,1N 082 29,7W a las 15:17 horas, 4,5 NM fuera del espacio aéreo territorial cubano y 4,9 NM al sur de su derrota de búsqueda prevista hacia el este (23 30N).

2.3.3.3.3 Los datos radar de los Estados Unidos mostraron que en el momento en que la N2456S fue derribada, la N5485S estaba a unas 3 NM al norte de la N2456S, y dirigiéndose al sur. Entonces, la N5485S siguió hacia el norte y fue avistada volando en círculo cerca del *Majesty of the Seas* y del *Tri-Liner*. Las respuestas del SSR en Modo C indican que la N5485S estaba a una altitud de unos 100 ft.

2.3.3.3.4 A las 15:23 horas el piloto del MiG-29 notificó que tenía a la vista otra avioneta y a las 15:24 horas informó que su rumbo era 090°. A las 15:25 horas, se autorizó al MiG-29 para destruir la segunda aeronave. En la entrevista realizada por el equipo de la OACI, el piloto del MiG-29 declaró que había efectuado una pasada de advertencia a la segunda aeronave, igual que con la primera aeronave, y

que el piloto hizo caso omiso y continuó su vuelo hacia La Habana. Seguidamente, el MiG-29 viró detrás de la N5485S y disparó un misil desde una posición en el cuarto derecho trasero del Cessna.

2.3.3.3.5 El piloto de la N5485S había notificado ver los MiG y una "llamarada" y "humo" (de la destrucción de la N2456S). No hay registro de que haya notificado una pasada de advertencia de un MiG a su aeronave. Una vez más, era razonable esperar que un encuentro de este tipo se habría notificado a la N2506. Hay un registro de varios intercambios entre la N5485S y la N2506 unos minutos anteriores al derribo de la N5485S, al igual que de numerosos intentos de establecer contacto con la N2456S.

2.3.3.3.6 Las autoridades de Cuba proporcionaron como hora y posición para el derribo de la N5485S de las 15:25 a las 15:27 horas en 23 11,0N 082 34,1W, a 6 NM al norte de La Habana. Las autoridades de los Estados Unidos proporcionaron como hora y posición para el derribo de la N5485S las 15:28 horas en 23 30,2N 082 27,1W, 10 NM fuera del espacio aéreo territorial cubano.

2.3.3.3.7 La tripulación del *Tri-Liner* había observado una avioneta volando en círculo cerca de ellos. Cuando esta aeronave estuvo al norte de su posición, observaron que una aeronave militar se aproximó a la avioneta desde atrás, disparó un misil y la destruyó. La tripulación del *Tri-Liner* sostuvo que esto había ocurrido 3 a 5 NM más adelante del buque que ellos tenían a la vista. La tripulación del *Majesty of the Seas* había observado una avioneta a las 15:27 horas en rumbo al norte; se aproximó a ellos zigzagueando y luego volvió rumbo al norte. Dos minutos más tarde, a las 15:29 horas, cuando el buque estaba en 23 31,4N 082 33,5W, vieron la aeronave en una marcación de 0,95°T a una distancia de 4 a 5 NM. Al mismo tiempo vieron un avión de reacción militar, alto a estribor, disparar un misil que destruyó la avioneta. La N5485S se había desplazado al este en los dos últimos minutos de vuelo y estaba proa al norte del *Tri-Liner* cuando fue derribada. A partir de una representación gráfica de la marcación y la distancia desde el buque se obtuvo una posición para el derribo de la N5485S en 23 30,1N 082 28,6W, 10 NM fuera del espacio aéreo territorial cubano.

2.3.3.3.8 Los ocupantes de la N2506 vieron lo que notificaron como otra llamarada y otra bola de humo e inmediatamente intentaron llamar a la N2456S y la N5485S. Asimismo, avistaron, a su derecha, lo que notificaron como una embarcación grande y otra pequeña que parecían aproximarse al humo.

2.3.3.3.9 Los datos radar de los Estados Unidos mostraron que la N5485S seguía una derrota hacia el este cuando fue derribada.

2.3.3.3.10 De acuerdo con la transcripción de las radiocomunicaciones militares proporcionadas por los Estados Unidos, el piloto del MiG-29 notificó a las 15:25 horas que había un barco de pesca en la zona; a las 15:30 horas notificó que había un buque grande de pasajeros cerca de la zona, con rumbo 90° aproximadamente y que el hecho ocurría a la derecha de esa embarcación.

2.3.3.4 El vuelo de la aeronave N2506

2.3.3.4.1 El piloto de la N2506 llamó al ACC de La Habana, cuando todavía estaba al norte del paralelo 24N, y notificó sus intenciones. El ACC de La Habana respondió que la N2506 estaba entrando a zonas de peligro activas. La N2506 cruzó el paralelo 24N dirigiéndose al sur, entre 082 20W y 082 40W a las 15:00 horas aproximadamente. Este rumbo puso a la aeronave en curso hacia la ciudad de La Habana a través de las zonas de peligro MUD-8 y MUD-9. A las 15:17 horas, hubo un intercambio entre la N2506 y la N2456S con respecto a un "bote" en su zona, el cual la N2506 informó estar sobrevolando y que era avistado por los ocupantes de la N2506 a su izquierda. Las respuestas del SSR en Modo C registradas por radar de los Estados Unidos indicaron que la N2506 estaba a baja altitud.

2.3.3.4.2 El registro radar cubano mostró que la N2506 alcanzó su punto más meridional a las 15:19 horas, a unas 4 NM al norte de La Habana. Los datos radar de los Estados Unidos mostraron la N2506 en su punto más meridional en 23 18,6N 082 25,6W a las 15:20 horas, unas 1,5 NM dentro del espacio aéreo territorial cubano y 6,5 NM al sur de la derrota de búsqueda prevista hacia el este (23 25N). En la entrevista realizada por el equipo de la OACI, el piloto de la N2506 sostuvo que la aeronave no estaba en espacio aéreo territorial cubano. Los datos radar tanto cubanos como de los Estados Unidos mostraron que después de haber alcanzado su punto más meridional, la N2506 se dirigió al noreste manteniendo ese rumbo por los 6 minutos siguientes. Justo después de virar al noreste, a las 15:20 horas aproximadamente, el piloto de la N2506 llamó al ACC de La Habana, transmitió un mensaje de saludo y dijo que estaba a 12 NM al norte de La Habana. En la entrevista por el equipo de la OACI, el piloto de la N2506 sostuvo que había estado volando en una derrota de búsqueda hacia el este durante unos 10 minutos antes de virar al norte.

2.3.3.4.3 A las 15:21 horas hubo una indicación en el intercomunicador de la N2506 de que los ocupantes vieron un MiG cubano en la zona y estimaron que el MiG dispararía. Inmediatamente después de esto, los ocupantes de la N2506 vieron lo que ellos describieron como una llamarada y volvieron a avistar la aeronave MiG. La N2506 estaba a unas 5 NM al sureste de la N2456S cuando la N2456S fue derribada. Dirigiéndose todavía hacia el noreste, la N2506 estableció contacto radial con la N5485S, intercambiaron advertencias respecto de los MiG y trató repetidamente de establecer contacto con la N2456S. Justo antes de las 15:24 horas, la N2506 dio una posición de 23 25N 082 20W. A las 15:27 horas, los pilotos de la N2506 y la N5485S comentaron sobre el humo, la llamarada y el MiG que habían visto anteriormente y confirmaron que no había contacto con la N2456S. Cerca de las 15:28 horas, la N2506 viró a la izquierda hacia un rumbo noroeste casi al mismo tiempo que la N5485S fue derribada a unas 10 NM al oeste. Los ocupantes de la N2506 vieron otra llamarada y otra bola de humo y continuaron llamando a la N2456S y la N5485S. Los datos radar de los Estados Unidos indicaron que la N2506 volaba muy bajo (a unos 100 ft) en ese momento.

2.3.3.4.4 En la entrevista realizada por el equipo de la OACI los ocupantes de la N2506 declararon que nuevamente avistaron el buque a su izquierda y una embarcación más pequeña que se dirigía hacia el humo. A las 15:30 horas, como se registrara en el intercomunicador, uno de los ocupantes sugirió que debían volar hacia una de las embarcaciones a la vista y contactarla por radio para pedirle que investigara el humo. El piloto y los otros ocupantes de la N2506 se dieron cuenta entonces de que algo andaba mal y decidieron abandonar la zona. El piloto declaró que ascendió hasta llegar a una capa de nubes dispersas entre 3 000 ft y 5 000 ft, apagó el transpondedor SSR y no utilizó la radio. De acuerdo con los registros radar de los Estados Unidos, la N2506 continuó al noroeste y a partir de las 15:33 horas no hubo respuestas en Modo C. Las respuestas en Modo C se recibieron nuevamente a las 15:42 horas y dieron una altitud de 2 900 ft. Los datos radar tanto cubanos como de los Estados Unidos mostraron que cerca de las 15:46 horas la N2506 estaba al norte del paralelo 24N y todavía seguía con rumbo noroeste. Posteriormente la N2506 retornó a Opa Locka y aterrizó a las 17:08 horas.

2.3.4 Radiocomunicaciones militares cubanas

2.3.4.1 Información general

2.3.4.1.1 Las radiocomunicaciones entre los interceptores militares cubanos, los helicópteros SAR y su control en tierra fueron registrados por Cuba y por los Estados Unidos. Las transcripciones de estas grabaciones y su traducción al inglés sirvieron de base para el análisis. Las grabaciones se digitalizaron, lo que facilitó la medición precisa del tiempo entre las transmisiones registradas, simplificó la verificación de la transcripciones y permitió un análisis limitado de los espectros de sonido.

2.3.4.2 Grabación proporcionada por Cuba

2.3.4.2.1 Cuba proporcionó la cinta original de la grabación de las radiocomunicaciones entre los interceptores militares y su control en tierra, una copia en casete de esta grabación y la grabadora en que se había efectuado la grabación original.

2.3.4.2.2 Se verificó la cinta original y no se encontró ningún daño físico. Se comparó la copia digitalizada de la cinta original con la copia digitalizada de la cinta en casete. Algunas partes de la grabación tenían mucho ruido, frecuentemente las voces estaban distorsionadas y algunas de las transmisiones transcritas no pudieron detectarse. Sin embargo, se consideró que las diferencias no eran significativas.

2.3.4.2.3 La transcripción proporcionada por Cuba abarcaba el período desde las 15:08:24 a las 15:51 horas. Excepto por la hora de inicio (15:08:24), las referencias de tiempo incluían minutos completos únicamente. Las referencias de tiempo en segundos se obtuvieron midiendo el tiempo transcurrido de la grabación en la copia digitalizada.

2.3.4.3 Grabación proporcionada por los Estados Unidos

2.3.4.3.1 El 3 y el 4 de junio de 1996, el equipo de la OACI analizó la cinta original registrada por los Estados Unidos de las comunicaciones entre las aeronaves militares cubanas y su control en tierra. La grabación abarcaba el período desde las 15:00 a las 16:30 horas.

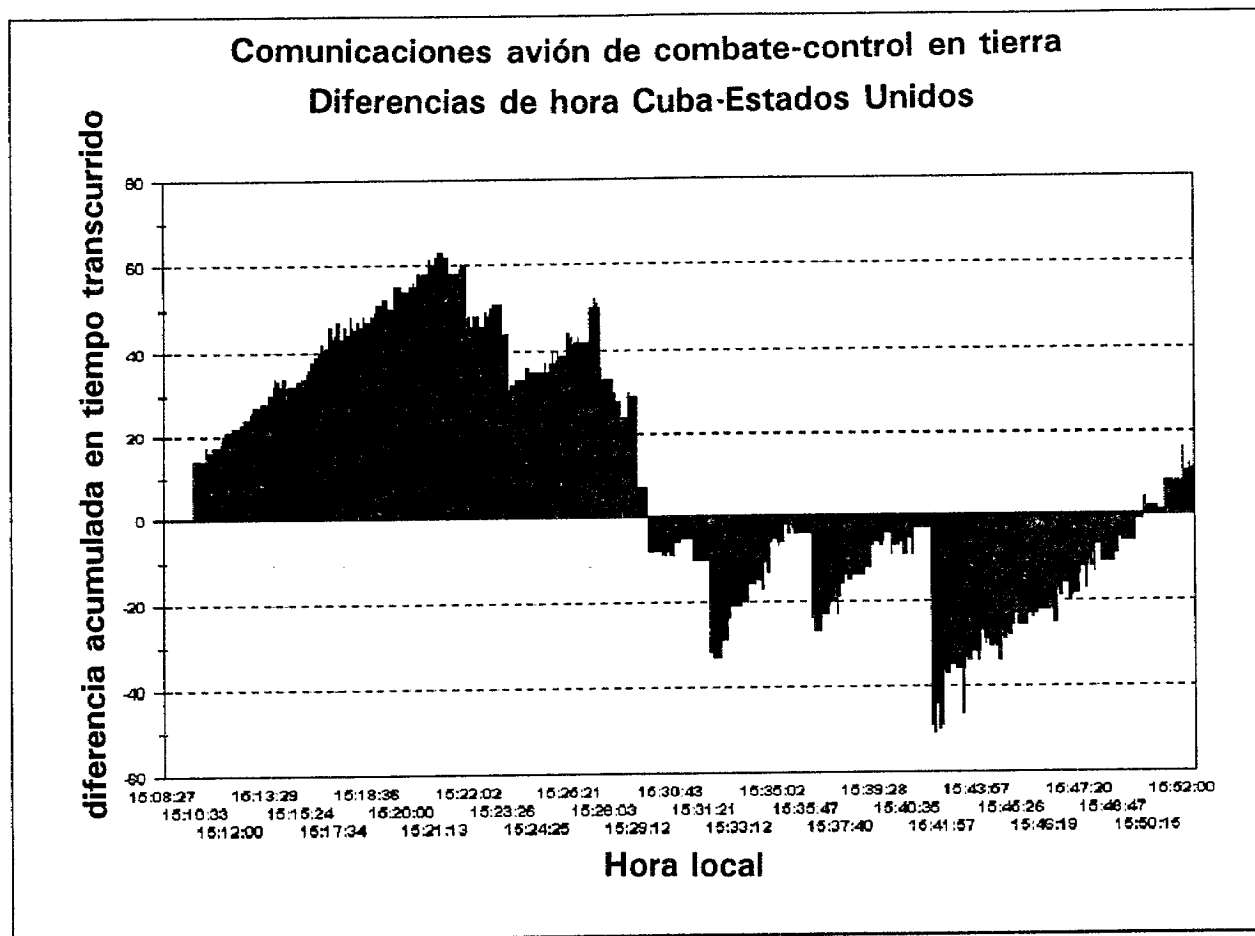
2.3.4.3.2 La cinta original comprendía cuatro pistas; una pista contenía el sonido registrado y otra una señal de tiempo codificada. En un decodificador de señales de tiempo se leyó el tiempo en segundos de cada transmisión. Se verificaron las referencias de tiempo en la transcripción.

2.3.4.3.3 Se digitalizó la grabación y se comparó con la transcripción; no se encontraron diferencias significativas. En general, la calidad de la grabación era buena. En su mayor parte, las transmisiones de las aeronaves eran fuertes y claras. Las transmisiones del control en tierra eran considerablemente más débiles.

2.3.4.4 Diferencias entre las grabaciones

2.3.4.4.1 Se observaron diferencias importantes entre la grabación proporcionada por Cuba y la grabación proporcionada por los Estados Unidos. Diversas transmisiones en la grabación proporcionada por los Estados Unidos no pudieron encontrarse en la grabación proporcionada por Cuba.

2.3.4.4.2 Se realizaron ensayos para determinar si era posible que estas transmisiones no se hubieran registrado porque al mismo tiempo se registraban otras radiocomunicaciones. El tiempo transcurrido desde el punto de partida común de las radiocomunicaciones ("Al Norte") se calculó para cada una de las transmisiones de radio. Se comparó el tiempo transcurrido en la grabación proporcionada por Cuba con el tiempo transcurrido en la grabación proporcionada por los Estados Unidos.



2.3.4.4.3 Se calculó el tiempo transcurrido de todas las radiotransmisiones que coincidían en las grabaciones proporcionadas por Cuba y por los Estados Unidos. En el gráfico figura la diferencia acumulada en tiempo transcurrido. La diferencia acumulada aumentó al medir un tiempo transcurrido más prolongado en la grabación cubana en comparación con la grabación proporcionada por los Estados Unidos y disminuyó cuando se midió un tiempo transcurrido más prolongado en la grabación de los Estados Unidos.

2.3.4.4.4 A las 15:52 horas, fin de la grabación analizada, el gráfico muestra que hay una diferencia de apenas unos 10 segundos entre las dos grabaciones. Un pequeño aumento o disminución continuo en la diferencia en el tiempo transcurrido de las dos grabaciones no sería, de por sí, motivo de preocupación.

2.3.4.4.5 Desde las 15:08 a las 15:22 horas, la diferencia acumulada en el tiempo transcurrido aumentó a un minuto. El gráfico muestra una línea casi recta que indica una relación lineal entre la velocidad de las grabaciones proporcionadas por Cuba y por los Estados Unidos. La diferencia acumulada en el tiempo transcurrido desciende entonces a 47 segundos. En otros seis lugares se encontraron discontinuidades significativas similares en la diferencia acumulada. Todas las discontinuidades significativas en la diferencia acumulada en el tiempo transcurrido correspondieron a diferencias significativas en las transmisiones registradas por Cuba y aquellas registradas por los Estados Unidos. A continuación estas discontinuidades se analizan en detalle.

