



Совет Безопасности

Distr.
GENERAL

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

ЗАПИСКА ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ

Генеральный секретарь имеет честь настоящим препроводить членам Совета Безопасности прилагаемое сообщение, полученное им от Председателя Совета Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Приложение

Письмо Председателя Совета Международной организации гражданской авиации от 28 июня 1996 года на имя Генерального секретаря

Я бы хотел сослаться на заявление Председателя Совета Безопасности от 27 февраля 1996 года, в котором Совет Безопасности просил Международную организацию гражданской авиации расследовать инцидент, озаглавленный "Уничтожение в воздухе двух гражданских самолетов 24 февраля 1996 года", в целом и как можно скорее доложить о ее выводах Совету Безопасности.

В соответствии с просьбой Совета Безопасности имею честь препроводить Вам доклад (С-WP/10441) и информационный документ № 1, представленный Совету Международной организации гражданской авиации Генеральным секретарем ИКАО, который озаглавлен "Доклад о расследовании по поводу уничтожения в воздухе двух зарегистрированных в США частных гражданских самолетов кубинским военным самолетом 24 февраля 1996 года".

Совет Международной организации гражданской авиации рассмотрел этот доклад на своих 17, 18, 19 и 20-м заседаниях 148-й сессии 26-27 июня 1996 года. 27 июня 1996 года Совет ИКАО принял резолюцию, которую я также имею честь препроводить Вам. После рассмотрения доклада Советом гриф "для служебного пользования" был снят.

Ассад КОТАИТ



**РЕЗОЛЮЦИЯ, ПРИНЯТАЯ СОВЕТОМ
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
НА 20-М ЗАСЕДАНИИ СВОЕЙ 148-Й СЕССИИ
27 ИЮНЯ 1996 ГОДА**

СОВЕТ,

НАПОМИНАЯ о том, что два зарегистрированных в США частных гражданских воздушных судна были уничтожены 24 февраля 1996 года кубинскими военными воздушными судами,

РАССМОТРЕВ просьбу правительства Соединенных Штатов Америки провести расследование данного инцидента,

РАССМОТРЕВ просьбу правительства Кубы, в соответствии с которой Организации предлагается провести тщательное расследование,

РАССМОТРЕВ просьбу Совета Безопасности Организации Объединенных Наций, содержащуюся в заявлении его Председателя от 27 февраля 1996 года, о том, чтобы Международная организация гражданской авиации провела расследование всех обстоятельств этого инцидента,

ССЫЛАЯСЬ на резолюцию от 6 марта 1996 года, в которой Совет выразил глубокое сожаление в связи со сбитием двух упомянутых гражданских воздушных судов и поручил Генеральному секретарю незамедлительно начать расследование всех обстоятельств данного инцидента и представить доклад по итогам указанного расследования в течение 60 дней с момента принятия этой резолюции для рассмотрения в ходе его 148-й сессии,

ВЫРАЖАЯ признательность за всестороннее содействие, оказанное в этой связи полномочными органами заинтересованных государств группе ИКАО по расследованию,

РАССМОТРЕВ 26 и 27 июня 1996 года на своей 148-й сессии доклад Генерального секретаря о расследовании,

ССЫЛАЯСЬ на принцип, в соответствии с которым каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией, причем под территорией государства понимаются сухопутные территории и прилегающие к ним территориальные воды,

НАПОМИНАЯ ТАКЖЕ о том, что государства при осуществлении своих полномочий в соответствии со статьями 1 и 2 Конвенции о международной гражданской авиации руководствуются принципами, правилами, Стандартами и Рекомендуемой практикой, зафиксированными в Конвенции и Приложениях к ней, включая правила, касающиеся перехвата гражданских воздушных судов, и признанный согласно международному обычному праву принцип неприменения оружия против таких воздушных судов в полете,

1. **ПРИНИМАЕТ К СВЕДЕНИЮ** доклад о расследовании, проведенном Генеральным секретарем;

2. **ВНОВЬ ПОДТВЕРЖДАЕТ** принцип, заключающийся в том, что государства должны воздерживаться от применения оружия против гражданских воздушных судов в полете и что при перехвате гражданских воздушных судов не должны ставиться под угрозу жизнь находящихся на борту лиц и безопасность воздушного судна;

3. **ВНОВЬ ПОДТВЕРЖДАЕТ** принцип, заключающийся в том, что каждое Договаривающееся государство принимает надлежащие меры для запрещения преднамеренного использования любых гражданских воздушных судов, зарегистрированных в этом государстве или эксплуатируемых эксплуатантом, основное место деятельности которого или постоянное местопребывание которого находится в этом государстве, в каких-либо целях, несовместимых с целями *Конвенции о международной гражданской авиации*,

4. **ВНОВЬ ПОДТВЕРЖДАЕТ** свое осуждение фактов применения оружия против гражданских воздушных судов в полете как несовместимых с элементарными соображениями гуманности, нормами обычного международного права, зафиксированными в статье 3 *bis Конвенции о международной гражданской авиации*, а также со Стандартами и Рекомендуемой практикой, содержащимися в Приложениях к Конвенции;

5. **ВЫРАЖАЕТ** глубокое сожаление в связи с гибелью четырех человек и глубокое сочувствие и соболезнование семьям, потерявшим близких в результате этого трагического инцидента;

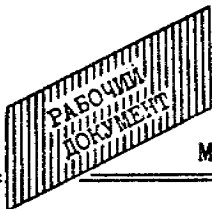
6. **ПОСТАНОВЛЯЕТ** передать доклад Генерального секретаря Совету Безопасности Организации Объединенных Наций;

7. **ПОРУЧАЕТ** Аэронавигационной комиссии изучить связанные с безопасностью полетов аспекты доклада о расследовании на предмет адекватности Стандартов и Рекомендуемой практики и других правил, касающихся перехвата гражданских воздушных судов, и представить 150-й сессии Совета доклад о любых мерах, которые она считает необходимыми для недопущения аналогичных трагических событий;

8. **ПРОСИТ** Президента Совета как можно скорее сообщить о принятии данной резолюции всем Договаривающимся государствам ИКАО и доложить о данной резолюции следующей очередной сессии Ассамблеи в 1998 году для предпринятия любых действий, которые Ассамблея может счесть необходимыми;

9. **ПРОСИТ** все Договаривающиеся государства в любое время сообщать Совету о любых случаях нарушения вышеупомянутых правил, содержащихся в *Конвенции о международной гражданской авиации*;

10. **НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ** все государства, которые еще не сделали этого, как можно скорее ратифицировать статью 3 *bis Конвенции о международной гражданской авиации* и соблюдать все положения данной статьи до ее вступления в силу.



МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

148-Я СЕССИЯ СОВЕТА

Вопрос № 14. Вопросы авионавигации

**ДОКЛАД О РАССЛЕДОВАНИИ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ СЫТИЯ
ДВУХ ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ В США ЧАСТНЫХ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
КУБИНСКИМИ ВОЕННЫМИ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ 24 ФЕВРАЛЯ 1996 ГОДА**

(Представлено Генеральным секретарем)

АННОТАЦИЯ

6 марта 1996 года Совет принял резолюцию, в которой Генеральному секретарю предлагалось провести расследование всех обстоятельств указанного инцидента для выяснения всех соответствующих фактов и технических аспектов. В добавлении к настоящему документу содержится доклад о проведенном ИКАО расследовании с целью установления фактов.

СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

*C-WP/10395	Памятная записка PRES AK/501 от 28 февраля 1996 года
*C-WP/10392 (Revised)	Памятная записка PRES AK/500 от 28 февраля 1996 года
*C-WP/10391	(исправление, относящееся к текстам на английском, русском и французском языках)
C-WP/10390 (Revised)	Памятная записка PRES AK/499 от 27 февраля 1996 года
C-WP/10389	Памятная записка PRES AK/498 от 27 февраля 1996 года
*C-WP/10388	Памятная записка PRES AK/497 от 26 февраля 1996 года
*C-DEC 147/10	Памятная записка SG 1462/96 от 11 марта 1996 года
*C-DEC 147/9	
*C-DEC 147/8	
C-DEC 147/6	
C-DEC 147/4	
Памятная записка PRES AK/502 от 29 февраля 1996 года (исправление, относящееся только к тексту на арабском языке)	
C-WP/10412 (Restricted)	
C-DEC 148/1	

*Основной справочный материал

* Включая исправление № 1.

1. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

1.1 В заявлении Председателя Совета Безопасности Организации Объединенных Наций от 27 февраля 1996 года содержится просьба к ИКАО расследовать все обстоятельства "сбития кубинскими военно-воздушными силами 24 февраля 1996 года двух гражданских воздушных судов" и как можно скорее доложить Совету Безопасности о своих выводах.

1.2 6 марта 1996 года Совет ИКАО на 10-м заседании своей 147-й сессии принял резолюцию (копия резолюции приводится в добавлении А), касающуюся сбития 24 февраля 1996 года кубинскими военными воздушными судами двух зарегистрированных в США частных гражданских воздушных судов. Рассмотрение этого вопроса Советом основывалось на просьбе Совета Безопасности, просьбе правительства Соединенных Штатов о проведении расследования указанного инцидента и просьбе правительства Кубы с предложением о проведении Организацией исчерпывающего расследования. В резолюции, в частности, Генеральному секретарю предлагалось незамедлительно начать расследование всех обстоятельств данного инцидента для выяснения всех соответствующих фактов и технических аспектов и в течение 60 дней с момента принятия резолюции представить Совету доклад для рассмотрения в ходе его 148-й сессии. Совет также постановил, что он "незамедлительно передаст доклад Генерального секретаря с замечаниями, если таковые будут, Совету Безопасности Организации Объединенных Наций".

1.3 6 мая 1996 года Совет рассмотрел промежуточный доклад о ходе расследования (C-WP/10412) и принял к сведению информацию о том, что Генеральный секретарь предполагает завершить подготовку окончательного доклада к началу июня 1996 года для рассмотрения его Советом в ходе 148-й сессии. Доклад о проведенном ИКАО расследовании с целью установления фактов приводится в добавлении В к настоящему документу.

2. ДЕЙСТВИЯ СОВЕТА

2.1 Совету предлагается:

- а) рассмотреть доклад о проведенном ИКАО расследовании с целью установления фактов, касающихся сбития двух зарегистрированных в США частных гражданских воздушных судов кубинскими военными воздушными судами 24 февраля 1996 года; и
- б) поручить Генеральному секретарю передать доклад с замечаниями Совета по этому вопросу, если таковые будут, Совету Безопасности Организации Объединенных Наций.

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ А

РЕЗОЛЮЦИЯ, ПРИНЯТАЯ СОВЕТОМ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ НА 10-М ЗАСЕДАНИИ 147-Й СЕССИИ, СОСТОЯВШЕМСЯ 6 МАРТА 1996 ГОДА

СОВЕТ,

РАССМОТРЕВ факт уничтожения кубинскими военными воздушными судами 24 февраля 1996 года двух зарегистрированных в США частных гражданских воздушных судов,

РАССМОТРЕВ просьбу правительства Соединенных Штатов Америки провести расследование данного инцидента,

РАССМОТРЕВ просьбу правительства Кубы, в соответствии с которой Организации предлагается провести тщательное расследование,

РАССМОТРЕВ просьбу Совета Безопасности Организации Объединенных Наций, содержащуюся в заявлении своего Председателя от 27 февраля 1996 года, о том, чтобы Международная организация гражданской авиации провела расследование всех обстоятельств этого инцидента,

УЧИТЫВАЯ, что Совет Безопасности Организации Объединенных Наций в заявлении своего Председателя от 27 февраля 1996 года выразил глубокое сожаление в связи со сбитием кубинскими военно-воздушными силами 24 февраля 1996 года двух гражданских воздушных судов,

ВЫРАЖАЯ ГЛУБОКОЕ СОЖАЛЕНИЕ в связи со сбитием 24 февраля 1996 года кубинскими военно-воздушными силами двух гражданских воздушных судов, что привело к гибели четырех человек,

ВЫРАЖАЯ свое глубочайшее сочувствие семьям, потерявшим близких в результате этого трагического инцидента,

НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЯ заинтересованные стороны оказать помощь в обнаружении, если это возможно, тел погибших и их личных вещей,

ПРИЗНАВАЯ, что использование оружия против гражданских воздушных судов в полете несовместимо с элементарными соображениями гуманности и нормами, регулирующими международное поведение, а также с правилами, Стандартами и Рекомендуемой практикой, зафиксированными в Чикагской конвенции и Приложениях к ней,

ВНОВЬ ПОДТВЕРЖДАЯ принцип, заключающийся в том, что государства должны воздерживаться от использования оружия против гражданских воздушных судов в полете и что при перехвате гражданских воздушных судов не должна ставиться под угрозу жизнь находящихся на борту лиц и безопасность воздушного судна,

1. **ПРЕДЛАГАЕТ** Генеральному секретарю незамедлительно начать расследование всех обстоятельств данного инцидента для выяснения всех соответствующих фактов и технических аспектов в соответствии с заявлением Председателя Совета Безопасности Организации Объединенных Наций и в течение 60 дней с момента принятия настоящей резолюции представить Совету доклад для рассмотрения в ходе его 148-й сессии;
2. **ПРИЗЫВАЕТ** заинтересованные стороны оказывать всяческое содействие проведению этого расследования;
3. **ПОСТАНОВЛЯЕТ**, что Совет незамедлительно передаст доклад Генерального секретаря с замечаниями, если таковые будут, Совету Безопасности Организации Объединенных Наций;
4. **ПРОСИТ** Президента Совета как можно скорее доложить о выполнении данной резолюции всем Договаривающимся государствам ИКАО, а также следующей очередной сессии Ассамблеи в 1998 году для предпринятия любых действий, которые Ассамблея может счесть необходимыми;
5. **НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ** все государства, которые еще не сделали этого, как можно скорее ратифицировать статью 3 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации.

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ В

**СБИТИЕ ДВУХ ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ В США ЧАСТНЫХ ГРАЖДАНСКИХ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ КУБИНСКИМИ ВОЕННЫМИ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ
24 ФЕВРАЛЯ 1996 ГОДА**

**ДОКЛАД О ПРОВЕДЕННОМ ИКАО РАССЛЕДОВАНИИ С ЦЕЛЬЮ УСТАНОВЛЕНИЯ ФАКТОВ
ИЮНЬ 1996 ГОДА**

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	1
1. Фактическая информация	4
1.1 История полетов	4
1.2 Телесные повреждения	15
1.3 Повреждения воздушных судов	16
1.4 Прочие повреждения	16
1.5 Информация о персонале	16
1.5.1 Пилот воздушного судна "Сессна-Т337Н", N2506	16
1.5.2 Пилот воздушного судна "Сессна-337С", N2456S	16
1.5.3 Пилот воздушного судна "Сессна-337В", N5485S	16
1.5.4 Пилот самолета МиГ-29	17
1.5.5 Второй пилот самолета МиГ-29	17
1.5.6 Пилот самолета МиГ-23	17
1.6 Информация о воздушных судах	17
1.6.1 Общая информация о воздушном судне "Сессна-337"	17
1.6.2 Детальная информация о воздушных судах N2506, N2456S и N5485S	18
1.6.3 Бортовое оборудование и модификации воздушного судна "Сессна-Т337Н", N2506	18
1.6.4 Бортовое оборудование и модификации воздушного судна "Сессна-337С", N2456S	18
1.6.5 Бортовое оборудование и модификации воздушного судна "Сессна-337В", N5485S	19
1.6.6 Самолет МиГ-29 УБ	19
1.6.7 Самолет МиГ-23 МЛ	19
1.7 Метеорологическая информация	20
1.7.1 Состояние погоды	20
1.7.2 Данные прогноза и фактическая погода на маршруте полета	20
1.7.3 Данные наблюдения за погодой	20
1.7.4 Условия освещенности	20
1.8 Информация об аэродромах	20
1.8.1 Аэропорт Опа Лока/Майами	20
1.8.2 Аэропорт Сан-Антонио-де-лос-Баньос	21
1.9 Обслуживание воздушного движения, связь и обеспечение навигации	21
1.10 Управление, связь и обеспечение навигации при перехвате	24
1.11 Бортовые регистраторы	24
1.12 Информация об обломках и ударе	25
1.13 Медицинская и патологическая информация	25
1.14 Пожар	25
1.15 Поиск и спасание	25
1.15.1 Операции кубинских подразделений SAR	25
1.15.2 Операции подразделений SAR Соединенных Штатов Америки	30
1.16 Дополнительная информация	31
1.16.1 Конвенция о международной гражданской авиации	31

1.16.2	Статья 3 <i>bis</i> Конвенции о международной гражданской авиации	34
1.16.3	Процедуры перехвата	38
2.	Анализ	40
2.1	Случаи вторжения в воздушное пространство Кубы до 24 февраля 1996 года	40
2.1.1	Случаи вторжения в воздушное пространство Кубы в период с 15 мая 1994 года по 4 апреля 1995 года	40
2.1.2	Случаи вторжения в воздушное пространство Кубы 13 июля 1995 года	42
2.1.3	Случаи вторжения в воздушное пространство Кубы 9 и 13 января 1996 года	49
2.1.4	Обзор ситуации на Кубе до 24 февраля 1996 года	54
2.2	События в Соединенных Штатах Америки 23 февраля 1996 года	54
2.3	События 24 февраля 1996 года	55
2.3.1	Ситуация на Кубе 24 февраля 1996 года	55
2.3.2	Ситуация в Соединенных Штатах Америки 24 февраля 1996 года	56
2.3.3	Полеты воздушных судов с бортовыми номерами N2456S, N5485S и N2506	56
2.3.4	Кубинская военная радиосвязь	61
2.3.5	Радиолокационные данные, связанные со сбитием	73
2.3.6	Свидетели	81
2.3.7	Определение мест сбития	84
2.3.8	Воздушное судно P-3 "Орион"	85
2.4	Планирование и изменения полетов	86
2.5	Процедуры перехвата	88
2.5.1	Принципы и сигналы	88
2.5.2	Процедуры перехвата, использовавшиеся Кубой	89
2.6	"Братья-спасители"	91
2.7	Действия, предпринятые полномочными органами Соединенных Штатов Америки	92
3.	Выводы	99
4.	Рекомендации	101
	Перечень сокращений	102

Перечень карт и схем

1.	Запланированные и фактические маршруты трех воздушных судов "Сессна"	6
2.	Предполагаемые маршруты трех воздушных судов "Сессна" при ведении ими поиска и их самые южные местоположения по радиолокационным данным Кубы и США	10
3.	Места сбития воздушных судов N2456S и N5485S согласно радиолокационным данным Кубы и США, данным корабля Majesty of the Seas и рыболовного судна Tri-Liner	12

4.	Места сбития воздушных судов N2456S и N5485S согласно радиолокационным данным Кубы и США, данным корабля Majesty of the Seas и местоположения плававшей сумки и маркерного буя	26
5.	Поисково-спасательные операции Кубы 24 февраля 1996 года	27
6.	Поисково-спасательные операции Кубы 25 февраля 1996 года	28
7.	Поисково-спасательные операции Соединенных Штатов Америки в период с 24 по 26 февраля 1996 года	29
8.	Разбрасывание листовок 9 января 1996 года: по данным, представленным Кубой	50
9.	Разбрасывание листовок 13 января 1996 года: по данным, представленным Кубой	51
10.	Образцы листовок, разбросанных 9 и 13 января 1996 года	52
11.	Представленные Кубой радиолокационные данные, показывающие перехват и сбитие 24 февраля 1996 года	75
12.	Полет воздушного судна N2456S, зарегистрированный радиолокаторами Соединенных Штатов Америки	77
13.	Полет воздушного судна N5485S, зарегистрированный радиолокаторами Соединенных Штатов Америки	78
14.	Полеты воздушных судов N2506, N2456S, N5485S и кубинских самолетов МиГ, зарегистрированные радиолокаторами Соединенных Штатов Америки	79
15.	Обратный полет воздушного судна N2506 и полеты второй пары кубинских самолетов МиГ, зарегистрированные радиолокаторами Соединенных Штатов Америки	80
16.	Полет воздушного судна Р-3 "Орион" ВМС США, зарегистрированный радиолокаторами Соединенных Штатов Америки	87

Примечание. Если не оговорено особо, все даты и время в настоящем докладе даются по местному времени Гаваны (Куба) и местному времени Майами (Соединенные Штаты Америки), которое соответствует восточному поясному времени (EST). Местное время в Гаване и Майами соответствует всемирному координированному времени (UTC) - 5 часов.



ВВЕДЕНИЕ

1. Совет ИКАО 6 марта 1996 года на 10-м заседании своей 147-й сессии принял резолюцию, касающуюся сбития двух зарегистрированных в Соединенных Штатах Америки частных гражданских воздушных судов кубинским военным воздушным судном 24 февраля 1996 года. Рассмотрение Советом данного вопроса основывалось на просьбе Совета Безопасности Организации Объединенных Наций, содержащейся в заявлении его Председателя от 27 февраля 1996 года, о том, чтобы Международная организация гражданской авиации расследовала все обстоятельства этого инцидента; просьбе правительства Соединенных Штатов Америки провести расследование данного инцидента и просьбе правительства Кубы, в соответствии с которой Организации предлагалось провести тщательное расследование. В резолюции, в частности, предлагалось Генеральному секретарю незамедлительно начать расследование всех обстоятельств данного инцидента для выяснения всех соответствующих факторов и технических аспектов. Совет также призвал заинтересованные стороны оказывать всяческое содействие проведению этого расследования.

2. Сразу же после принятия Советом резолюции была сформирована группа для проведения расследования. В ее состав вошли три сотрудника Секретариата и один консультант, назначенный на весь срок. По мере необходимости для оказания помощи привлекались другие сотрудники Секретариата.

3. 19 марта 1996 года Генеральный секретарь ИКАО направил правительствам Соединенных Штатов Америки и Кубы письма с просьбой оказать содействие в предоставлении всей соответствующей информации и дать согласие на посещение данных стран с указанной целью группой по расследованию. Генеральный секретарь уведомил каждое из этих двух государств о конкретных вопросах, представляющих интерес для группы. Оба государства дали согласие на приезд группы.

4. Группа ИКАО находилась на Кубе с 24 по 31 марта 1996 года. Состоялся ряд встреч в Институте гражданской авиации Кубы, в которых приняли участие официальные представители Института гражданской авиации, Министерства иностранных дел, Национального собрания и войск ПВО. Члены группы посетили также районный диспетчерский центр (РДЦ) в Гаване и орган, обеспечивающий координацию деятельности гражданских/военных ведомств (Объединенный национальный центр планирования полетов).

5. При содействии полномочных органов Кубы группа ИКАО провела беседы и получила заявления соответствующих представителей гражданских и военных ведомств; провела беседы и получила заявления свидетелей; получила записи и расшифровки переговоров; получила подробную информацию о военных самолетах-перехватчиках и их вооружении; получила все соответствующие записи, связанные с управлением воздушным движением (УВД), сообщения NOTAM¹ о введении в действие опасных для полетов зон на севере Кубы и подробную информацию о координации действий гражданских/военных ведомств; ознакомилась с процедурами перехвата; получила гражданские и военные радиолокационные планшеты, карты и данные; получила подробную информацию о поисково-спасательных операциях; получила прогнозы погоды и метеорологические сводки по району на севере Кубы на 24 февраля

¹ Извещения, содержащие информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживания и правил или информацию об опасности, своевременное предупреждение о которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов.

1996 года, а также получила подробные данные о случаях вторжения в воздушное пространство Кубы начиная с 1994 года.

6. Группа ИКАО находилась в Вашингтоне (округ Колумбия) с 2 по 4 апреля 1996 года и имела ряд встреч в Национальном управлении по безопасности на транспорте (NTSB) и Федеральном авиационном управлении (ФАУ). Помимо сотрудников двух упомянутых учреждений, во встречах приняли участие официальные представители Государственного департамента, Министерства обороны и Береговой охраны Соединенных Штатов Америки.

7. С 14 по 19 апреля 1996 года группа находилась в Майами. Она имела встречи и беседы в отделении NTSB в Майами, маршрутном центре управления воздушным движением (ARTCC), аэродромном диспетчерском пункте (TWR) обслуживания международных полетов в Майами, центре автоматизированного обслуживания международных полетов (AIFSS) в Майами, TWR аэропорта Опа Лока, окружном отделении службы нормирования полетов (FSDO) ФАУ в Майами, отделении Федерального бюро расследований (ФБР) в Майами, подразделениях Береговой охраны в Майами, посетила ангары организации "Братья-спасители" в аэропорту Опа Лока, использовавшаяся тремя причастными к инциденту воздушными судами, представительство авиакомпании "Аста интернэшнл авиэйшн" в аэропорту Опа Лока, норвежский круизный корабль *Majesty of the Seas*, а также студию шестого канала телекомпании NBC в Майами.

8. При содействии полномочных органов Соединенных Штатов Америки группа ИКАО провела беседы с пилотом воздушного судна, которое возвратилось в аэропорт Опа Лока, и другими находившимися на его борту лицами, получила подробную информацию о предыдущих полетах воздушных судов организации "Братья-спасители" в кубинском воздушном пространстве или прилегающих к нему районах, подробные данные о воздушных судах этой организации и их полетах; получила данные наблюдений и информацию о действиях подразделений Береговой охраны и ВВС Соединенных Штатов Америки; получила информацию о находившихся в данном районе морских судах, а также их записи и доклады; получила подробные данные о трех причастных воздушных судах "Сессна-337", членах их экипажей, включая информацию об их свидетельствах и летном опыте; получила все соответствующие записи УВД, сообщения NOTAM о введении в действие опасных зон на севере Кубы, планы полетов, данные о рассылке планов полета, радиолокационную информацию и записи переговоров; получила радиолокационные данные из расположенных во Флориде станций юго-восточного сектора ПВО (SEAD) Соединенных Штатов Америки, входящих в систему объединенного командования ПВО Североамериканского континента (NORAD); подробную информацию о поисково-спасательных операциях; получила прогноз погоды и метеорологические сводки по району Флоридского пролива на 24 февраля 1996 года; получила подробную информацию об использовании гражданскими воздушными судами военно-морской базы США в Гуантанамо, а также получила информацию о действиях и сообщениях NOTAM, относящихся к предотвращению случаев вторжения в воздушное пространство Кубы.