2.3.4.4.6 Discontinuidad a las 15:21 horas. La duración de la grabación cubana de este segmento fue de 3 segundos; la duración del mismo segmento en la grabación de los Estados Unidos fue de 16 segundos, una diferencia de 13 segundos. Las referencias a una lancha que figuran en la grabación de los Estados Unidos no se encontraron en la grabación cubana.

Hora Cuba	Hora EUA	Cuba	Estados Unidos
15:21:57	15:22:23	CORRECTO, CORRECTO	CORRECTO
			HAY UNA LANCHA CERCA DE ELLA. LA AVIONETA CAYÓ CERCA DE ELLA
15:22:00	15:22:39	OYE, MARCARON EL LUGAR PARA IRNOS	OYE, MARCARON EL LUGAR PARA IRNOS

2.3.4.4.7 Discontinuidad a las 15:22 horas. La duración de la grabación cubana de este segmento fue de 33 segundos; la duración del mismo segmento en la grabación de los Estados Unidos fue de 41 segundos, una diferencia de 8 segundos. Las referencias a una lancha en la grabación de Estados Unidos no se encontraron en la grabación cubana.

Hora Cuba	Hora EUA	Cuba	Estados Unidos
15:22:53	15:23:28	FÍJATE, VAMOS A TREPAR ALTURA 3200-4000 M POR ENCIMA DEL OBJETIVO DESTRUIDO AHÍ... Y MANTENGA VELOCIDAD ECONÓMICA	SI RESERVAMOS A TREPAR ALTURA 3200-4000 M POR ENCIMA DEL OBJETIVO DESTRUIDO AHÍ Y MANTENGA VELOCIDAD ECONÓMICA
		2972, ANTONIO	OYE, LA LANCHA PARECE QUE GIRÓ PARA AHÍ
		72, ANTONIO	LA LANCHA GIRÓ PARA AHÍ, OÍSTES
			LA LANCHA GIRÓ PARA DONDE ESTABA. PARA DONDE GIRÓ EL OBJETIVO
		08, CISNE-2	08, CISNE-2
15:23:26	15:24:09	ADELANTE	ADELANTE

2.3.4.4.8 Discontinuidad a las 15:28 horas. La duración de la grabación cubana de este segmento fue de 3 segundos; la duración del mismo segmento en la grabación de los Estados Unidos fue de 17 segundos, una diferencia de 14 segundos. Las referencias a un barco que figuran en la grabación de

los Estados Unidos no se encontraron en la grabación cubana. La transmisión en la grabación de los Estados Unidos (“En el lugar....”) tendrían que haber encajado en un intervalo de 0,2 segundos de la grabación cubana.

Hora Cuba	Hora EUA	Cuba	Estados Unidos
15:27:56	15:28:32	OK, EL 08 TIENE EL UNO 12 YA	TIENE EL UNO EN 12 YA
			EN UNO 12
			EN EL LUGAR DE LOS HECHOS ESTÁ EL BARCO RECOGIENDO AHÍ PARECE. UN BARCO RECOGIENDO... EN LA PRIMERA
15:27:59	15:28:49	EL UNO 12 REGRESANDO	EN LA PRIMERA ESTÁ RECOGIENDO UN BARCO. EL UNO 12 REGRESANDO

2.3.4.4.9 Discontinuidad a las 15:29 horas. La duración de la grabación cubana de este segmento fue de 28 segundos; la duración del mismo segmento en la grabación de los Estados Unidos fue de 1 minuto y 13 segundos, una diferencia de 45 segundos. Las referencias a un barco contenidas en la grabación de los Estados Unidos no se encontraron en la grabación cubana.

Hora Cuba	Hora EUA	Cuba	Estados Unidos
15:29:05	15:30:02	08, HAGA CONTACTO CON EL 2972, Y DIRÍJALO MÁS O MENOS AL LUGAR	08, HAGA CONTACTO CON EL 2972, Y DIRÍJALO MÁS O MENOS AL LUGAR
		2772,08	2972, 08
			“OCA, HAY UN BARCO GRANDE DE PASAJEROS, DE PASAJEROS, QUE ESTÁ 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”
		ESTAMOS CHEQUEANDO, MÁS O MENOS, MENELAO MORA, AQUÍ EN LA ZONA DE PLAYA BARACOA	ENTERADO, NOSOTROS ESTAMOS CHEQUEANDO, MÁS O MENOS, MENELAO MORA, AQUÍ EN LA ZONA DE PLAYA BARACOA
		ESTÁ BIEN	

		ANTONIO, ,ANTONIO, 08	
		ADELANTE	
			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 VAYAN MUY BAJITO. NO TE APROXIMES DEBAJO. TEN CUIDADO QUE EN LA ZONA DE DONDE CAYÓ LA PRIMERA HAY UN OBJETIVO.. UN BARCO. TEN EN CUENTA ESO. TEN CUIDADO CON ESO
			ENTERADO
15:29:33	15:31:07	HACE FALTA QUE DESPEGUE UN RÁPIDO PARA LA REGIÓN.	HACE FALTA QUE DESPEGUE UN RÁPIDO PARA LA REGIÓN

2.3.4.4.10 Discontinuidad a las 15:31 horas. La duración de la grabación cubana de este segmento fue de 35 segundos; la duración del mismo segmento en la grabación de los Estados Unidos fue de 1 minuto y 2 segundos, una diferencia de 27 segundos. Las referencias a barcos contenidas en la grabación de los Estados Unidos no se encontraron en la grabación cubana.

Hora Cuba	Hora EUA	Cuba	Estados Unidos
15:30:54	15:32:25	HAY UN BARCO AHÍ AL NORTE DE LA ACADEMIA NAVAL A UNOS 5 KILÓMETROS	TENGO UN BARCO AHÍ AL NORTE DE LA ACADEMIA NAVAL A UNOS 5 KILÓMETROS, GRANDE
			PERO ES UN BARCO INMENSO, BLANCO DE PASAJEROS
			CORRECTO
			NO ESTÁ A 5 KILÓMETROS, ES LEJOS
		45, ANTONIO,... ,ARRANQUE, TAXEO Y DESPEGUE	
		2908, HAGA CONTACTO CON EL 2972 PARA VER POSICIÓN	HAGA CONTACTO CON 2L 2972 A VER LA POSICIÓN

		2972, ANTONIO, EHH 08	
		08 TENGO EL OBJETIVO A LA VISTA, TENGO EL OBJETIVO	08 TENGO EL OBJETIVO A LA VISTA, TENGO EL OBJETIVO
		08, ANTONIO	COPIADO, HAY UNA LANCHA AHÍ QUE ESTÁ RECOGIENDO AHÍ
			OYE, ESTOY A UNOS 10 KILÓMETROS DEL OBJETIVO
			ESO ES CORRECTO. O SEA EL BARCO GRANDE TE VA SEÑALAR MÁS O MENOS A LA DERECHA Y UN POQUITO ANTES DE LLEGAR AL BARCO ESTÁ UN BARCO CHIQUITO AHÍ DONDE ESTÁ, DONDE CAYÓ LA PRIMERA
			NO PERO ESTOY CON RUMBO DE 320 DE ..
		ADELANTE	ADELANTE
		EL 45 YA VA PARA ALLÁ	
		RECIBIDO	RECIBIDO
		EL 08, ME ENCUENTRO AL SUR DE BOYEROS	ME ENCUENTRO AL SUR DE BOYEROS
		ALTURA?	ALTURA?
15:31:29	15:33:27	4500 M	4500 METROS

2.3.4.4.11 Discontinuidad a las 15:35 horas. La duración de la grabación cubana de este segmento fue de 42 segundos; la duración del mismo segmento de la grabación de los Estados Unidos fue de 1 minuto y 2 segundos, lo que supone una diferencia de 20 segundos. Las referencias a los barcos contenidas en la grabación de los Estados Unidos no se encontraron en la grabación cubana.

Hora Cuba	Hora EUA	Cuba	Estados Unidos
15:35:38	15:37:08	YA TIENES EL OBJETIVO	YA TIENE EL OBJETIVO
		NEGATIVO	NEGATIVO, ESTOY A UNOS 5 KILÓMETROS, A UNOS 3 KILÓMETROS DEL BARCO DE TRANSPORTE BLANCO CON RUMBO 330 AL MOMENTO
		ENTERADO	ENTERADO APROXIMÁNDOSE AL BARCO DE TRANSPORTE AHORA
			HAY UN BARCO MÁS CHIQUITO EN ESA ZONA, DÍSELO QUE ES EL DE..
			CORRECTO, AL SUR DEL BARCO GRANDE HAY UNO MÁS CHIQUITO DE COLOR CARMELITA
			ES AHÍ DONDE ESTÁN, AHÍ DONDE ESTÁN. AHÍ DONDE CAYÓ LA PRIMERA AHÍ ES DONDE ESTÁ EL BARCO
		DEME UN CHANCE PARA ATERRIZAR LOS CAZAS. DENME UN CHANCE	
		EN POSICIÓN DE FLAPS	
		CONTINÚE	
		EL 22, ME DIRIJO AL NORTE DE CELIMAR	
15:36:20	15:38:10	ALTURA 45	ALTURA

2.3.4.4.12 Discontinuidad a las 15:40 horas. La duración de la grabación cubana de este segmento era de 36 segundos; la duración del mismo segmento de la grabación de los Estados Unidos era de 1 minuto y 22 segundos, lo que supone una diferencia de 46 segundos. Las referencias a los barcos contenidas en la grabación de los Estados Unidos no se encontraron en la grabación cubana.

Hora Cuba	Hora EUA	CUBA	ESTADOS UNIDOS
15:40:49	15:42:18	COPIADO, 360 EN 3 MINUTOS	COPIADO, 360 EN 3 MINUTOS
		PONTE CÓMODO...PONTE CÓMODO PARA QUE LE BUSQUES	NO TE
			PREGÚNTELE AL 2972 EL ... OBJETIVO
			TENEMOS EL BARCO A LA VISTA
			EL BARCO, PERO EL CHIQUITO O EL GRANDE, EL CHIQUITO O EL GRANDE
			EL BARCO GRANDE, UN BARCO GRANDE
			ENTERADO, AHORA USTEDES TIENEN A LA VISTA EL BARCO GRANDE
			ES UN TRANSPORTE
			ES UN BARCO DE TRANSPORTE, ESTÁN CERCA
		FÍJATE 45. DESPUÉS DE VOLAR 3 MIN VAMOS A HACER UN PATRÓN AHÍ POR LA DERECHA, AHÍ POR LA DERECHA	DESPUÉS DE VOLARLO A LOS 30 MINUTOS QUE HAGAS UN PATRÓN AHÍ POR LA IZQUIERDA... POR LA DERECHA
15:41:25	15:43:40	45	45

2.3.4.4.13 Las diferencias entre las grabaciones proporcionadas por Cuba y por los Estados Unidos no pudieron reconciliarse. No podían explicarse como el resultado de transmisiones simultáneas grabadas de forma diferente por diferentes estaciones, ni tampoco podían explicarse como el resultado de dificultades técnicas en la grabación.

2.3.4.4.14 Todas las diferencias señaladas anteriormente se refieren a las radiotransmisiones en las que se hacía mención a los barcos que se encontraban en la zona del derribo.

2.3.4.5 Hora de los derribos

2.3.4.5.1 Con arreglo a la grabación cubana y a los correspondientes segmentos de la grabación de los Estados Unidos, la hora del primer derribo fue las 15:21 horas y la hora del segundo derribo fue las 15:27 horas.

2.3.4.6 Lugar de los derribos

2.3.4.6.1 El control en tierra militar transmitió las siguientes referencias geográficas a las aeronaves interceptoras (grabación de Cuba):

15:11:51 "... BÚSQUELO POR DEBAJO DE UDS. ES POR DEBAJO... AL NORTE DE BARACOA UNOS 30 KM"

15:13:06 "...NORTE DE SANTA FE, DISTANCIA 35 KM. ESTÁ EL OBJETIVO"

15:16:48 "...EL OBJETIVO ESTÁ AL NORTE DE SANTA FE, DISTANCIA 25 KM".

El primer "OBJETIVO" (contacto) se avistó 16 segundos más tarde. Basándose en esto, una posible zona del derribo (N2456S) podría estar 25 km - 30 km al norte de Baracoa en la costa cubana, unos 5 km al oeste de La Habana.

2.3.4.6.2 La posición de la segunda aeronave (N5485S) se mencionó en una transmisión hecha a las 15:23:54 horas (grabación cubana) como la zona en la que cayó la primera aeronave:

"ESTÁ EN LA REGIÓN, ESTÁ EN LA REGIÓN DONDE CAYÓ",

Esta información fue repetida por la aeronave interceptora militar a las 15:24:48 horas (grabación cubana):

"ESTÁ EN LA REGIÓN DE LOS HECHOS, DONDE CAYÓ EL OBJETIVO, HACE FALTA QUE NOS AUTORICEN".

Ambas transmisiones figuraban en las grabaciones proporcionadas por Cuba y por los Estados Unidos. Esto confirmaría que la posición del segundo derribo se encontraba en la misma zona que el primer derribo.

2.3.4.6.3 La grabación proporcionada por Cuba contenía instrucciones dadas a un helicóptero SAR cubano hacia una posición al norte de Baracoa a las 15:28:17 horas: "DE BARACOA PONGA CURSO 330, A 5 KM". Esta radiotransmisión no figuraba en la grabación de los Estados Unidos. Más tarde se dieron instrucciones al helicóptero para que se dirigiera a otra posición.

2.3.4.6.4 En las radiotransmisiones contenidas en la grabación de los Estados Unidos se hacían varias referencias a los barcos que se encontraban en la zona. Establecían una relación entre las posiciones de los barcos y las posiciones de los derribos. La grabación de los Estados Unidos contenía las referencias horarias y radiotransmisiones siguientes:

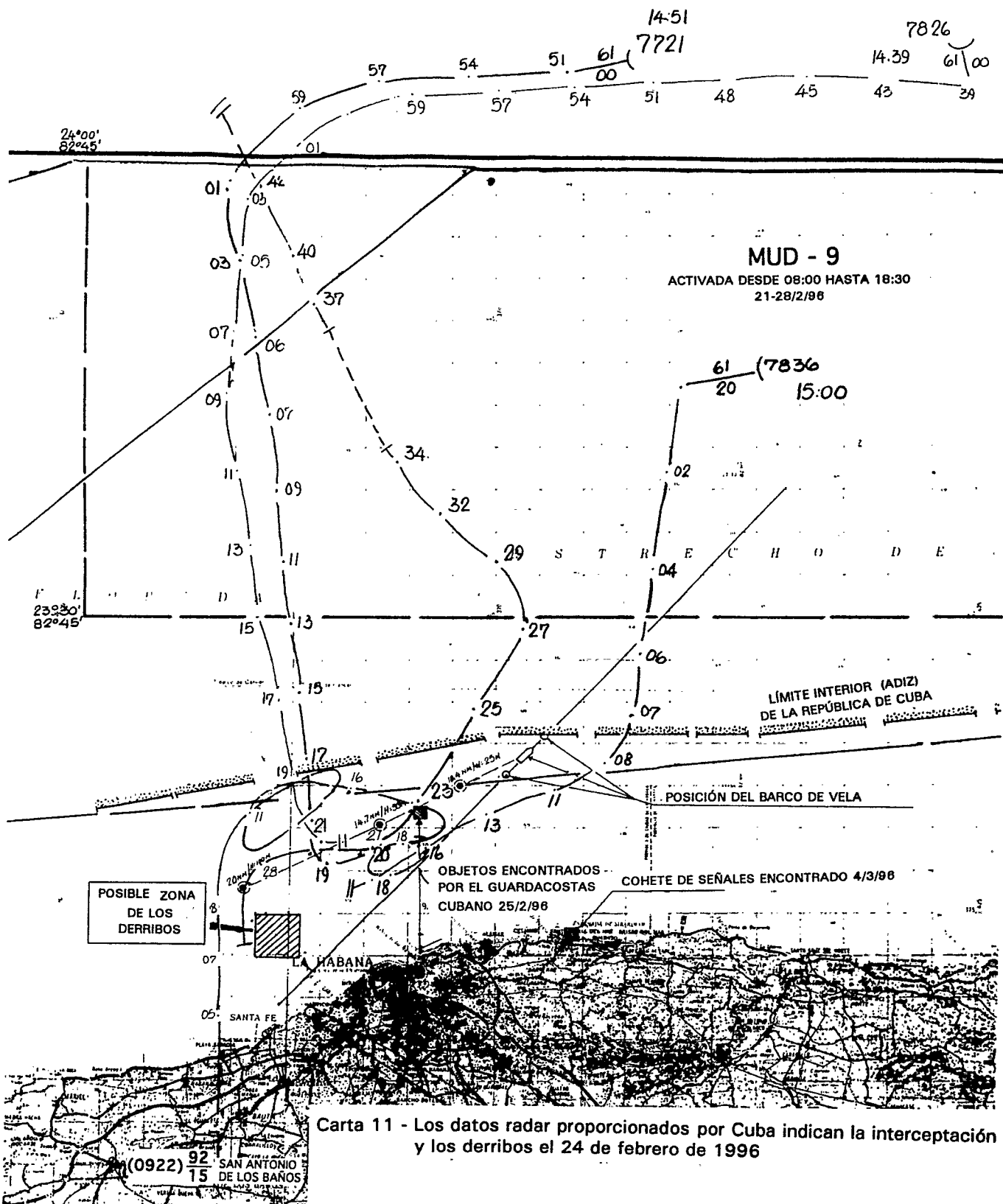
- 15:15:11 "LO QUE TENGO A LA IZQUIERDA EN ESTOS MOMENTOS ES UN BARCO DE PASAJEROS GRANDE"
- 15:20:04 "VAMOS A DARLE UN PASE. PORQUE SE ESTÁN ACERCANDO UNOS BARCOS AHÍ, LE VOY DAR UN PASE"
- 15:22:31 "HAY UNA LANCHA CERCA DE ELLA. LA AVIONETA CAYÓ CERCA DE ELLA"
- 15:23:39 "OYE, LA LANCHA PARECE QUE GIRÓ PARA AHÍ."
"LA LANCHA GIRÓ PARA AHÍ, OISTES?"
"LA LANCHA GIRÓ PARA DONDE ESTABA, PARA DONDE GIRÓ EL OBJETIVO."
- 15:28:35 "EN EL LUGAR DE LOS HECHOS ESTÁ EL BARCO RECOGIENDO AHÍ PARECE. UN BARCO RECOGIENDO... EN LA PRIMERA."
EN LA PRIMERA ESTÁ RECOGIENDO UN BARCO. ..."
- 15:29:02 "TEN EN CUENTA QUE HAY UN BARCO AHÍ, TENGA CUIDADO"
"HAY UN BARCO PESQUERO"
- 15:30:08 "OCA. HAY UN BARCO GRANDE DE PASAJEROS QUE ESTÁ 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."
- 15:30:36 "ROMPE 360 Y BUSCA EL BARCO, EL BARCO GRANDE Y A LA DERECHA DEL BARCO, ANTES DE LLEGAR AL BARCO GRANDE, ESTÁ EL OBJETIVO. NO VAYAN MUY BAJITO. (PAUSA) NO TE APROXIMES DEBAJO. TEN CUIDADO QUE EN LA ZONA DE DONDE CAYÓ LA PRIMERA HAY UN OBJETIVO, UN BARCO, TEN EN CUENTA ESO. TEN CUIDADO CON ESO."