9. С 2 по 3 мая 1996 года в ИКАО в Монреале состоялись дополнительные встречи и беседы с официальными представителями ФАУ и NTSB, на которых рассматривались данные наблюдений и сведения о действиях подразделений таможенной службы Соединенных Штатов Америки, относящиеся к сбитию, в том числе радиолокационные данные из координационного центра контроля за местными воздушными перевозками (DAICC) таможенной службы; относящиеся к сбитию радиолокационные данные со станции Карибского регионального центра управления полетами (CARIBROC), расположенной на юге Флориды; относящиеся к сбитию радиолокационные данные, зарегистрированные станциями ARTCC Майами и SEAD во Флориде; радиолокационные данные о маршруте полета воздушного судна P-3 "Орион" несколько севернее параллели 24° с. ш. между 14.45 и 15.15 24 февраля 1996 года, а также

информация о принятых ФАУ принудительных мерах, относящихся к случаям вторжения в кубинское воздушное пространство в период до 24 февраля 1996 года.

10. 6 и 7 мая 1996 года в ИКАО в Монреале состоялись встречи и беседы с официальными представителями ФАУ NTSB и ВВС Соединенных Штатов Америки, на которых рассматривались относящиеся к сбитию радиолокационные данные, зарегистрированные станциями SEAD во Флориде, и радиолокационные данные о маршруте полета воздушного судна Р-3 "Орион". 9 мая 1996 года группа ИКАО прослушала запись переговоров между кубинскими военными самолетами-перехватчиками и их наземным пунктом управления, представленную Соединенными Штатами Америки. Кассета, содержащая запись переговоров, не была передана; однако группа ИКАО получила расшифровку переговоров на испанском языке и их перевод на английский язык.

11. Была запрошена дополнительная информация, которая была представлена 10 и 23 мая 1996 года полномочными органами Кубы и касалась регистраторов полетных данных (FDR), установленных на военных самолетах-перехватчиках, и переговоров между кубинскими военными самолетами-перехватчиками и их наземным пунктом управления. Подлинная пленка с кубинской записью была передана группе ИКАО 23 мая 1996 года.

12. Была запрошена дополнительная информация, которая была представлена 21 мая 1996 года полномочными органами Соединенных Штатов Америки и касалась полета воздушного судна Р-3 "Орион", а также радиолокационных данных, зарегистрированных подразделениями авиационной базы ВМС в Ки-Уэст, CARIBROC и сектора SEAD NORAD.

13. 3 и 4 июня 1996 года группа ИКАО прослушала подлинную пленку с записью переговоров между кубинскими военными самолетами-перехватчиками и их наземным пунктом управления, сделанную источниками в Соединенных Штатах Америки.

14. Были рассмотрены и проанализированы представленные полномочными органами Кубы и Соединенных Штатов Америки информация, данные, материалы и карты. Доклад был завершен 19 июня 1996 года.

1. ФАКТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 История полетов

1.1.1 Утром 24 февраля 1996 года пилоты и сторонники организации "Братья-спасители" собрались в ангаре аэропорта Опа Лока. В 9.12 пилот воздушного судна "Сессна-337С", N2456S, который являлся руководителем производства полетов в организации "Братья-спасители", приступил к заполнению планов полетов, выполняемых по правилам визуальных полетов (ПВП), совместно с центром автоматизированного обслуживания международных полетов (AIFSS) в Майами. Эти планы полетов предназначались для шести воздушных судов, отправлявшихся в "полет по спасению людей на плотках", со временем вылета в 10.15. Воздушные суда и их регистрационные номера были следующими: "Сессна-Т337Н", N2506; "Сессна-337С", N2456S; "Сессна-337В", N5485S; "Сессна-337Г", N108LS; "Сессна-337В", N2329S и "Сессна-310J", N312MX. Указанный в планах маршрут проходил от аэропорта Опа Лока до 24°00' с. ш., 080°25' з. д.; отсюда до 23°30' с. ш., 080°25' з. д.; 23°30' с. ш., 082°45' з. д.; 24°00' с. ш., 082° 45' з. д.; и возвращение в аэропорт Опа Лока. Этот маршрут предусматривал выполнение полета в районах полетной информации (РПИ) Майами и Гаваны. Дополнительные данные представляли собой следующее: 2 человека на борту каждого воздушного судна; скорость 120 уз на высоте 500 футов; расчетное время на маршруте 5 ч и продолжительность полета 6 ч. Спасательное оборудование на борту каждого воздушного судна состояло из двух желтого цвета спасательных жилетов и желтого цвета спасательного плота на 4-6 человек. Запланированный маршрут предусматривал пересечение опасных для полетов зон MUD-8, MUD-9 и MUD-14 в пределах воздушного пространства РПИ Гаваны. Соответствующими сообщениями NOTAM было уведомлено, что эти опасные зоны действуют с 8.00 до 18.30 24 февраля 1996 года. AIFSS Майами удостоверился в том, что руководитель производства полетов организации "Братья-спасители" проконтролировал соответствующие сообщения NOTAM. Были присвоены следующие коды приемополетчиков: воздушное судно N2506, код 1222; воздушное судно N2456S, код 1223; воздушное судно N5485S, код 1224; воздушное судно N108LS, код 1225; воздушное судно N2329S, код 1226; и воздушное судно N312MX, код 1227. Заполнение планов полетов по ПВП упомянутых шести воздушных судов было закончено к 9.29. Планы полетов были переданы в ARTCC Майами и РДЦ Гаваны.

1.1.2 Вследствие других поручений некоторым из пилотов организации "Братья-спасители" намеченный полет не начался в 10.15, как планировалось. Пилоты возвратились в ангар после 11.00 и договорились пообедать до начала полета.

1.1.3 По информации полномочных органов Кубы радиолокатор противовоздушной обороны обнаружил три неопознанных воздушных судна южнее параллели 24° с. ш., внешняя граница опознавательной зоны ПВО (ADIZ) Кубы, в РПИ Гаваны в 10.12. Эти воздушные суда не установили связь с РДЦ Гаваны, и не были обнаружены ответы приемополетчиков. Они выполняли полет на высоте 500-1500 м со скоростью 200-300 км/ч. Между 10.16 и 10.50 радиолокатор противовоздушной обороны Кубы указал в трех случаях на наличие воздушных судов в пределах территориальной зоны в 12 м. миль, которая проходит параллельно кубинскому побережью между Гаваной и Варадеро. В 10.34 самолет-перехватчик ПВО Кубы произвел взлет для выполнения патрулирования и выдворения этих воздушных судов. Эти неопознанные воздушные суда отошли к северу в 11.17 в ответ на появление военного самолета-перехватчика, которому было приказано возвратиться на базу в 11.30.

1.1.4 В 10.40 РДЦ Гаваны направил в ARTCC Майами запрос в связи с наличием неопознанных воздушных судов, не передающих ответы приемополетчиков, южнее параллели 24° с. ш. и в пределах опасной зоны MUD-9. Спустя 8 мин ARTCC Майами ответил:

"Мы проверили с Береговой охраной и со всеми, кого мы знаем, и никто не знает о каких-либо воздушных судах, которые им принадлежат и находятся там внизу".

1.1.5 В 11.47 "Братья-спасители" изменили три плана полетов и оставили остальные три до истечения их срока действия. Новое время вылета в 12.30 было установлено для воздушных судов N2506, N2456S и N5485S. Кроме того, количество лиц на борту N2506 было изменено на четыре с четырьмя спасательными жилетами, а три генератора дыма оранжевого цвета были добавлены в состав оборудования на борту N5485S. Маршрут, указанный в измененных планах полетов, не был изменен. Эти три измененные плана полетов были переданы в ARTCC Майами и РДЦ Гаваны.

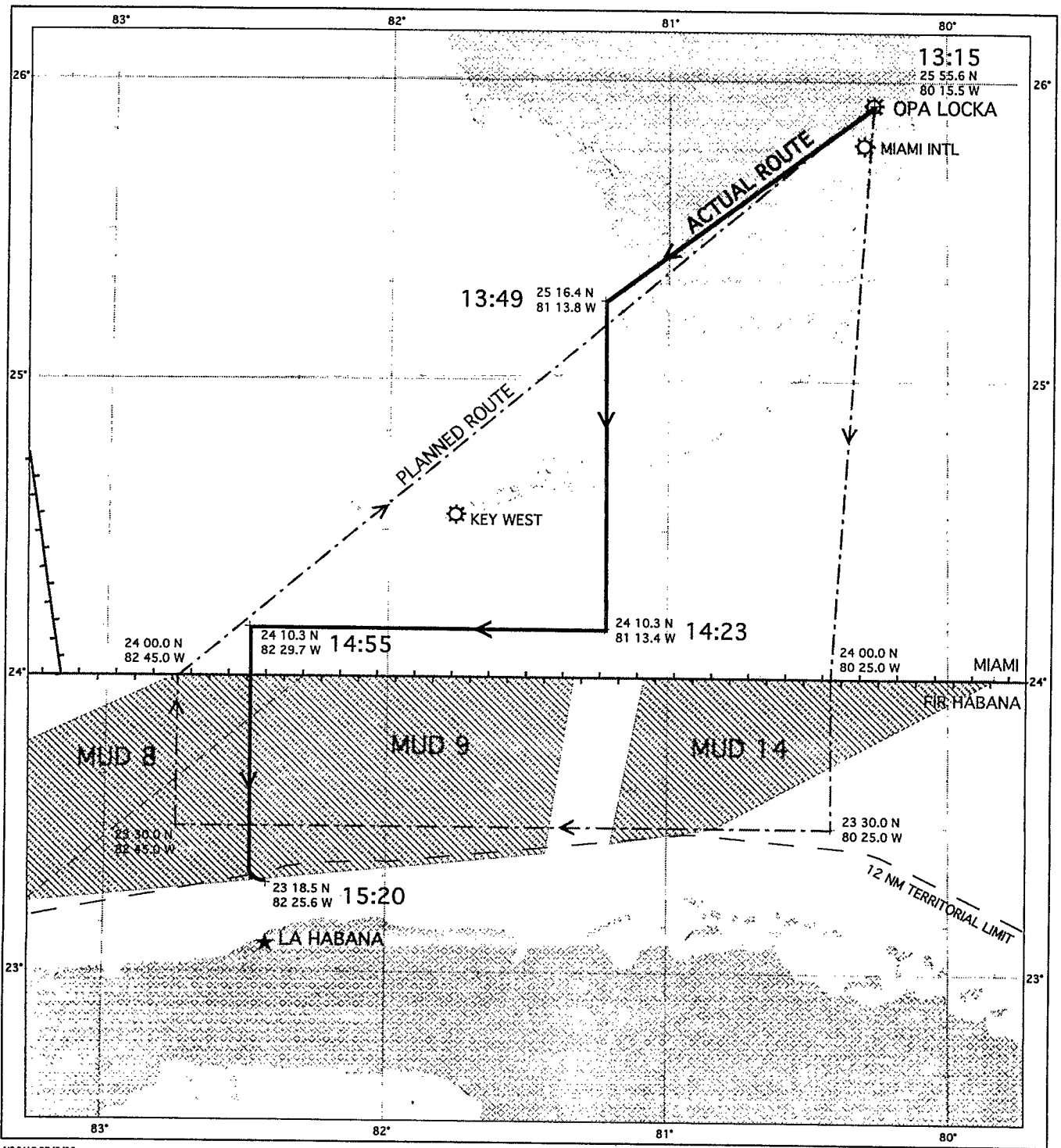
1.1.6 По сведениям полномочных органов Соединенных Штатов Америки, их радиолокаторы зарегистрировали деятельность кубинских военных воздушных судов к северу от Гаваны между 12.15 и 12.45. Согласно полномочным органам Кубы, никакая подобная деятельность в это время не осуществлялась.

1.1.7 В 13.01 три воздушных судна "Сессна-337" (N2506, N2456S и N5485S) вырулили из ангара "Братьев-спасителей" для выполнения взлета. В 13.07 TWR Опа Лока сообщил в ARTCC Майами, отвечая на поступивший ранее запрос в отношении информации о деятельности "Братьев-спасителей", о том, что упомянутые три воздушных судна "Братьев-спасителей" вырулили для отправления. Эти три воздушных судна вылетели с ВПП 09L в западном направлении в 13.11, 13.12 и 13.13. В 13.14 ARTCC Майами попросил TWR Опа Лока сообщить о том, находятся ли в воздухе какие-либо воздушные суда "Братьев-спасителей". TWR Опа Лока в ответ сообщил, что три воздушных судна "Братьев-спасителей" вылетели и следуют в данный момент в западном направлении, чуть севернее аэропорта Опа Лока. TWR Опа Лока получил просьбу проинформировать ARTCC Майами, если какие-либо дополнительные воздушные суда "Братьев-спасителей" должны будут вылетать.

1.1.8 Каждое из трех воздушных судов "Сессна" после взлета вышло на связь с AIFSS Майами (позывной "радио Майами") в целях приведения в действие их планов полетов по ПВП. Приведение в действие планов полетов было завершено к 13.24. AIFSS Майами передал сообщения о вылете воздушных судов N5485S и N2506 в ARTCC Майами и РДЦ Гаваны. Сообщение о вылете воздушного судна N2456S не было отправлено по ошибке оператора.

1.1.9 Три воздушных судна "Сессна" договорились поддерживать связь друг с другом на частоте 122,75 МГц в ОБЧ-полосе. Обычные меры были приняты на базе "Братьев-спасителей" в аэропорту Опа Лока для контроля за полетом, используя ОБЧ-радиооборудование с ретранслятором или ВЧ-радиооборудование. Внутренние позывные трех воздушных судов были следующими: "Сигал Ван" (N2506), "Сигал Чарли" (N2456S) и "Сигал Майк" (N5485S).

1.1.10 Эти три воздушных судна "Сессна" не следовали по маршруту, указанному в планах полетов по ПВП. Согласно данным, зарегистрированным радиолокатором противовоздушной обороны Соединенных Штатов Америки, три воздушных судна следовали вначале на запад, затем на юго-запад, достигнув в 13.49 пункта 25°16,4' с. ш., 081°13,8' з. д., затем на юг до пункта 24°10,3' с. ш., 081°13,4' з. д. и развернулись в 14.23 на запад вдоль параллели 24°10' с. ш. Воздушные суда сообщили, что поддерживают визуальный контакт друг с другом. В 14.50 три воздушных судна "Сессна" прошли в пункте 24°09' с. ш., 082°17' з. д. мимо пролетавшего в противоположном направлении самолета ВМС Соединенных Штатов Америки Р-3 "Орион", который находился на высоте примерно 900 фут.



AIS/MAP 07/6/96

Карта 1. Запланированные и фактические маршруты трех воздушных судов "Сессна"

1.1.11 В 14.39 радиолокатор противовоздушной обороны Кубы обнаружил воздушные суда севернее параллели 24° с. ш. Воздушные суда передавали коды приемоответчиков, которые обычно выделяются для полетов по ПВП. В 14.43 два военных самолета-перехватчика на авиационной базе в Сан-Антонио-де-лос-Баньос были приведены в состояние боевой готовности. Перехватчики имели на вооружении ракеты "воздух - воздух" с тепловым наведением и пушку. Эти самолеты, двухместный МиГ-29 УБ и МиГ-23 МЛ, взлетели в 14.55 для патрулирования в районе в 15-20 км к северу от побережья на высотах между 200 и 500 м.

1.1.12 В 14.55 радиолокатор противовоздушной обороны Соединенных Штатов Америки зарегистрировал три воздушных судна "Сессна" в пункте 24°10' с. ш., 082°30' з. д., когда они развернулись на юг после точки с координатой примерно 082°30' з. д.

1.1.13 В 15.00 радиолокационный пункт противовоздушной обороны Кубы доложил о воздушных судах в 12 м. милях к югу от параллели 24° с. ш. Радиолокационные данные свидетельствовали об одном воздушном судне (N2456S) в пункте 23°48' с. ш., 082°02' з. д. и двух других воздушных судах, пересекающих параллель 24° с. ш. в точках с координатами 082°20' з. д. (N5485S) и 082°24' з. д. (N2506) примерно в 15.00.

1.1.14 Эти три воздушных судна установили связь с РДЦ Гаваны на частоте 133,7 МГц до пересечения параллели 24° с. ш., направляясь в РПИ Гаваны. Воздушное судно N5485S вышло на связь с Гаваной в 14.56. После установления связи в Гавану было направлено следующее сообщение:

"Борт N5485, доброе утро, мы пересекаем параллель 24 ... в данный момент и будем оставаться в этой зоне в течение примерно 5 часов".

Получив запрос в отношении его кода приемоответчика, воздушное судно N5485S передало в ответ 1224 и, получив запрос в отношении района полета, ответило:

"Эта информация в нашем плане полета".

1.1.15 Воздушное судно N2456S установило связь с РДЦ Гаваны в 14.57, передало свой код приемоответчика 1223 и указало о пересечении параллели 24° с. ш. через 5 мин.

1.1.16 Вслед за воздушным судном N2456S воздушное судно N2506 также установило связь с РДЦ Гаваны в 14.57 и передало следующее сообщение:

"Добрый день, гаванский центр. Приветствует борт N2506. Мы будем пересекать параллель 24 примерно через 5 минут и будем находиться в вашем районе в течение примерно 3-4 часов, код приемоответчика 1222, на 500 футах или более".

После подтверждения приема на РДЦ Гаваны воздушное судно N2506 продолжало:

"Благодарю... за вашу информацию, гаванский центр, мы сегодня по плану полета будем к северу от Гаваны, поэтому будем находиться в вашем районе и поддерживать с вами связь. "Братья-спасители" и я, президент организации, Хосе Басальто, передаем вам горячий привет".

РДЦ Гаваны ответил:

"Вас понял. Сэр, мы сообщаем вам о том, что район к северу от Гаваны введен в действие; вы рискуете, выполняя полет южнее 24".

В 14.58 воздушное судно N2506 ответило:

"Мы знаем, что подвергаемся опасности всякий раз, когда летим в район южнее 24, однако мы готовы делать это, будучи свободными кубинцами".

РДЦ Гаваны подтвердил прием сообщения.

1.1.17 Согласно пилоту воздушного судна N2506, три воздушных судна проследовали на юг после точки с координатой примерно 082°30' з. д. Намерение N2456S было развернуться на восток в точке 23°35' с. ш., для N5485S развернуться на восток в точке 23°30' с. ш. и для N2506 развернуться на восток в точке 23°25' с. ш. Линия пути в восточном направлении должна была выдерживаться до Кей-Сал-Банк между 080°25' з. д. и 080°00' з. д., откуда они намеревались возвратиться в аэропорт Опа Лока.

1.1.18 В районе моря к северу от Гаваны находились также морские суда. В 15.00 корабль *Majesty of the Seas*, выполнявший круизное плавание в Карибском море, находился в пункте с координатами 23°29,0' с. ш., 082°40,8' з. д., следуя курсом 069°Т со скоростью 14 уз в порт Майами. Корабль *Majesty of the Seas* имел автоматическую систему, которая каждые 5 мин регистрировала время, местоположение, скорость, курс, относительный ветер и глубину, используя глобальную систему определения местоположения (GPS) и другие датчики.

1.1.19 Другое судно *Tri-Liner*, ловившее тунца, находилось восточнее корабля *Majesty of the Seas*. Дежурный персонал на мостике круизного корабля особо внимательно следил за относительным местоположением рыболовного судна, поскольку данные наблюдения указывали, что оно находится на курсе столкновения с круизным кораблем. Судно *Tri-Liner* следовало курсом на север со скоростью 7-8 уз в направлении Ки-Уэст. Судно *Tri-Liner* имело оборудование GPS для обеспечения навигации, однако экипаж не вносил в судовую журнал данные о текущих местоположениях.

1.1.20 В этом районе находилось также парусное судно. Это судно плыло от пункта 23°05,4' с. ш., 082°30,6' з. д., который оно прошло примерно в 11.00, следуя курсом 044°Т в направлении пункта 23°44,0' с. ш., 081°49,5' з. д. и со скоростью 6 уз в режиме управления автопилотом, связанным с GPS. Яхтсмен не вносил в судовую журнал данные о текущих местоположениях.

1.1.21 Между 14.55 и 15.11 осуществлялось наведение кубинских военных перехватчиков в ответ на различные цели, обнаруженные радиолокационными постами противовоздушной обороны, одна из которых, как они сообщали, представляла собой большой корабль. В 15.11 были выданы данные наведения на цель в 30 км к северу от Баракоа, и самолет МиГ-23 получил приказ привести в действие свой бортовой радиолокатор. Затем радиолокационный пост противовоздушной обороны сообщил о цели в 25 км к северу от Санта-Фе. В 15.17 самолет МиГ-29 доложил о визуальном контакте с воздушным судном. После этого самолет МиГ-23 ушел к западу от Баракоа, выйдя из данного района, и не предпринимал в последующем никаких активных действий при перехвате.

1.1.22 Радиолокационные данные постов противовоздушной обороны Соединенных Штатов Америки показали, что воздушное судно N5485S достигло своего самого южного местоположения с координатами 23°25,1' с. ш., 082°29,7' з. д. в 15.17. Радиолокационные данные Кубы свидетельствовали о том, что воздушное судно N5485S вошло в территориальное воздушное пространство Кубы в 15.18 в точке с координатами 23°21' с. ш., 082°25' з. д.

1.1.23 В 15.18 пилот воздушного судна N5485S (Сигал Майк) информировал другие воздушные суда "Сессна" о своем местоположении:

"Майк находится двадцать три двадцать восемь, восемьдесят два двадцать девять, хотите ли вы, чтобы я подождал вас здесь?"

1.1.24 С 15.17 по 15.21 самолет МиГ-29 осуществлял маневрирование в соответствии с указаниями наземного пункта управления и исходя из своего собственного визуального наблюдения за воздушным судном (N2456S). Наземный пункт управления запросил данные о типе, цвете и регистрации этого воздушного судна.

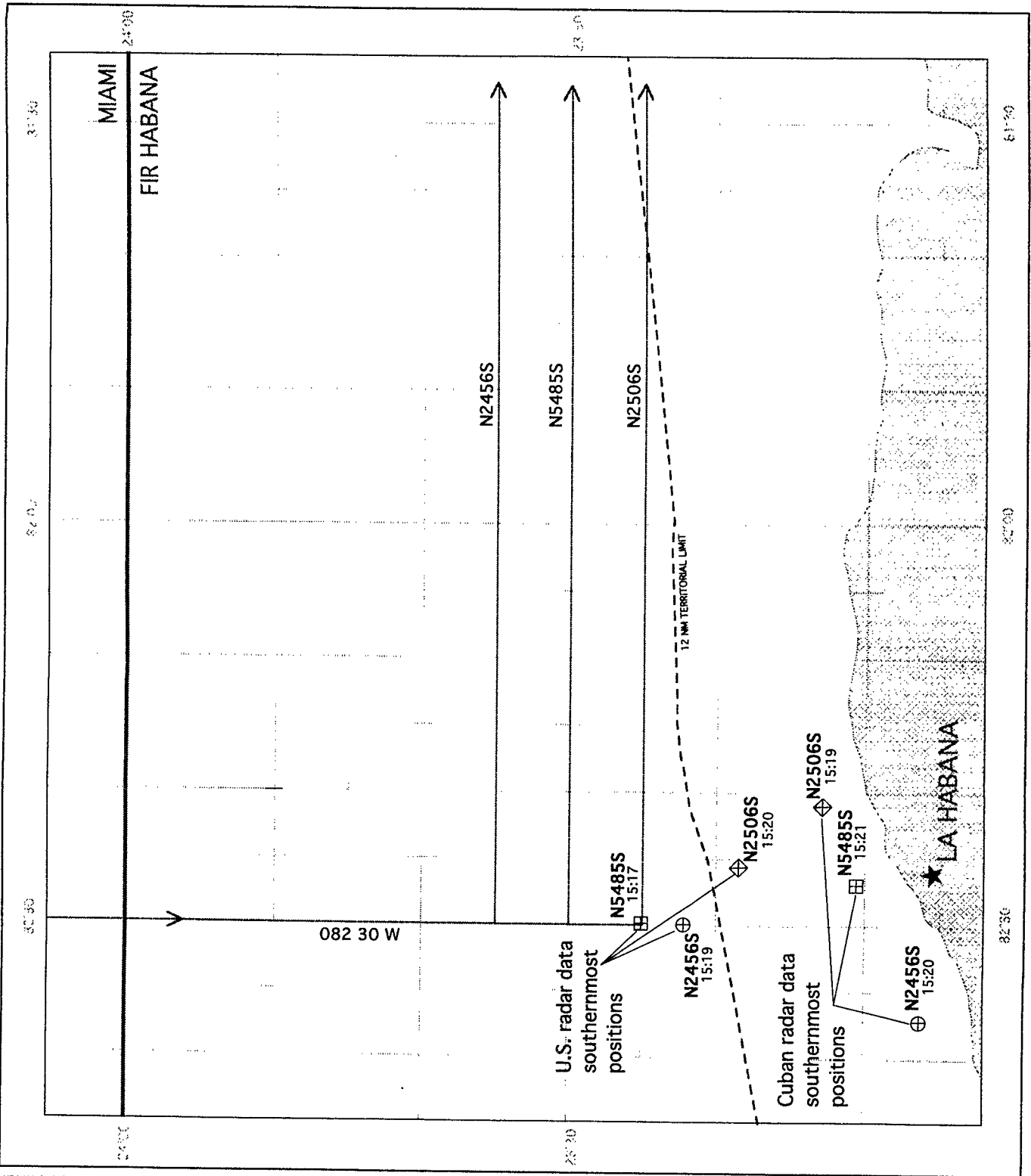
1.1.25 В то время, когда самолет МиГ-29 выполнял маневрирование с целью перехвата наблюдаемого им воздушного судна (N2456S), воздушное судно N2506 начало дальнейший радиообмен с РДЦ Гаваны на частоте 133,7 МГц:

Время	Станция	Сообщение (перевод с испанского языка)
15.20.27	N2506	Гаванский центр, борт N2506.
15.20.29	Гавана	Борт N2506, Гавана.
15.20.31	N2506	Горячий привет. Мы сообщаем вам с двенадцати миль от Гаваны и следуем нашим поисково-спасательным курсом на восток. Сегодня великолепный день, и отсюда Гавана выглядит просто прекрасно. Сердечный привет вам и всему народу Кубы от "Братьев-спасителей".
15.20.50	Гавана	Гавана, вас понял.

1.1.26 Сделанная на борту N2506 запись переговоров по внутреннему переговорному устройству этого воздушного судна и запись переговоров по радиосвязи показала в 15.21, что находящиеся на борту N2506 заметили кубинский самолет МиГ в данном районе. В 15.22 пилот воздушного судна N5485S информировал воздушное судно N2506 о том, что в воздухе находится самолет МиГ.