2.3.5 Datos radar relativos a los derribos

2.3.5.1 Información radar proporcionada por Cuba

2.3.5.1.1 El ACC de La Habana detectó las aeronaves Cessna en su radar de vigilancia, al norte del paralelo 24N. Se observó que las aeronaves cruzaban el paralelo 24N con rumbo sur. Se observó que los códigos de transpondedor eran de la misma serie de códigos normalmente utilizada por las aeronaves de Hermanos al Rescate. El ACC de La Habana no hizo un seguimiento ininterrumpido de la marcha de los vuelos de las tres aeronaves ya que no se proporcionaba servicio a los vuelos VFR. Debido a un problema de funcionamiento del sistema de registro automático de datos radar, ese día no se registraron los datos radar en el ACC de La Habana.

2.3.5.1.2 En Cuba se utilizaron cuatro radares de la defensa aérea para vigilar los vuelos de las tres aeronaves Cessna y para dirigir a las aeronaves interceptoras militares. Las posiciones de los tres Cessnas se registraron y trazaron a mano; las instalaciones no estaban equipadas con sistemas de registro automático de datos radar.



Carta 11 - Los datos radar proporcionados por Cuba indican la interceptación y los derribos el 24 de febrero de 1996

2.3.5.1.3 De acuerdo con los registros radar de la defensa aérea cubana, primero se observó una aeronave (N5485S) a las 14:39 horas, justo al norte del paralelo 24N y con rumbo oeste. Se observó una segunda aeronave (N2506) a las 14:51 horas también justo al norte del paralelo 24N y con rumbo oeste. Se observó que estas dos aeronaves seguían una derrota con dirección oeste antes de virar hacia el sur a lo largo de la longitud 082 30W y cruzando el paralelo 24N aproximadamente a las 15:00 horas.

2.3.5.1.4 La tercera aeronave (N2456S) se observó por primera vez a las 15:00 horas en la posición 23 41N 082 07W, bien dentro de la zona de peligro MUD-9, y con rumbo sur. De acuerdo con los registros radar cubanos, esta aeronave penetró en el límite territorial cubano de 12 NM a las 15:07 horas y continuó siguiendo una derrota con dirección sudoeste hasta ser derribada en una zona aproximadamente 5 NM al norte de Baracoa y alrededor de las 15:21 horas.

2.3.5.1.5 La N2506 y la N5485S penetraron en el límite de las 12 NM aproximadamente a las 15:17 y 15:19 horas, respectivamente. La derrota de la N5485S continuaba hacia el sur hasta que esta aeronave fue derriba en la misma zona que la primera aeronave. La N2506 viró al nordeste aproximadamente a las 15:20 horas y abandonó el espacio aéreo territorial cubano a las 15:24 horas. A las 15:28 horas la N2506 viró al noroeste y cruzó el paralelo 24N con dirección norte a las 15:43 horas aproximadamente en 082 30W.

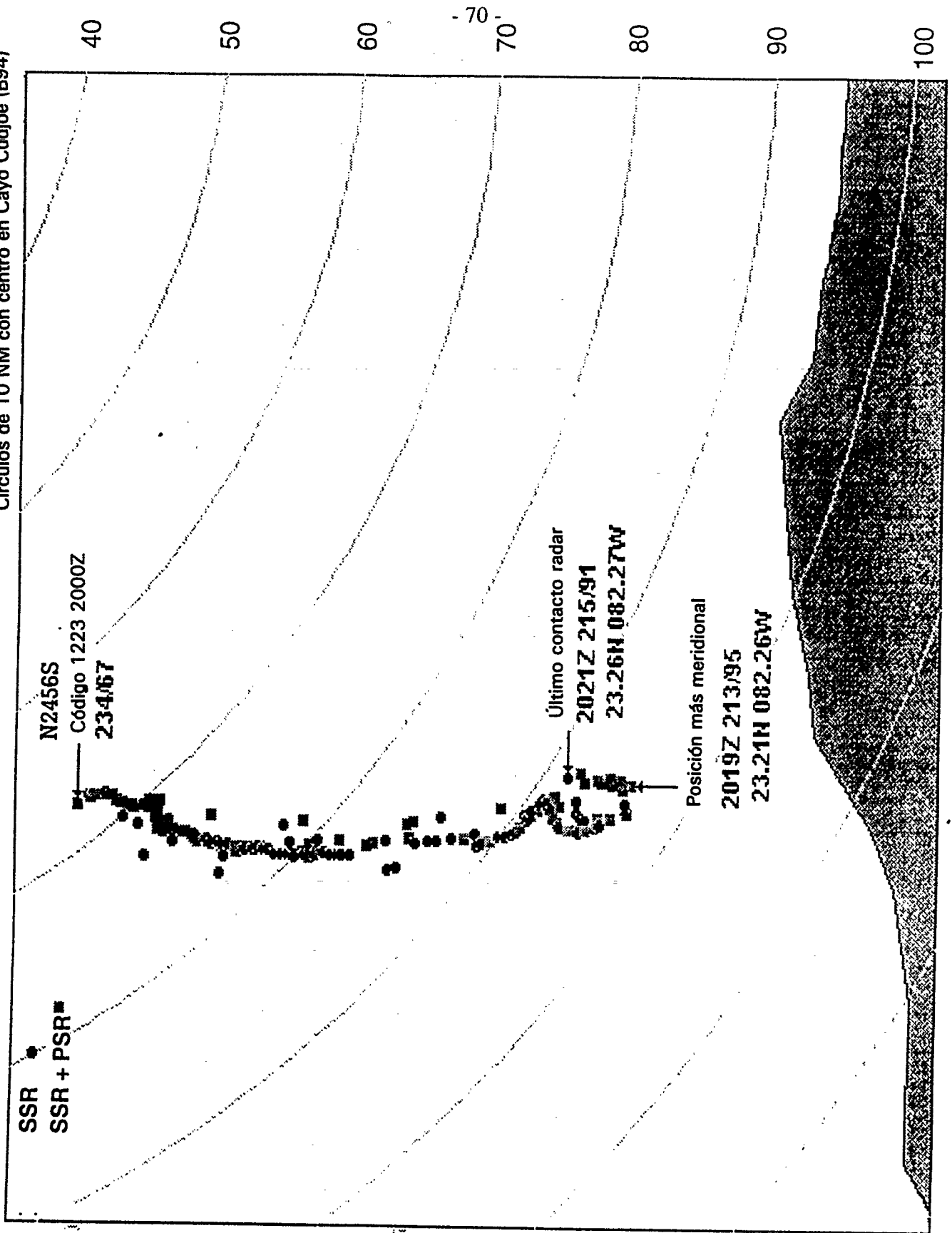
2.3.5.1.6 Los registros radar cubanos también mostraban las posiciones de las aeronaves interceptoras militares trazadas una vez por minuto. Debido a que las maniobras de las aeronaves interceptoras se realizaban a elevada velocidad y a que las posiciones se trazaban a mano y tan sólo una vez por minuto, no fue posible reconciliar las trazas radar de sus derrotas con las maniobras descritas en las radiocomunicaciones. Además, las trazas radar no permitían determinar las posiciones relativas del MiG-29 ni de las dos aeronaves Cessna que fueron derribadas, ni los lugares de los derribos.

2.3.5.2 **Información radar proporcionada por los Estados Unidos**

2.3.5.2.1 Varias instalaciones radar de los Estados Unidos cubrían los vuelos de las tres aeronaves Cessna, en su totalidad o en parte. El radar de vigilancia aérea en ruta (ARSR) del ARTCC de Miami, que comprendía tanto radar primario de vigilancia (PSR) como SSR, se utilizó para el seguimiento de los vuelos, y sus datos radar se registraron automáticamente. Tres otros radares, localizados en Tamiami (J06), Cayo Cudjoe (B94) y Cayo Hueso (J07) y conectados a una instalación central de procesamiento y registro situada en Riverside, California, fueron utilizados por varios organismos estadounidenses, incluyendo el sector SEAD de la NORAD, el CARIBROC y el DAICC. El radar B94, un radar primario de vigilancia con SSR, se encontraba en un globo aerostático a una altitud mínima de 4 000 ft en la posición 24 42,1N 081 30,4W. El radar B94 pudo hacer el seguimiento de las tres aeronaves Cessna a bajo nivel durante la totalidad de sus vuelos. Aunque la información radar de la fuente era la misma, el procesamiento y la presentación de dicha información eran diferentes en los distintos organismos. Un registro de datos radar hecho por el radar de vigilancia (ASR-8) utilizado por la estación aeronaval de Cayo Hueso no se conservó después de 15 días y por ello no se disponía del mismo.

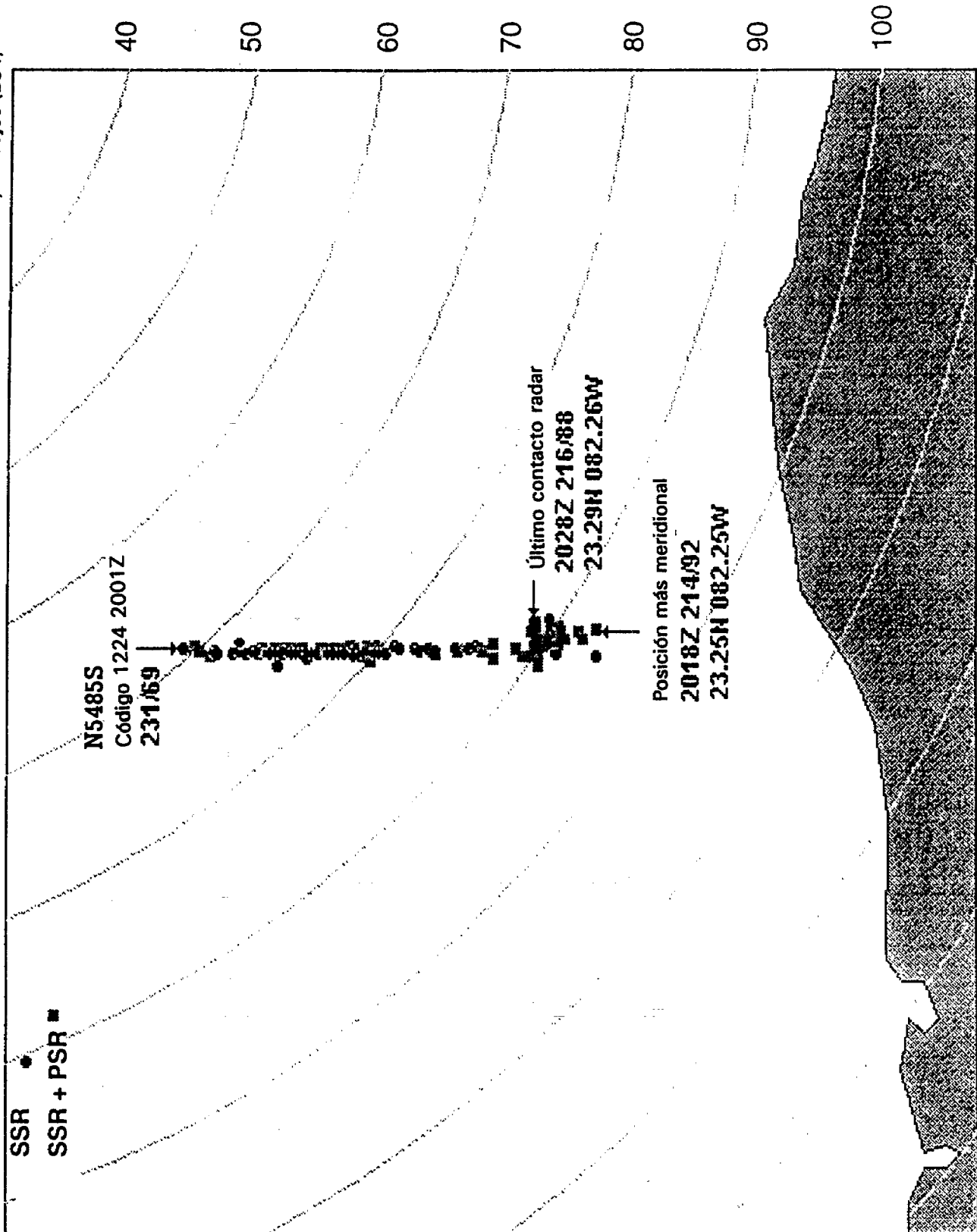
2.3.5.2.2 El registro radar del ARTCC de Miami indicaba el avance de las tres aeronaves Cessna con dirección sur a lo largo de 082 30W hasta bien al sur del paralelo 24N. El contacto radar con la N2506 se perdió a las 15:09 horas en la posición 23 42,1N 082 31,6W; la N2506 reapareció en el radar a las 15:31 horas en la posición 23 37,7N 082 22,1W cuando seguía una derrota con dirección norte. El contacto radar con la N5485S se perdió también a las 15:09 horas, en la posición 23 42,7N 082 30,0W, altitud 1 200 ft en Modo C. El contacto radar con la N2456S se perdió a las 15:18 horas en la posición 23 24,3N 082 31,4W, altitud 2 200 ft en Modo C. Debido a las limitaciones de cobertura a bajo nivel, la N2456S y la N5485S no estaban dentro de la cobertura radar del ARTCC de Miami en el momento en que fueron derribadas.

Círculos de 10 NM con centro en Cayo Cudjoe (B94)



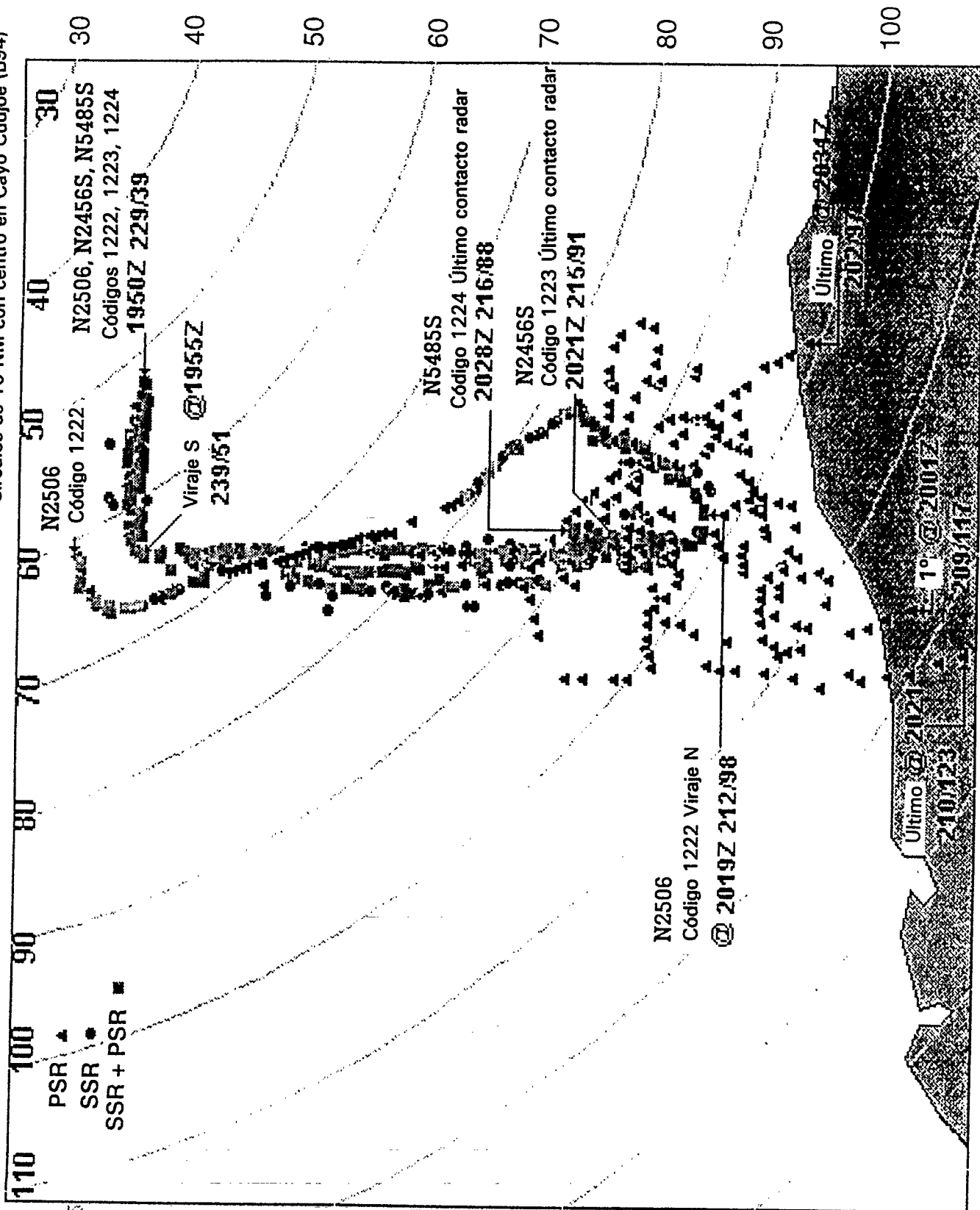
Carta 12 - El vuelo de la N2456S registrado por radar estadounidense

Círculos de 10 NM con centro en Cayo Cudjoe (B94)



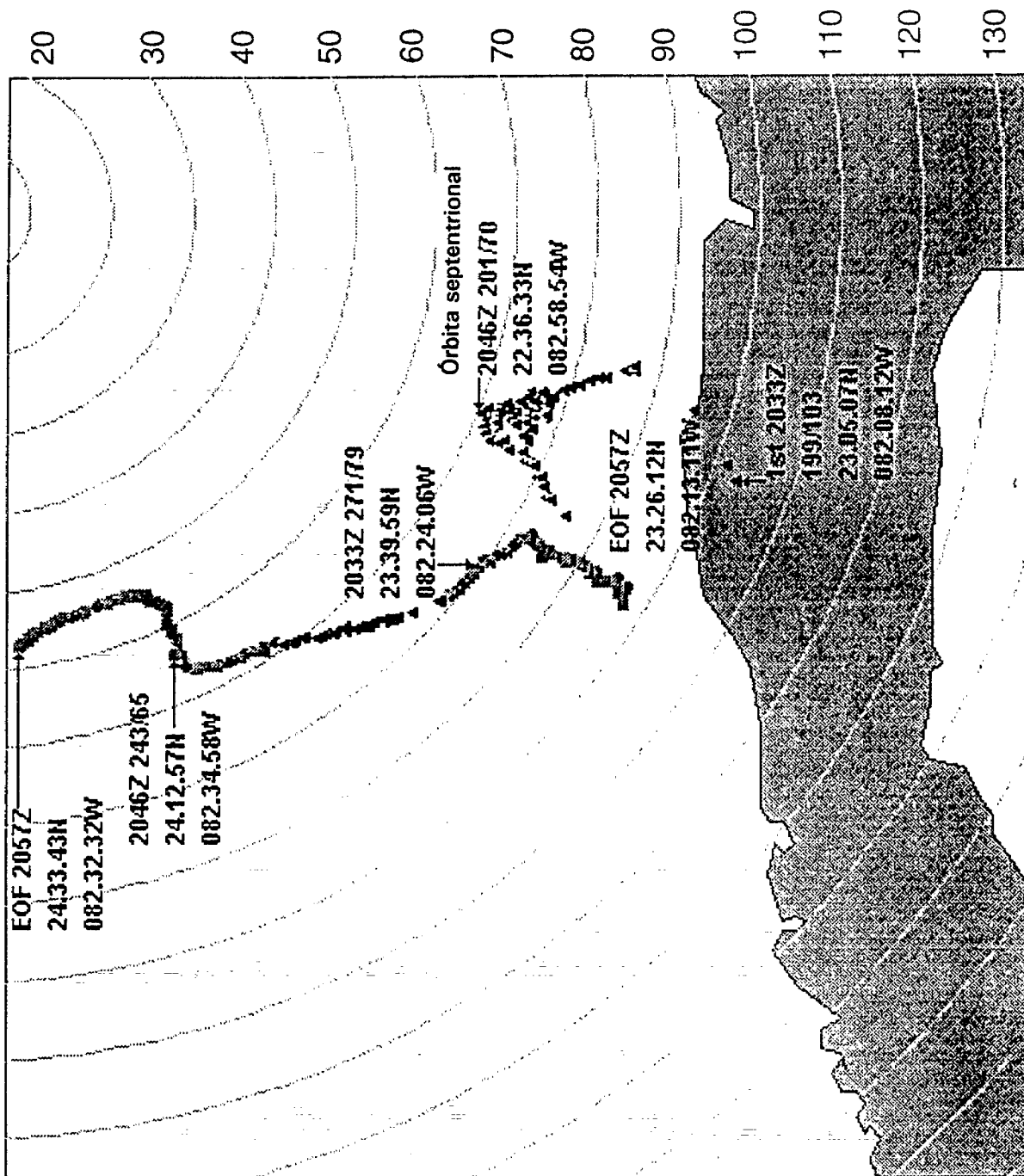
Carta 13 - El vuelo de la N5485S registrado por radar estadounidense

Círculos de 10 NM con centro en Cayo Cudjoe (B94)



Carta 14 - Los vuelos de las N2506, N2456S, N5485S y de los MiG cubanos registrados por radar estadounidense

Círculos de 10 NM con centro en Cayo Cudjoe (B94)



Carta 15 - El vuelo de regreso de la N2506 y el segundo par de MiG cubanos registrados por radar estadounidense

2.3.5.2.3 Los datos y trazas radar (SSR, SSR/PSR combinados y PSR solo) fueron proporcionados por el sector SEAD de la NORAD para las tres aeronaves Cessna y las aeronaves interceptoras militares. Para los tres Cessnas se proporcionaron los puntos de viraje, las altitudes en SSR, Modo C, las posiciones más meridionales y las últimas posiciones radar observadas. El equipo de la OACI examinó detenidamente la marcha de los vuelos registrada, incluidas las maniobras de la N2456S y la N5485S durante los últimos minutos de sus vuelos. La N2456S llevó rumbo norte durante unos dos minutos hasta su última posición observada de 23 26N 082 27W. La N5485S también llevaba rumbo norte hasta que viró a un rumbo este a las 15:24 horas y fue observada por última vez en el radar en 23 29N 082 26W. También se proporcionó información sobre las posiciones de las aeronaves MiG. Con todo, debido a la velocidad de actualización de esta información radar, no pudieron determinarse las maniobras del MiG-29 durante las últimas etapas de las interceptaciones de la N2456S y la N5485S.

2.3.5.2.4 Una cinta de vídeo de datos radar del CARIBROC mostraba que los datos radar habían sido procesados mediante un programa de seguimiento radar antes de su presentación visual. A las 15:18 horas, la N2456S estaba maniobrando a unas 16 NM al norte de la costa cubana y a las 15:21 horas llevaba rumbo norte cuando la N5485S se aproximaba en sentido opuesto a una distancia de unas 3 NM. La última posición radar de la N2456S estaba a unas 18 NM al norte de la costa cubana. La N5485S viró al norte y estaba maniobrando unas 24 NM al norte de Cuba a las 15:24 horas. La N5485S llevaba rumbo este entre las 15:24 y las 15:28 horas, y fue observada por última vez en el radar a unas 24 NM al norte de la costa cubana.

2.3.5.2.5 El DAICC proporcionó copias impresas anotadas de una presentación radar con etiquetas, pero ésta no contenía información adicional a la que habían proporcionado otros organismos.

2.3.5.2.6 Con arreglo a los datos radar proporcionados por el ARTCC de Miami, el sector SEAD de la NORAD, el CARIBROC y el DAICC, pudo determinarse la marcha de los vuelos de la N2506, la N2456S y la N5485S. Con todo, no fue posible hacer una evaluación precisa de las maniobras de las aeronaves N2456S, N5485S y el MiG-29 en las últimas etapas de las interceptaciones, basándose en la información radar proporcionada.

2.3.5.3 Comparación de los datos radar

2.3.5.3.1 Los datos proporcionados por Cuba indicaban que las tres aeronaves Cessna penetraron en el límite territorial de 12 NM y que dos de ellas fueron derribadas en el espacio aéreo territorial cubano, 5 a 6 NM al norte de La Habana: la N2456S en la posición 23 09,4N 082 32,6W y la N5485S en la posición 23 11,0N 082 34,1W. Los datos de los Estados Unidos indicaban que únicamente la N2506 entró en el espacio aéreo territorial cubano; que la N2456S fue derribada en la posición 23 25,9N 082 25,6W, 5 NM fuera del límite territorial cubano; y que la N5485S fue derribada en la posición 23 30,2N 082 27,1 W, 10 NM fuera del límite territorial cubano.

2.3.5.3.2 Las diferencias significativas entre los datos radar proporcionados por Cuba y los facilitados por los Estados Unidos no pudieron reconciliarse. Para resolver esta discrepancia sería necesario contar con información de posición adicional de una fuente independiente.

2.3.6 Testigos

2.3.6.1 Pruebas proporcionadas por el personal del crucero *Majesty of the Seas*

2.3.6.1.1 En el momento de las interceptaciones, el crucero noruego *Majesty of the Seas* se encontraba en la zona marítima que se halla a unas 26 NM al norte de La Habana y se dirigía hacia el puerto de Miami en rumbo 069°T. El buque conservó un registro de la hora, posición y rumbo,

obtenidos automáticamente a partir de su sistema de navegación GPS cada 5 minutos. También se registraron otros parámetros tales como la velocidad y la velocidad relativa y dirección del viento. También se llevó un registro escrito a mano, en el que se anotaba la posición GPS cada hora a partir de la presentación visual en el puente de mando.

2.3.6.1.2 El 24 de febrero de 1996 se hizo el siguiente registro en el cuaderno de bitácora del buque:

“15:23 Posición 23 30,9N 082 35,1W Se observa una pequeña explosión seguida de la caída de material en llamas desde una altitud de unos 500 ft - 1 000 ft en la marcación 115°. La distancia estimada al objeto es de 6 NM - 7 NM. Una pequeña nave, probablemente un barco de pesca de unos 60 ft lleva rumbo norte pero da la vuelta y se dirige hacia el material en llamas 1 NM - 2 NM al sudeste del mismo. El capitán es llamado al puente.”

2.3.6.1.3 El cuaderno de bitácora continúa:

“15:27 Se observa una avioneta aproximarse desde estribor con rumbo norte. El avión vira y se dirige directamente hacia nosotros, y mantiene este rumbo durante aproximadamente un minuto antes de virar al norte.

15:29 Posición 23 31,4N 082 33,5W El avión está ahora en la marcación 095°. La distancia estimada al mismo es de 4 NM - 5 NM. Un reactor de caza aparece en lo alto en el lado de estribor. El reactor dispara lo que parece un misil, el cual alcanza la avioneta pocos segundos después. El avión y el misil hacen explosión en una bola de fuego y caen lentamente a la superficie, principalmente en pequeños trozos. El trozo más grande sigue quemándose en la superficie durante aproximadamente medio minuto antes de desaparecer.”

2.3.6.1.4 Basándose en la posición del buque y en las marcaciones y distancias registradas, se trazaron las siguientes posiciones de los derribos: primer derribo en la posición 23 29N 082 28W, y el segundo derribo en la posición 23 30,1N 082 28,6W.

2.3.6.2 **Pruebas proporcionadas por la tripulación del barco pesquero *Tri-Liner***

2.3.6.2.1 En el momento del primer derribo, el pesquero *Tri-Liner* se dirigía a Cayo Hueso para descargar su captura. Llevaba rumbo norte aproximadamente 25 NM al norte de La Habana cuando se observó que una aeronave hacía explosión y caía al mar 200 a 400 yardas detrás del barco. También se vio una aeronave militar que, según la tripulación, “se parecía a un F-15”.

2.3.6.2.2 El barco dio la vuelta y permaneció en el lugar del impacto durante aproximadamente 10 minutos. Al reanudar su rumbo al norte, se observó que una aeronave militar disparaba un misil a otra avioneta que se hallaba frente al barco y la destruía. La tripulación del pesquero observó también un crucero blanco en la zona y declaró que la segunda aeronave cayó al mar de 3 NM a 5 NM frente a dicho buque. La tripulación del pesquero pensó que los sucesos correspondían a algún tipo de maniobra naval, y continuaron con rumbo norte hacia Cayo Hueso.

2.3.6.2.3 Aunque el *Tri-Liner* estaba equipado con un receptor GPS, la tripulación no registró la hora ni la posición en que se produjeron los sucesos. El capitán calculó más tarde la posición del primer derribo en 23 30N 082 17W y del segundo derribo en 23 36N 082 17W. Según las posiciones calculadas por el capitán, su barco estaría aproximadamente 17 NM al este del crucero *Majesty of the Seas*. Los

vigías que se hallaban en el puente de mando del crucero declararon que habían estado vigilando el barco de pesca en su radar a 6 NM - 7 NM, el cual llevaba rumbo de colisión con su barco. Los vigías del buque no se habrían preocupado por el *Tri-Liner* si éste hubiera estado a una distancia de 17 NM. La observación de la tripulación del pesquero de que la segunda aeronave cayó al mar de 3 NM a 5 NM frente al crucero y al norte del *Tri-Liner*, también coincidía con la observación del *Majesty of the Seas* de que la distancia entre las dos naves era de 6 NM a 7 NM en lugar de 17 NM. El equipo de la OACI determinó que, aunque las observaciones visuales de la tripulación del *Tri-Liner* eran creíbles, las posiciones proporcionadas por el capitán del pesquero no eran precisas.

2.3.6.3 Pruebas proporcionadas por el tripulante del barco de vela

2.3.6.3.1 Algo después de las 15:10 horas el tripulante del barco de vela oyó una doble explosión y vio que caía hacia el mar un objeto con una estela de humo. No vio chocar contra el mar el objeto.

2.3.6.3.2 El barco de vela seguía una derrota desde 23 05,4N 082 30,6W a 23 44N 081 49,5W, habiendo pasado su posición inicial de la derrota aproximadamente a las 11:00 horas. El tripulante del velero no mantuvo un registro de las horas y posiciones. Como el barco de vela estaba dirigido por un piloto automático acoplado a un GPS con un error máximo previsto transversal a la derrota de $\pm 0,1$ NM parecía razonable suponer que el barco de vela seguía la derrota prevista.

2.3.6.3.3 El tripulante del barco de vela hizo después un cálculo de su posición basándose en una evaluación del avance a lo largo de la derrota prevista. Su posición estimada a las 15:00 horas era entre 23 19,6N 082 15,3W (4 horas a 5 kt) y 23 22,6N 082 12,3W (4 horas a 6 kt). Calculó que el objeto que caía estaría a 20° a la derecha del eje del barco mirando hacia popa, a una distancia de 4 NM, ya que ésta era la distancia al horizonte. Basándose en esto calculó que la posición del suceso había sido entre 23 18,0N 082 19,3W y 23 22,5N 082 16,0W. En una declaración posterior indicó que la distancia podría haber sido más de 4 NM, pero no más de 10 NM.

2.3.6.3.4 Las autoridades cubanas hicieron un cálculo de la posición del suceso observado por el tripulante del barco de vela. Su cálculo se basaba en las velocidades de 5 kt y 6 kt durante 4 horas y 21 minutos. Con ello se determinó que la posición del barco se encontraba entre 23 20,9N 082 14,2W y 23 24,2N 082 10,8W. El cálculo de las autoridades cubanas indicaba que la distancia del suceso, según se había observado desde el barco, podría haber sido de 20 NM, si el suceso hubiera ocurrido a 100 m por encima del nivel del mar.

2.3.6.3.5 El equipo de la OACI hizo un cálculo de la posición del barco y de la dirección de la observación aplicando las siguientes tolerancias: hora del paso por el punto inicial de la derrota 11:00 horas ± 10 minutos; velocidad a lo largo de la derrota 6 kt ± 1 kt; marcación relativa observada $20^\circ \pm 10^\circ$ a la derecha del eje del barco cuando se mira hacia popa; y el eje del barco con relación a la derrota de $044^\circ T \pm 5^\circ$. Esto dio por resultado una posición entre 23 06N 082 14,4W (4 horas 15 minutos a 5 kt) y 23 28,4N 082 06,1W (4 horas 35 minutos a 7 kt). El posible sector de observación era desde $229^\circ T$ en la posición más meridional a $259^\circ T$ en la posición más septentrional.