1.1.27 Пилот самолета МиГ-29 доложил наземному пункту управления, что он собирается сделать предупредительный заход на цель, представляющую собой бело-голубое воздушное судно "Сессна-337" (N2456S). Согласно пилоту самолета МиГ-29, был выполнен предупредительный заход на цель, в процессе которого он обогнал воздушное судно "Сессна" слева и резко развернулся вправо, находясь выше и впереди этого воздушного судна, однако воздушное судно "Сессна" не среагировало на этот заход и продолжало следовать к Гаване на высоте 270 м. Когда самолет МиГ-29 снова подошел к цели сзади, наземный пункт управления дал санкцию на уничтожение воздушного судна "Сессна", и самолет МиГ-29 выпустил ракету, находясь справа от N2456S на удалении 2-2,5 км. Ракета взорвалась при попадании в цель или на близком расстоянии от N2456S. Воздушное судно "Сессна" было уничтожено.

1.1.28 Согласно радиолокационным данным Соединенных Штатов Америки, воздушное судно N2456S достигло своего самого южного местоположения с координатами 23°22,2' с. ш., 082°30,0' з. д. в 15.19, затем развернулось на север и следовало в северном направлении до тех пор, пока не исчезло с экрана радиолокатора в 15.22, находясь в пункте 23°25,8' с. ш., 082°25,6' з. д.



AIS/MAP 07/6/96R

Карта 2. Предполагаемые маршруты трех воздушных судов "Сессна" при ведении ими поиска и их самые южные местоположения по радиолокационным данным Кубы и США

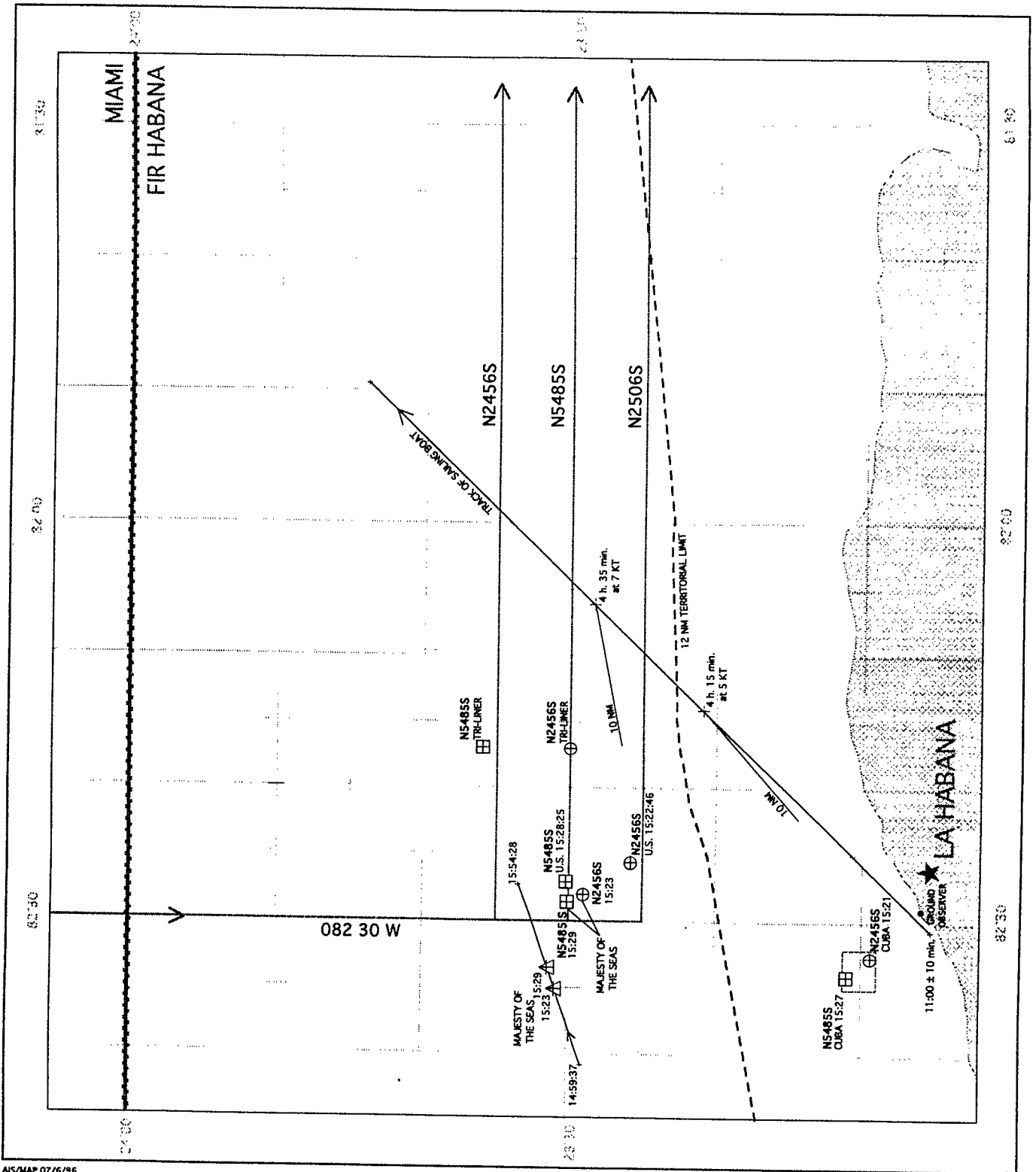
1.1.29 По данным, полученным от радиолокационных станций противовоздушной обороны Кубы и заверенным кубинским должностным лицом, воздушное судно N2456S было уничтожено примерно в 15.21 в пункте с координатами 23°09,4' с. ш., 082°32,6' з. д. Данные, зарегистрированные радиолокационными станциями противовоздушной обороны Кубы, показывают, что это воздушное судно вошло в территориальное воздушное пространство Кубы в 15.08 до его уничтожения в 5 м. милях к северу от Баракоа.

1.1.30 Имелось несколько очевидцев этого события. Персонал и пассажиры на борту корабля *Majesty of the Seas* и экипаж рыболовного судна *Tri-Liner* наблюдали уничтожение одного воздушного судна (N2456S), а также последующее уничтожение другого воздушного судна (N5485S). Дежурный наблюдатель на береговом посту наблюдения в Гаване и яхтсмен на парусном судне слышали и видели то, что было связано с одним событием, однако никто из них не мог сказать, видел ли он уничтожение первого или второго воздушного судна.

1.1.31 В 15.23 дежурный персонал на мостике корабля *Majesty of the Seas*, находившегося в местоположении 23°30,9' с. ш., 082°35,1' з. д., наблюдал взрыв в воздухе на высоте 500-1000 фут в направлении 115°Т и на расстоянии 6-7 м. миль. Наблюдались падающие в море обломки за рыболовным судном *Tri-Liner*, за которым они следили. Были установлены координаты местоположения (23°29' с. ш., 082°28' з. д.) исходя из местонахождения корабля, курса и расстояния по радиолокатору до рыболовного судна. На корабле *Majesty of the Seas* видели, как рыболовное судно развернулось и направилось к месту падения обломков. Вскоре после этого было отмечено, что рыболовное судно возобновило свое движение курсом на север. Ряд пассажиров и другие члены экипажа также видели взрыв и падающие обломки. Это происшествие было зарегистрировано в судовом журнале.

1.1.32 Один член экипажа судна *Tri-Liner* слышал и видел взрыв непосредственно над головой и позвал капитана, который находился под палубой. Оба наблюдали горящее воздушное судно, падающее в воду на расстоянии 200-400 ярдов за кормой их судна. Был также виден военный самолет. Рыболовное судно развернулось назад, приблизилось к месту падения и заметило ряд небольших обломков и масляную пленку. Была замечена, но не подобрана оранжевого цвета квадратная коробка или надувная подушка размером 1,5 фут с привязанной желтой веревкой. Рыболовное судно находилось в данном месте в течение примерно 10 минут; никакие другие предметы не всплыли на поверхность. Затем судно *Tri-Liner* возобновило свое движение курсом на север. Позднее капитан считал, что взрыв произошел в 15.15 и координаты местоположения были 23°30' с. ш., 082°17' з. д.

1.1.33 Яхтсмен на парусном судне наблюдал пролетающий над его судном военный самолет примерно в 15.00 и видел его снова спустя 8-10 минут примерно в 3-4 м. милях за кормой. Вскоре после этого он слышал двойной взрыв и наблюдал падающий объект с дымовым шлейфом, но не отметил всплеск при падении, в направлении примерно 20° от обратного курса и влево по борту. Позднее он считал, что координаты его судна в этот момент были между 23°19,6' с. ш., 082°15,3' з. д. и 23°22,6' с. ш., 082°12,3' з. д. Исходя из своих наблюдений он считал, что место падения находилось не более чем в 10 м. милях от его судна и имело координаты между 23°18,0' с. ш., 082°19,3' з. д. и 23°22,5' с. ш., 082°16,0' з. д. Яхтсмен не видел и не слышал того, что было связано с другим событием, и не мог сказать, наблюдал ли он уничтожение первого или второго воздушного судна.



AS/MAP 07/6/96

Карта 3. Места сбития воздушных судов N2456S и N5485S согласно радиолокационным данным Кубы и США, данным корабля Majesty of the Seas и рыболовного судна Tri-Liner

1.1.34 Дежурный наблюдатель на наблюдательном посту западнее Наутико (23°06' с. ш., 082°29' з. д.) в Гаване заявил, что в 15.15 его информировали о присутствии воздушных судов, вторгшихся в территориальное воздушное пространство Кубы. Ведя наблюдение с помощью бинокля за обстановкой на море и в воздухе, он видел военный самолет и вскоре после этого - горящее воздушное судно, падающее в море на расстоянии примерно 5-6 м. миль к северо-западу от его местоположения. Наблюдатель не видел и не слышал того, что имело отношение к другому событию, и не мог сказать, наблюдал ли он уничтожение первого или второго воздушного судна.

1.1.35 Находящиеся на борту воздушных судов N2506 и N5485S видели то, что, по их описанию, выглядело как сигнальная ракета с парашютом. Оба воздушных судна пытались безуспешно установить связь с N2456S, используя ОБЧ-радиостанцию.

1.1.36 Сразу же после уничтожения воздушного судна N2456S наземный пункт управления ПВО Кубы направил поисково-спасательный (SAR) вертолет в район падения.

1.1.37 В течение следующих нескольких минут рыболовное судно *Tri-Liner* оставалось в районе падения. Корабль *Majesty of the Seas* продолжал следовать курсом 069°Т со скоростью 14 уз, а парусное судно продолжало следовать курсом 044°Т.

1.1.38 Согласно данным радиолокационных постов ПВО Соединенных Штатов Америки, воздушное судно N2506 достигло своего самого южного местоположения с координатами 23°18,6' с. ш., 082°25,6' з. д. (углубившись примерно на 1,5 м. мили в кубинское территориально-воздушное пространство) в 15.20, после чего это воздушное судно развернулось в направлении на северо-восток. В течение следующих шести минут воздушное судно N2506 выдерживало это направление. Кубинские радиолокационные данные показали, что воздушное судно N2506 находилось в пределах территориального воздушного пространства Кубы с 15.15 по 15.23 и достигло своего самого южного местоположения, находящегося на расстоянии 4 м. миль от побережья к северу от Гаваны. Пилот воздушного судна N2506 заявил, что он не входил в территориальное воздушное пространство Кубы, выполняя этот полет.

1.1.39 Между 15.22 и 15.27 воздушные суда N2506 и N5485S продолжали свои попытки связаться с воздушным судном N2456S.

1.1.40 После сбития воздушного судна N2456S самолет МиГ-29 получил указание набрать высоту 4000 м и оставаться в этом районе. В 15.24 пилот этого самолета МиГ-29 доложил, что он видит другое воздушное судно. В течение последующих трех минут самолет МиГ-29 маневрировал, преследуя это воздушное судно (N5485S). Согласно пилоту самолета МиГ-29, он выполнил аналогичный предупредительный заход на это воздушное судно "Сессна", выполнив резкий разворот слева, находясь выше и впереди воздушного судна "Сессна", однако воздушное судно "Сессна" не среагировало на этот заход. В 15.25 пилот самолета МиГ-29 получил разрешение уничтожить второе воздушное судно "Сессна". Позднее он заявил, что оно следовало в направлении Гаваны, когда он выпустил ракету, находясь от него сзади и справа. Ракета уничтожила второе воздушное судно "Сессна". Кубинский вертолет SAR был перенаправлен к месту второго падения.

1.1.41 Второе воздушное судно "Сессна" (N5485S) исчезло с экрана радиолокатора поста противовоздушной обороны Кубы между 15.25 и 15.27, находясь в местоположении 23°11,0' с. ш., 082°34,1' з. д. на удалении 6 м. миль от побережья Гаваны. Данные о времени и местоположении, полученные от радиолокационных станций Соединенных Штатов Америки, указывали время 15.28 и координаты местоположения 23°30,2' с. ш., 082°27,1' з. д.

1.1.42 Второе сбитие наблюдалось несколькими членами экипажа и пассажирами на борту корабля *Majesty of the Seas* и экипажем рыболовного судна *Tri-Liner*. Наблюдатель на берегу в Гаване и яхтсмен слышали и видели то, что было связано с одним событием, однако никто из них не мог сказать, было ли это уничтожение первого или второго воздушного судна.

1.1.43 Дежурный персонал на мостике и многие пассажиры, а также другие члены экипажа на открытых палубах корабля *Majesty of the Seas* видели небольшое воздушное судно, которое кружилось в районе к востоку. Согласно судовому журналу этого корабля, в 15.27 это небольшое воздушное судно приблизилось со стороны правого борта, направляясь на север; оно развернулось в направлении корабля примерно за минуту до того, как снова развернулось на север. В 15.29, когда воздушное судно находилось на курсе 095°Т и на удалении 4-5 м. миль, выше со стороны правого борта корабля появился военный самолет, и был виден пуск ракеты. Спустя несколько секунд ракета поразила небольшое воздушное судно, которое было уничтожено. В течение примерно полуминуты наблюдались отдельные горящие обломки, прежде чем они затонули. В этот момент корабль находился в местоположении 23°31,4' с. ш., 082°33,5' з. д. Оцененные координаты места падения обломков в воду составляли 23°30,1' с. ш., 082°28,6' з. д. В 15.45, когда корабль находился в местоположении 23°32,6' с. ш., 082°29,7' з. д. (наиболее близко к месту падения), была замечена тонкая масляная пленка, простирающаяся от курса 150°Т до курса 170°Т на расстоянии 2-3 м. мили.

1.1.44 Экипаж рыболовного судна *Tri-Liner*, которое только что возобновило свое движение курсом на север, наблюдал небольшое воздушное судно, которое кружилось в окрестностях его судна. В то время, когда это воздушное судно находилось севернее судна *Tri-Liner*, они заметили военный самолет, который подошел к нему сзади и выпустил ракету. Воздушное судно взорвалось, образовав большой огненный шар, прежде чем упало в воду. Было видно, как военный самолет покидает этот район. Позднее капитан оценил координаты места падения как 23°36' с. ш., 082°17' з. д. Судно *Tri-Liner* не подходило ко второму месту падения. Экипаж видел белый круизный корабль и считал, что место падения располагалось в 3-5 м. милях впереди этого корабля. Позднее судно *Tri-Liner* сообщило об обоих происшествиях Береговой охране Соединенных Штатов Америки.

1.1.45 Находящиеся на борту воздушного судна N2506 наблюдали вспышку и шаровидное облако дыма в 15.28. Впоследствии воздушное судно N2506 безуспешно вызывало на связь оба воздушных судна N5485S и N2456S. Пилот решил покинуть данный район и заявил, что он выключил приемответчик и стремился укрыться в рассеянной облачности. Кубинские радиолокационные данные указывали, что это воздушное судно следовало в северном направлении и пересекало параллель 24°с. ш., двигаясь в северном направлении, в 15.42 в точке 082°25' з. д. Радиолокационные данные Соединенных Штатов Америки также свидетельствовали о движении в северном направлении; они указывали на отсутствие ответов приемответчика N2506 начиная с 15.33 в местоположении 23°41,7' с. ш., 082°26,0' з. д. до 15.42 в местоположении 24°02,6' с. ш., 082°32,2' з. д. Эти данные также свидетельствовали о том, что воздушное судно N2506 находилось на очень низкой высоте до тех пор, пока в 15.33 не перестали поступать ответы приемответчика; было на высоте 2900 фут, когда с 15.42 возобновился прием ответов приемответчика и находилось в местоположении 24°13' с. ш., 082° 35' з. д. в 15.46.

1.1.46 После уничтожения второго воздушного судна "Сессна" самолеты МиГ-29 и МиГ-23 возвратились на базу и выполнили посадки в 15.36 и 15.38 соответственно.

1.1.47 В 15.31 вторая пара кубинских военных самолетов-перехватчиков вылетела на поиск обнаруженной радиолокаторами цели восточнее Гаваны и севернее Бехукала. В 15.40 перехватчики получили указание следовать на север от пункта в 5 км севернее Санта-Крус в поиске радиолокационной цели. В 15.45 перехватчики доложили, что они видят бело-голубое

воздушное судно "Сессна-337", однако не могут прочесть регистрационный номер. Было сообщено, что это воздушное судно находится на высоте примерно 2000 м. В 15.51 перехватчики получили указание прекратить выполнять задание. Согласно полномочным органам Кубы, причина заключалась в том, что цель находилась тогда за пределами территориального воздушного пространства Кубы и уходила на северо-восток. Данные радиолокационных пунктов Соединенных Штатов Америки показали, что этот поиск осуществлялся в районе с координатами 23°35' с. ш., 082°58' з. д., и не указали на обнаружение радиолокаторами какой-либо иной цели в данном районе, помимо кубинских перехватчиков. Во время этого поиска воздушное судно N2506 следовало значительно севернее и находилось в 15.46, согласно радиолокационным данным Кубы и Соединенных Штатов Америки, примерно в 40 м. милях к северо-западу от кубинских перехватчиков.

1.1.48 Воздушное судно N2506 установило связь с AIFSS Майами в 15.46 и сообщило о возможной потере двух воздушных судов, N2456S и N5485S, в 20-25 м. милях севернее Гаваны. Воздушное судно N2506 также сообщило о присутствии кубинских самолетов МиГ в этом районе. В 16.00 AIFSS Майами передал номер телефона (Центра производства полетов ФАУ, Вашингтон, округ Колумбия) пилоту N2506 с просьбой позвонить после посадки. AIFSS Майами также спросил, может ли воздушное судно N2506 выполнить посадку в Ки-Уэст и связаться с AIFSS Майами. В 16.11 воздушное судно N2506 снова установило связь с AIFSS Майами, и пилот сообщил, что он намерен следовать в аэропорт Опа Лока вместо выполнения посадки в Ки-Уэст, который, как он сообщил, находится в этот момент в поле его зрения. В 16.14 AIFSS Майами предложил свою помощь в обеспечении навигации, поскольку, по данным радиолокационного наблюдения, воздушное судно N2506 двигалось по петле значительно к западу, прежде чем вновь вышло на курс в направлении южной Флориды. Воздушное судно N2506 не приняло эту помощь.

1.1.49 Между 16.18 и 16.25 воздушное судно N2506 поддерживало связь с диспетчерским пунктом управления подходом авиационной базы ВМС Соединенных Штатов Америки в Ки-Уэст. Пилот доложил о возможной потере двух воздушных судов, сообщил о том, что он уже передал эту информацию в AIFSS Майами, а также о своем намерении следовать в аэропорт Опа Лока.

1.1.50 Воздушное судно N2506 выполнило посадку в аэропорту Опа Лока в 17.08. Затем с пилотом встретились для проведения собеседования представители ряда правительственных учреждений Соединенных Штатов Америки, включая Таможенное управление, ФАУ, Береговую охрану и ФБР.

1.2 Телесные повреждения

1.2.1 Пилот и три других лица, находившиеся на борту воздушного судна "Сессна-Т337Н", N2506, возвратились в аэропорт Опа Лока, не имея телесных повреждений. Эти четыре лица являлись гражданами Соединенных Штатов Америки.

1.2.2 Пилот и другое лицо, находившиеся на борту воздушного судна "Сессна-337С", N2456S, отсутствовали и, предположительно, получили телесные повреждения со смертельным исходом. Пилот являлся гражданином Соединенных Штатов Америки, а другой участник полета имел статус постоянно проживающего лица в Соединенных Штатах Америки.

1.2.3 Пилот и другое лицо, находившиеся на борту воздушного судна "Сессна-337В", N5485S, отсутствовали и, предположительно, получили телесные повреждения со смертельным исходом. Оба являлись гражданами Соединенных Штатов Америки.

1.3 Повреждения воздушных судов

1.3.1 Каждое из воздушных судов "Сессна-337С", N2456S, и "Сессна-337В", N5485S, было уничтожено одной ракетой "воздух - воздух", выпущенной кубинским военным самолетом МиГ-29. Оба воздушных судна "Сессна" разрушились в воздухе в результате взрывов ракет, их обломки упали в море и затонули.

1.4 Прочие повреждения

1.4.1 Прочие повреждения отсутствовали.

1.5 Информация о персонале

1.5.1 Пилот воздушного судна "Сессна-Т337Н", N2506

1.5.1.1 Пилот воздушного судна "Сессна-Т337Н", N2506, был аттестован в соответствии с существующими Федеральными авиационными правилами (FAR) Соединенных Штатов Америки. Этот пилот, мужчина 55 лет, имел свидетельство № 2122405 пилота коммерческой авиации, выданное 14 мая 1980 года, с квалификационными отметками, дающими право выполнять посадки на самолете с одним двигателем, самолете с несколькими двигателями, а также пилотировать самолет по приборам. Он обладал действующим медицинским заключением второго класса о состоянии его здоровья, выданным 22 марта 1995 года. Его общий налет составлял порядка 3000 часов, из которых примерно 500 часов приходилось на налет на воздушных судах "Сессна-337".

1.5.2 Пилот воздушного судна "Сессна-337С", N2456S

1.5.2.1 Пилот воздушного судна "Сессна-337С", N2456S, был аттестован в соответствии с существующими FAR Соединенных Штатов Америки. Этот пилот, мужчина 29 лет, имел свидетельство № 590012404 пилота коммерческой авиации, выданное 2 июня 1992 года, и удостоверение летного инструктора, выданное 26 июня 1992 года, при этом оба документа имели квалификационные отметки, дающие право выполнять посадки на самолете с одним двигателем, самолете с несколькими двигателями, а также пилотировать самолет по приборам. Он обладал действующим медицинским заключением первого класса о состоянии его здоровья, выданным 13 сентября 1995 года. Его общий налет составлял порядка 800 ч, из которых примерно 400 ч приходилось на налет на воздушных судах "Сессна-337".

1.5.3 Пилот воздушного судна "Сессна-337В", N5485S

1.5.3.1 Пилот воздушного судна "Сессна-337В", N5485S, был аттестован в соответствии с существующими FAR Соединенных Штатов Америки. Этот пилот, мужчина 24 лет, имел свидетельство № 595668753 пилота коммерческой авиации, выданное 20 июня 1994 года, с квалификационными отметками, дающими право выполнять посадки на самолете с одним двигателем, самолете с несколькими двигателями, а также пилотировать самолет по приборам. Он также обладал удостоверением инструктора базовой наземной подготовки, выданным 14 февраля 1995 года, удостоверением инструктора летной подготовки (выполнение посадок на самолете с одним двигателем), выданным 12 мая 1995 года, и удостоверением механика по конструкции самолета, выданным 24 августа 1990 года. Он обладал действующим медицинским заключением первого класса о состоянии его здоровья, выданным 8 июня 1995 года. Его общий налет составлял порядка 700 ч, из которых примерно 250 ч приходилось на налет на воздушных судах "Сессна-337".

1.5.4 Пилот самолета МиГ-29

1.5.4.1 Пилот самолета МиГ-29 был аттестован в соответствии с существующими правилами ПВО/ВВС Кубы. Этот пилот, мужчина 44 лет, имел звание подполковника. Его общий налет составлял более 1000 ч, из которых примерно 500 ч приходилось на налет на самолетах МиГ-29. Он летал на самолетах МиГ в течение 19 лет и участвовал в выполнении трех задач международного характера, осуществив 74 боевых вылета.

1.5.5 Второй пилот самолета МиГ-29

1.5.5.1 Второй пилот самолета МиГ-29 был аттестован в соответствии с существующими правилами ПВО/ВВС Кубы. Этот второй пилот, мужчина 44 лет, имел звание подполковника. Его общий налет составлял более 1800 ч. Он находился на летной работе в течение 26 лет и участвовал в выполнении задач международного характера, осуществив свыше 30 боевых вылетов.

1.5.6 Пилот самолета МиГ-23

1.5.6.1 Пилот самолета МиГ-23 был аттестован в соответствии с существующими правилами ПВО/ВВС Кубы. Этот пилот, мужчина 35 лет, имел звание майора. Его общий налет составлял более 800 ч. Он летал на самолетах МиГ в течение 15 лет и участвовал в выполнении двух задач международного характера, осуществив ряд боевых вылетов.

1.6 Информация о воздушных судах

1.6.1 Общая информация о воздушном судне "Сессна-337"

1.6.1.1 Воздушное судно "Сессна-337" представляет собой цельнометаллическое четырех/шестиместное деловое воздушное судно с двумя поршневыми двигателями, каждый из которых приводит в движение двухлопастной полностью флюгируемый металлический воздушный винт с постоянными оборотами. На переднем двигателе установлен тянущий воздушный винт, а на заднем двигателе - толкающий воздушный винт. В хвостовой части размещены сдвоенные кили и рули направления, установленные на двух тонких металлических лонжеронах. Максимальная сертифицированная взлетная масса составляет 2100 кг (4630 фунтов).

1.6.1.2 Прототип (воздушное судно "Сессна-336") выполнил первый полет в 1961 году, и в мае 1962 года ФАУ выдало утверждение типа воздушного судна. В феврале 1965 года модель 337 пришла на смену модели "Сессна-336". Производство было прекращено в 1980 году. Компанией "Сессна" было построено всего 2386 воздушных судов моделей 336/337, и 94 воздушных судна модели 337 было изготовлено компанией "Реймс авиасьон" (Франция).

1.6.1.3 Модель "Сессна-Т337" (турбо) представляет собой аналог модели 337, однако оснащена двумя двигателями с турбонаддувом.