2.3.6.3.6 Este cálculo dio una distancia de 20 NM a 31 NM a las posiciones del impacto de las aeronaves proporcionadas por las autoridades cubanas. Además, esta estimación dio una distancia de 16 NM a 21 NM a la media de las posiciones proporcionadas por el *Majesty of the Seas*; con todo, esta zona se encontraba unos 15° al norte del sector de observación estimado. Por consiguiente, la posición estimada del barco de vela y las observaciones del tripulante de dicho barco no pudieron reconciliarse con las posiciones de los derribos proporcionadas por las autoridades cubanas o el *Majesty of the Seas*.

2.3.6.3.7 Podría concebirse que el tripulante del velero observó un suceso, posiblemente fuera de las tolerancias de su posición estimada y de sus parámetros de observación. Con todo, dada la incertidumbre con respecto a la precisión de los parámetros utilizados, sus observaciones no pudieron utilizarse para determinar el lugar de los derribos.

2.3.6.4 El observador en La Habana

2.3.6.4.1 Se había alertado de una aeronave intrusa a un observador que estaba de servicio en un puesto de observación de La Habana. Unos 10 minutos más tarde, vio una aeronave militar y, poco después, una aeronave en llamas que caía al mar a una distancia estimada de 5 NM a 6 NM al noroeste de su posición. El observador tan sólo vio un suceso, que podía apoyar la posición del primer o del segundo derribo proporcionada por las autoridades cubanas. Con todo, no pudo determinarse por qué el observador tan sólo vio un suceso cuando se había notificado que se habían producido dos sucesos en la misma dirección desde el punto de observación, en un lapso de 7 minutos y separados por una distancia de tan sólo 2 NM.

2.3.6.5 Objetos encontrados por Cuba el 25 de febrero de 1996

2.3.6.5.1 El 25 de febrero de 1996 a las 10:00 horas un barco de búsqueda y salvamento cubano recuperó un estuche en la posición 23 18N 082 22W. El estuche era del tipo utilizado para llevar equipo fotográfico o de vídeo y contenía un cargador de batería y dos cartas aeronáuticas. El cargador, modelo Concord 217010, había sido fabricado en Japón y distribuido por Console Consumer Electronics, Indianapolis, Indiana, Estados Unidos. Las dos cartas Jeppesen de la zona del Caribe eran cartas de uso general. Ninguno de los artículos llevaba una identificación personal. No fue posible determinar qué artículos en cuestión podían haber sido transportados a bordo de la N2456S y N5485S aquel día ni si los artículos recuperados eran objetos personales de los ocupantes de esas aeronaves. No pudo determinarse si el estuche recuperado había estado a bordo de una u otra de las dos aeronaves Cessna.

2.3.6.5.2 El Instituto de Oceanografía de Cuba había realizado un análisis de la corriente en la superficie para calcular el desplazamiento probable de un objeto flotante, con arreglo al movimiento de las aguas pero no a los efectos del viento (deriva 0), que habían sido despedidos al mar en el momento y en las posiciones de impacto de los restos proporcionados por Cuba. El Instituto determinó que un objeto de este tipo podría haberse desplazado hasta la posición en la que se recuperó el estuche la mañana siguiente.

2.3.7 Lugar de los derribos

2.3.7.1 Con objeto de determinar los lugares de los derribos de las dos aeronaves Cessna (N2456S y N5485S), se analizó toda la información obtenida de diferentes fuentes. Esto incluía datos radar de varios radares situados en Cuba y en los Estados Unidos, las radiocomunicaciones entre los pilotos de los MiG y su control en tierra, información de posición calculada a partir de las observaciones de los pilotos de los MiG, testimonio de los ocupantes a bordo de la N2506, actividades de búsqueda y salvamento realizadas por Cuba y los Estados Unidos, observaciones del personal del crucero *Majesty of the Seas*, observaciones de la tripulación del barco de pesca *Tri-Liner*, observaciones del tripulante del barco de vela y observaciones del observador de La Habana.

2.3.7.2 El registro radar cubano, la referencia en el registro de comunicaciones suministrado por Cuba dirigiendo al helicóptero SAR inicialmente a una zona a 5 km al norte de Baracoa, el observador en La Habana y, en menor medida, las observaciones del tripulante del velero, apoyaban la posición cubana en el sentido de que los derribos ocurrieron en una zona de 5 NM a 8 NM de la costa, bien adentro de su espacio aéreo territorial. El registro radar de los Estados Unidos, el registro de

comunicaciones suministrado por los Estados Unidos, y la evidencia obtenida del *Majesty of the Seas* y del *Tri-Liner* apoyaban la posición de los Estados Unidos en el sentido de que los derribos ocurrieron en una zona entre 5 NM y 10 NM fuera del espacio aéreo territorial cubano.

2.3.7.3 Existían importantes e irreconciliables diferencias entre la información radar proporcionada por Cuba y por los Estados Unidos. Si bien el registro radar cubano se hizo manualmente y la información radar en los Estados Unidos fue registrada automáticamente, se consideró que el método de registro por sí mismo no podría validar o invalidar la información. Por consiguiente, fue necesario contar con información adicional corroborante para determinar el emplazamiento de los derribos. El registro de comunicaciones proporcionado por Cuba, en particular, la referencia a dirigir el helicóptero SAR inicialmente a una zona a 5 km al norte de Baracoa, apoyaba las ubicaciones de los derribos proporcionadas por Cuba. Por otra parte, el registro de comunicaciones proporcionado por los Estados Unidos, en particular la referencia a un gran buque de pasajeros y a una embarcación de pesca, apoyaban la opinión de que los derribos ocurrieron en las cercanías de dichos barcos. En vista de las importantes diferencias existentes entre los registros de comunicaciones proporcionados por Cuba y por los Estados Unidos, cada uno de los cuales apoyaba las ubicaciones de los derribos proporcionadas por los Estados respectivos, esta fuente de información tuvo valor limitado para determinar el emplazamiento de los derribos.

2.3.7.4 Los relatos de testigos oculares obtenidos del *Majesty of the Seas* y del *Tri-Liner* se apoyaban mutuamente. Por consiguiente, se consideró que la información procedente de estos dos buques era la mejor disponible de testigos de los derribos. Los ocupantes del N2506 notaron la presencia de un gran buque de pasajeros y de una embarcación pequeña en la zona donde se veía humo. Las posiciones registradas y el derrotero del *Majesty of the Seas*, las observaciones de su tripulación y pasajeros, la posición del *Tri-Liner* con relación al *Majesty of the Seas* y la resultante estimación del emplazamiento de los derribos pudieron, por consiguiente, considerarse como las estimaciones de posición más fiables. Estas estimaciones de posición se compararon con las posiciones de los derribos proporcionadas por los Estados Unidos; existía una diferencia de 4 NM para el N2456S y de 1 NM a 2 NM para el N5485S. Estas estimaciones de posición también se compararon con las posiciones de los derribos proporcionadas por Cuba existiendo una diferencia de 20 NM para ambas aeronaves.

2.3.7.5 Debido a que las pruebas proporcionadas por Cuba y por los Estados Unidos en relación con los lugares de los derribos eran incompatibles entre sí, se consideró conveniente verificar la posición del *Majesty of the Seas* mediante otra fuente, tal como fotografías de satélite obtenidas de agencias espaciales. Al 14 de junio de 1996, el equipo de la OACI no había podido obtener pruebas de este tipo que corroboraran la posición del *Majesty of the Seas* entre las 13:00 horas y las 18:00 horas, el 24 de febrero de 1996. Con esta salvedad y basándose en las posiciones registradas del *Majesty of the Seas*, la N2456S fue derribada aproximadamente en la posición 23 29N 082 28W, 9 NM fuera del espacio aéreo territorial cubano y la N5485S fue derribada aproximadamente en la posición 23 30,1N 082 28,6W, 10 NM fuera del espacio aéreo territorial cubano.

2.3.8 Aeronave P-3 Orión

2.3.8.1 Al ser entrevistado por el equipo de la OACI, el piloto del N2506 afirmó que las tres avionetas Cessna habían avistado una aeronave P-3 Orión de la Marina de los Estados Unidos que volaba en sentido opuesto cuando avanzaban hacia el oeste a lo largo del paralelo 24 10N alrededor de las 14:55 horas y poco antes de virar hacia el sur a lo largo de 082 30W.

2.3.8.2 Los datos radar del sector SEAD de la NORAD indicaron que el P-3 Orión volaba en uno y otro sentido (este-oeste) aproximadamente a lo largo del paralelo 24 10N entre 081 22,8W y 082 37,1W. Alrededor de las 15:10 horas el P-3 Orión viró hacia el noreste en dirección a Cayo Hueso.

2.3.8.3 Los Estados Unidos proporcionaron, entre otras cosas, la siguiente información con respecto a la misión del P-3 Orión:

“El P-3 que operaba en el estrecho de Florida antes del incidente se encontraba en misión de apoyo de investigación, desarrollo, pruebas y evaluaciones (IDPyE) para el Proyecto de Receptor Acústico de Despliegue Aéreo. La misión no estaba en modo alguno relacionada con la situación en Cuba, el vuelo de los MiG o el vuelo de las aeronaves de Hermanos al Rescate;”

“El viraje del P-3 hacia el nor-noreste aproximadamente a las 15:10 horas EST no estuvo relacionado con la actividad de MiG cubanos. Se debió al hecho de que la tripulación había completado su misión IDPyE y regresaba a la base. El hecho de que el momento de la ocurrencia correspondiera con el vuelo de los MiG es pura coincidencia;” y

“Entre las 14:45 horas y el aterrizaje, el P-3 estuvo en contacto con el control de aproximación de Cayo Hueso y la torre de control de tránsito aéreo de NAS en Cayo Hueso al regresar a su base de operaciones, en NAS Cayo Hueso.”

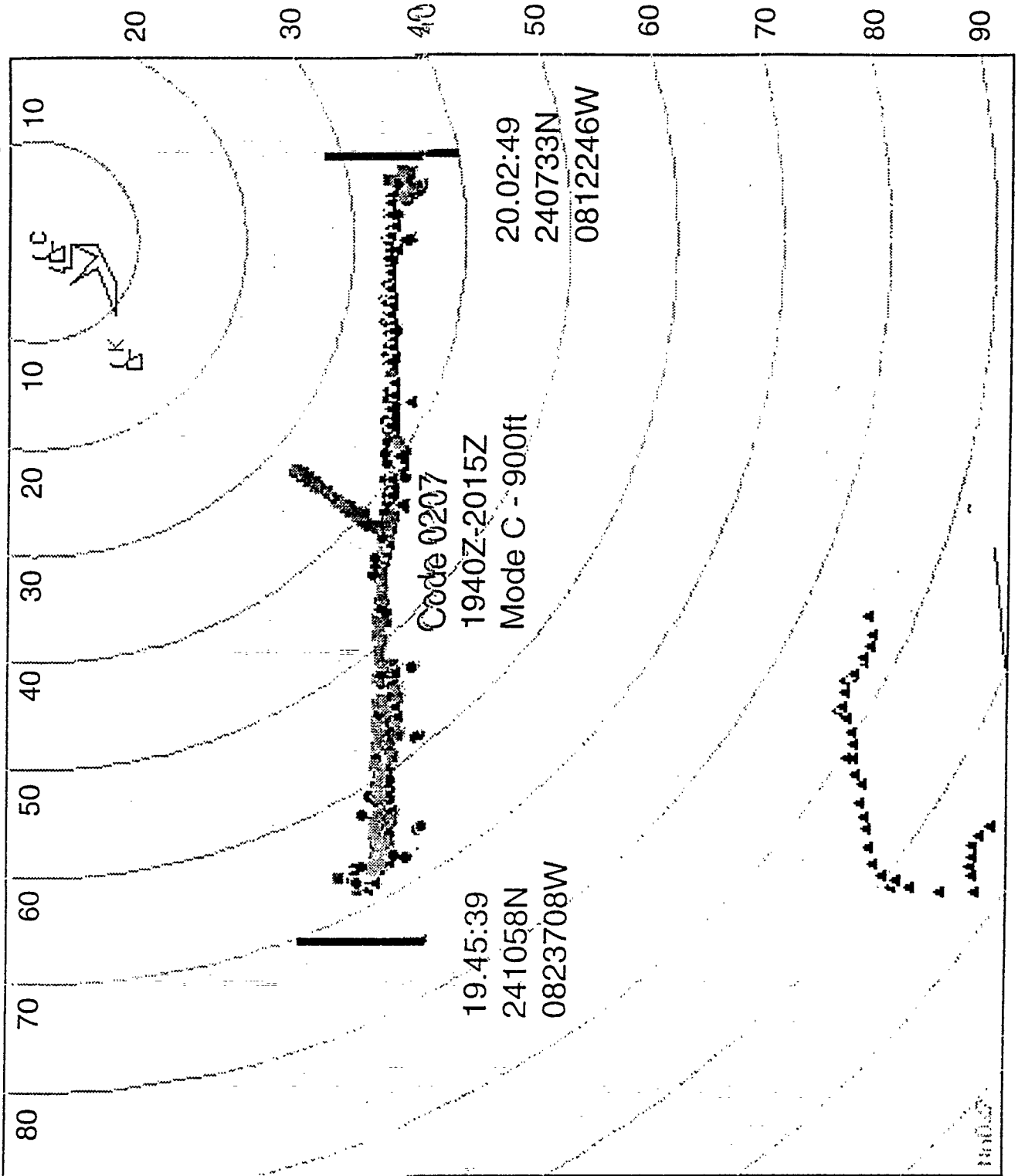
2.3.8.4 siguiente:

Una declaración proporcionada por el piloto del P-3 Orión decía, entre otras cosas, lo

“En la tarde del 24 de febrero de 1996, el día del derribo de aeronaves de Hermanos al Rescate por MiG cubanos, yo era el piloto al mando de un vuelo de ensayo de sonoboyas operando en una zona al SSW de Cayo Hueso, aproximadamente 5 a 8 millas al norte de la ADIZ cubana. A la media tarde estábamos realizando una serie de vuelos de pasada que comprendían etapas de vuelo de este a oeste y en sentido contrario a 1 500 ft AGL con centro en una sonoboya anteriormente instalada. Después de alcanzar el extremo de nuestra etapa hacia el oeste viramos al este y regresamos a la sonoboya a 250 KIAS, 1 500 ft y con un rumbo de 090 magnéticos. Poco después de iniciar esta etapa el mecánico de a bordo llamó al tránsito a nuestra altitud en sentido opuesto y cerró. Yo avisté dos avionetas en dirección 11 horas a nuestra altitud, con rumbo opuesto pasando hacia el norte de 500 a 1 000 yardas (metros). Existía suficiente separación de modo que no adoptamos medidas de evasión y continuamos para completar nuestra pasada. Completamos una pasada más hacia el este de la boya, regresamos a la misma y abandonamos el lugar para regresar a la base;” y

“En ningún momento establecimos comunicación con las avionetas en cuestión. Estábamos operando en VFR, utilizando una frecuencia de trabajo en la gama UHF para mantener comunicación con la embarcación “38” ubicada junto a la sonoboya instalada. Manténamos escucha en guardia UHF y no oímos llamados de tránsito o ninguna otra comunicación en 243,0 MHz. Todo esto ocurrió al final de una misión planificada de 6 horas, y dado que nos acercábamos a nuestra reserva de combustible mínima recomendada de 8 000 libras, procedimos directamente a NAS Cayo Hueso después de cerrar la comunicación de estación con la embarcación “38”. Durante el vuelo estuvimos en comunicación con el centro de Miami, control de salida y aproximación de Cayo Hueso y con la torre de NAS Cayo Hueso durante el tránsito hacia y desde nuestra zona de operaciones. Desde el momento que vimos las avionetas hasta el aterrizaje transcurrieron aproximadamente 30 minutos.”

Círculos de 10 NM con centro en Cayo Cudjoe (B94)



Carta 16 - El vuelo del P-3 Orión de la Marina de EUA registrado por el radar de los Estados Unidos

2.4 Planes de vuelo y modificaciones

2.4.1 La ruta planificada para el vuelo VFR de las tres avionetas Cessna cruzaría las zonas de peligro MUD-8, MUD-9 y MUD-14 dentro de la FIR Habana, promulgadas como activas de las 08:00 a las 18:30 horas del 21 al 28 de febrero de 1996. El 19 de febrero de 1996 se habían publicado NOTAM A0268/96, A0269/96 y A0270/96. Con arreglo al Manual de Información Aeronáutica (AIM) de los Estados Unidos, era responsabilidad de los pilotos revisar los NOTAM vigentes para emplazamientos en el extranjero. Los NOTAM estaban incluidos en la publicación quincenal "Avisos internacionales a los aviadores". Además, el AIM señalaba que, "los NOTAM extranjeros vigentes también están disponibles en la Oficina NOTAM internacional de los Estados Unidos en Washington, D.C, a través de cualquier FSS (estación de servicios de vuelo) local". El piloto que presentó los planes de vuelo para las aeronaves Cessna confirmó a la AIFSS de Miami que había verificado los NOTAM aplicables. La AIFSS de Miami no tenía obligación de señalar específicamente que los vuelos cruzarían zonas de peligro activas.