1.6.2 **Детальная информация о воздушных судах N2506, N2456S и N5485S**

Национальная принадлежность и регистрационные знаки	N2506	N2456S	N5485S
Модель воздушного судна	Сессна-Т337Н	Сессна-337С	Сессна-337В
Год изготовления	1978	1967	1967
Серийный номер	337-01871	337-0756	337-0585
Владелец (дата приобретения)	"Братья-спасители инк." (17 августа 1993 года)	"Братья-спасители инк." (29 апреля 1994 года)	"Пайп эр инк." (13 декабря 1993 года)
Сертификат летной годности (дата выдачи)	Действительный (17 марта 1994 года)	Действительный (8 ноября 1967 года)	Действительный (20 мая 1992 года)
Тип двигателя (количество двигателей)	Континентал TS10-360 SER (2)	Континентал IO-360-С (2)	Континентал IO-360-С (2)
Общий налет (по состоянию на)	1 217,7 ч (17 марта 1994 года)	3 239,0 ч (29 апреля 1994 года)	3 486,5 ч (18 января 1994 года)

1.6.3 **Бортовое оборудование и модификации воздушного судна "Сессна-Т337Н", N2506**

1.6.3.1 Бортовое оборудование на воздушном судне N2506 было установлено на приборной доске в соответствии с заводскими рекомендациями компании "Сессна". В порядке сверху вниз располагались следующие приборы: аудиопанель KMA 20, Garmin GPS-100, NAV COM KX155 с индикатором KI-209 угла наклона глиссады, NAV COM KX155 с индикатором KI-208, KR870 ADF с KI-227, KN-64 DME и приемоответчик KT-76A. На левой стороне приборной доски был установлен радиовысотомер. На правой стороне приборной доски располагался топливный расходомер Chaddin. На левой консоли ниже ручки управления и выключателей освещения были установлены две системы ВЧ/ЧМ связи.

1.6.3.2 Основные модификации воздушного судна N2506 заключались в установке (30 июня 1992 года) комплекта средств обеспечения короткого взлета и посадки (STOL); снятии задних створок основного посадочного шасси и установке фиксированных панелей (7 января 1993 года); установке систем ВЧ/ЧМ связи (16 марта 1994 года); установке дефлекторов воздушного потока и видеокамеры (20 мая 1994 года); снятии видеокамеры и дефлекторов воздушного потока, а также в установке на место верхней половины входной двери для пассажиров (14 июня 1994 года).

1.6.4 **Бортовое оборудование и модификации воздушного судна "Сессна-337С", N2456S**

1.6.4.1 Бортовое оборудование на воздушном судне N2456S было установлено на приборной доске в соответствии с заводскими рекомендациями компании "Сессна". В порядке сверху вниз располагались следующие приборы: Garmin GPS-100, аудиопанель KMA 20, NAV COM KX155 с индикатором KI-208 угла наклона глиссады, KR85 ADF и приемоответчик KT-76A.

Вместо левого заднего кресла была установлена полка для радиооборудования с двумя системами ВЧ/ЧМ связи, которые предназначались не для пилота.

1.6.4.2 Основные модификации воздушного судна N2456S заключались в установке систем ВЧ/ЧМ связи (10 марта 1994 года); установке обтекателей передней кромки, аэродинамического гребня и турбулизаторов на заднем двигателе (3 августа 1994 года); замене входной двери (P/N 1517080-1) и установке дефлектора воздушного потока на новой двери (10 августа 1994 года).

1.6.5 **Бортовое оборудование и модификации воздушного судна "Сесна-337В", N5485S**

1.6.5.1 Бортовое оборудование на воздушном судне N5485S было установлено на приборной доске в соответствии с заводскими рекомендациями компании "Сесна". В порядке сверху вниз располагались следующие приборы: Garmin GPS-100, аудиопанель KMA 20, NAV COM KX 155 с индикатором KI-209 угла наклона глиссады, NAV COM KX 170B, KR85 ADF и приемоответчик КТ-76А. Вместо заднего левого кресла была установлена полка для радиооборудования с двумя системами ВЧ/ЧМ связи, которые предназначались не для пилота.

1.6.5.2 Основные модификации воздушного судна N5485S заключались в установке системы проблесковых огней предупреждения столкновений (22 мая 1969 года); установке комплекта средств STOL (19 сентября 1990 года); снятии задних створок основного посадочного шасси и установке фиксированных панелей (20 мая 1992 года), установке систем ВЧ/ЧМ связи (17 декабря 1993 года), а также установке входной двери и дефлектора воздушного потока (14 февраля 1994 года).

1.6.6 **Самолет МиГ-29 УБ**

1.6.6.1 Самолет МиГ-29 УБ представляет собой двухместный учебно-боевой самолет, который выпускается с 1982 года. Он оснащен двумя турбовентиляторными двигателями "Туманский Р-33Д". Самолет имеет одну 30-мм пушку, датчик инфракрасного излучения, лазерный дальномер и размещаемые под крылом пилоны для шести ракет "воздух - воздух" ближнего радиуса действия. Максимальная скорость составляет 2,3 М, практический потолок 17 000 м, взлетная дистанция 240 м и посадочная дистанция 600 м.

1.6.6.2 Самолет МиГ-29 имел шесть ракет "воздух - воздух" Р-73. Ракета Р-73 представляет собой твердотопливную ракету "воздух - воздух" ближнего радиуса действия с инфракрасным наведением. Она выполнена по схеме "утка" и имеет небольшие крестообразные управляющие поверхности, расположенные в тандеме с передним горизонтальным оперением в носовой части, и крестообразные, установленные сзади крылышки. Такая конфигурация обеспечивает высокую маневренность при минимальной дальности менее 500 м. Ракета Р-73 имеет длину 2,90 м, диаметр 17 см, массу 105 кг и максимальную дальность полета 20 км. Ракета имеет контактный взрыватель и взрыватель дистанционного действия. В качестве заряда используется 7,4 кг взрывчатого вещества, которое приводит к образованию осколков, разлетающихся по кольцу вперед и наружу.

1.6.7 **Самолет МиГ-23 МЛ**

1.6.7.1 Самолет МиГ-23 МЛ представляет собой одноместный истребитель с изменяемой геометрией крыла, который выпускался с 1973 года до середины 1980-х годов. Он оснащен одним турбореактивным двигателем "Туманский Р-35Ф-300" с форсажной камерой. Самолет имеет одну 23-мм пушку; многорежимный радиолокатор J-диапазона; коллиматорный индикатор; пилоны для подвески ракет "воздух - воздух", бомб, контейнеров с ракетами и прочих внешних

подвесок. Максимальная скорость составляет 2,35 М, практический потолок - 18 000 м, взлетная дистанция - 500 м и посадочная дистанция - 750 м.

1.7 Метеорологическая информация

1.7.1 Состояние погоды

1.7.1.1 Центр высокого давления (1019 гПа), находившийся между южной Флоридой и северной частью Багамских островов, определял погоду во Флоридском проливе между 7.00 и 19.00 24 февраля 1996 года. У поверхности преобладал слабый (20 км/ч или менее) восточный ветер. Видимость была хорошая (6 км или более), и облачность или отсутствовала, или имелись отдельные облака (4 окты или менее) с высотой нижних кромок 450-1050 м (1500-3500 фут). Отсутствие облаков значительной протяженности по вертикали было подтверждено снимком, сделанным спутником GOES-8 NOAA США в 15.45 24 февраля 1996 года.

1.7.2 Данные прогноза и фактическая погода на маршруте полета

1.7.2.1 По данным метеорологической службы Гаваны и авиационного метеорологического центра (AWC) Соединенных Штатов Америки (Канзас-сити, Миссури), не прогнозировалось возникновение особых явлений погоды в данном районе, и такие явления погоды отсутствовали. Соответствующие органы метеорологического слежения не выпустили никакой информации SIGMET² в отношении Флоридского пролива.

1.7.2.2 Ветер на высоте эшелона полета (ЭП) 50 и ЭП 100 был слабый (10-20 км/ч), с северного-северо-восточного сектора; соответствующие температуры воздуха на этих высотах составляли +15 и +7°C.

1.7.3 Данные наблюдения за погодой

1.7.3.1 Данные наблюдения за погодой, полученные в 15.00 в гаванском международном аэропорту "Хосе Марти", указывали на следующее: северный приземный ветер со скоростью 18 км/ч, видимость 9 км, рассеянная облачность (3-4 окты) на высоте 600 м (2000 фут), температура воздуха 28°C, температура точки росы 15°C и QNH 1016 гПа. Море было спокойным или имело место незначительное волнение (высота волн менее 0,5 м). Описанные выше погодные условия сохранялись в течение нескольких часов.

1.7.4 Условия освещенности

1.7.4.1 Солнце взошло в 6.56 и зашло в 18.30.

1.8 Информация об аэродромах

1.8.1 Аэропорт Опа Лока/Майами

1.8.1.1 Три воздушных судна "Сесна-337" вылетели из аэропорта Опа Лока/Майами (KOPF), который представляет собой международный аэродром, используемый для выполнения регулярных, нерегулярных и частных полетов. Таможенная, иммиграционная и медицинская

² Информация SIGMET. Выпускаемая органом метеорологического слежения информация о фактическом или ожидаемом возникновении определенных явлений погоды по маршруту полета, которые могут повлиять на безопасность полетов воздушных судов.

службы работают с 9.00 до 17.00 с понедельника по субботу и имеют ограничение по количеству обслуживаемых пассажиров (30), которое определяется пропускной способностью таможенной службы.

1.8.1.2 Аэропорт Опа Лока имеет четыре ВПП. ВПП 09L/27R является самой длинной, имеет длину 2440 м и ширину 46 м (8002 x 150 фут). Аэропорт располагает службой управления воздушным движением с отдельными диспетчерами управления наземным движением и полетами в районе аэродрома в течение загруженных периодов.

1.8.2 Аэропорт Сан-Антонио-де-лос-Баньос

1.8.2.1 Военные самолеты МиГ-29 и МиГ-23, участвовавшие в перехвате, использовали аэропорт Сан-Антонио-де-лос-Баньос, военный аэропорт к юго-западу от Гаваны.

1.9 Обслуживание воздушного движения, связь и обеспечение навигации

1.9.1 В 9.12 AIFSS Майами получил по телефону шесть планов выполнения международных полетов по ПВП следующими воздушными судами, которые эксплуатировались организацией "Братья-спасители": "Сессна-Т337Н", N2506; "Сессна-337С", N2456S; "Сессна-337В", N5485S; "Сессна-337G", N108LS; "Сессна-337В", N2329S, и "Сессна-310J", N312MX. Эти воздушные суда планировали вылететь из аэропорта Опа Лока в 10.15, имея по два человека на борту каждого воздушного судна, для выполнения 5-часового "полета по спасению людей на плотках" и возвратиться в аэропорт Опа Лока. В соответствии со сборником аэронавигационной информации (AIP) Соединенных Штатов Америки для выполнения полета по ПВП с входением в ADIZ Соединенных Штатов Америки требовался план полета; поскольку данный полет предусматривал пересечение границы РПИ Майами/Гаваны, требовалось заполнить план полета в формате ИКАО.

1.9.2 Планируемый маршрут полета проходил от аэропорта Опа Лока через РПИ Майами до пересечения общей границы с РПИ Гаваны в пункте 24°00' с. ш., 080°25' з. д., затем через пункты 23°30' с. ш., 80°25' з. д.; 23°30' с.ш., 082°45' з. д.; и 24°00' с. ш., 082°45' з. д. обратно в аэропорт Опа Лока. В пределах РПИ Гаваны этот маршрут пересекал бы опасные для полетов зоны MUD-8, MUD-9 и MUD-14. В сборнике AIP Кубы было указано, что опасные зоны MUD-8 и MUD-14 простираются от поверхности до эшелона полета 055, а опасная зона MUD-9 - от поверхности до эшелона полета 900. В нем дополнительно перечислялись типы ограничений, которые заключались в проведении стрельб "воздух - воздух", "поверхность - воздух" и "поверхность - поверхность" в зоне MUD-8; воздушных учений, стрельб "воздух - поверхность" и "поверхность - поверхность" в зоне MUD-9 и воздушных и морских учений в зоне MUD-14; о введении в действие этих зон предусматривалось уведомлять с помощью NOTAM. В отношении опасных зон MUD-8, MUD-9 и MUD-14 международная служба NOTAM Гаваны распространила сообщения (NOTAMs A0268/96, A0269/96 и A0270/96 соответственно) о том, что эти зоны вводятся в действие с 8.00 до 18.30 ежедневно с 21 по 28 февраля 1996 года. Никакая дополнительная информация о характере опасности не содержалась в этих сообщениях NOTAM.

1.9.3 AIFSS Майами удостоверился в том, что пилот, представляющий планы полетов, проверил соответствующие сообщения NOTAM и присвоил дискретный код приемоответчика вторичного обзорного радиолокатора (ВОРЛ) каждому воздушному судну из серии кодов 1200, выделенных для полетов по ПВП. Между 9.23 и 9.28 упомянутые шесть планов полетов были переданы в ARTCC Майами и РДЦ Гаваны. Ни одно из воздушных судов не вылетело в указанное в планах полетов время отправления.

1.9.4 В 11.47 планы полетов воздушных судов N2506, N2456S и N5485S были изменены по телефону, при этом время отправления было изменено на 12.30 и количество лиц на борту N2506 было изменено на четыре человека. Новые сообщения о заполненных планах полетов трех воздушных судов были переданы в ARTCC Майами и РДЦ Гаваны. В ARTCC Майами эти планы полетов использовались сектором службы информации о движении воздушных судов (AMIS) в целях контроля воздушных судов, выполняющих полеты в ADIZ Соединенных Штатов Америки. В РДЦ Гаваны эта информация о планах полетов была направлена в Объединенный национальный центр планирования полетов (CNCPV), представляющий собой координационный орган гражданского/военного назначения, занимающийся планированием и контролем всех полетов над территорией Кубы и в РПИ Гаваны. Срок действия планов полетов трех других воздушных судов (N108LS, N2329S и N312MX) истек в 12.15, и они были исключены из автоматизированной системы AIFSS Майами.

1.9.5 Между 13.01 и 13.03 воздушные суда N5485S, N2456S и N2506 связались на радиочастоте 121,9 МГц в ОБЧ-полосе с диспетчерским пунктом управления наземным движением аэропорта Опа Лока и получили разрешение на вырубивание на ВПП 09L для вылета в западном направлении. Они были переданы под управление TWR Опа Лока (аэродромный диспетчерский пункт управления местоположениями в северном секторе), работающего на частоте 120,7 МГц, получили его разрешение на взлет и вылетели в 13.11 (N2506), 13.12 (N2456S) и 13.13 (N5485S). Воздушные суда N5485S, N2456S и N2506 связались с AIFSS Майами (позывной "радио Майами") в 13.16, 13.18 и 13.24 соответственно с целью приведения в действие их планов полетов. AIFSS Майами попросил воздушные суда подтвердить их присвоенные коды BOPЛ 1224 (N5485S), 1223 (N2456S) и 1222 (N2506). Сообщение о вылете воздушного судна N5485S было направлено в ARTCC Майами и РДЦ Гаваны в 13.19, и сообщение о вылете N2506 было направлено в 13.24, однако сообщение о вылете воздушного судна N2456S не было передано вследствие ошибки оператора.

1.9.6 Упомянутые три воздушных судна осуществляли связь друг с другом с помощью ОБЧ-радиооборудования, используя частоту 122,75 МГц, и поддерживали также радиосвязь с их базовой станцией (расположенной в ангаре "Братьев-спасителей" в аэропорту Опа Лока), используя ОБЧ-радиооборудование с ретранслятором или ВЧ-радиооборудование. Навигация осуществлялась по визуальному контакту с землей при содействии GPS. Для обеспечения навигации в данном районе имелось несколько расположенных в Соединенных Штатах Америки и на Кубе наземных навигационных средств, в том числе всенаправленный ОБЧ-радиомаяк/дальномерное оборудование (VOR/DME).

1.9.7 Фактический маршрут полета отличался от маршрута, указанного в планах полетов, поскольку воздушные суда вначале проследовали в юго-западном направлении, затем развернулись на юг в направлении TADPO, пункта передачи донесений на маршруте G448, на котором обеспечивается обслуживание воздушного движения (ОВД). Примерно в 10 м. милях севернее TADPO воздушные суда проследовали в западном направлении вдоль параллели 24°10' с. ш., несколько севернее общей границы между РПИ Майами/Гаваны, и развернулись к югу на долготе 082°30' з. д. в направлении Гаваны. Согласно пилоту воздушного судна N2506, три воздушных судна намеревались развернуться на восток и следовать по трем параллельным линиям пути (23°35' с. ш., 23°30' с. ш. и 23°25' с. ш.), выполняя свое задание на осуществление поиска.

1.9.8 В 14.56 воздушное судно N5485S передало на частоте 133,7 МГц в РДЦ Гаваны сообщение о пересечении параллели 24° с. ш. и своем намерении оставаться в данном районе в течение примерно 5 ч. В 14.57 воздушные суда N2456S и N2506 информировали РДЦ Гаваны о том, что они будут пересекать параллель 24° с. ш. через 5 мин. Все 3 воздушных судна подтвердили свои коды приемоответчиков. Воздушное судно N2506 указало о своем намерении находиться в районе к северу от Гаваны в течение 3-4 ч и поддерживать связь с РДЦ Гаваны.

РДЦ Гаваны информировал воздушное судно N2506 о том, что опасные зоны к северу от Гаваны введены в действие и что воздушное судно подвергается риску, выполняя полет южнее параллели 24° с. ш. Воздушное судно N2506 ответило: "Мы знаем, что подвергаемся опасности всякий раз, когда летим в район южнее 24, однако мы готовы делать это, будучи свободными кубинцами". В 15.20 воздушное судно N2506 сообщило о своем местонахождении в 12 м. милях от Гаваны и продолжении своего поисково-спасательного полета в направлении на восток.

1.9.9 В 15.46 воздушное судно N2506 сообщило в AIFSS Майами о том, что оно возвращается, прекратив выполнять задание по проведению поиска и спасания, и что радиосвязь с двумя другими воздушными судами "Братьев-спасителей" (N5485S и N2456S) была потеряна в 20-25 м. милях севернее Гаваны. Воздушное судно N2506 сообщило, что самолет МиГ находился в воздухе в данном районе и что над поверхностью воды на расстоянии 3 м. мили было видно большое шарообразное облако дыма, а также выразило беспокойство по поводу того, что это, возможно, связано с одним из воздушных судов "Братьев-спасителей". AIFSS Майами попросил сообщить, в каком месте и в какое время наблюдался самолет МиГ, и в 15.52 воздушное судно N2506 сообщило, что это имело место в пункте 23°30' с. ш., 082°30' з. д. примерно 30 мин ранее. В 15.53 AIFSS Майами попросил воздушное судно N2506 поддерживать радиосвязь. Воздушное судно N2506 не ответило на несколько вызовов между 15.56 и 16.00. Радиосвязь была восстановлена, и в 16.01 AIFSS Майами справился у пилота воздушного судна N2506 о том, может ли он выполнить посадку в Ки-Уэст.

1.9.10 В 16.11 воздушное судно N2506 сообщило о том, что Ки-Уэст находится в его поле зрения, и справилось о причине просьбы выполнить там посадку. Пилот воздушного судна N2506 был информирован о том, что начальник желает поговорить с ним. Однако воздушное судно N2506 указало о своем намерении следовать в аэропорт Опа Лока. Пилот также объявил о чрезвычайной ситуации с двумя другими воздушными судами ввиду вероятности того, что они были сбиты самолетом МиГ. AIFSS Майами ответил, что полномочные органы информированы о данной ситуации, и справился о том, требуется ли воздушному судну N2506 какая-либо помощь в осуществлении навигации. Воздушное судно N2506 отклонило такую помощь.

1.9.11 В 16.18 на расстоянии 20 м. миль к северо-западу от Ки-Уэст воздушное судно N2506 установило связь с диспетчерским пунктом управления подходом в Ки-Уэст, передав код приемоответчика 1222 в целях опознавания, и сообщило о возможной чрезвычайной ситуации с двумя другими воздушными судами (N5485S и N2456S) в районе севернее Гаваны, а также о присутствии самолета МиГ в этом районе. Пилот сообщил, что он уже передал соответствующую информацию в AIFSS Майами. Диспетчерский пункт управления подходом в Ки-Уэст прекратил радиолокационное обслуживание воздушного судна N2506 в 16.25.

1.9.12 В 16.53, когда воздушное судно N2506 приближалось к аэропорту Опа Лока, оно сообщило в AIFSS Майами о прекращении действия его плана полета. в 17.00 воздушное судно N2506 получило разрешение на выполнение захода на посадку с прямой на ВПП 09L от TWR Опа Лока, который попросил установить код 1200 приемоответчика и передать сигнал опознавания. Получив разрешение выполнить посадку, воздушное судно N2506 приземлилось в аэропорту Опа Лока в 17.08 и в 17.09 перешло под управление диспетчерского пункта управления наземным движением. Диспетчерский пункт управления наземным движением в Опа Лока передал воздушному судну N2506 на частоте 121,9МГц сообщение с просьбой осуществлять руление к автофургону таможенной службы.

1.10 Управление, связь и обеспечение навигации при перехвате

1.10.1 Наземный командный пункт ПВО Кубы осуществлял управление перехватчиками на основе информации, поступающей от нескольких радиолокационных станций, расположенных в районе Гаваны.

1.10.2 Связь между аэродромным диспетчерским пунктом, наземным командным пунктом ПВО и перехватчиками осуществлялась на радиочастоте в УВЧ-полосе. На перехватчиках была установлена одна 20-канальная УВЧ/ОВЧ радиостанция типа 862; каналы 1-19 работали в УВЧ-полосе, а канал 20 работал на частоте 121,5 МГц в ОВЧ-полосе. Это радиооборудование обеспечивало возможность передачи и приема на одном выбранном канале. Было невозможно выбрать некоторый канал для осуществления передачи и приема и одновременно контролировать другой канал. Два пилота самолета МиГ-29 не имели возможности одновременно вести связь на независимых каналах. Связь между перехватчиками, вертолетами SAR и наземным пунктом управления осуществлялась на канале 1 с момента взлета до посадки.

1.10.3 Военный наземный командный пункт имел также оборудование для ведения связи на обычных для гражданских воздушных судов частотах ОВЧ-полосы, в том числе на аварийной частоте 121,5 МГц.

1.10.4 Навигационное обеспечение полетов перехватчиков осуществлялось военным наземным командным пунктом на основе радиолокационных данных о местоположении. Местоположения подтверждались как визуально, когда можно было визуально наблюдать береговую линию, так и с помощью бортовой инерциальной навигационной системы (INS). Система INS обеспечивала данные о пеленге и расстоянии от базы и позволяла определять расстояние от береговой линии.

1.11 Бортовые регистраторы

1.11.1 Ни одно из трех воздушных судов "Сессна" не было оборудовано речевым регистратором в кабине экипажа (CVR) или бортовым регистратором полетных данных (FDR), и такие регистраторы не предусматривались существующими FAR Соединенных Штатов Америки.

1.11.2 По сведениям полномочных органов Кубы, самолет МиГ-29 был оснащен цифровым регистратором полетных данных (DFDR) "Тестер-УЗ". Однако в течение некоторого времени данные DFDR не передавались регулярно на землю, вследствие неисправности считывающего оборудования "ЛУЧ-71" из-за нехватки запасных частей, и поэтому данные было невозможно считывать. Длительность записи данных регистратором "Тестер-УЗ" составляла 3 ч. В течение 2 недель после 24 февраля 1996 года этот самолет МиГ-29 налетал порядка 7 ч, и поэтому записанные данные в полете 24 февраля 1996 года были стерты и на них наложились данные, зарегистрированные в последующих полетах. Самолет МиГ-29 не был оборудован CVR.

1.11.3 Самолет МиГ-23 был оборудован регистратором полетных данных "САРП-12 ГМ". Полномочные органы Кубы представили расшифрованные по времени данные о высоте, воздушной скорости, нормальном ускорении и боковом ускорении, относящиеся к выполнению полета между 14.55 и 15.36. Самолет МиГ-23 не был оборудован CVR.

1.12 Информация об обломках и ударе

1.12.1 Воздушное судно "Сессна-337С", N2456S, и воздушное судно "Сессна-337В", N5485S, разрушились в воздухе, обломки упали в море и затонули. К 31 мая 1996 года обломки не были обнаружены. Глубина моря в районе сбития составляет от 1200 до 2000 м.

1.12.2 По сведениям полномочных органов Соединённых Штатов Америки, занимавшихся поисково-спасательными операциями, отдельные плавающие обломки и две масляные пленки были обнаружены через несколько часов после сбития. Однако после этого никакие обломки не были обнаружены и не были подняты.

1.12.3 Согласно полномочным органам Кубы, занимавшимся поисково-спасательными операциями, была подобрана сумка в 10.00 25 февраля 1996 года в пункте на расстоянии 9,3 м. мили к северу от Морро Кастр в Гаване с координатами 23°18' с. ш., 082°22' з. д. В сумке находились зарядное устройство для батарей, используемых в видеокамерах, и две карты фирмы "Джеппесен" для маршрутов на больших/малых высотах в районе Карибского моря.

1.13 Медицинская и паталогическая информация

1.13.1 Тела четырех человек, находившихся на борту двух воздушных судов "Сессна", не были обнаружены к 31 мая 1996 года.

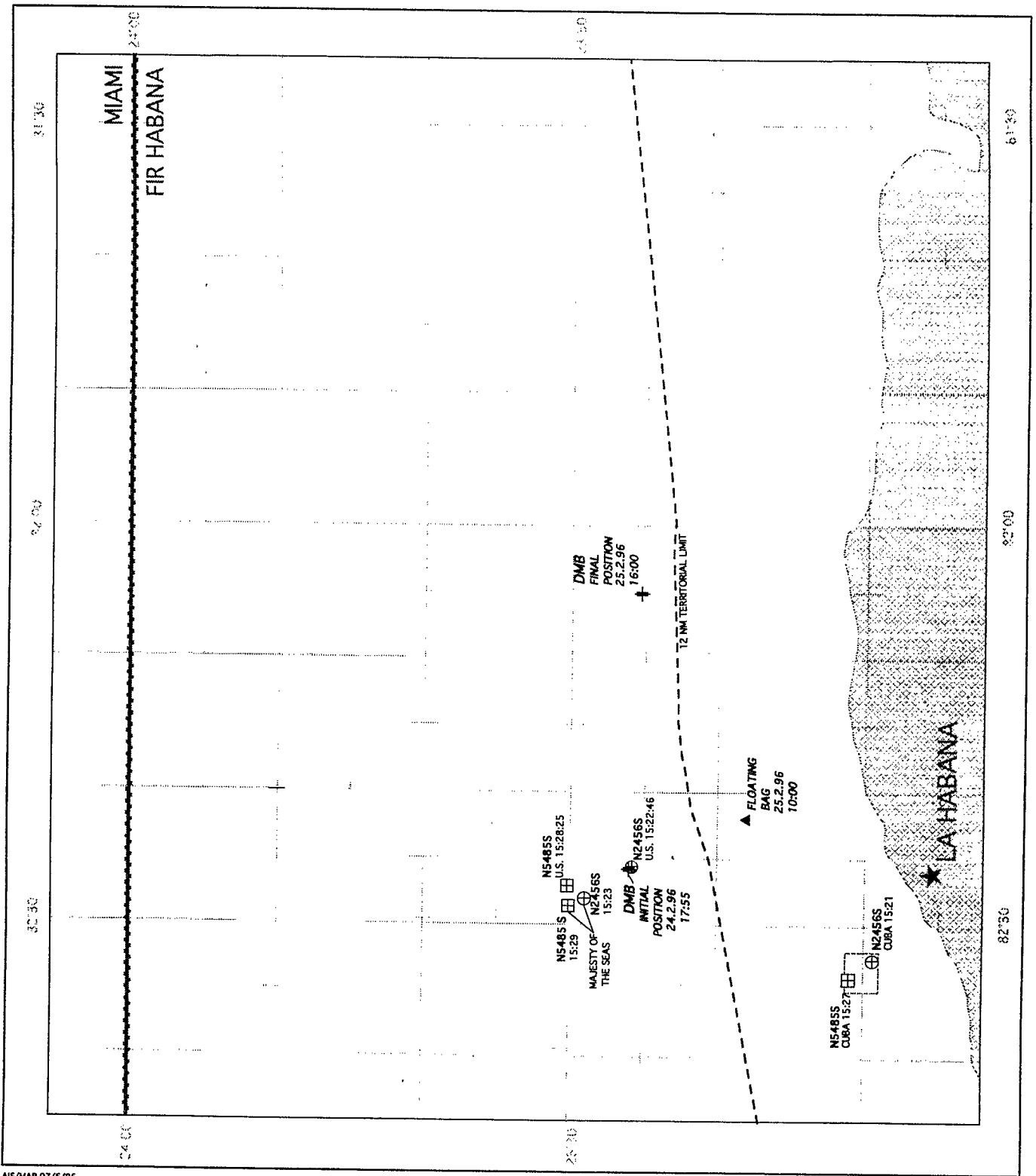
1.14 Пожар

1.14.1 Отсутствовали свидетельства пожара на каком-либо из двух воздушных судов "Сессна" до взрыва ракет. По данным очевидцев, наблюдались падающие в море отдельные горящие обломки и был виден достаточно сильный дым. Этот дым был также замечен на видеозаписях, сделанных пилотом воздушного судна N2506 и пассажиром на борту круизного корабля *Majesty of the Seas*.

1.15 Поиск и спасание

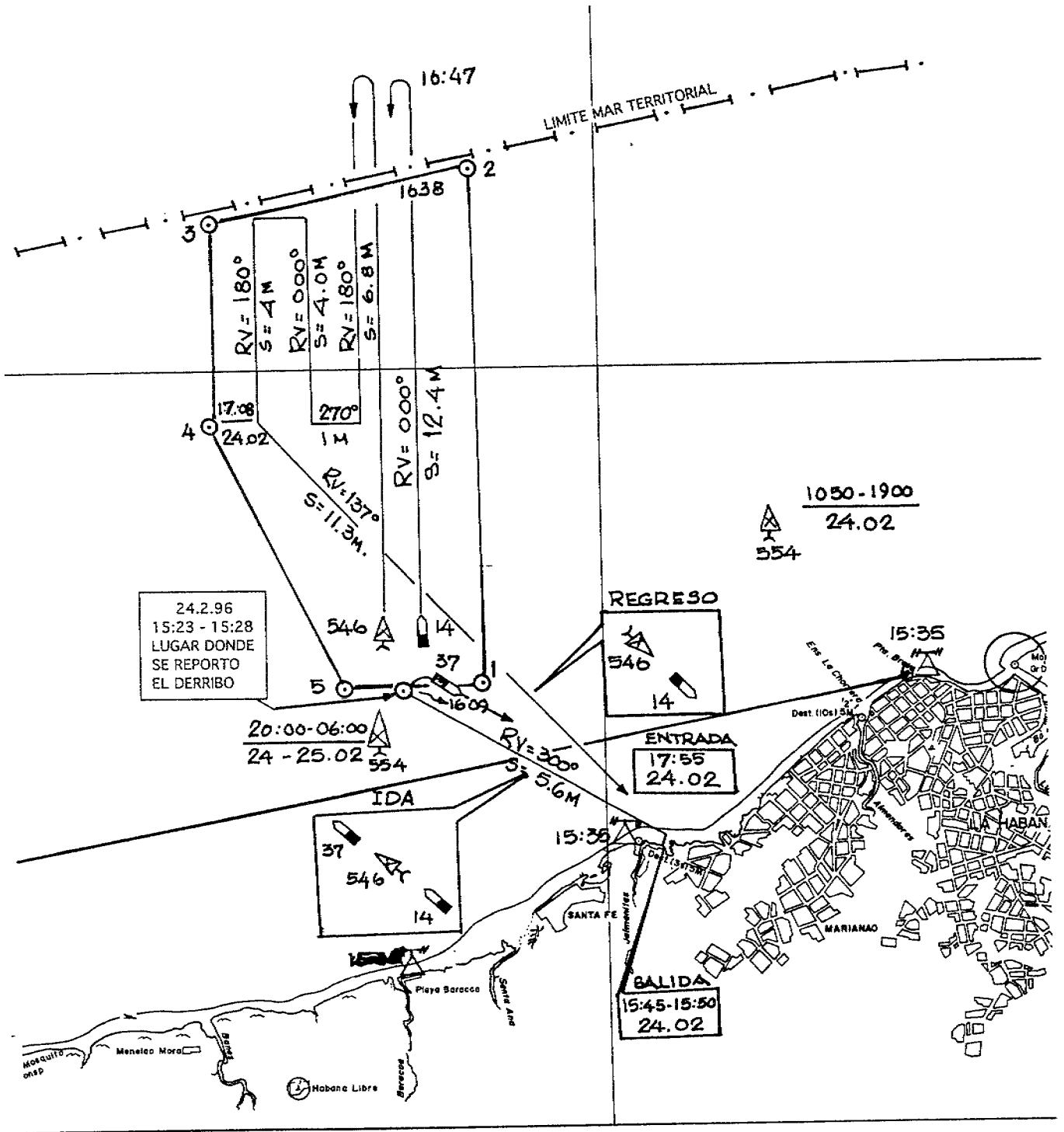
1.15.1 Операции кубинских подразделений SAR

1.15.1.1 24 и 25 февраля 1996 года операции SAR осуществлялись вертолетами Революционных вооруженных сил и судами пограничных войск. В процессе осуществления перехватов командный центр ПВО отдал распоряжение о приведении в состояние готовности спасательных служб ВВС и погранвойск. После сбития первого воздушного судна "Сессна" вертолет Ми-17 службы SAR доложил в 15.27 о вылете из аэропорта Сан-Антонио-де-лос-Баньос для поиска людей, которые, возможно, остались в живых, а второй вертолет Ми-17 был готов оказать необходимую помощь. Вылетевший вертолет первоначально получил указание следовать в северо-западном направлении в район, расположенный в 5 км севернее Плайя-Баракоа. Кроме того, пограничное патрульное судно и два катера были направлены в район, расположенный в 5-8 м. милях от побережья между реками Банес и Санта-Ана. Однако вертолет и морские суда не обнаружили никого из оставшихся в живых и не нашли никаких обломков. Все подразделения завершили поисковые операции в первоначальном районе поиска (карта 5) в 17.55 и возвратились на базу.

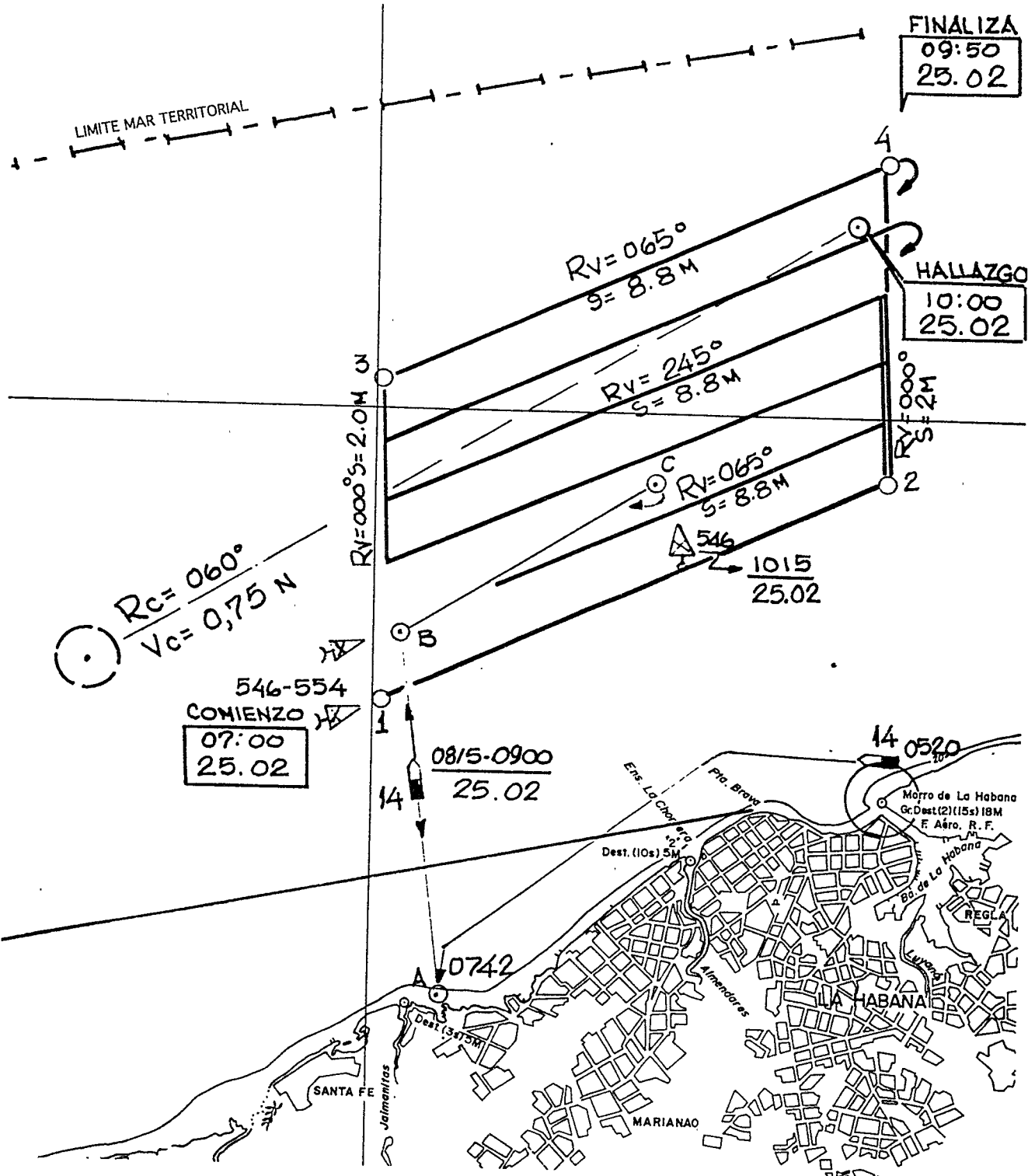


AIS/MAP 07/6/9E

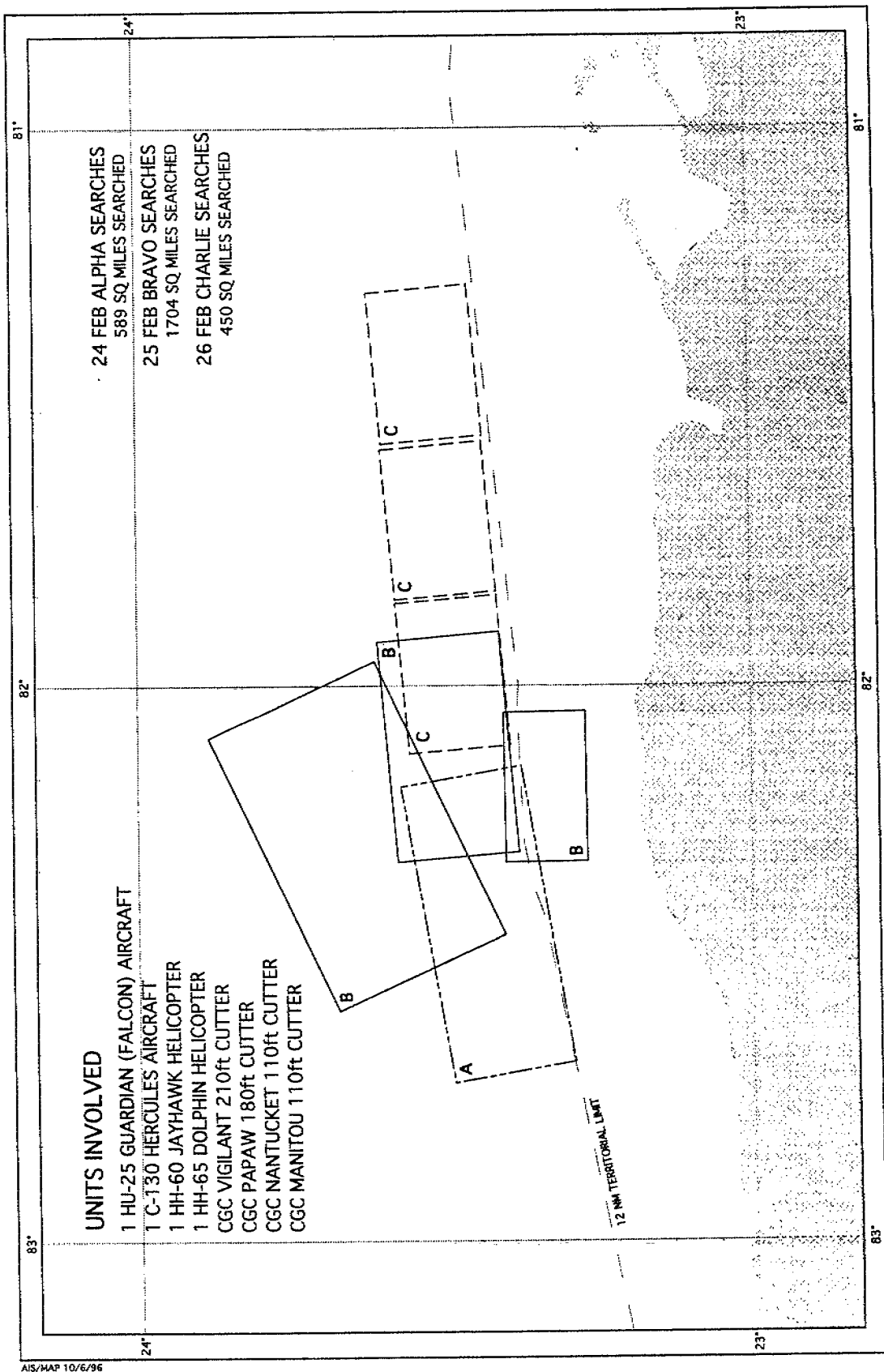
Карта 4. Места сбития воздушных судов N2456S и N5485S согласно радиолокационным данным Кубы и США, данным корабля Majesty of the Seas и местоположения плававшей сумки и маркерного буй



Карта 5. Поисково-спасательные операции Кубы 24 февраля 1996 года



Карта 6. Поисково-спасательные операции Кубы 25 февраля 1996 года



Карта 7. Поисково-спасательные операции Соединенных Штатов Америки в период с 24 по 26 февраля 1996 года

1.15.1.2 25 февраля 1996 года операции SAR возобновились в 5.20. Катер осуществлял поиск в районе между 23°09,6' с. ш., 082°21,5' з. д. и 23°06,4' с. ш., 082°28,7' з. д. до 7.42, который завершился безрезультатно. Последующие поисковые операции с участием вертолета и морских судов осуществлялись в прибрежных районах, расположенных около Гаваны и несколько севернее (карта 6), до 12.20. В 10.00 поврежденная сумка для видеокамеры, содержащая зарядное устройство для батарей и две карты фирмы "Джеппесен", была найдена кубинским пограничным патрульным судном в пункте 23°18' с. ш., 082°22' з. д. в 9,3 м. мили севернее Гаваны. Между 13.25 и 16.25 кубинское патрульное судно осуществляло поиск маркерного буйа Соединенных Штатов Америки в окрестностях пункта 23°21,5' с. ш., 082°11,2' з. д., который завершился безрезультатно.

1.15.2 Операции подразделений SAR Соединенных Штатов Америки

1.15.2.1 В 15.35 24 февраля 1996 года седьмой округ Береговой охраны Соединенных Штатов Америки получил информацию из военных разведывательных источников о том, что два воздушных судна "Братьев-спасителей" упали в море в районе севернее Гаваны, и в 15.55 он получил информацию о том, что они были сбиты кубинским самолетом МиГ. В соответствии со стандартными процедурами Береговая охрана определила районы проведения первоначальных поисковых операций "Альфа" (589 кв. миль) и последующих поисковых операций "Браво" (1704 кв. мили), исходя из вероятных мест падения и имеющейся информации о местных течениях.

1.15.2.2 В 16.29 воздушное судно "Фалкон-20" фирмы "Дассо Бреке" (имеющее обозначение "НУ-25 Гардиан" в Береговой охране) на авиационной базе Береговой охраны в Майами получило указание вылететь для проведения поиска. В 17.22 из РДЦ Гаваны было получено разрешение на вход в действующие опасные зоны, и примерно в 17.42 воздушное судно "Фалкон" прибыло к месту начала проведения визуального поиска. Воздушное судно "Фалкон" обнаружило два масляных пятна и в 17.55 установило маркерный буй в пункте 23°25,9' с. ш., 082°25,8' з. д. Воздушное судно "Фалкон" также определило местонахождение возможных обломков под водой, однако не смогло идентифицировать их вследствие наступления сумерек и глубины нахождения. Затем к воздушному судну "Фалкон" присоединился направленный Береговой охраной вертолет НН-60 "Джейхоук" фирмы "Сикорский". Относящиеся к Береговой охране воздушное судно С-130 "Геркулес" фирмы "Локхид" и вертолет "SA365" фирмы "Аэроспасьяль" (имеет обозначение НН-65 "Дельфин" в Береговой охране) сменили первые два воздушных судна вскоре после 20.00; воздушное судно С-130 "Геркулес" продолжало поисковые операции в течение ночи. Катер *Nantucket*, первое морское судно Береговой охраны, прибывшее в район поиска, участвовал в поисковых операциях "Браво". Находившееся вблизи судно *King Loch* оказывало помощь при проведении первоначальных поисковых операций в течение примерно 6 ч. Никакие обломки не были обнаружены; в районе поиска возможных обломков наблюдались только большие участки, занятые саргассовыми водорослями.

1.15.2.3 25 февраля 1996 года в 3.38 маркерный буй находился в пункте 23°26,2' с. ш., 082°11,5' з. д., примерно в 12 м. милях восточнее своего первоначального местоположения. Исходя из среднего направления дрейфа (курс 085°Т) и скорости дрейфа (1,31 уз) маркерного буйа, поиск в районах "Браво" был скорректирован и были установлены районы поиска "Чарли" (450 кв. миль), расположенные далее на восток. Катера *Manitou* и *Paraw* Береговой охраны прибыли в район поиска до 7.00 для участия в поисковых операциях. В середине дня к ним присоединился катер *Vigilant* Береговой охраны для завершения поисковых операций "Браво".

1.15.2.4 На момент 14.00 25 февраля 1996 года считалось, что маркерный буй снесло в территориальные воды Кубы, и было запрошено разрешение войти в воздушное пространство над этими водами для проведения поисково-спасательных операций в районе нахождения буйа.

В 14.45 от пограничной патрульной службы Кубы было получено разрешение на проведение воздушным судном Береговой охраны США поисковых операций в районе, расположенном внутри 12-мильной зоны, но не ближе, чем на удалении 5 м. миль от побережья. Воздушное судно С-130 "Геркулес" было направлено для проведения поисковых операций в районе поисковых операций "Браво", внутри территориального воздушного пространства Кубы, и вошло в этот район примерно в 16.32. Воздушное судно С-130 "Геркулес" получило указание в 17.12 покинуть этот район поиска.

1.15.2.5 В ходе поисковых операций воздушные суда Береговой охраны четыре раза устанавливали местоположение маркерного буй. 25 февраля 1996 года в 16.00 последнее местоположение буй имело координаты 23°25,3' с. ш., 082°05,1 з. д., и он находился примерно в 17 м. милях к востоку от своего первоначального местоположения. В течение 22 часов средний дрейф осуществлялся с курсом 092°Т и со скоростью 0,9 узла. Все поисковые операции "Браво" и "Чарли" были завершены в 18.00 26 февраля 1996 года, при этом не были найдены никакие обломки. Поисковые операции подразделений Береговой охраны охватили район площадью свыше 2500 кв. миль. С 24 февраля 1996 года до 18.12 25 февраля 1996 года самолеты "Фалкон" и С-130 "Геркулес", а также два вертолета ("НН-60" и "НН-65") в общей сложности находились в воздухе более 23 часов, осуществляя поисковые операции. В поиске приняли участие четыре катера Береговой охраны (*Vigilant, Papaw, Nantucket и Manitou*). В течение всего времени поиска стояла прекрасная погода, дул северный - северо-восточный ветер со скоростью 10-13 уз, высота волн составляла 2 фута, видимость была неограниченной и облачность составляла не более 0,3 (рассеянные облака). В условиях такого совместного проведения поисковых операций воздушными и морскими судами вероятность обнаружения человека в воде составляет, по оценкам, свыше 85%. Поисковые операции были прекращены в 18.00 26 февраля 1996 года.

1.16 **Дополнительная информация**

1.16.1 **Конвенция о международной гражданской авиации**

1.16.1.1 Куба и Соединенные Штаты Америки являются участниками *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикаго, 7 декабря 1944 года). На 31 мая 1996 года участниками Конвенции являлись 184 государства. Следующие положения Конвенции имеют отношение к рассмотрению сбития двух воздушных судов 24 февраля 1996 года:

Пункт 1 преамбулы:

"ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что будущее развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу всеобщей безопасности".

Статья 1:

"Суверенитет

Договаривающиеся государства признают, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией".

Статья 2:

"Территория"

В целях настоящей Конвенции под территорией государства понимаются сухопутные территории и прилегающие к ним территориальные воды, находящиеся под суверенитетом, сюзеренитетом, протекторатом или мандатом данного государства".

Статья 3:

"Гражданские и государственные воздушные суда"

- a) Настоящая Конвенция применяется только к гражданским воздушным судам и не применяется к государственным воздушным судам.
- b) Воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах, рассматриваются как государственные воздушные суда.
- c) Никакое государственное воздушное судно Договаривающегося государства не производит полета над территорией другого государства и не совершает на ней посадки, кроме как с разрешения, предоставляемого специальным соглашением или иным образом, и в соответствии с его условиями.
- d) Договаривающиеся государства при установлении правил для своих государственных воздушных судов обязуются обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов".

Статья 4:

"Ненадлежащее использование гражданской авиации"

Каждое Договаривающееся государство соглашается не использовать гражданскую авиацию в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции".

Статья 5 (первый параграф)

"Право нерегулярных полетов"

Каждое Договаривающееся государство соглашается, что все воздушные суда других Договаривающихся государств, не являющиеся воздушными судами, занятыми в регулярных международных воздушных сообщениях, имеют право, при условии соблюдения положений настоящей Конвенции, осуществлять полеты на его территорию или транзитные беспосадочные полеты через его территорию и совершать посадки с некоммерческими целями без необходимости получения предварительного разрешения и при условии, что государство, над территорией которого осуществляется полет, имеет право требовать совершения посадки. Тем не менее каждое Договаривающееся государство сохраняет за собой право по соображениям безопасности полетов требовать от воздушных судов, которые намереваются следовать над районами, являющимися недоступными или не имеющими надлежащих аэронавигационных средств, следовать по предписанным маршрутам или получать специальное разрешение на такие полеты".

Статья 9:

"Запретные зоны"

- а) Каждое Договаривающееся государство может по соображениям военной необходимости или общественной безопасности ограничить или запретить на единообразной основе полеты воздушных судов других государств над определенными зонами своей территории при условии, что в этом отношении не будет проводиться никакого различия между занятыми в регулярных международных воздушных сообщениях воздушными судами данного государства и воздушными судами других Договаривающихся государств, занятыми в аналогичных сообщениях. Такие запретные зоны имеют разумные размеры и местоположение, с тем чтобы без необходимости не создавать препятствий для аэронавигации. Описания таких запретных зон на территории Договаривающегося государства, а также любые последующие изменения в них в возможно кратчайшие сроки направляются другим Договаривающимся государствам и Международной организации гражданской авиации.
- б) Каждое Договаривающееся государство также сохраняет за собой право немедленно при исключительных обстоятельствах или в период чрезвычайного положения или в интересах общественной безопасности временно ограничить или запретить полеты над всей своей территорией или какой-либо ее частью при условии, что такое ограничение или запрещение применяется к воздушным судам всех других государств, независимо от их национальности.
- с) Каждое Договаривающееся государство на основании правил, которые оно может установить, может потребовать от любого воздушного судна, входящего в зоны, предусмотренные выше в подпунктах а) и б), произвести посадку в возможно кратчайший срок в каком-либо указанном аэропорту в пределах его территории".

Статья 11:

"Применение правил о воздушных передвижениях"

При условии соблюдения положений настоящей Конвенции законы и правила Договаривающегося государства, касающиеся допуска на его территорию или убытия с его территории воздушных судов, занятых в международной аэронавигации, либо эксплуатации и навигации таких воздушных судов во время их пребывания в пределах его территории, применяются к воздушным судам всех Договаривающихся государств без различия их национальности и соблюдаются такими воздушными судами при прибытии, убытии или во время пребывания в пределах территории этого государства".

Статья 12:

"Каждое Договаривающееся государство обязуется принимать меры для обеспечения того, чтобы каждое воздушное судно, совершающее полет или маневрирующее в пределах его территории, а также каждое воздушное судно, несущее его национальный знак, где бы такое воздушное судно ни находилось, соблюдало действующие в данном месте правила и регламенты, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов. Каждое Договаривающееся государство обязуется поддерживать максимально возможное единообразие своих собственных правил в этой области и правил, устанавливаемых время от времени на основании настоящей Конвенции. Над открытым морем действующими

являются правила, установленные в соответствии с настоящей Конвенцией. Каждое Договаривающееся государство обязуется обеспечить привлечение к ответственности всех лиц, нарушающих действующие регламенты".