2.4.2 La aceptación de los planes de vuelo por la AIFSS de Miami no implicaba su aprobación ni su responsabilidad de que las aeronaves permanecieran apartadas del espacio aéreo cubano. Esta responsabilidad recaía en el piloto. El AIM señala: "La penetración de un espacio aéreo extranjero sin autorización oficial puede entrañar tanto peligro para las aeronaves como la imposición de severas penas e inconvenientes a los pasajeros y la tripulación. Un plan de vuelo presentado ante las autoridades ATC no constituye necesariamente un permiso previo requerido por ciertas otras autoridades. La posibilidad de consecuencias fatales no puede ignorarse en algunas partes del mundo."

2.4.3 Las tres aeronaves se desviaron de la ruta presentada en los planes de vuelo VFR. El Anexo 2 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional señala que, para un vuelo VFR que no se realice como vuelo controlado, "los cambios importantes del plan de vuelo se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo". El término "cambios importantes" no está definido.

2.4.4 Se requiere un plan de vuelo para todo vuelo que cruce la frontera entre las FIR Miami y Habana. Los reglamentos cubanos exigen que todos los vuelos de otros países hacia Cuba, o que sobrevuelen Cuba a través de los corredores designados, se realicen con arreglo a las reglas de vuelo por instrumentos (IFR).

2.5 Procedimientos de interceptación

2.5.1 Principios y señales

2.5.1.1 El Anexo 2 de la OACI, en su párrafo 3.8.1 que regula la interceptación de aeronaves civiles, señala que: "... al redactar dichos reglamentos y directrices administrativas los Estados tendrán en cuenta las disposiciones que figuran en el Apéndice 1, Sección 2 [Señales que se han de utilizar en caso de interceptación], y en el Apéndice 2, Sección 1 [Principios que los Estados han de observar]". El Apéndice 2, Sección 1 dice lo siguiente:

"1. Principios que los Estados han de observar

1.1 Para lograr la uniformidad de los reglamentos que es necesaria para la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, los Estados contratantes, al preparar sus reglamentos y directrices administrativas, tendrán debidamente en cuenta los siguientes principios:

- a) solamente en última instancia se recurrirá a la interceptación de aeronaves civiles;
- b) si se recurriera a la interceptación, ésta se limitará a determinar la identidad de la aeronave, a menos que sea necesario hacerla regresar a su derrota planeada, dirigirla más allá de los límites del espacio aéreo nacional, guiarla fuera de una zona prohibida, restringida o peligrosa o darle instrucciones para que aterrice en un aeródromo designado;
- c) las aeronaves civiles no serán objeto de prácticas de interceptación;
- d) si se puede establecer contacto por radio, se proporcionará por radiotelefonía a la aeronave interceptada la guía para la navegación y toda la información correspondiente; y
- e) en el caso en que se exija a una aeronave interceptada que aterrice en el territorio sobrevolado, el aeródromo designado a esos efectos será adecuado al seguro aterrizaje del tipo de aeronave en cuestión.

Nota.— En la adopción unánime el 10 de mayo de 1984 del Artículo 3 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, por parte del 25º período de sesiones (extraordinario) de la Asamblea de la OACI, los Estados contratantes han reconocido que 'todo Estado debe abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo'.

1.2 Los Estados contratantes publicarán un método normalizado establecido para las maniobras de las aeronaves que intercepten aeronaves civiles. Dicho método se elaborará de forma que se evite toda situación de riesgo para la aeronave interceptada.

Nota.— En el Adjunto A, Sección 3, figuran recomendaciones especiales relativas a un método para aplicar dichas maniobras de interceptación.

1.3 Los Estados contratantes asegurarán que se han adoptado medidas para utilizar el radar secundario de vigilancia, si se dispone del mismo, a fin de identificar a las aeronaves civiles en aquellas zonas en las cuales podrían ser objeto de interceptación."

2.5.1.2 Las señales para uso en caso de interceptación, que figuran en el Anexo 2, Apéndice 1, Sección 2, también figuraban en la AIP Cuba.

2.5.2 Procedimientos de interceptación empleados por Cuba

2.5.2.1 La información de plan de vuelo para N2506, N2456S y N5485S se había transmitido al ACC de La Habana. Las tres aeronaves hicieron contacto con el ACC de La Habana antes de ingresar a la FIR Habana, confirmando sus códigos de transpondedor asignados. A través del oficial de enlace militar esta información se transmitió al CNCPV y, por consiguiente, la Defensa aérea cubana quedó informada. El ACC de La Habana alertó a las aeronaves con respecto a las zonas de peligro activas.

2.5.2.2 Las recomendaciones especiales del Consejo de la OACI reconocían que: "Es esencial que se mantenga una estrecha coordinación entre la dependencia de control de interceptación y la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo dentro de todas las etapas de una interceptación de una aeronave que sea, o pueda ser, una aeronave civil, para que la dependencia de los servicios de tránsito aéreo se mantenga plenamente informada de los acontecimientos y de las medidas requeridas de

la aeronave interceptada.” El ACC de La Habana no fue informado de las actividades durante las interceptaciones de las avionetas Cessna.

2.5.2.3 El control militar de tierra cubano no estableció comunicaciones por radio con las aeronaves, ni en la frecuencia del ACC La Habana utilizada por las tres aeronaves Cessna ni en la frecuencia de emergencia de 121,5 MHz. Las aeronaves militares interceptoras cubanas que patrullaban la zona costera al norte de Cuba fueron dirigidas hacia un contacto radar por su control de tierra. No intentaron establecer comunicaciones radiales con las aeronaves Cessna. Por consiguiente, no se agotaron todos los medios que no fueran de interceptación con arreglo al principio 1.1 a), que figura en el Apéndice 2 del Anexo 2, en el sentido de que solamente en última instancia se recurrirá a la interceptación de aeronaves civiles.

2.5.2.4 El principio 1.2 establece la publicación de un método normalizado para las maniobras de las aeronaves que intercepten aeronaves civiles, que se elaborará de forma que se evite toda situación de riesgo para la aeronave interceptada. Las recomendaciones especiales del Consejo de la OACI señalan que: “Dicho método debería tener debidamente en cuenta las limitaciones de performance de las aeronaves civiles, la necesidad de evitar vuelos en las proximidades de las aeronaves civiles que pudieran dar origen a riesgos de colisión y la necesidad de evitar cruzar la trayectoria de vuelo de la aeronave o realizar cualquier otra maniobra que hiciera que la estela turbulenta pudiera ser peligrosa, en particular si la aeronave interceptada es una aeronave ligera.” Se recomendaron maniobras específicas para la interceptación que se ilustraron en el *Manual sobre la interceptación de aeronaves civiles* (Doc 9433). La AIP Cuba contenía las mismas maniobras específicas que habían de adoptar las aeronaves interceptoras.

2.5.2.5 El piloto del MiG-29 señaló que, habiendo establecido contacto visual, efectuó una pasada de advertencia sobre el primer Cessna (N2456S). Dicha pasada de advertencia no figuraba en las maniobras de interceptación recomendadas por la OACI y publicadas en la AIP Cuba. La información radar disponible no permitió evaluar las maniobras de la aeronave MiG-29 en las cercanías de N2456S. No existía evidencia de que el MiG-29 hubiera iniciado las señales requeridas para interceptación, publicadas en el Anexo 2 y en la AIP Cuba.

2.5.2.6 La interceptación del segundo Cessna (N5485S) fue similar a la primera interceptación.

2.5.2.7 Cuba contaba con otros medios distintos de la interceptación, como las radiocomunicaciones, pero no los había utilizado. Esto planteaba un conflicto con el principio de la OACI en el sentido de que solamente en última instancia se recurrirá a la interceptación de aeronaves civiles. Durante las interceptaciones, no se intentó dirigir a la N2456S y a la N5485S más allá de los límites del espacio aéreo nacional, guiarlas fuera de una zona prohibida, restringida o peligrosa o darles instrucciones para que aterrizaran en un aeródromo designado. Al ejecutar la interceptación, no se siguieron los procedimientos normalizados para las maniobras y señales por parte de las aeronaves militares interceptoras, con arreglo a las disposiciones de la OACI, y también publicados en la AIP Cuba.

2.6 Hermanos al Rescate

2.6.1 Hermanos al Rescate era un grupo formado en 1991, con base en Miami. Fue establecido para buscar y ayudar a balseros cubanos que abandonaban la isla. Era un grupo de pilotos voluntarios, financiado con contribuciones también voluntarias. Los pilotos realizaban misiones de búsqueda sobre las aguas del estrecho de Florida.

2.6.2 Antes del 9 de septiembre de 1994, los Estados Unidos permitían el ingreso a su territorio de refugiados procedentes de Cuba. En esa fecha, se firmó un acuerdo entre ambos Estados para

reglamentar la situación migratoria. Posteriormente, no se volvieron a admitir refugiados a los Estados Unidos sino que se les enviaba a la Base Naval de los Estados Unidos en Guantánamo. Después de la concertación de un acuerdo el 2 de mayo de 1995 entre ambos Estados, los refugiados cubanos eran enviados de regreso a Cuba.

2.6.3 Antes del acuerdo del 2 de mayo de 1995, Hermanos al Rescate comunicaba con frecuencia con la Guardia costera de los Estados Unidos las fechas de sus vuelos previstos. Cuando Hermanos al Rescate detectaba balseros, se comunicaban a la Guardia costera las posiciones de los mismos para que pudieran ser rescatados. Después del 2 de mayo de 1995, los contactos entre Hermanos al Rescate y la Guardia costera fueron disminuyendo debido a que los balseros rescatados por dicho servicio eran regresados a Cuba.

2.6.4 Además de sus misiones de búsqueda, Hermanos al Rescate también prestaba asistencia a los cubanos en campamentos de refugiados, incluyendo los de las Bahamas.

2.6.5 En una entrevista publicada en el Miami Herald el 8 de marzo de 1996, el presidente del grupo, Sr. Basulto, dijo que el grupo había realizado aproximadamente 1 800 misiones, pero que no había detectado balseros desde agosto de 1995. Al ser entrevistado por el equipo de la OACI, afirmó que el grupo había "salvado a más de 4 000 cubanos".

2.6.6 Según las autoridades de Cuba, además de las misiones de búsqueda, el grupo se había dedicado desde el momento de su formación a actividades políticas, subversivas y paramilitares contra Cuba. Las acciones de provocación por parte del grupo aumentaron después de que los acuerdos de migración condujeron a una eliminación de la migración irregular y el grupo se "dedicó sistemáticamente a la violación del espacio aéreo cubano". Las autoridades de Cuba agregaron que, entre otras cosas, los miembros del grupo lanzaban propaganda subversiva sobre territorio cubano, arrojaban objetos desde sus aeronaves, interrumpían e interferían las radiocomunicaciones de tránsito aéreo cubanas y que los pilotos no escuchaban las comunicaciones del ATC de La Habana ni seguían sus propios planes de vuelo.

2.6.7 Por invitación de las autoridades de Cuba, el equipo de la OACI entrevistó al Sr. Juan Pablo Roque, un ex piloto de MiG cubano. Llegó como refugiado a los Estados Unidos en 1992, por la Base Naval de Guantánamo. En 1993, estableció contacto con el Sr. Basulto e ingresó a Hermanos al Rescate.

2.6.8 Según el Sr. Roque, comenzó a ser "entrenado para violar el espacio aéreo cubano". Afirmó que los pilotos del grupo presentaban planes de vuelo para las Bahamas, pero en realidad ingresaban al espacio aéreo cubano. Dijo que personalmente había violado dicho espacio aéreo más de 12 veces, siendo la última vez el 9 de enero de 1996 cuando "nos aproximamos a las costas septentrionales de La Habana y arrojamos miles de volantes [que] exhortaban al pueblo a la desobediencia civil". El 13 de julio de 1995, volando con el grupo, arrojó octavillas y bombas de humo. Agregó que era uno de los que había efectuado más violaciones del espacio aéreo cubano. También señaló que, en varias oportunidades, había volado en una aeronave con marcas de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos y que algunas de las aeronaves operadas por Hermanos al Rescate eran versiones militares del Cessna 337 (0-2). También dijo que el grupo había planeado introducir armas antipersonales en Cuba y hacer volar torres de alta tensión para interrumpir el suministro de energía eléctrica. El 23 de febrero de 1996 había abandonado clandestinamente su hogar en Miami. Dijo haber llegado a Cuba el 25 o 26 de febrero de 1996.

2.6.9 Según las autoridades de los Estados Unidos, el Sr. Roque se presentó como voluntario en 1993 para proporcionar información al FBI "con respecto a posibles actividades criminales de individuos que participan en grupos anticastristas en la región del sur de Florida. Uno de estos grupos

era Hermanos al Rescate". Las autoridades señalaron que el Sr. Roque "proporcionó información sobre aproximadamente 30 casos, comenzando en el verano de 1993 y finalizando a fines de noviembre de 1995. Varios de los informes se referían a individuos que participaban en el tráfico de drogas. ... Doce de los contactos se referían a Hermanos al Rescate. Estos informes comprendían discusiones sobre posibles planes de ingresar armas en Cuba por contrabando o desde el aire, y otros planes para violar el espacio aéreo cubano".

2.6.10 En un artículo publicado en el Miami Herald del 8 de marzo de 1996, el Sr. Basulto había dicho:

"... Estamos en confrontación con el Gobierno cubano. Es una confrontación civil. Creo que la próxima medida corresponde al pueblo cubano, dentro de Cuba."

"Recuerden esto, somos sólo un factor. Los principales protagonistas de esto son sectores como Concilio Cubano..., fuerzas dentro de la isla que se están juntando. Necesitan ser reforzadas y apoyadas desde el exterior. Creo que lo que hicimos [al arrojar volantes con la Declaración de Derechos Humanos (*sic*) de las Naciones Unidas] fue levantar su moral."

"Estoy dirigiendo todos mis recursos hacia el pueblo de Cuba. Trato de ubicar esto en su adecuado contexto que es una confrontación entre Castro y el pueblo cubano. Me considero parte de ello."

2.6.11 Al ser entrevistados por el equipo de la OACI, los ocupantes del N2506 explicaron que la semana antes del 24 de febrero de 1996, aparecieron informes periodísticos de que se habían avistado unos 10 balsaeros que abandonaban Cuba. Cuando debió cancelarse un vuelo planificado para el 24 de febrero de 1996 a las Bahamas debido a disturbios en el campamento de refugiados de destino, el grupo decidió realizar una misión de búsqueda y salvamento al estrecho de Florida.

2.7 Medidas adoptadas por las autoridades de los Estados Unidos

2.7.1 La FAA dirigió una carta de investigación con fecha 3 de agosto de 1995 al Sr. José Basulto, c/o Hermanos al Rescate, como sigue:

"El 13 de julio de 1995 era usted el piloto al mando de la aeronave N2506. En esa fecha, usted dirigió dicha aeronave desde el aeropuerto de Opa Locka, Miami, Florida, hasta un punto o puntos dentro de la región de información de vuelo Habana y dentro de la zona de control terminal de La Habana sin autorización. Las actividades de este tipo son contrarias al Reglamento Federal de Aviación.

Esta carta es para comunicarle que este asunto está siendo investigado por la Administración Federal de Aviación. Agradeceríamos recibir cualquier prueba o declaración que usted decidiera hacernos llegar con respecto a este asunto en el plazo de diez (10) días de recibir la presente..."

2.7.2 El 31 de agosto de 1995, la FAA emitió un "Aviso de propuesta de acción sobre certificado" al Sr. Basulto, que decía:

2. El 13 de julio de 1995, o alrededor de dicha fecha, usted piloteó la aeronave civil N2506, un Cessna 337, propiedad de terceros, en un vuelo de transporte de pasajeros que salió del aeropuerto de Opa Locka, Miami, Florida.
3. Durante el transcurso de dicho vuelo, usted condujo al N2506 dentro de la región de información de vuelo de Cuba.
4. Durante el transcurso de dicho vuelo, usted condujo al N2506 hacia y a través de la zona de identificación de defensa aérea (ADIZ) de Cuba.
5. Durante el transcurso de dicho vuelo usted condujo al N2506 hacia adentro de la zona de control terminal de La Habana, Cuba.
6. En el momento de pilotear el N2506 hacia adentro de la región de información de vuelo de Cuba, la ADIZ Cuba y la zona de control terminal de La Habana, Cuba, usted no contaba con autorización de la administración de control de tránsito aéreo del Gobierno cubano para ingresar en dicho espacio aéreo y operar dentro del mismo.
7. Como resultado, usted ha violado las siguientes secciones del Reglamento Federal de Aviación:
 - a. La Sección 91.703(a)(2) en el sentido de que usted ha conducido una aeronave civil de matrícula estadounidense dentro de un país extranjero y no ha cumplido con los reglamentos relativos al vuelo y maniobra de aeronaves vigentes en el lugar;
 - b. La Sección 91.703(a)(3), y la Sección 91.13(a), en el sentido de que usted condujo una aeronave civil de matrícula estadounidense dentro de un país extranjero en forma negligente o imprudente poniendo en peligro la vida o propiedad de terceros.

Teniendo en cuenta todas las circunstancias de este caso, proponemos, con arreglo a la autoridad investida en el administrador por la Sección 44709 de la 49 U.S.C., expedir una Orden suspendiendo cualquiera y todos los certificados de piloto comercial que usted posea por un período de ciento veinte (120) días.

Se expedirá una Orden para dicha suspensión a menos que, en un plazo máximo de quince (15) días después de haber recibido la presente, opte usted por proceder con arreglo a la información adjunta con respecto a una acción sobre certificado.”