1.16.2 **Статья 3 bis Конвенции о международной гражданской авиации**

1.16.2.1 **Исходная информация**

1.16.2.1.1 16 сентября 1983 года Совет ИКАО рассмотрел обстоятельства уничтожения 1 сентября 1983 года советским военным самолетом воздушного судна авиакомпании "Кориан эрлайнз" (рейс KE 007) и принял резолюцию, в которой, в частности, указывается:

"ПРИЗНАВАЯ, что такое применение вооруженной силы против международной гражданской авиации несовместимо с нормами, регулирующими международное поведение, и элементарными соображениями гуманности, а также с правилами, Стандартами и Рекомендуемой практикой, зафиксированными в Чикагской конвенции и Приложениях к ней, и влечет за собой общепризнанные правовые последствия,

ВНОВЬ ПОДТВЕРЖДАЕТ принцип, согласно которому государства при перехвате гражданских воздушных судов не должны применять против них оружие".

24-я сессия Ассамблеи ИКАО (20 сентября - 7 октября 1983 года) одобрила эту резолюцию.

1.16.2.1.2 6 марта 1984 года Совет ИКАО рассмотрел доклад о расследовании того же инцидента и принял резолюцию, в которой, в частности, отмечается:

"ВНОВЬ ПОДТВЕРЖДАЯ, что независимо от обстоятельств, которые согласно докладу Генерального секретаря могли вызвать отклонение этого воздушного судна от маршрута, предусмотренного планом полета, такое применение вооруженной силы представляет собой нарушение международного права и влечет за собой общепризнанные правовые последствия;

ПРИЗНАВАЯ, что такое применение вооруженной силы является серьезной угрозой безопасности международной гражданской авиации и несовместимо с нормами, регулирующими международное поведение, а также с правилами, Стандартами и Рекомендуемой практикой, зафиксированными в Чикагской конвенции и Приложениях к ней, и с элементарными соображениями гуманности;"

1.16.2.2 **Рассмотрение статьи 3 bis Ассамблеей ИКАО (1984)**

1.16.2.2.1 25-я (чрезвычайная) сессия Ассамблеи (24 апреля - 10 мая 1984 года) была проведена в Монреале для рассмотрения и принятия поправки (статья 3 bis) к Чикагской конвенции, касающейся обязательства воздерживаться от применения силы против гражданской авиации. Открывая сессию, Председатель Ассамблеи заявил:

"Может быть, некоторые полагают, что запрещение применения силы против гражданских воздушных судов и без того является установившимся элементом общего международного права и соответственно нет необходимости в кодификации этого положения в рамках основной части Конвенции. ... Даже во время войны международное право предусматривает ясно выраженные положения о защите гражданских лиц в вооруженном конфликте, о защите раненых и

потерпевших кораблекрушение, а также о защите военнопленных. В отношении обычного международного права Международный суд вынес заключение, что к соблюдению этих в основе своей гуманитарных принципов в мирное время предъявляются еще более строгие требования, чем во время войны. Нет никаких сомнений в том, что эти гуманитарные принципы, касающиеся защиты человеческой жизни, своими корнями уходят в обычное международное право. ... До сих пор считается, что писаная норма права имеет значительное превосходство перед общими принципами, признаваемыми в качестве обычного права, поскольку зачастую само существование какой-либо нормы обычного права или ее точная сфера применения и содержания ставятся под сомнение".

1.16.2.2.2 Занятая Ассамблеей общая и не вызывавшая споров позиция заключалась в том, что в нормах обычного международного права уже предусматривается запрещение применения силы или оружия против гражданских воздушных судов в полете и что в случаях перехвата жизнь находящихся на борту лиц и безопасность воздушного судна не должны ставиться под угрозу. Это подтверждено в пункте а) статьи 3 *bis*.

1.16.2.2.3 В соответствии с пунктом а) статьи 3 *bis* защита распространяется на гражданские воздушные суда всех государств, а не только Договаривающихся государств. Была принята такая формулировка, поскольку считалось, что защита от применения оружия против гражданских воздушных судов уже предусматривается в обычном международном праве и не основывается на некоторой конкретной договорной норме, подлежащей применению только среди договаривающихся сторон. Права и обязательства государств, зафиксированные в Уставе Организации Объединенных Наций, остаются незатронутыми. Хотя широкая формулировка была принята, в центре дискуссий на Ассамблее стояло неотъемлемое право на самооборону в соответствии со статьей 51 Устава.

1.16.2.2.4 Аналогичным образом не вызывали споров пункты b) и c) статьи 3 *bis*. В пункте b) признается, что каждое государство имеет право требовать посадки "гражданского воздушного судна, если оно совершает полет над его территорией без разрешения или если имеются разумные основания полагать, что оно используется в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции, или может давать такому воздушному судну любые другие указания, чтобы положить конец таким нарушениям". Для достижения этого Договаривающиеся государства могут прибегать к любым соответствующим мерам, совместимым с международным правом, Чикагской конвенцией и пунктом а) статьи 3 *bis*. Формулировка пункта b), в котором признается, что каждое государство (не только Договаривающиеся государства) имеет право требовать посадки или давать другие указания, указывает на то, что данное правило отражает существующее (обычное) международное право. В соответствии с пунктом c) гражданское воздушное судно должно выполнять приказ, отдаваемый в соответствии с пунктом b).

1.16.2.2.5 Ассамблея также признала необходимость в некотором положении, касающемся ненадлежащего использования гражданской авиации или использования гражданских воздушных судов в каких-либо целях, несовместимых с целями Чикагской конвенции. После соответствующего обсуждения был сформулирован пункт d).

1.16.2.3 **Принятие статьи 3 *bis***

1.16.2.3.1 10 мая 1984 года Ассамблея, в которой участвовали 107 Договаривающихся государств, в том числе Куба и Соединенные Штаты Америки, единогласно приняла *Протокол, касающийся изменения Чикагской конвенции о международной гражданской авиации* [статья 3 *bis*]. Ассамблея также приняла аккламацией резолюцию A25-2, в которой она настоятельно призывает все Договаривающиеся государства в ближайшие практически

возможные сроки ратифицировать Протокол. Для вступления в силу Протокола требуется его ратификация 102 государствами; по состоянию на 31 мая 1996 года на хранение сдано 80 ратификационных грамот и, следовательно, Протокол не вступил в силу. Ни Куба, ни Соединенные Штаты Америки не ратифицировали Протокол.

1.16.2.3.2 Следующие абзацы преамбулы Протокола имеют отношение к рассмотрению сбития двух воздушных судов 24 февраля 1996 года:

АССАМБЛЕЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ,

[2-й абзац] "ПРИНЯВ К СВЕДЕНИЮ, что международная гражданская авиация может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу всеобщей безопасности",

[5-й абзац] "ПРИНЯВ ВО ВНИМАНИЕ, что в соответствии с элементарными соображениями гуманности должна обеспечиваться безопасность и жизнь лиц, находящихся на борту гражданских воздушных судов",

[6-й абзац] "ПРИНЯВ К СВЕДЕНИЮ, что в Конвенции о международной гражданской авиации, совершенной в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года, Договаривающиеся государства

- признают, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией,
- обязуются при установлении правил для своих государственных воздушных судов обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов и
- соглашаются не использовать гражданскую авиацию в каких-либо целях, несовместимых с целями Конвенции",

[7-й абзац] "ПРИНЯВ К СВЕДЕНИЮ решимость Договаривающихся государств принять надлежащие меры, направленные на предотвращение нарушения воздушного пространства других государств и использования гражданской авиации для целей, несовместимых с целями Конвенции, и содействовать дальнейшему повышению безопасности международной гражданской авиации".

1.16.2.3.3 Статья 3 *bis* гласит:

"Статья 3 bis

- a) Договаривающиеся государства признают, что каждое государство должно воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете, и что в случае перехвата не должна ставиться под угрозу жизнь находящихся на борту лиц и безопасность воздушного судна. Это положение не истолковывается как изменяющее каким-либо образом права и обязательства государств, изложенные в Уставе Организации Объединенных Наций.
- b) Договаривающиеся государства признают, что каждое государство при осуществлении своего суверенитета имеет право требовать посадки в каком-

либо указанном аэропорту гражданского воздушного судна, если оно совершает полет над его территорией без разрешения или если имеются разумные основания полагать, что оно используется в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции, или может давать такому воздушному судну любые другие указания, чтобы положить конец таким нарушениям. С этой целью Договаривающиеся государства могут прибегать к любым соответствующим средствам, совместимым с надлежащими нормами международного права, включая надлежащие положения настоящей Конвенции, конкретно пункт а) данной Статьи. Каждое Договаривающееся государство соглашается опубликовать свои правила, действующие в отношении перехвата гражданских воздушных судов.

- c) Каждое гражданское воздушное судно выполняет приказ, отдаваемый в соответствии с пунктом b) настоящей Статьи. С этой целью каждое Договаривающееся государство принимает все необходимые положения в своих национальных законах или правилах с тем, чтобы сделать его выполнение обязательным для любого гражданского воздушного судна, зарегистрированного в этом государстве или эксплуатируемого эксплуатантом, основное место деятельности которого или постоянное местопребывание которого находится в этом государстве. Каждое Договаривающееся государство предусматривает суровые наказания за любое нарушение таких применимых законов или правил и передает дело своим компетентным органам в соответствии со своими законами или правилами.
- d) Каждое Договаривающееся государство принимает надлежащие меры для запрещения преднамеренного использования любых гражданских воздушных судов, зарегистрированных в этом государстве или эксплуатируемых эксплуатантом, основное место деятельности которого или постоянное местопребывание которого находится в этом государстве, в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции. Это положение не влияет на пункт а) и не затрагивает пункты b) и c) настоящей Статьи".

1.16.2.4 Последующие события, связанные со статьей 3 *bis*

1.16.2.4.1 После принятия статьи 3 *bis* Совет 13 и 14 июля 1988 года рассмотрел просьбу Исламской Республики Иран относительно уничтожения 3 июля 1988 года воздушного судна иранской авиакомпании, выполнявшего рейс IR 655; в своем решении Совет "выразил глубокое сожаление в связи с применением оружия против гражданского воздушного судна" и "вновь подтвердил основополагающий принцип, заключающийся в том, что государства должны воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов; он также призвал все государства, которые еще не сделали этого, к скорейшей ратификации Протокола, вводящего статью 3 *bis* в Конвенцию о международной гражданской авиации; ...".

1.16.2.4.2 7 декабря 1988 года Совет, рассматривая доклад о расследовании того же инцидента, вновь подтвердил "фундаментальный принцип общего международного права, заключающийся в том, что государства должны воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов", и настоятельно призвал все государства, которые еще не сделали этого, как можно скорее ратифицировать статью 3 *bis*. Совет также настоятельно рекомендовал "всем государствам предпринимать все необходимые действия по обеспечению безопасности навигации гражданских воздушных судов, в особенности путем обеспечения эффективной координации деятельности гражданских и военных органов;".

1.16.2.4.3 14 июня 1993 года Совет, рассматривая доклад о завершении расследования инцидента с воздушным судном авиакомпании "Кориан эрлайнз" (рейс KE 007), принял резолюцию, в которой он "снова настоятельно призывает все Договаривающиеся государства, которые пока не сделали этого, ратифицировать как можно скорее Протокол, вводящий статью 3 *bis* в Конвенцию о международной гражданской авиации, в которой вновь подтверждается основополагающий принцип, согласно которому государства должны воздерживаться от применения оружия против гражданских воздушных судов;". В этой резолюции Совет также "*настоятельно рекомендует* государствам принимать все необходимые меры для обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов в соответствии с применимыми правилами, Стандартами и Рекомендуемой практикой, зафиксированными в Чикагской конвенции и Приложениях к ней".

1.16.2.4.4 Кроме того, 31-я сессия Ассамблеи приняла резолюцию А31-15, в добавлении С к которой настоятельно призывает все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, ратифицировать те поправки к Чикагской конвенции, которые еще не вступили в силу, включая поправку, вводящую статью 3 *bis*.

1.16.3 Процедуры перехвата

1.16.3.1 Процедуры перехвата ИКАО

1.16.3.1.1 Стандарты ИКАО, касающиеся процедур перехвата, содержатся в пунктах 3.8.1 и 3.8.2 Приложения 2 и заключаются в следующем:

"3.8.1 Перехват гражданских воздушных судов регламентируется соответствующими правилами и административными директивами, издаваемыми Договаривающимися государствами в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации, в частности в соответствии со статьей 3 d), согласно которой Договаривающиеся государства обязуются при установлении правил для своих государственных воздушных судов обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов. В соответствии с этим при разработке соответствующих правил и административных директив должное внимание обращается на положения раздела 2 добавления 1 и раздела 1 добавления 2 [Приложение 2].

Примечание. Признавая тот факт, что правильное использование и понимание гражданскими и военными воздушными судами во всем мире любых визуальных сигналов, применяемых в случае перехвата, который следует предпринимать только в качестве крайней меры, имеют важное значение для безопасности выполнения полетов, Совет Международной организации гражданской авиации при утверждении визуальных сигналов, содержащихся в добавлении 1 к настоящему Приложению, обратился к Договаривающимся государствам с настоятельной просьбой о том, чтобы их государственные воздушные суда строго придерживались этих визуальных сигналов. Поскольку перехваты гражданских воздушных судов являются во всех случаях потенциально опасными, Совет также сформулировал специальные рекомендации, и Договаривающиеся государства настоятельно призывают единообразно применять эти рекомендации. Указанные специальные рекомендации содержатся в дополнении А.

3.8.2 Командир гражданского воздушного судна, когда оно является объектом перехвата, соблюдает Стандарты, содержащиеся в разделах 2 и 3 добавления 2, интерпретируя смысл визуальных сигналов и отвечая на них соответственно тому, как это указано в разделе 2 добавления 1 [Приложение 2]".

1.16.3.1.2 Поскольку перехваты гражданских воздушных судов во всех случаях представляют потенциальную опасность, Совет ИКАО сформулировал специальные рекомендации, которые развивают положения пунктов 3.8.1 и 3.8.2 Приложения 2. Эти специальные рекомендации, содержащиеся в дополнении А к Приложению 2, включают общие рекомендации, которые подчеркивают тот принцип, что следует избегать перехвата гражданских воздушных судов и предпринимать его только в качестве крайней меры. Некоторые рекомендации нацелены на устранение или уменьшение необходимости перехвата гражданских воздушных судов, в то время как другие рекомендации касаются обеспечения координации действий пилотов и соответствующих наземных органов в целях исключения или снижения опасности, сопровождающей перехваты, предпринимаемые в качестве последней меры. Рассматриваются маневры при перехвате, включая маневры для визуального опознавания и указания направления полета. В рекомендациях также рассматриваются особенности управления полетом перехватываемого воздушного судна, действия перехватываемого воздушного судна, визуальные сигналы "воздух - воздух", радиосвязь с перехватываемым воздушным судном, использование трассирующих пуль и координация действий органов управления перехватом и органов ОВД.

1.16.3.1.3 Материал, обобщающий существующие положения и специальные рекомендации ИКАО, относящиеся к перехвату, содержится в *Руководстве по перехвату гражданских воздушных судов* (Дос 9433) ИКАО. Дополнительный инструктивный материал, нацеленный на обеспечение эффективной координации действий гражданских/военных органов, содержится в *Руководстве по мерам безопасности, принимаемым в связи с военной деятельностью, потенциально опасной для производства полетов гражданских воздушных судов* (Дос 9554) ИКАО.

1.16.3.2 Кубинские процедуры перехвата

1.16.3.2.1 Сборник AIP (РАС 8-1) Кубы содержит процедуры перехвата гражданских воздушных судов. В нем указывается, что:

"... перехват будет осуществляться в качестве крайней меры для опознавания воздушных судов в целях защиты суверенитета воздушного пространства Республики Куба при следующих обстоятельствах:

- a) В том случае, когда воздушные суда пролетают над национальной территорией или территориальными водами (внутренняя граница ADIZ) без предварительного разрешения или когда воздушные суда не установили связь непосредственно после проникновения в РПИ или СТА (внешняя граница ADIZ), для целей опознавания.
- b) В том случае, когда воздушные суда нарушают ограничения, установленные в воздушном пространстве, или когда они не возвращаются к соблюдению плана полета, полученного соответствующим образом.
- c) В том случае, когда это будет необходимо для выяснения опознавательных данных воздушного судна".

1.16.3.2.2 В AIP Кубы также описаны маневры при перехвате, маневры для указания направления полета, особенности управления полетом перехватываемого воздушного судна, действия перехватываемого воздушного судна, визуальные сигналы "воздух - воздух" и аспекты радиосвязи между органом управления перехватом или перехватывающим воздушным судном и перехватываемым воздушным судном, которые аналогичны изложенным в Стандартах и специальных рекомендациях, содержащихся в Приложении 2 к *Конвенции о международной гражданской авиации*.

2. АНАЛИЗ

2.1 Случаи вторжения в воздушное пространство Кубы до 24 февраля 1996 года

2.1.1 Случаи вторжения в воздушное пространство Кубы в период с 15 мая 1994 года по 4 апреля 1995 года

2.1.1.1 Согласно информации, полученной от кубинских властей, в период с 15 мая 1994 года по 4 апреля 1995 года имели место следующие случаи нарушения воздушного пространства Кубы:

- 15 мая 1994 года. Пять воздушных судов, летевших со стороны Флориды, нарушили воздушное пространство Кубы в западном районе между Карденасом (провинция Матансас) и Мариэлем (провинция Гавана) на участке вдоль побережья протяженностью 15-80 миль на расстоянии 1,5-5,5 мили от береговой линии;
- 17 мая 1994 года. Два самолета "Сессна-337", регистрационные знаки N58BV и N108LS, летевшие со стороны Флориды, нарушили воздушное пространство Кубы в западном районе между Карденасом (провинция Матансас) и Мариэлем (провинция Гавана) на участке вдоль побережья протяженностью 15-80 миль на расстоянии 1,5-5,5 мили от береговой линии;
- 25 мая 1994 года. Пять воздушных судов, летевших со стороны Флориды, нарушили воздушное пространство Кубы в западном районе между Карденасом (провинция Матансас) и Мариэлем (провинция Гавана) на участке вдоль побережья протяженностью 15-80 миль на расстоянии 1,5-5,5 мили от береговой линии;
- 29 мая 1994 года. Пять воздушных судов, летевших со стороны Флориды, нарушили воздушное пространство Кубы в западном районе между Карденасом (провинция Матансас) и Мариэлем (провинция Гавана) на участке вдоль побережья протяженностью 15-80 миль на расстоянии 1,5-5,5 мили от береговой линии;
- 10 июля 1994 года. В 10.00 в 20 км к северу от Гуанабо (провинция Гавана) было зарегистрировано нарушение кубинского воздушного пространства воздушным судном (регистрационный знак N2506), летевшим со стороны Соединенных Штатов Америки. Это воздушное судно проникло в воздушное пространство на глубину 3 км, пролетело над территорией протяженностью 18 км и покинуло кубинское воздушное пространство к северу от Гаваны в 10.30;
- 10 ноября 1994 года. В 13.13 два самолета С-337, взлетевших в 12.40 с военно-морской базы в Гуантанамо, нарушили кубинское воздушное пространство, совершив пролет над маяком Пунта-де-Майси. Во время этого полета с легких самолетов было сброшено 200 листовок, направленных против кубинского конституционного правительства; и
- 4 апреля 1995 года. В период с 10.14 до 10.57 самолет С-337 нарушил воздушное пространство Кубы к северу от западного региона в районе между Санта-Фе и Гуанабо (провинция Гавана) на участке протяженностью 5 миль на расстоянии 5-10 миль от кубинского побережья.

2.1.1.2 Дипломатической нотой № 908 от 21 июля 1994 года, направленной в секцию интересов Соединенных Штатов Америки (посольство Швейцарии), Министерство иностранных дел Кубы информировало Соединенные Штаты Америки о неоднократных случаях нарушения кубинского воздушного пространства воздушными судами, совершающими полеты из аэропортов во Флориде. Эти воздушные суда также "незаконно используют радиочастоты, выделенные для служб управления воздушным движением, и препятствуют проведению операций по обнаружению и пресечению незаконных перевозок наркотиков в [РПИ] Кубы". В ноте Министерства говорится, что эти полеты, "в ходе которых нарушается воздушное пространство Кубы, выполняются в районах к северу от западного региона Кубы между Карденасом (провинция Матансас) и Мариэлем (провинция Гавана) по траектории протяженностью от 5 до 80 миль на расстоянии 1,5-5,5 мили от кубинского побережья. Самым последним примером является полет двух самолетов С-337, бортовые [регистрационные] знаки N58BB и N108LS, 17 мая 1994 года. 15, 25 и 29 мая 1994 года аналогичное нарушение было совершено пятью воздушными судами. 9 июля 1994 года подобный полет был выполнен воздушным судном с бортовым [регистрационным] знаком N2506. Имеются данные о других ранее зарегистрированных случаях нарушения". В ноте далее отмечается, что воздушные суда неоднократно вторгаются в установленные опасные зоны в воздушном пространстве Кубы; были представлены конкретные данные о датах вторжения, координатах опасных зон, типах и регистрационных знаках воздушных судов. Министерство потребовало, чтобы "власти США приняли надлежащие меры для того, чтобы положить конец такой практике".

2.1.1.3 Дипломатической нотой № 1443 от 18 ноября 1994 года Министерство иностранных дел Кубы информировало Соединенные Штаты Америки о том, что 10 ноября 1994 года в 13.13 "два легких самолета С-337, взлетев в 12.40 с военно-морской базы США в Гуантанамо, нарушили кубинское воздушное пространство, пролетев над маяком Пунта-де-Майси...". В этой ноте утверждалось, что с указанных воздушных судов "было сброшено над кубинской территорией примерно 200 листовок, содержащих враждебную пропаганду, источником которой является самозваная контрреволюционная организация "Братья-спасители"". В ноте эти воздушные суда идентифицируются как "два из трех самолетов, прибывших на военно-морскую базу... 7 ноября 1994 года со следующими бортовыми [регистрационными] знаками США: N2506, N5485S и N2329S". Министерство обратило внимание властей Соединенных Штатов Америки на тот факт, что до сих пор не получено конкретного и конструктивного ответа на дипломатическую ноту № 908. Правительство Кубы официально просило "правительство Соединенных Штатов Америки занять ответственную позицию и принять меры долгосрочного характера, позволяющие положить конец незаконной и провокационной деятельности, которая может иметь отрицательные последствия и не отвечает интересам наших стран".

2.1.1.4 В беседе с членами группы ИКАО, состоявшейся в апреле 1996 года, г-н Басальто заявил, что 7 ноября 1994 года он доставил группу юристов на военно-морскую базу в Гуантанамо. На обратном пути 10 ноября 1994 года он "экспромтом" решил пролететь над тем местом, где он родился, и "сбросил несколько наклеек для тех, кто наблюдал за полетом с земли".

2.1.1.5 Дипломатической нотой № 694 от 25 мая 1995 года Министерство иностранных дел Кубы заявило Соединенным Штатам Америки протест в связи с "нарушением кубинского воздушного пространства легким самолетом, вылетевшим с территории Соединенных Штатов Америки". В ноте говорится, что 4 апреля 1995 года в период с 10.14 до 10.57 самолет "Сессна-337" нарушил кубинское воздушное пространство к северу от западного региона в районе между Санта-Фе и Гуанабо на участке протяженностью 5 миль на расстоянии 5-10 миль от побережья. Министерство хотело "со всей ясностью охарактеризовать опасность ситуации, являющейся нарушением суверенитета Кубы и создающей угрозу воздушному движению в этом районе". Министерство потребовало, чтобы "власти США приняли эффективные меры, позволяющие положить конец действиям, аналогичным вышеизложенным".

2.1.1.6 Соединенные Штаты Америки не ответили на дипломатические ноты Кубы № 908 от 21 июля 1994 года, № 1443 от 18 ноября 1994 года и № 694 от 25 мая 1995 года.

2.1.2 **Случаи вторжения в воздушное пространство Кубы 13 июля 1995 года**

2.1.2.1 Дипломатической нотой № 882 от 5 июля 1995 года Министерство иностранных дел Кубы информировало Соединенные Штаты Америки о том, что радиостанции на территории Соединенных Штатов Америки "передают в эфир информацию об организации флотилии морских судов, которые предполагают отплыть из портов на территории Соединенных Штатов Америки и прибыть на границу 12-мильной зоны территориальных вод Кубы с явной целью совершения провокационных акций, направленных против правительства и народа Кубы. Согласно сообщению, переданному радиостанцией "Радио Марти",.... одно из морских судов планирует... приблизиться к побережью Кубы на расстояние 6 миль...". В ноте Министерства, в частности, подчеркивается, что "кубинские власти не потерпят даже самого незначительного нарушения территориальной целостности Кубы и не несут никакой ответственности за меры, принимаемые в рамках законной защиты своего суверенитета".

2.1.2.2 7 июля 1995 года Государственный департамент выступил с заявлением о том, что правительству Соединенных Штатов Америки "стало известно о подготовке к отправке "флотилии" частных морских судов из Флориды в территориальные воды Кубы с целью возложить венки и провести траурные церемонии на месте потопления буксира "Trесе de Marzo" 13 июля - в день первой годовщины этой трагедии". Организаторов информировали о том, что "участие в этом мероприятии может быть сопряжено с риском". Участников предупредили, что любая попытка взять на борт лиц с Кубы "с намерением доставить их в Соединенные Штаты Америки или действия, являющиеся нарушением закона о нейтралитете, могут стать причиной возбуждения судебного преследования или других действий со стороны правоохранительных органов в Соединенных Штатах Америки. ...Если участники акции протеста, как написано в подготовленной брошюре, войдут в территориальные воды Кубы, они тем самым нарушат кубинское законодательство, запрещающее незаконный въезд на территорию Кубы, в связи с чем они могут быть арестованы кубинскими властями". Далее в заявлении говорится: "Кубинское правительство информировало Государственный департамент о том, что оно крайне обеспокоено предполагаемой акцией и что в соответствии с обычной практикой лица, въезжающие на территорию Кубы без разрешения, подлежат задержанию".

2.1.2.3 Согласно информации, полученной от кубинских властей, 13 июля 1965 года имело место следующее нарушение кубинского воздушного пространства:

Четыре воздушных судна, летевших со стороны Соединенных Штатов Америки (регистрационные знаки N108LS, N2506, N5485S и N312MX), вошли в воздушное пространство Кубы в северу от города Гаваны, вторглись в запретную зону MUP-1 и совершили полет над Гаваной на очень малой высоте, пренебрегая при этом установленными нормами и создавая опасность.