2.7.3 El 21 de septiembre de 1995, el Sr. Basulto solicitó una conferencia oficiosa sobre la suspensión de 120 días propuesta. Dicha conferencia no se realizó.

2.7.4 La FAA dirigió otra carta de investigación, fechada el 4 de abril de 1996, al Sr. José Basulto, como sigue:

“El personal de esta oficina está investigando incidentes que ocurrieron el 9 de enero, 13 de enero y 24 de febrero de 1996, que entrañaron la operación de un Cessna N2506 en el espacio aéreo territorial de la República de Cuba. Estas operaciones se realizaron sin autorización. La información indica que usted era el piloto al mando de N2506, en uno

o más de dichos incidentes. Las actividades de este tipo son contrarias al Reglamento Federal de Aviación.

Esta carta es para informarle que este asunto está siendo investigado por la Administración Federal de Aviación. Agradeceríamos recibir cualquier prueba o declaración que usted desee hacernos llegar con respecto a este asunto en el plazo de diez (10) días de recibir la presente..."

2.7.5 En respuesta a preguntas formuladas por el equipo de la OACI, las autoridades de los Estados Unidos proporcionaron una explicación de los aspectos específicos del Reglamento Federal de Aviación que el Sr. Basulto había violado:

"Las reglas del Reglamento Federal de Aviación que el Sr. Basulto había supuestamente violado el 13 de julio de 1995 son la 14 CFR 91.703(a)(2) (una aeronave civil de matrícula estadounidense que opere dentro de un país extranjero debe cumplir los reglamentos relativos al vuelo y maniobra de aeronaves vigentes en el lugar); la 14 CFR 91.703(a)(3) (dicha aeronave debe operar con arreglo a la mayoría de las disposiciones de la Parte 91 en la medida en que no contradigan los reglamentos de países extranjeros o el Anexo 2 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional). En esta situación, la regla de la Parte 91 en cuestión es la 14 CFR 91.13(a) (prohíbe la operación negligente o imprudente de una aeronave). La investigación de los incidentes de enero y febrero de 1996 no ha sido completada, pero toda medida de ejecución que pueda resultar entrañará probablemente el mismo Reglamento."

2.7.6 Las autoridades de los Estados Unidos también proporcionaron "una declaración con respecto a la oportunidad de la tramitación por la FSDO MIA de los citados asuntos de investigación y ejecución" que dice lo siguiente:

"La Oficina de distrito de normas de vuelo (FSDO) de Miami inició las medidas de ejecución con relación al incidente del 13 de julio de 1995, y ha sido la oficina principalmente responsable de la investigación de los supuestos incidentes de enero y febrero de 1996. ...

El incidente de sobrevuelo del 13 de julio de 1995 fue puesto en conocimiento de la FSDO el 13 de julio después de haber ocurrido. El informe de investigación de ejecución (EIR) salió firmado de la FSDO de Miami el 18 de agosto de 1995. La revisión del EIR por la División de Normas de Vuelo de la oficina regional fue finalizada el 25 de agosto de 1995. El 31 de agosto de 1995, el Subjefe de la Asesoría Jurídica para la Región Sur publicó un aviso de propuesta de acción sobre certificado, proponiendo la suspensión del certificado de piloto del Sr. Basulto por 120 días. La rapidez con que la FAA publicó el aviso reflejó el interés de la FAA por disuadir cualquier otra posible contravención de reglamentos en relación con una actividad de flotilla prevista para el 2 de septiembre. (El Gobierno de la República de Cuba había trasladado anteriormente a la FAA su preocupación con respecto al ingreso no autorizado al espacio aéreo cubano por aeronaves civiles de matrícula estadounidense.)

La FAA, por conducto del Departamento de Estado, solicitó al Gobierno cubano que proporcionara pruebas que apoyaran la propuesta de acción sobre certificado. El material solicitado comprendía copias de los reglamentos cubanos pertinentes contravenidos y declaraciones de los controladores de tránsito aéreo que hubieran observado el vuelo dentro del espacio aéreo cubano. Estas pruebas fueron solicitadas al Gobierno cubano

para confirmar oficialmente elementos de las supuestas violaciones: por ejemplo, que los reglamentos cubanos prohibían el sobrevuelo del 13 de julio, y que la autoridad de control de tránsito aéreo cubana no había autorizado el ingreso del Sr. Basulto al espacio aéreo cubano. Las pruebas solicitadas fueron recibidas por la FAA en diciembre, pero debían ser traducidas al inglés. La traducción no fue completada hasta principios de febrero de 1996. El 14 de febrero de 1996, la FAA pidió al Departamento de Estado que solicitara información específica adicional relativa a la declaración jurada de un controlador de tránsito aéreo cubano, declaración que había sido proporcionada anteriormente por el Gobierno cubano.

Varios días antes del incidente del 24 de febrero, la FAA recibió información del Gobierno cubano relativa a una supuesta entrada no autorizada al espacio aéreo cubano el 13 de enero. Antes de recibir dicha información, los esfuerzos de la FAA por comprobar las denuncias cubanas de que habían ocurrido violaciones el 9 y el 13 de enero de 1996 habían sido infructuosos. Después del incidente del 24 de febrero y de recibir información de Cuba relacionada con el 13 de enero, la FAA inició una investigación de los supuestos incidentes del 9 y 13 de enero y el de febrero. Dicha investigación continúa. El resultado de la investigación podría afectar la ya iniciada medida de ejecución concerniente al incidente del 13 de julio. Por consiguiente, no se han adoptado medidas para realizar la conferencia oficiosa entre el Sr. Basulto y su abogado y los abogados de la FAA con respecto del aviso en el que se proponía suspender su certificado de piloto por el incidente del 13 de julio. (Una conferencia oficiosa constituye una etapa del procedimiento de ejecución luego de emitirse un aviso de propuesta de acción sobre certificado.)”

2.7.7 El 29 de febrero de 1996, la FAA publicó una Orden urgente de cesar y abstenerse y un Aviso de política de ejecución, que decía en parte:

“... La operación no autorizada de aeronaves civiles de matrícula estadounidense en el espacio aéreo territorial cubano está prohibida por el Reglamento Federal de Aviación. El Gobierno de los Estados Unidos ha emitido declaraciones advirtiendo de las graves consecuencias que podrían ocurrir si alguna persona realizara dichas operaciones.

No obstante esos avisos y advertencias del Gobierno de los Estados Unidos, y el carácter ilegal de su realización, han ocurrido operaciones sin autorización en el espacio aéreo territorial cubano.

Basado en las circunstancias escritas anteriormente, opino que existe una emergencia relativa a la seguridad del comercio aéreo, y que es necesario adoptar inmediatamente medidas por razones de seguridad de los vuelos en las inmediaciones del estrecho de Florida y para garantizar que no se realizan ingresos no autorizados de aeronaves civiles estadounidenses en el espacio aéreo territorial cubano. Está prohibida la operación no autorizada de aeronaves civiles matriculadas en los Estados Unidos dentro del espacio aéreo territorial de la República de Cuba.

POR CONSIGUIENTE, SE ORDENA que toda persona que sea titular de un certificado de piloto expedido por los Estados Unidos o que pilotee aeronaves civiles matriculadas en los Estados Unidos y que haya realizado operaciones no autorizadas dentro del espacio aéreo territorial cubano, cese y se abstenga de realizar esta actividad ilícita.

SE ORDENA, ADEMÁS, que todas las personas que sean titulares de certificados de piloto expedidos por los Estados Unidos o que piloteen aeronaves civiles matriculadas en los Estados Unidos obedezcan el Reglamento Federal de Aviación que prohíbe las operaciones no autorizadas dentro del espacio aéreo territorial cubano.

POLÍTICA DE EJECUCIÓN

TÓMESE RAZÓN de que, con efecto inmediato, toda persona que efectúa un ingreso no autorizado en el espacio aéreo territorial de la República de Cuba en contravención del Reglamento Federal de Aviación estará sujeta a medidas punitivas hasta el máximo permitido por la ley, incluyendo, pero no limitándose, a las siguientes:

- Revocación inmediata del certificado de piloto;
- Máximas penas civiles;
- Embargo de las aeronaves involucradas en dicha violación; y
- Medios judiciales apropiados.

(Autoridad: 49 U.S.C. Secciones 40113(a), 44709, 46105(c), 46301, 46304(b), 46106, y 46107.)

Además, toda persona que pilotee o intente pilotear una aeronave después de haberse revocado su certificado de piloto, o sin un certificado de piloto válido, estará sujeta a sanciones penales de hasta 3 años en prisión o imposición de multas (49 U.S.C. Sección 46306(b)(7)).”

2.7.8 El 1 de marzo de 1996, las autoridades de los Estados Unidos expidieron el FDC NOTAM 6/1335 que dice lo siguiente:

“Debido a recientes incidentes en que participaron aeronaves civiles de matrícula estadounidense, la FAA recomienda que todos los pilotos que realicen vuelos en el estrecho de Florida y aguas internacionales vecinas permanezcan atentos a otro tránsito aéreo en la región y cumplan estrictamente los reglamentos internacionales y el Reglamento Federal de Aviación de la FAA. El Administrador ha expedido una Orden de cesar y abstenerse y un Aviso de política de ejecución con efecto el 29 de febrero de 1996. Toda persona que sea titular de un certificado de piloto expedido por los Estados Unidos o que pilotee aeronaves civiles matriculadas en los Estados Unidos cumplirá el Reglamento Federal de Aviación que prohíbe la operación no autorizada dentro del espacio aéreo territorial cubano. El ingreso no autorizado a dicho espacio aéreo hará al individuo pasible de medidas punitivas hasta el máximo permitido por la ley, incluyendo: revocación del certificado de piloto, penas civiles máximas, embargo de la aeronave, y medios judiciales. Además, toda persona que intente pilotear una aeronave después de haberse revocado su certificado o sin un certificado válido estará sujeta a sanciones penales de hasta 3 años en prisión o imposición de multas.”

El GENOT RWA 6/18 conexo ordena que el FDC NOTAM 6/1335:

“... se comunique a todos los vuelos con destino en el estrecho de Florida o aguas internacionales cercanas. El contenido del FDC NOTAM 6/1335 se leerá textualmente cada vez que se presente un plan de vuelo.”

2.7.9 El 7 de marzo de 1996, la FAA expidió una "Carta a los pilotos" para proporcionar "el aviso más amplio" sobre la Orden de cesar y abstenerse y el Aviso de política de ejecución. La carta decía lo siguiente:

"La FAA ha tenido acceso y utilizará todas las fuentes radar gubernamentales disponibles para establecer si el espacio aéreo cubano ha sido violado. Los pilotos deberían tener conciencia de que si las pruebas obtenidas de cualquier fuente establecen que se ha efectuado una violación del espacio aéreo cubano, sus certificados de piloto serán revocados con carácter urgente. Además, en los casos apropiados se procederá a imponer penas civiles máximas, embargo de aeronaves y otros medios judiciales."

2.7.10 El 16 de mayo de 1996, la FAA expidió una "Orden urgente de revocación" respecto del certificado de piloto comercial del Sr. Basulto. La Orden señalaba que el Administrador de la FAA había determinado que la seguridad del comercio aéreo o del transporte aéreo y el interés público exigían la inmediata revocación de dicho certificado.

2.7.11 La Orden señalaba que el 11 de julio de 1995, o alrededor de dicha fecha, representantes de la FSDO se reunieron con el Sr. Basulto en su carácter de presidente de Hermanos al Rescate y le habían comunicado las posibles graves consecuencias del ingreso no autorizado al espacio aéreo territorial cubano y que toda contravención del Reglamento Federal de Aviación o reglamentos internacionales se investigaría exhaustivamente. Decía además, que el 13 de julio de 1995, o alrededor de dicha fecha, el Sr. Basulto piloteó la aeronave civil N2506 en un vuelo de transporte de pasajeros que salió del aeropuerto de Opa Locka hacia el espacio aéreo territorial de Cuba, ingresando a la zona de control terminal de La Habana (Cuba), y a la zona prohibida MUP-1 de Cuba. En todas las horas pertinentes, estas zonas tenían carácter de restringidas o de prohibidas. En el momento de dicha operación del N2506, el Sr. Basulto "no contaba con autorización de la autoridad de control de tránsito aéreo del Gobierno cubano para ingresar y operar dentro de dicho espacio aéreo". Dicho ingreso y operación no autorizados eran contrarios a ciertas leyes específicas de Cuba.

2.7.12 La Orden continuaba diciendo que el 24 de febrero de 1996, o alrededor de dicha fecha, el Sr. Basulto piloteó la aeronave civil N2506 en un vuelo que salió del aeropuerto de Opa Locka, con un plan de vuelo VFR, ingresando al espacio aéreo territorial de Cuba el cual, en todas las horas pertinentes, tenía carácter de zona restringida o zona prohibida de Cuba. En el momento de la operación, el Sr. Basulto no contaba con autorización de la autoridad de control de tránsito aéreo del Gobierno cubano para ingresar y operar dentro de dicho espacio aéreo, en contravención de determinadas leyes cubanas.

2.7.13 La Orden señalaba que la operación del N2506 por el Sr. Basulto fue negligente o imprudente poniendo en peligro la vida o propiedad de terceros, y que él había demostrado carecer del grado de prudencia, buen juicio y responsabilidad requerido del titular de un certificado de piloto.

2.7.14 La Orden especificaba que el Sr. Basulto había contravenido:

- 1) la Sección 91.703(a)(2) del FAR (operación de una aeronave civil de matrícula estadounidense dentro de un país extranjero y no cumplimiento de los reglamentos relativos al vuelo y maniobra de aeronaves vigentes en el lugar), en particular, contraviniendo ciertas leyes y reglamentos de Cuba;
- 2) las Secciones 91.703(a)(3) y 91.13(a) del FAR (operación de una aeronave civil de matrícula estadounidense dentro de un país extranjero en forma negligente o imprudente poniendo en peligro la vida y propiedad de terceros).

La Orden tuvo efecto inmediato sobre la base de que existía una situación de urgencia que exigía la inmediata adopción de medidas.

3. CONCLUSIONES

- 3.1 Las autoridades cubanas notificaron a las autoridades estadounidenses múltiples violaciones del espacio aéreo territorial cubano por aeronaves procedentes de los Estados Unidos, que habían tenido lugar en siete fechas específicas desde el 15 de mayo de 1994 al 4 de abril de 1995, y habían exigido repetidas veces a los Estados Unidos que adoptaran medidas para poner fin a estas violaciones.
- 3.2 Por lo menos una aeronave, la N2506, sobrevoló la ciudad de La Habana a baja altura el 13 de julio de 1995, y lanzó algunos volantes y medallas religiosas. Cuba pidió a los Estados Unidos que evitara dichas violaciones.
- 3.3 En una declaración hecha pública el 14 de julio de 1995, el Gobierno de Cuba declaró su firme determinación de tomar todas las medidas necesarias para evitar las acciones de provocación y advirtió que toda aeronave que entrara sin autorización en el espacio aéreo territorial cubano podía ser derribada.
- 3.4 De acuerdo con las autoridades cubanas, dos avionetas violaron el espacio aéreo territorial cubano los días 9 y 13 de enero de 1996, y lanzaron volantes que cayeron en territorio cubano. Según el piloto de una de las aeronaves, la N2506, se lanzaron medio millón de volantes el 13 de enero de 1996; en ambas ocasiones se lanzaron fuera del límite territorial cubano de 12 NM y el viento los llevó a La Habana.
- 3.5 Antes del 24 de febrero de 1996, las autoridades estadounidenses habían emitido declaraciones públicas y NOTAM, en los que se advertía de las posibles consecuencias de entrar en el espacio aéreo cubano sin autorización, y se iniciaron acciones legales contra el piloto de la N2506.
- 3.6 Con arreglo al Artículo 12 del Convenio de Chicago, cada Estado contratante se compromete a adoptar medidas que aseguren que todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad, dondequiera que se encuentren, observen las reglas y reglamentos en vigor relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves en tal lugar.
- 3.7 Hermanos al Rescate era un grupo de pilotos voluntarios, con base en Miami, Florida, Estados Unidos, constituido para buscar y ayudar a los balsaeros cubanos que huyen de la isla. Hay pruebas de que algunos miembros del grupo quisieron influir en la situación política de Cuba.
- 3.8 Tras los sucesos del 9 y el 13 de enero de 1996, las autoridades cubanas comprendieron que la organización Hermanos al Rescate excedía al control del Gobierno de los Estados Unidos; se dio instrucciones al comandante de la Defensa antiaérea de la Fuerza aérea cubana en el sentido de que las violaciones del espacio aéreo territorial cubano ya no se tolerarían más, y se le autorizó para que, llegada la situación, decidiera personalmente sobre la interceptación militar y derribo, si fuera necesario.
- 3.9 El 23 de febrero de 1996, el Departamento de Estado de los Estados Unidos alertó a la AIA de la FAA de la tensa situación en Cuba y de la posibilidad de que los Hermanos al Rescate fueran a intentar realizar un vuelo dentro del espacio aéreo cubano sin autorización; la AIA de la FAA alertó a la sede de la FAA, a la FSDO, a la FAA en Miami, y al oficial de enlace militar en el ARTCC.
- 3.10 El 24 de febrero de 1996, el Departamento de Estado de los Estados Unidos pidió, por intermedio del centro de operaciones de la FAA en Washington, D.C., información sobre la salida de aeronaves de Hermanos al Rescate. Además de las dependencias de la FAA, se había informado a otros

organismos, incluyendo Aduanas. De acuerdo con las autoridades estadounidenses, cualquier incursión en el espacio aéreo territorial cubano se documentaría para fines de cumplimiento/aplicación.

3.11 La N2456S, N5485S y N2506 se desviaron de la ruta indicada en sus planes de vuelo VFR; estuvieron volando dentro de las zonas de peligro MUD-8 y MUD-9 dentro de la FIR Habana, que según se había notificado estarían activadas el 24 de febrero de 1996.

3.12 A las 15:21 horas del 24 de febrero de 1996, la N2456S fue destruida por un misil aire-aire disparado por una aeronave militar cubana MiG-29.

3.13 A las 15:27 horas del 24 de febrero de 1996, la N5485S fue destruida por un misil aire-aire disparado por una aeronave militar cubana MiG-29.

3.14 Había diferencias significativas entre las grabaciones de radiocomunicaciones militares cubanas proporcionadas por Cuba y las facilitadas por los Estados Unidos. Varias de las transmisiones que figuraban en las grabaciones proporcionadas por los Estados Unidos no pudieron encontrarse en las grabaciones facilitadas por Cuba, todas ellas relativas a los barcos que se encontraban en la zona de los derribos. Las diferencias no pudieron explicarse como el resultado de transmisiones simultáneas grabadas de forma diferente por diferentes estaciones, ni tampoco podían explicarse como el resultado de dificultades técnicas en la grabación.

3.15 Había diferencias significativas entre los datos radar proporcionados por Cuba y los facilitados por los Estados Unidos, las cuales no pudieron reconciliarse.

3.16 Las posiciones y derrota registradas del *Majesty of the Seas*, las observaciones de su tripulación y pasajeros, la posición del *Tri-Liner* relativa al *Majesty of the Seas*, y los resultantes lugares estimados de los derribos se consideraron como cálculos de posición más fiables.

3.17 No se obtuvieron pruebas que corroboraran la posición del *Majesty of the Seas*. Con esta salvedad y basándose en las posiciones registradas del *Majesty of the Seas*, la N2456S fue derribada aproximadamente en la posición 23 29N 082 28W, 9 NM fuera del espacio aéreo territorial cubano y la N5485S fue derribada aproximadamente en la posición 23 30,1N 082 28,6W, 10 NM fuera del espacio aéreo territorial cubano.

3.18 Cuba disponía de otros medios que no fueran la interceptación, tales como las radiocomunicaciones, pero no los había utilizado. Esto era incompatible con el principio de la OACI de que la interceptación de aeronaves civiles debería llevarse a cabo únicamente como último recurso.

3.19 Durante las interceptaciones, no se hizo intento alguno de dirigir a la N2456S ni a la N5485S más allá de los límites del espacio aéreo nacional, de guiarlas fuera de la zona prohibida, restringida o de peligro ni de darles instrucciones para que efectuaran un aterrizaje en un aeródromo designado.

3.20 Al ejecutar la interceptación, las aeronaves interceptoras militares no siguieron los procedimientos normalizados para maniobras y señales, de conformidad con las disposiciones de la OACI y según fueron publicados en la AIP de Cuba.

3.21 El Protocolo que incorpora el Artículo 3 bis al Convenio de Chicago no había entrado en vigor. Ni Cuba ni los Estados Unidos lo habían ratificado.

3.22 La regla del derecho internacional consuetudinario de que los Estados deben abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo, codificada en el Artículo 3 *bis* del Convenio de Chicago, y las disposiciones de la OACI relativas a la interceptación de aeronaves civiles, se aplican independientemente de que la aeronave en cuestión esté o no dentro del espacio aéreo territorial del Estado de que se trate.

4. RECOMENDACIONES

4.1 Todo Estado contratante del Convenio de Chicago debería, a la luz de las Resoluciones A25-2 y A31-15 (Apéndice C) de la Asamblea, y de las resoluciones y decisiones del Consejo, ratificar el Protocolo por el que se incorpora el Artículo 3 *bis* al Convenio.

4.2 En espera de la ratificación y entrada en vigor oficial del Protocolo por el que se incorpora el Artículo 3 *bis* al Convenio, los Estados deberían cumplir con todas las disposiciones del Protocolo.

GLOSARIO

ACC	centro de control de área
ADF	radiogoniómetro automático
ADIZ	zona de identificación de defensa aérea
AIFSS	estación internacional automatizada de servicio de vuelo
AIP	publicación de información aeronáutica
AMIS	servicio de información sobre el movimiento de aeronaves
ARTCC	centro de control de tránsito aéreo en ruta
ATC	control de tránsito aéreo
ATS	servicio de tránsito aéreo
CARIBROC	Centro de operaciones regionales del Caribe (Estados Unidos)
cm	centímetro(s)
CNCPV	Centro nacional conjunto de planificación de los vuelos (Cuba)
CTA	área de control
CVR	registrador de la voz en el puesto de pilotaje
DAICC	Centro de coordinación del servicio de aduanas para la prohibición de vuelos en el espacio aéreo nacional (Estados Unidos)
DFDR	registrador digital de datos de vuelo
DME	equipo radiotelemétrico
FAA	Administración Federal de Aviación (Estados Unidos)
FAR	Reglamento Federal de Aviación (Estados Unidos)
FBI	Departamento Federal de Investigación Criminal (Estados Unidos)
FDR	registrador de datos de vuelo
FIR	región de información de vuelo
FL	nivel de vuelo
FSDO	Oficina de distrito de normas de vuelo, FAA (Estados Unidos)
ft	pie(s)
GPS	sistema mundial de determinación de la posición
°C	grados centígrados
°T	grados verdaderos
HF	alta frecuencia (3 000 a 30 000 kHz)
hPa	hectopascal
IACC	Instituto de Aeronáutica Civil (Cuba)
INS	sistema de navegación inercial
kg	kilogramo(s)
kHz	kilohercio
km/h	kilómetros por hora
km	kilómetro(s)
kt	nudo(s)

lb	libra(s)
m	metro(s)
MHz	megahercio
mm	milímetro(s)
MUD	zona de peligro designada por Cuba
MUP	zona prohibida designada por Cuba
N	norte
NBC	National Broadcasting Corporation (Estados Unidos) [Corporación Nacional de Radiodifusión]
NM	milla(s) marina(s)
NORAD	Defensa aérea norteamericana (Estados Unidos)
NOTAM	Aviso que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo
NTSB	Junta Nacional de Seguridad del Transporte (Estados Unidos)
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
QNH	reglaje de la subescala del altímetro para obtener la elevación (sobre el nivel medio del mar) estando en tierra
RAC	reglamento del aire y servicios de tránsito aéreo
SAR	búsqueda y salvamento
SEAD	sector de Defensa aérea sureste, NORAD (Estados Unidos)
SIGMET	información expedida por una oficina de vigilancia meteorológica, relativa a la existencia real o prevista de fenómenos meteorológicos en ruta especificados, que pueden afectar a la seguridad de las operaciones de aeronaves
SSR	radar secundario de vigilancia
STOL	despegue y aterrizaje cortos
TWR	torre de control de aeródromo
UHF	frecuencia ultraalta (300 a 3 000 MHz)
UTC	tiempo universal coordinado
VFR	reglas de vuelo visual
VHF	muy alta frecuencia (30 a 300 MHz)
VOR	radiofaro omnidireccional VHF
W	oeste



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.

* Se distribuye exclusivamente en los idiomas en que se presentó.

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 I. 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 international?
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 Basuito. 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 did'nt 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 coming ...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

LEYENDA	
INDICATIVOS	IDENTIFICACIÓN
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	13BÚSQUELO 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	-COMIENCE A GIRAR POR LA DERECHA PARA CURSO 30 GRADOS.	COMIENCE 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 TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	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 TREPAR A ALTURA 2000.	VOY A TREPAR 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	PCQUE 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 TREPAPARA ALTURA 4000 M.	A TREPAPARA 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, AUTORIZAME 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 ATERRIJAJE.	VOY A IR DESCENDIENDO PARA ATERRIJAJE.
		45	08		COPIADO, COPIADO.
15:33:45		PC	08	-CONTINUÉ 08, EL 45 ESTA....	
15:33:47		--	--	-DESPEJANDO 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	13-0 8	-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		DESPACIO, 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 MI?	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	END OF CUBAN TRANSCRIPT.	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	2945		USTED MANTIENE CURSO 270, 15 KILÓMETROS DELANTE DE LA COSTA A LA IZQUIERDA, ALTURA 2000 METROS.
		45	C8		CURSO 270.
		C8	2945		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	2945		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 TRANSCRIP T/RECOR DING)	TIME (UNITED STATES RECORDI NG)	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**

LEGEND	
SYMBOLS	IDENTIFICATION
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	I 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 RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	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 RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	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 RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	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 RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	From	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 RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	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 HIM 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	M2 9		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	29 72		COPIED, THERE IS A LAUNCH THERE THAT IS PICKING UP.

TIME (CUBAN RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	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 RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	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 RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	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 RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	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	DV	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	DV	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 RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	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	DV	DISCONNECTED.	DISCONNECTED.
15:38:54		08	DV	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	SAR	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	SAR	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 INFORMATION.	

TIME (CUBAN RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	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)	Fro m	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)	From	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 RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	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 RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	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 RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	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 RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	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 RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	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 RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	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)	Fro m	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>Ser ies</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 overflown, 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>Pronunciation¹</i>	<i>Meaning</i>	<i>Phrase</i>	<i>Pronunciation</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) ²	(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 REPEAT	<u>KANN NOTT</u>	Unable to comply
			AM LOST	<u>REE-PEET</u>	Repeat your instruction
			MAYDAY	<u>AM LOSST</u>	Position unknown
			HIJACK ³	<u>MAYDAY</u>	I am in distress
			LAND	<u>HI-JACK</u>	I have been hijacked
			(place name)	LAAND	I request to land at (place name)
			DESCEND	(place name)	(place name)
				<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 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.

AIS-CUBA

12 NOV 92

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 sobresalto de la tripulación de vuelo o de los pasajeros de la aeronave interceptada, teniendo siempre presente que las maniobras consideradas como normales para una aeronave interceptora pueden ser consideradas como peligrosas para los pasajeros y la tripulación de una aeronave civil. Cualquier otra aeronave participante 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

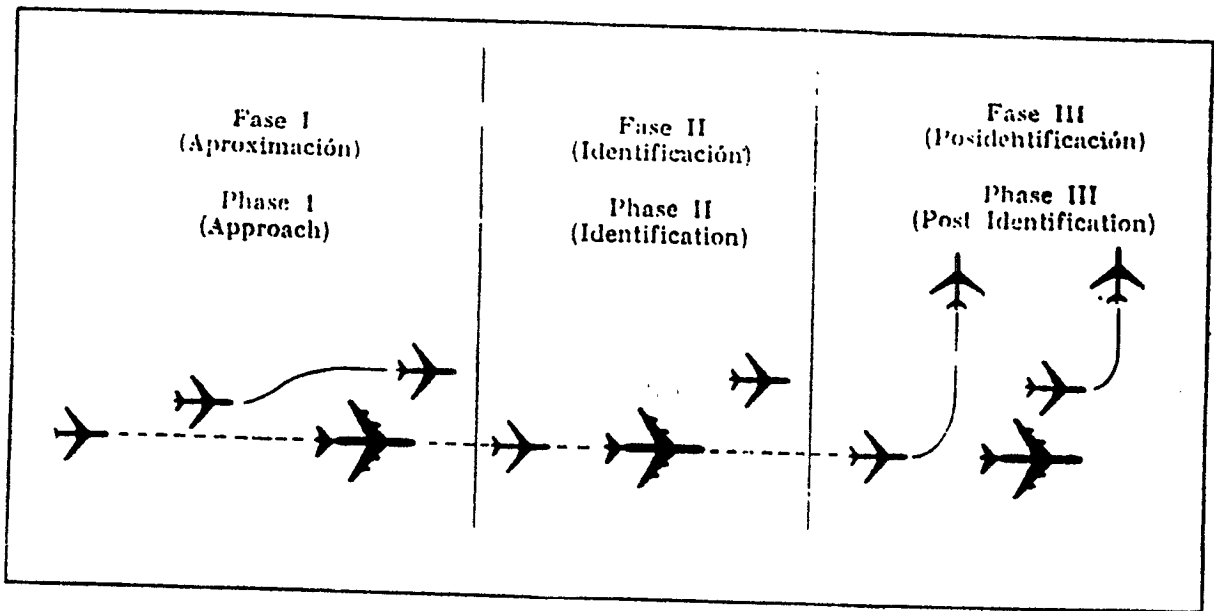
The element leader, or the single intercepting aircraft, must begin closing in gently on the intercepted aircraft, at the same level, until no closer than absolutely necessary to obtain the information needed. The element leader, or the single intercepting aircraft, must use caution to avoid startling 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 plantee una situación peligrosa para la aeronave interceptada.

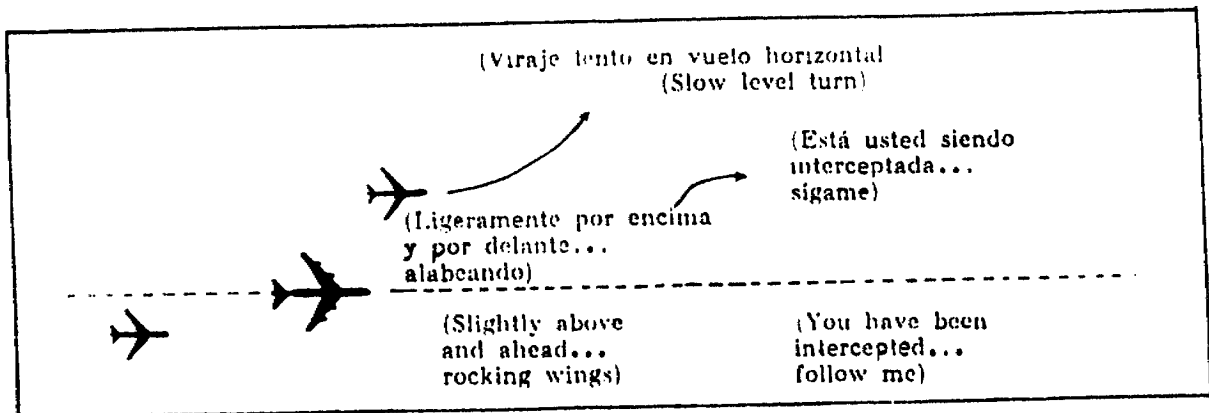
3.1.2 Se admite que ocasionalmente las condiciones meteorológicas o topográficas pueden obligar a la aeronave interceptora principal, o a la única aeronave interceptora, a colocarse a la derecha (a estribor), ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada. En esos casos, el piloto al 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—Alabea la aeronave y encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares (y luces de aterrizaje en el caso de un helicóptero) desde una posición ligeramente por encima y por delante y, normalmente, a la izquierda de la aeronave interceptada (o a la derecha si la aeronave interceptada es un helicóptero) y, después de recibir respuesta, efectuar un viraje horizontal lento, normalmente a la izquierda. (o a la derecha en el caso de un helicóptero) hacia el rumbo deseado.</p> <p>Nota 1.—Las condiciones meteorológicas o del terreno pueden obligar a la aeronave interceptora a invertir las posiciones y el sentido del viraje citados anteriormente en la Serie 1.</p> <p>Nota 2.—Si la aeronave interceptada no puede mantener la velocidad de la aeronave interceptora se prevé que esta última efectúe una serie de circuitos de hipódromo y alabea la aeronave cada vez que pase a la aeronave interceptada.</p>	<p>Usted ha sido interceptado. Sígame.</p>	<p>DIA o NOCHE—Alabea la aeronave, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares, y seguir a la aeronave interceptora.</p>	<p>Comprendido. lo cumpliré.</p>
2	<p>DIA o NOCHE—Alejarse bruscamente de la aeronave interceptada, haciendo un viraje ascendente de 90° o más, sin cruzar la línea de vuelo de la aeronave interceptada.</p>	<p>Prosiga.</p>	<p>DIA o NOCHE—Alabea 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 (1000 ft) pero sin exceder de 600 m (2000 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 regulares.</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>	You have been intercepted. Follow me.	DAY or NIGHT—Rocking aircraft, flashing navigational lights at irregular intervals and following.	Understood, will comply.
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.

6.1.2 Signals initiated by intercepted aircraft and responses by intercepting aircraft

Series	INTERCEPTED Aircraft Signals	Meaning	INTERCEPTING Aircraft Responds	Meaning
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.	<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	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.

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		
Frases	Pronunciación ¹	Significado	Frases	Pronunciación ¹	Significado
CALL SIGN	<u>KOL-SAIN</u>	¿Cuál es su distintivo de llamada?	CALL SIGN (distintivo de llamada) ²	<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 ³	<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 ¹	Meaning	Phrase	Pronunciation ¹	Meaning
CALL SIGN	<u>KOL SA-IN</u>	What is your call sign?	CALL SIGN (call sign) ²	<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>KANN NOTT</u>	Unable to comply
YOU LAND	<u>YOU LAAND</u>	Land at this aerodrome	REPEAT	<u>REE-PEAT</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 ³	<u>HI-JACK</u>	I have been hijacked
			LAND (place name)	LAAND (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 times 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 -