2.1.2.4 Кубинские власти считают, что нарушение этими воздушными судами суверенитета Кубы не является случайным; группа "Братья-спасители" открыто и публично заявляла о своей готовности, в частности, провоцировать авиационные инциденты, нарушать территориальный суверенитет Кубы и игнорировать правила и нормы государства, в котором зарегистрированы принадлежащие ей воздушные суда. Кроме того, 13 июля 1995 года с борта этих воздушных судов были сделаны фотоснимки центральных районов Гаваны. Эти снимки были опубликованы в прессе и продавались в Майами.

2.1.2.5 Самолет "Сессна-337" (знак национальной принадлежности и регистрационный знак N2506) принимал участие в полете над Гаваной 13 июля 1995 года. В числе лиц, находившихся

на борту самолета N2506 во время этого полета, был репортер студии 6-го канала (в то время 4-го канала) телекомпании Эн-Би-Си в Майами. На видеозаписи, сделанной репортером во время полета и переданной Эн-Би-Си в Майами, показаны моменты сбрасывания дымовой шашки в море к северу от Гаваны и последующий полет над Гаваной, выполнявшийся над сушей на значительном удалении от побережья. Переданную в эфир по каналам Эн-Би-Си видеозапись сопровождали следующие репортажи и интервью:

Репортер: "Когда суда флотилии, на борту которых находились эмигранты и журналисты, вошли в территориальные воды Кубы, пилоты группы "Братья-спасители" сбросили дымовые шашки в то место, где год назад утонул захваченный буксир".

Голос за кадром: "Так, сбрасывай дымовую шашку".

Репортер: "Они здесь не одни. В районе находятся кубинские истребители".

Репортер: "Когда суда флотилии остановились, пилот Хосе Басальто, находившийся всего в 4 милях от побережья Кубы, решил пролететь над Гаваной, сбросить наклейки и религиозные значки.

Несколько напряженных моментов при полете над Малеконем. Пилот начинает сброс. Самолет с ревом пронесется над крышами центральной части города и выполняет разворот в направлении гаванского порта.

Голос за кадром: "... над Гаваной... летает кругами"

Репортер: "Движение на Малеконе небольшое, что типично для дневного времени; несомненно, уникальный вид Гаваны".

Г-н Басальто: Это акт гражданского неповиновения. Мы отдаем себе отчет в том, что делаем, и наша цель - показать народу Кубы, что гражданское неповиновение возможно".

Репортер: "В ответ кубинское правительство заявило: "Любое иностранное судно, намеренно вторгающееся в наши суверенные территориальные воды, будет потоплено, а любой самолет - сбит"".

Представитель Государственного департамента: Каждый, кто проникает в воздушное пространство, территориальные воды или на территорию другой страны, становится субъектом юрисдикции правоохранительных органов этой страны".

Репортер: "Сегодня Хосе Басальто рассказал, почему он решил выполнить брешующий полет над Гаваной".

Г-н Басальто: "В этот момент мы решили лететь в Гавану в качестве отвлекающего маневра, чтобы разрядить обстановку в районе морских судов...".

2.1.2.6 В беседе с членами группы ИКАО относительно событий 13 июля 1995 года, состоявшейся в апреле 1996 года, г-н Басальто заявил, что целью полетов, а также экспедиции флотилии было проведение религиозной церемонии, посвященной памяти 40 погибших пассажиров буксира, который был потоплен год назад кубинскими патрульными катерами в 7 милях от побережья Кубы. Воздушные суда проследовали в этот район и сбросили на воду

дымовую шашку, чтобы указать место происшествия. После того как кубинские патрульные катера преградили путь флотилии, он решил пролететь над Гаваной в качестве отвлекающего маневра, с тем чтобы снять напряжение у пассажиров морских судов и отвлечь внимание кубинских военных самолетов, выполняющих облет флотилии. Он сделал два круга над Гаваной, сбросил несколько листовок и горсть религиозных значков.

2.1.2.7 В опубликованном средствами массовой информации заявлении от 8 августа 1995 года Государственный департамент предупреждал, что проникновение на территорию, в территориальные воды или в воздушное пространство Кубы без предварительного разрешения на то правительства Кубы может повлечь за собой арест или другие санкции со стороны правоохранительных органов Кубы за нарушение кубинского законодательства. Любое морское или воздушное судно "в пределах 12-мильной зоны, прилегающей к побережью Кубы, считается находящимся в территориальных водах или в воздушном пространстве Кубы и, следовательно, субъектом юрисдикции кубинского правительства". В заявлении отмечалось:

"...в соответствии с международной договоренностью Куба обеспечивает диспетчерское обслуживание в районе, ограниченном 25-й (*sic*) [24-й] параллелью, который значительно выходит за пределы границ территориальной юрисдикции. Конвенция о международной гражданской авиации, участником которой являются Соединенные Штаты Америки, устанавливает, что воздушные суда, выполняющие полет в контролируемом воздушном пространстве другой страны, должны следовать установленным международным правилам полетов, включая обязательное установление связи с органом, предоставляющим обслуживание воздушного движения, и представление плана полета".

В заявлении далее говорилось:

"В опубликованном 14 июля заявлении кубинского правительства говорится о том, что оно "преисполнено решимости" предпринять необходимые действия для защиты территориального суверенитета Кубы и предотвращения несанкционированного вторжения в территориальные воды и воздушное пространство Кубы. В этом заявлении также говорится: "(Кубинское правительство) еще раз предупреждает, что любое иностранное морское судно будет потоплено и любой самолет будет сбит". Государственный департамент со всей серьезностью воспринимает это заявление.

...

Лица, проникшие в территориальные воды или воздушное пространство Кубы без полученного заранее разрешения, могут подвергать себя и других серьезному риску. ...

Государственный департамент настоятельно рекомендует всем лицам, желающим совершить поездку на Кубу либо в пределы территориальных вод или воздушного пространства Кубы, пользоваться для этого безопасными, организованными и законными средствами, не подвергая неоправданному риску себя и других".

2.1.2.8 Дипломатической нотой от 21 августа 1995 года, адресованной секции интересов Кубы, Государственный департамент обратил внимание на заявление, с которым Департамент выступил 8 августа 1995 года. Департамент "со всей серьезностью воспринял публичные заявления правительства Кубы в связи с вопросом о несанкционированном проникновении в территориальные воды и воздушное пространство Кубы, сводящиеся к тому, что правительство Кубы не потерпит нарушения территориальной целостности Кубы". Департамент заявил, что ему

было известно о планах организации 2 сентября 1995 года экспедиции в район, прилегающий к территориальным водам Кубы, и что, в дополнение к опубликованному заявлению, должностные лица Соединенных Штатов Америки встречались с организаторами этой акции и "предупредили их о возможных последствиях проникновения в территориальные воды Кубы в целях, несовместимых с нормами международного морского права. Кроме того, Береговая охрана Соединенных Штатов Америки выпустила извещение для моряков, а [ФАУ] планирует выпустить извещение для пилотов с целью изложить и подчеркнуть серьезность предупреждений, содержащихся в заявлении Департамента от 8 августа".

2.1.2.9 28 августа 1995 года было выпущено извещение NOTAM, которое, в частности, гласит:

"...учитывая интенсивное воздушное движение в связи с проведением во Флоридском проливе морского мероприятия в период с 10.00 UTC 2 сентября 1995 года до 01.00 UTC 3 сентября 1995 года, ФАУ рекомендует пилотам воздушных судов избегать полетов на эшелоне ЭП 200 и ниже в районе воздушного пространства со следующими координатами: 24°30' с. ш., 85°00' з. д. - 24°30' с. ш., 77°00' з. д. - 24°00' с. ш., 77°00' з. д. - 24°00' с. ш., 85°00' з. д....

В заявлении правительства Кубы, опубликованном 14 июля 1995 года, подчеркивается его твердая решимость принять меры против воздушных судов, нарушающих воздушное пространство Кубы. Эти меры направлены на защиту и сохранение национального суверенитета Кубы и предотвращение несанкционированных полетов воздушных судов. В заявлении далее говорится, что любой самолет, вторгшийся в воздушное пространство страны, может быть сбит. Лица, выполняющие полеты на Кубу, должны быть знакомы со всеми федеральными авиационными правилами и всеми применимыми международными и кубинскими законами, нормами и правилами, регламентирующими производство полетов. Лица, выполняющие несанкционированный полет в воздушном пространстве Кубы, подвергают серьезному риску себя и других и могут быть арестованы".

2.1.2.10 Дипломатической нотой № 1100 от 21 августа 1995 года Министерство иностранных дел Кубы направило Соединенным Штатам Америки копию письма вице-президента Кубинского института гражданской авиации (IACC) администратору ФАУ, также датированного 21 августа 1995 года. В этом письме утверждается, что 13 июля 1995 года "несколько зарегистрированных в США воздушных судов, планы полетов которых прилагаются, вошли в воздушное пространство над территориальными водами Кубы к северу от Гаваны, проникли в запретную зону MUP-1 и даже пролетели над указанным гордом на очень малой высоте, пренебрегая при этом соблюдением действующих правил и создавая опасность". Далее в письме говорится:

"В добавлении А ... в подтверждение вышеизложенных фактов направляем следующие документы ...:

1. Фотокопии планов полета (FPL) самолетов N108LS, N2506, N5485S, N312MX.
2. Фотокопия фрагмента видеозаписи экрана радиолокатора, выполненной в 18.51 UTC 13 июля 1995 года, на которой кружком отмечено местоположение в воздушном пространстве над Гаваной воздушных судов N108LS и N2506, коды ВОРЛ которых (1207 и 1210) идентичны зафиксированным в соответствующих планах полета (FPL).

3. Фрагмент той же видеозаписи, показывающий местоположение воздушных судов N5485S и N312MX в воздушном пространстве к северу от города Гаваны, но за пределами территориальных вод Кубы.

Во всех случаях воздушные суда отклонились от траектории полета, указанной в плане полета, игнорируя передаваемые службой управления воздушным движением предупреждения о недопустимости полетов в опасной зоне или над кубинской территорией.

...

Убедительно прошу вас принять меры, которые, по мнению вашей администрации, могли бы способствовать недопущению повторения таких действий. ...Согласно сведениям, опубликованным некоторыми средствами массовой информации Соединенных Штатов Америки, ультраправые антикубинские организации, созданные в США, намереваются провести 2 сентября 1995 года новую акцию в нарушение наших законов - на этот раз в районе пляжа Варадеро с использованием воздушных и морских транспортных средств.

...

14 июля 1995 года правительство Республики Куба выступило с заявлением, в котором подтверждается его "твердая решимость принять все необходимые меры для предотвращения провокационных акций" и содержится недвусмысленное предупреждение о том, что "любое иностранное морское судно, пытающееся проникнуть в наши суверенные территориальные воды, может быть потоплено, а любое воздушное судно может быть сбито".

В свете сложившейся ситуации мы обращаемся к вашей администрации с призывом принять все необходимые меры для предотвращения этой широко разрекламированной провокационной акции, направленной против суверенитета Кубы, учитывая непредсказуемость ее возможных последствий".

2.1.2.11 В письме от 29 августа 1995 года, направленном в ответ на письмо Кубы от 21 августа 1995 года, администратор ФАУ заявил, что ФАУ с полной серьезностью воспринимает сообщения о любых нарушениях FAR и международных стандартов; далее в этом письме говорится:

"Что касается инцидента 13 июля, окружным отделением службы нормирования полетов ФАУ в Майами начато официальное расследование этого события. Ведется сбор информации, которая подтвердила бы предположительно имевший место полет в кубинском воздушном пространстве. Если полученная информация убедительно подтвердит факт нарушения FAR, в отношении командира воздушного судна будут предприняты надлежащие правоприменительные действия. Предоставленная вами информация будет включена в материалы нашего расследования.

В связи с появившимися в печати сообщениями о том, что аналогичные акции могут иметь место 2 сентября 1995 года, ФАУ выпустило [NOTAM] с рекомендацией всем пилотам избегать полетов в районе воздушного пространства с координатами 24°30' с. ш., 85°00' з. д. - 24°30' с. ш., 77°00' з. д. - 24°00' с. ш., 77°00' з. д. - 24°00' с. ш., 85°00' з. д. на высоте 20 000 фут и ниже. Указанное извещение NOTAM также рекомендует пилотам соблюдать все применимые правила США и

международные нормы при выполнении полетов в воздушном пространстве другой страны".

2.1.2.12 В ответе на дипломатическую ноту Кубы № 1100, содержащемся в ноте Государственного департамента от 28 августа 1995 года, подтверждается, что IACC предоставил ФАУ "информацию о предположительно имевших место 13 июля 1995 года случаях несанкционированного вторжения в кубинское воздушное пространство самолетов, вылетавших с территории Соединенных Штатов Америки". В дипломатической ноте далее говорится:

"ФАУ проводит расследование возможных нарушений Приложения 2 к [Чикагской] конвенции пилотами соответствующих воздушных судов в целях предпринятия надлежащих правоприменительных действий.

Департамент вновь заявляет о том, что правительство Соединенных Штатов Америки не санкционирует, не поощряет и не игнорирует действий, аналогичных акциям, которые планируют провести организаторы "флотилии", если они связаны с нарушением американского или кубинского законодательства или международного права. На этой неделе Департамент выступит с публичным заявлением, в котором будет продублировано предупреждение для путешественников, выпущенное 8 августа. Обеспечена широкая рассылка подготовленного Береговой охраной Соединенных Штатов Америки извещения для моряков, а Федеральное авиационное управление на этой неделе выпустит извещение для пилотов; в обоих указанных документах повторяется и подчеркивается предупреждение, содержащееся в публичных заявлениях Департамента.

Правительство Соединенных Штатов Америки признает право на мирный протест. Однако должностные лица США информировали организаторов "флотилии" о возможных последствиях входа в территориальные воды Кубы в целях, несовместимых с нормами международного морского права, и настоятельно рекомендовали не делать этого. ...

Правительство Соединенных Штатов Америки... вновь настоятельно призывает правительство Кубы в соответствии с международно-правовыми принципами применения силы и нормами морского права в максимальной степени проявлять благоразумие и сдержанность и избегать применения чрезмерной силы в отношении запланированной экспедиции флотилии частных морских и воздушных судов в целях обеспечения безопасности людей".

2.1.2.13 29 августа 1995 года Государственный департамент выступил с публичным заявлением, в котором упоминались заявление от 8 августа 1995 года и публичное заявление кубинских властей от 14 июля 1995 года. В нем вновь обращалось внимание на то, что "лица, находящиеся в территориальных водах или в воздушном пространстве Кубы без разрешения, могут подвергнуть себя и других серьезному риску".

2.1.2.14 Дипломатической нотой от 30 августа 1995 года Государственный департамент информировал кубинские власти о том, что в связи с запланированной на 2 сентября 1995 года акцией флотилии и воздушных судов вблизи границ территориальных вод и воздушного пространства Кубы 29 августа 1995 года было сделано публичное заявление, а 28 августа 1995 года ФАУ выпустило NOTAM. В дипломатической ноте далее говорится:

"Правительство Соединенных Штатов Америки принимает и будет принимать все необходимые меры для обеспечения соблюдения законов и правил США. Правительство Соединенных Штатов Америки признает право на мирный протест.

Однако должностные лица правительства Соединенных Штатов Америки информировали организаторов "флотилии" о возможных последствиях несанкционированного проникновения в пределы территориальных вод или воздушного пространства Кубы и настоятельно рекомендовали им не делать этого".

2.1.2.15 Флотилия отплыла 2 сентября 1995 года, однако из-за неблагоприятных погодных условий на начальном этапе маршрута возвратилась в порт. Поэтому воздушные суда, запланированные для сопровождения флотилии, не вылетели.

2.1.2.16 Дипломатической нотой от 5 октября 1995 года Государственный департамент информировал кубинские власти:

"ФАУ предъявлено обвинение Хосе Басальто, руководителю группы "Братья-спасители", в нарушении федерального авиационного правила (FAR) 91.703, выражающемся в выполнении полета на зарегистрированном в США воздушном судне над территорией иностранного государства в нарушение нормативных положений этой страны, а также FAR 91.13, выражающемся в проявлении небрежности и неосторожности при пилотировании воздушного судна..."

В дипломатической ноте отмечается, что эти обвинения предъявлены в связи с полетом в кубинском воздушном пространстве, выполненным г-ном Басальто 13 июля 1995 года без разрешения правительства Кубы. Правительству Кубы была направлена просьба о предоставлении любых доказательств, которые могут иметь отношение к предъявленным обвинениям, таких как заявления кубинских авиадиспетчеров, наблюдавших полет в кубинском воздушном пространстве, или любые другие соответствующие данные. Была также высказана просьба о направлении копий "кубинских нормативных положений, которые были предположительно нарушены Басальто".

2.1.2.17 Дипломатической нотой от 17 октября 1995 года Государственный департамент информировал кубинские власти о том, что организации и отдельные лица планируют 21 октября 1995 года направить флотилию в район, прилегающий к территориальным водам Кубы, возможно, в сопровождении частных воздушных судов; организаторы заявили, что они намереваются "в течение примерно получаса вести коротковолновые радио- и телепередачи на Кубу с морских судов, находящихся за пределами территориальных вод Кубы". Далее Департамент информировал кубинские власти о том, что "правительство Соединенных Штатов Америки не санкционирует, не поощряет и не игнорирует акции такого типа..., если они нарушают законодательство США или нормы международного права". В ноте сообщалось о том, что Департамент выступит с публичным заявлением, Береговая охрана разошлет уведомления для моряков, а ФАУ выпустит NOTAM. Правительство Соединенных Штатов Америки настоятельно призвало правительство Кубы в максимальной степени проявлять благоразумие и сдержанность и избегать применения чрезмерной силы в отношении планируемой экспедиции флотилии частных морских и воздушных судов в целях обеспечения безопасности людей.

2.1.2.18 Позднее экспедиция флотилии, запланированная на 21 октября 1995 года, была отменена из-за неблагоприятных погодных условий.

2.1.2.19 В ответ на дипломатическую ноту Соединенных Штатов Америки от 5 октября 1995 года правительство Кубы 3 ноября 1995 года представило доказательства, касающиеся случая нарушения, имевшего место 13 июля 1995 года. Указанные документы были переданы через секцию интересов Соединенных Штатов Америки и пересланы в окружное отделение службы нормирования полетов ФАУ в Майами. 28 ноября 1995 года Государственный департамент запросил отдел международной авиации ФАУ о том, получены ли данные от

правительства Кубы. Отдел международной авиации ФАУ проверил, куда были переправлены эти документы, и получил их из окружного отделения службы нормирования полетов в Майами 1 декабря 1995 года.

2.1.3 **Случаи вторжения в воздушное пространство Кубы 9 и 13 января 1996 года**

2.1.3.1 Согласно информации, полученной от кубинских властей, 9 и 13 января 1996 года, имели место следующие случаи нарушения кубинского воздушного пространства:

кубинскими полномочными органами были обнаружены два легких самолета, вылетевших из аэропорта Опа Лока во Флориде, которые пролетели над территорией провинции Гавана и разбрасывали подрывные пропагандистские материалы, призывающие к действиям, направленным против кубинского конституционного порядка.

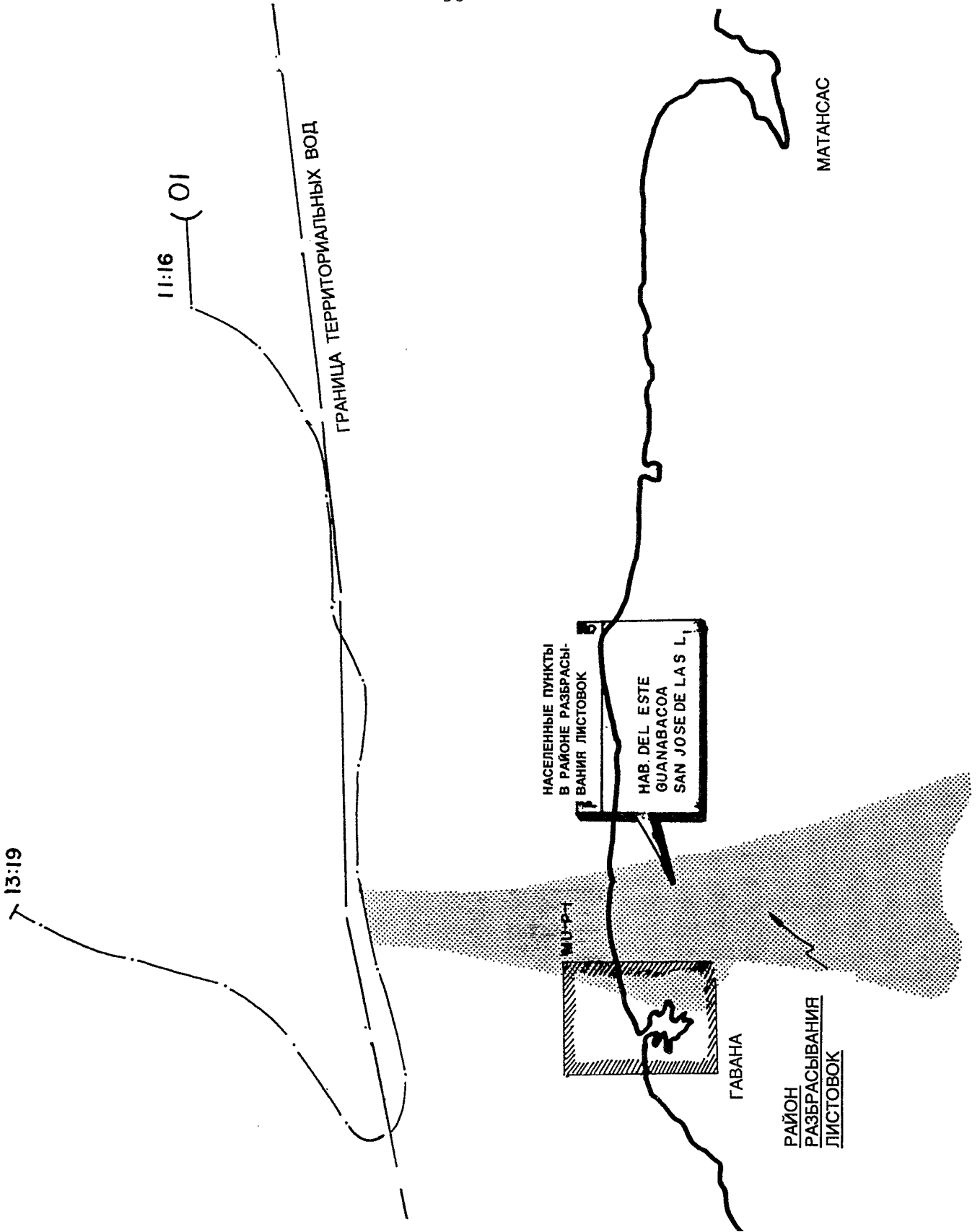
2.1.3.2 По информации кубинских властей, листовки разбрасывались не только над Гаваной, но и над всей территорией провинции Гавана. Сообщалось также о публичном заявлении г-на Басальто о том, что 13 января 1996 года было сброшено полмиллиона листовок.

2.1.3.3 Во время беседы с членами группы ИКАО в апреле 1996 года относительно полетов 9 и 13 января 1996 года г-н Басальто заявил:

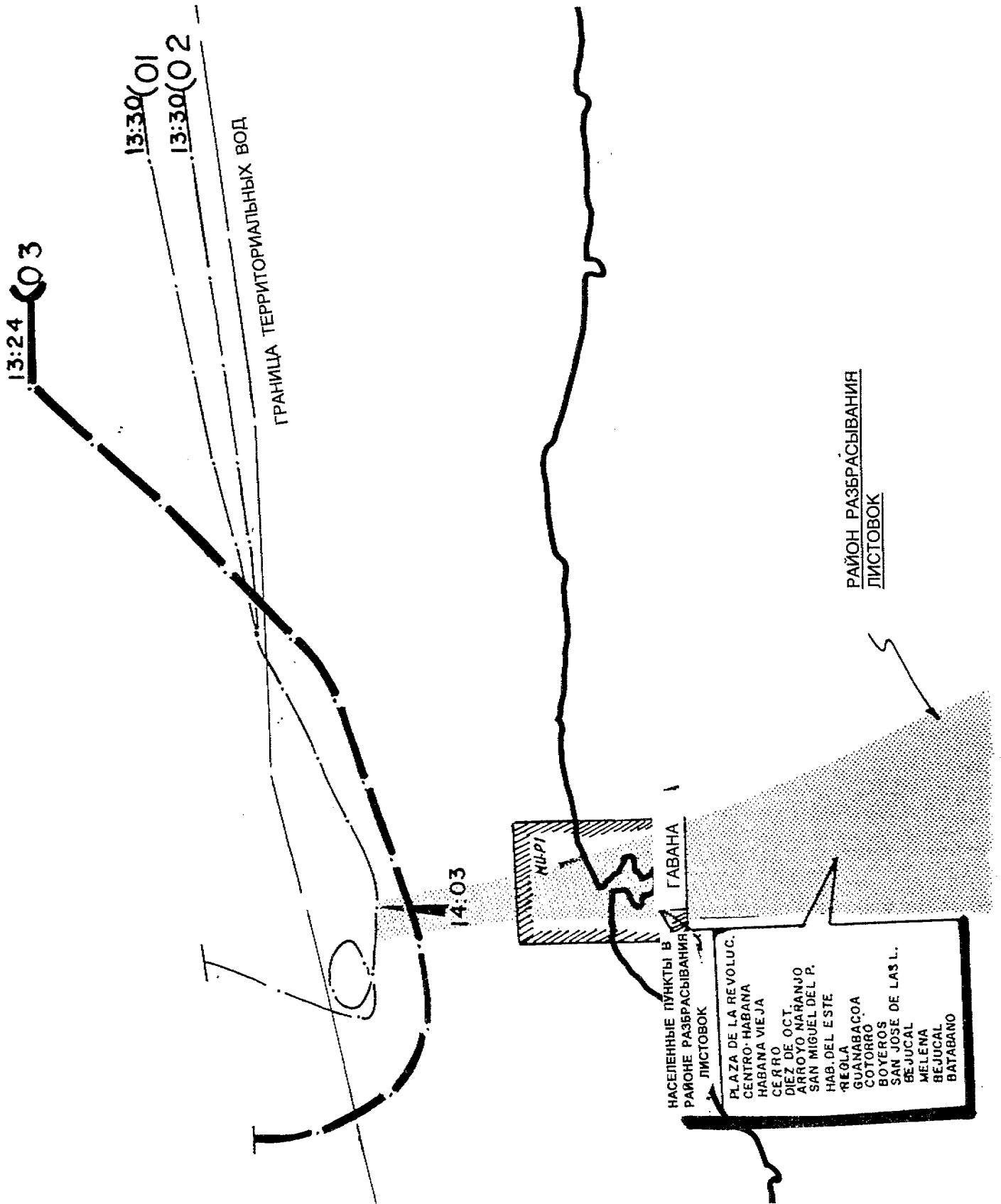
Мы провели расчеты и экспериментальный сброс листовок. Они разносятся ветром со скоростью снижения 2,6 фут в секунду. В течение трех месяцев мы ждали подходящего ветра, с тем чтобы сброс листовок можно было осуществить над международными водами, а ветер отнес бы их в район Гаваны. Параметры ветра 9 и 13 января 1996 года позволяли осуществить такой сброс. 9 января мы провели эксперимент, а 13 января успешно разбросали полмиллиона листовок. Сброс был произведен над международными водами, и почти все листовки были отнесены ветром в район Гаваны. 13 января 1946 года Куба представила Организации Объединенных Наций первый проект Всеобщей декларации прав человека. В листовках приводились выдержки из Всеобщей декларации прав человека. Спустя 50 лет мы возвратили положения этой Декларации на Кубу.

2.1.3.4 Дипломатической нотой № 45 от 16 января 1996 года Министерство иностранных дел Кубы довело до сведения Соединенных Штатов Америки "свою обеспокоенность в связи с серьезной ситуацией, создаваемой в воздушном пространстве Республики Куба самолетами, вылетающими с территории Соединенных Штатов Америки". Как отмечается в дипломатической ноте, кубинские власти "обнаружили, что два легких самолета, вылетевших из аэропорта Опа Лока,... проникли в кубинское воздушное пространство 9 и 13 января 1996 года, пролетели над территорией провинции Гавана и сбросили листовки подрывного характера, призывающие к действиям против конституционного правопорядка Кубы". Министерство далее отметило, что направленными ранее дипломатическими нотами оно информировало Соединенные Штаты Америки об "имевших место аналогичных случаях нарушения кубинского воздушного пространства". В дипломатической ноте далее говорилось:

"Правительство Республики Куба признает, что соответствующими полномочными органами США принимаются меры, призванные воспрепятствовать совершению актов агрессивного и террористического характера, направленных против Кубы. Тем не менее, недавние серьезные инциденты... показали, что принимаемых мер явно недостаточно для устранения риска опасных акций, организаторы которых прибывают с территории Соединенных Штатов Америки.



Карта 8. Разбрасывание листовок 9 января 1996 года: по данным, представленным Кубой



Карта 9. Разбрасывание листовок 13 января 1996 года: по данным, представленным Кубой

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!

Учитывая вышеизложенное, правительство Республики Куба вынуждено потребовать от правительства Соединенных Штатов Америки принять любые дополнительные меры, необходимые для того, чтобы немедленно положить конец инцидентам, аналогичным имевшим место 9 и 13 января 1996 года".

2.1.3.5 Ответ Государственного департамента был направлен дипломатической нотой от 19 января 1996 года. Со ссылкой на инциденты 9 и 13 января в этой ноте говорится, что, как уже сообщалось ранее, "правительство Соединенных Штатов Америки не санкционирует, не поощряет и не игнорирует действий такого характера, если они нарушают американское или кубинское законодательство или нормы международного права. Правительство Соединенных Штатов Америки последовательно выступает против такой деятельности и сделало несколько публичных заявлений, предупреждая о возможных серьезных последствиях проникновения в территориальные воды или воздушное пространство Кубы без предварительного разрешения на то правительства Кубы". В дипломатической ноте далее говорилось:

"(ФАУ) информировано об этих инцидентах и ведет сбор данных. От имени ФАУ Государственный департамент обращается к правительству Кубы с просьбой предоставить любые доказательства или идентифицирующие данные, которые могли бы иметь отношение к делу, такие как заявления кубинских авиадиспетчеров или других лиц, наблюдавших полеты в кубинском воздушном пространстве, либо любую другую аналогичную информацию.

ФАУ также хотело бы получить копии кубинских нормативных актов, которые были предположительно нарушены пилотами во время их несанкционированного полета в кубинском воздушном пространстве. ..."

2.1.3.6 Ответной дипломатической нотой от 31 января 1996 года Министерство иностранных дел Кубы препроводило письмо президента IACC администратору ФАУ от 15 января 1996 года, к которому прилагалась следующая информация:

1. Фотокопии планов полета (FPL) воздушных судов N108LS и N2506.
2. Фотокопия фрагмента видеозаписи экрана радиолокатора, выполненной в 18.30 UTC 13 января 1996 года, на которой кружком отмечено местоположение в воздушном пространстве Кубы воздушных судов N2506 и N108LS, коды ВОРЛ которых (1222 и 1223) идентичны зафиксированным в соответствующих планах полета (FPL).
3. Расшифровка записи переговоров экипажей воздушных судов N2506 и N108LS с гаванским центром УВД через коммерческий самолет AAL975".

В письме далее говорилось, что 15 января 1996 года правительство Кубы выступило с публичным заявлением, в котором, в частности, подчеркивалось:

"...Куба располагает необходимыми средствами для того, чтобы обеспечить целостность своей национальной территории, а также для того, чтобы пресечь неразрешенные полеты в ее воздушном пространстве, и поэтому нарушители также должны быть готовы отвечать за свои действия.

Стремясь избежать возможных последствий, мы вновь обращаемся к вашей администрации с призывом принять необходимые меры для недопущения повторения таких действий".

2.1.3.7 Дипломатической нотой от 20 февраля 1996 года Государственный департамент информировал кубинские власти о том, что ФАУ продолжает расследование в отношении г-на Басальто, которому было предъявлено обвинение в нарушении FAR 91.703 и 91.13, выразившемся "в предположительном выполнении г-ном Басальто 13 июля 1995 года полета... в кубинском воздушном пространстве без разрешения правительства Кубы". От имени ФАУ Департамент выразил признательность за направленную Кубой информацию и передал просьбу о предоставлении дополнительных данных.

2.1.4 Обзор ситуации на Кубе до 24 февраля 1996 года

2.1.4.1 Кубинские власти заявили, что в результате неоднократных случаев нарушения национального воздушного пространства они были вынуждены временно закрыть международный коридор над Хироном для гражданской авиации и ввести ограничения на вход в зону международного аэропорта Варадеро и выход из нее. Далее было заявлено, что многочисленные случаи вторжения в кубинское воздушное пространство имели место в опасных зонах, которые были объявлены таковыми с рассылкой надлежащей информации в соответствии с международными стандартами.

2.1.4.2 Согласно информации IACC, полет над Гаваной 13 июля 1995 года явился ключевым событием, предшествовавшим событиям 24 февраля 1996 года. Между IACC и ФАУ установилось конструктивное сотрудничество; IACC рассчитывал на содействие ФАУ и надеялся, что администратор ФАУ сможет решить проблему. Тем не менее IACC утверждает, что в конце 1995 года ФАУ намеренно отложило принятие правоприменительных мер в отношении организации "Братья-спасители" и отдельных пилотов.

2.1.4.3 Как заявил командующий войсками противовоздушной обороны и военно-воздушными силами Кубы, пролет над Гаваной 13 июля 1995 года поставил в унижительное положение Кубу, кубинский народ и военно-воздушные силы. Он отметил, что войска ПВО могли бы предпринять 13 июля 1995 года более решительные действия, однако кубинское руководство рассчитывало на то, что правительство Соединенных Штатов Америки сможет разрешить конфликт; после событий 9 и 13 января 1996 года стало ясно, что правительство Соединенных Штатов Америки не в состоянии контролировать деятельность организации "Братья-спасители". Он заявил, что спустя несколько дней после событий 13 января 1996 года ему было передано указание о том, что дальнейшие нарушения территории воздушного пространства Кубы недопустимы и что он уполномочен в случае возникновения такой ситуации лично принимать решение относительно военного перехвата и, если потребуется, сбития.

2.2 События в Соединенных Штатах Америки 23 февраля 1996 года

2.2.1 Как сообщили полномочные органы Соединенных штатов Америки, правительство Кубы отказало "Кубинскому совету" - ведущей организации по вопросам прав человека на Кубе - в разрешении на проведение массового митинга, запланированного на 24 февраля 1996 года; группа "Братья-спасители" публично заявила о своей поддержке "Кубинского совета" и обратилась в Министерство финансов за лицензией на оказание этой организации финансовой помощи.

2.2.2 Во второй половине дня 23 февраля 1996 года отдел Кубы Государственного департамента передал в отдел международной авиации ФАУ сообщение о том, что "из-за ужесточения политики Гаваны в отношении диссидентов БС ["Братья-спасители"] в течение следующего дня (дней), возможно, попытаются совершить полет, с тем чтобы продемонстрировать солидарность с диссидентами и бросить вызов правительству Кубы". В сообщении Государственного департамента также указывается, что, "по имеющимся данным, кубинские власти настроены по-боевому".

2.2.3 После этого в 14.40 23 февраля 1996 года отдел международной авиации ФАУ направил в окружное отделение службы нормирования полетов ФАУ в Майами и в штаб-квартиру ФАУ по электронной почте следующее сообщение:

"... В результате ужесточения политики правительства Кубы в отношении диссидентов (в Гаване) произведен ряд арестов и отменен митинг, проведение которого было запланировано на завтра ведущей диссидентской организацией "Кубинский совет".

Согласно информации, полученной нами из Государственного департамента, группа "Братья-спасители" (БС) и ее руководитель Басальто поддерживают "Кубинский совет" и солидаризируются с его деятельностью, и поэтому не исключено, что БС попытается осуществить завтра несанкционированный полет в кубинском воздушном пространстве, бросив тем самым вызов политике правительства Кубы в отношении диссидентов. Государственный департамент не может подтвердить, что такая акция состоится, и в целях более полной оценки ситуации поддерживает контакты с местными правоохранительными органами. Я заявил представителям Государственного департамента, что ФАУ не может ВОСПРЕЯТСТВОВАТЬ выполнению таких полетов, однако мы информируем об этом наших коллег и подготовим надлежащую документацию (по мере возможности) на предмет соблюдения/обеспечения соблюдения норм.

Представители Государственного департамента также дали понять, что в этот раз правительство Кубы менее расположено проявлять сдержанность (в случае несанкционированного полета)..."

Окружному отделению службы нормирования полетов (FSDO) было рекомендовано передать вышеприведенные сообщения офицеру-координатору в маршрутном центре УВД (ARTCC) Майами.

2.2.4 Офицер-координатор получил это сообщение в 18.00. Затем он информировал начальника смены ARTCC Майами и дежурного офицера-координатора о "возможных событиях на следующий день". Полномочные органы Соединенных Штатов Америки сообщили: "в ходе инструктажа было предложено рекомендовать AIFSS Майами и диспетчерскому пункту аэропорта Опа Лока координировать данные о планах полета и времени вылета с начальником смены; начальник смены и/или специалист по координации с военными органами должны в максимальной степени обеспечить слежение за самолетами "Братьев-спасителей" по кодам приемоответчиков, делать подробные пометки и информировать о проводимых мероприятиях другие службы (DIACC, NORAD и т. д.). Затем офицер-координатор связался с руководителем DIACC (подразделение таможенной службы в Калифорнии), информировал его о возможных действиях группы "Братья-спасители" и попросил содействия. Кроме того, руководитель FSDO в Майами попросил "запустить" в Каджо-Ки (Флорида) шар-пилот В94 с радиолокатором.

2.3 События 24 февраля 1996 года

2.3.1 Ситуация на Кубе 24 февраля 1996 года

2.3.1.1 По информации командующего противовоздушной обороны и военно-воздушными силами Кубы 24 февраля 1996 года был особый день - празднование 101-й годовщины начала войны кубинского народа за независимость. В Гаване проходили карнавалы и ряд других крупных общественных мероприятий. Группа "Братья-спасители" объявила о поддержке контрреволюционной деятельности, и в этой связи командующий прибыл в центр управления. Примерно в 9.40 были получены сообщения о планах полетов воздушных судов группы "Братья-

спасители". С 10.16 три неопознанных воздушных судна неоднократно нарушали кубинское территориальное воздушное пространство и входил в действующие опасные зоны. На экранах радиолокаторов коды ответчиков ВОРЛ этих воздушных судов не отображались. Командующий также заявил о том, что он отдал приказ на взлет военного воздушного судна - перехватчика с целью убедить неопознанные воздушные суда покинуть воздушное пространство; он сообщил, что, когда неопознанные воздушные суда увидели МиГи, они покинули воздушное пространство. Два МиГа оставались в воздухе в районе к северу от Гаваны до тех пор, пока неопознанные воздушные суда уходили на север; на базу МиГи вернулись в 11.30. К полудню были получены три новых сообщения о планах полета воздушных судов организации "Братья-спасители", и командующий решил остаться в центре управления.

2.3.1.2 Согласно информации полномочных органов Соединенных Штатов Америки в период между 10.12 и 11.30 их радиолокаторы не зарегистрировали какой-либо деятельности кубинских военных воздушных судов или каких-либо неопознанных воздушных судов к северу от Гаваны. Согласно полномочным органам Соединенных Штатов Америки они не располагали информацией, подтверждающей факт вылета каких-либо воздушных судов организации "Братья-спасители" с территории Соединенных Штатов Америки утром, 24 февраля 1996 года. Организация "Братья-спасители" подтвердила, что ее пилоты не выполняли каких-либо полетов тем утром. Однако радиолокаторы Соединенных Штатов Америки зарегистрировали деятельность кубинских военных воздушных судов к северу от Гаваны в период между 12.15 и 12.45. Согласно полномочным органам Кубы никакая подобная деятельность в это время не осуществлялась.

2.3.2 Ситуация в Соединенных Штатах Америки 24 февраля 1996 года

2.3.2.1 По информации полномочных органов Соединенных Штатов Америки кубинский отдел Государственного департамента запросил через центр управления ФАУ (Вашингтон, округ Колумбия), ARTCC Майами и AIFSS Майами информацию о вылете воздушных судов организации "Братья-спасители". В 13.08 КДП в Опа Локе подтвердил AIFSS Майами, что три воздушных судна организации "Братья-спасители" вырулили на старт, а в 13.15 подтвердил ARTCC Майами, что три воздушных судна вылетели и движутся в северном направлении от аэропорта. КДП в Опа Локе было поручено информировать ARTCC Майами в случае вылета каких-либо еще самолетов организации "Братья-спасители". Кроме того, были уведомяны другие агентства, включая таможенную службу. Согласно информации полномочных органов Соединенных Штатов Америки любые факты вторжения в кубинское воздушное пространство должны документально оформляться в целях обеспечения соответствия установленным процедурам/принятия мер.

2.3.3 Полеты воздушных судов с бортовыми номерами N2456S, N5485S и N2506

2.3.3.1 Общая информация

2.3.3.1.1 Оценка движения воздушных судов с бортовыми номерами N2456S, N5485S и N2506 в период с 14.50 до 15.46 24 февраля 1996 года производилась на основе следующей зарегистрированной информации: радиолокационных данных, представленных Кубой в виде схем, полученных с четырех радиолокационных станций противовоздушной обороны, и комплексной схемы; радиолокационных данных средств CARIBROC, сектора SEAD NORAD и ARTCC Майами, представленных Соединенными Штатами Америки; записей радиопереговоров кубинских военных органов, представленных Кубой и Соединенными Штатами Америки; записей радиопереговоров, представленных РДЦ в Гаване и AIFSS Майами; записей радиопереговоров между воздушными судами "Сессна", других гражданских радиопереговоров и переговоров по самолетному переговорному устройству (СПУ) на борту N2506; заявлений очевидцев, в частности

находившихся на борту морских судов *Majesty of the Seas* и *Tri-Liner*; заявлений соответствующих кубинских военных пилотов и лиц, находившихся на борту N2506.

2.3.3.1.2 До 15.00 "Сессны" находились к северу от параллели 24° с. ш. и выполняли полет в западном направлении. Все три "Сессны" вызвали РДЦ Гаваны, сообщили о том, что они находятся на входе в РПИ Гаваны и представили коды своих ответчиков.

2.3.3.2 Полет воздушного судна с бортовым номером N2456S

2.3.3.2.1 В 14.57 борт N2456S вызвал РДЦ Гаваны и сообщил о том, что параллель 24° с. ш. будет пересечена через пять минут. Согласно данным РЛС кубинской ПВО в 15.00 борт N2456S уже находился к югу от параллели 24° с. ш. в пределах опасной зоны MUD-9 и его местоположение определялось координатами 23°41' с. ш., 082°07' з. д.; от этой точки N2456S продолжал полет в южном направлении, в 15.07 вошел в кубинское территориальное воздушное пространство и сделал разворот на юго-запад. Радиолокационные данные Соединенных Штатов Америки свидетельствуют о том, что борт N2456S пересек параллель 24° с. ш. примерно в 15.00 и выполнял полет в южном направлении между 082°20' з. д. и 082°40' з. д. через опасные зоны MUD-8 и MUD-9 в направлении Гаваны.

2.3.3.2.2 В 15.17 борт N2456S провел радиообмен с бортом N2506 относительно "судна", находившегося по курсу борта N2506, о пролете над которым впоследствии борт N2506 сообщил. В дальнейшем не было зарегистрировано каких-либо радиопереговоров между бортом N2456S и РДЦ Гаваны или другими "Сесснами".

2.3.3.2.3 Согласно кубинским радиолокационным данным борт N2456S продолжал полет в юго-западном направлении до момента его сбития примерно в 15.21. Радиолокационные данные Соединенных Штатов Америки свидетельствуют о том, что борт N2456S достиг самой южной точки своего полета в 15.19 и его координаты составляли 23°22,2' с. ш., 082°30,0' з. д. (примерно в 2 морских милях за пределами кубинского территориального воздушного пространства); высота полета согласно информации, передававшейся в режиме С, составляла 1500 фут. Это местоположение соответствовало 12,8 морской мили к югу от запланированного маршрута поиска этого воздушного судна (23°35' с. ш.), который оно вело в восточном направлении.

2.3.3.2.4 Примерно в 15.18 кубинский МиГ-29 сделал попытку опознать небольшое воздушное судно, которое находилось в поле зрения пилота этого самолета примерно в течение одной минуты и которое, согласно информации пункта управления с земли, находилось на расстоянии 25 километров (13 морских миль) к северу от Санта-Фе. Пилот МиГа-29 сообщил, что воздушное судно имеет бело-голубую окраску и что он собирается выполнить предупредительный пролет. Согласно записям радиопереговоров, представленным Соединенными Штатами Америки, пилот также сообщил о наличии нескольких морских судов в районе. В ходе беседы с членами группы ИКАО пилот МиГа-29 особо остановился на предупредительном маневре и заявил, что пилот "Сессны" не обратил на предупреждение никакого внимания и продолжал полет в направлении Гаваны на высоте 270 метров. Он охарактеризовал предупредительный маневр как "боевой разворот"; он приблизился к "Сессне" с левого борта и выполнил резкий разворот вправо с набором высоты перед воздушным судном. Разрешение на уничтожение "Сессны" пилоту МиГа-29 было выдано военным органом управления с земли в 15.19, причем это разрешение было неоднократно повторено. В 15.20 пилот МиГа-29 доложил о захвате цели ракетой и переходе на режим автоматического сопровождения и сообщил, что небольшое воздушное судно является "Сессной 337". Пилот МиГа-29 выпустил ракету, находясь справа на расстоянии 2-2,5 километра.

2.3.3.2.5 В записях радиопереговоров между "Сесснами" отсутствует информация о том, что пилот борта N2456S видел МиГ и что МиГ выполнил маневр вблизи от борта N2456S. Имеются все основания полагать, что информация о такой встрече должна была бы быть передана другим "Сесснам". В этот момент записывающее устройство на борту N2506 функционировало в режиме записи.

2.3.3.2.6 Радиолокационные данные Соединенных Штатов Америки свидетельствуют о том, что борт N2456S двигался к северу от самой южной точки его местоположения и продолжал полет в северном направлении на высоте 1500 фут до его уничтожения в 15.22 в точке с координатами 23°25,8' с. ш., 082°25,6' з. д. На основании радиолокационных данных Соединенных Штатов Америки не представлялось возможным определить маневры МиГа-29, за исключением того, что непосредственно перед сбитием первоначальный подход был выполнен с западного направления.

2.3.3.2.7 Кубинские полномочные органы представили информацию о времени и месте сбития борта N2456S, в соответствии с которой это произошло в 15.21 в точке с координатами 23°09,4' с. ш., 082°32,6' з. д., расположенной в 5 морских милях к северу от Баракоа. Полномочные органы Соединенных Штатов Америки представили информацию о времени и месте сбития борта N2456S, в соответствии с которой это произошло в 15.22 в точке с координатами 23°25,8' с. ш., ш 082°25,6' з. д. на расстоянии 5 морских миль за пределами кубинского территориального воздушного пространства.

2.3.3.2.8 Сбитие борта N2456S наблюдал экипаж рыболовного судна *Tri-Liner*, оно произошло по курсу следования этого судна. Сбитие наблюдал экипаж круизного корабля *Majesty of the Seas*, оно произошло в 15.23 в направлении азимута 115°Т на расстоянии 6-7 морских миль от этого судна вблизи лодки, которую они видели. В 15.23 координаты местоположения круизного корабля составляли 23°30,9' с. ш., 082°35,1' з. д.; согласно нанесенным на карту данным об азимуте и расстоянии координаты точки сбития борта N2456S составляли 23°29' с. ш., 082°28' з. д. и эта точка находилась на расстоянии 8,7 морских миль за пределами кубинского территориального воздушного пространства.

2.3.3.2.9 Согласно представленной Соединенными Штатами Америки расшифровке военных радиопереговоров, пилот МиГа-29 сразу же после вызова военного органа управления с земли с целью зафиксировать его местоположение как местоположение сбития передал донесение о наличии "lapcha" (судна) вблизи места падения.

2.3.3.2.10 Лица, находившиеся на воздушных судах с бортовыми номерами N2506 и N5485S, видели дым и "вспышку" и знали о присутствии МиГов в данном районе. С борта обоих воздушных судов "Сессна" неоднократно делались попытки установить связь с бортом N2456S.

2.3.3.3 Полет воздушного судна с бортовым номером N5485S

2.3.3.3.1 В 14.56 борт N5485S вызвал РДЦ Гаваны и сообщил о пересечении параллели 24° с. ш. и намерении оставаться в районе в течение 5 часов. Борт N5485S пересек параллель 24° с. ш., выполняя полет в южном направлении между 082°20' з. д. и 082°40' з. д. примерно в 15.00. Выполняя полет в этом направлении, воздушное судно взяло курс на Гавану через опасные зоны MUD-8 и MUD-9. Согласно зарегистрированным РЛС Соединенных Штатов Америки ответам ВОРЛ, которые передавались в режиме С, борт N5485S выполнял полет на высоте 1100 фут.

2.3.3.3.2 В 15.18 борт N5485S вызвал борт N2506, сообщил, что он находится в точке с координатами 23°28' с. ш., 082°29' з. д. и сделал запрос относительно того следует ли ему оставаться в этом районе. В 15.19 борт N5485S сообщил, что он собирается оставаться в точке

с координатами примерно $082^{\circ}30'$ з. д., не сообщив при этом информации о широте. Согласно зарегистрированным данным кубинской РЛС борт N5485S достиг самой южной точки своего полета в 15.21 и находился примерно в четырех морских милях к северу от Гаваны. Радиолокационные данные Соединенных Штатов Америки свидетельствуют о том, что борт N5485S находился в самой южной точке своего полета с координатами $23^{\circ}25,1'$ с. ш., $082^{\circ}29,7'$ з. д. в 15.17 на расстоянии 4,5 морской мили за пределами кубинского территориального воздушного пространства и 4,9 морской мили к югу от его предполагаемого маршрута поиска в восточном направлении ($23^{\circ}30'$ с. ш.).

2.3.3.3.3 Радиолокационные данные Соединенных Штатов Америки свидетельствуют о том, что в момент сбития борта N2456S борт N5485S находился на расстоянии примерно в 3 морские мили к северу от борта N2456S и выполнял полет в южном направлении. Затем борт N5485S развернулся на север и его видели выполняющим полет по кругу недалеко от судов *Majesty of the Seas* и *Tri-Liner*. Ответы ВОРЛ, передававшиеся в режиме С, свидетельствуют о том, что борт N5485S находился на высоте примерно 100 фут.

2.3.3.3.4 В 15.23 пилот МиГа-29 сообщил, что он видит еще один небольшой самолет, а в 15.24 он сообщил, что его пеленг составляет 090° . В 15.25 МиГ-29 было дано разрешение на уничтожение второго воздушного судна. В ходе беседы с членами группы ИКАО пилот МиГа-29 заявил, что он выполнил предупредительный пролет в отношении второго воздушного судна такой же, как и в отношении первого воздушного судна, и что пилот не обратил на предупреждение никакого внимания и продолжал полет в направлении Гаваны. Затем МиГ-29 выполнил разворот, зашел в хвост борту N5485S и выпустил ракету, находясь справа сзади от "Сессны".

2.3.3.3.5 Пилот борта N5485S сообщил, что он видит МиГи, "вспышку" и дым (появившийся в результате уничтожения борта N2456). В его сообщении отсутствует информация о том, что МиГ выполнил предупреждающий пролет в отношении его воздушного судна. И в этом случае имеются все основания предполагать, что информация о такой встрече должна была бы быть передана борту N2506. Имеется запись ряда обменов между бортами N5485S и N2506 за несколько минут до сбития борта N5485S, а также информация о многочисленных попытках установить связь с бортом N2456S.

2.3.3.3.6 Кубинские полномочные органы представили информацию о времени и месте сбития борта N5485S, в соответствии с которой это произошло в период между 15:25 и 15:27 в точке с координатами $23^{\circ}11'$ с. ш., $082^{\circ}34,1'$ з. д. в 6 морских милях к северу от Гаваны. Полномочные органы Соединенных Штатов Америки представили информацию о времени и месте сбития борта N5485S, в соответствии с которой это произошло в 15.28 в точке с координатами $23^{\circ}30,2'$ с. ш., $082^{\circ}27,1'$ з. д. на расстоянии в 10 морских миль за пределами кубинского территориального воздушного пространства.

2.3.3.3.7 Экипаж рыболовного судна *Tri-Liner* видел небольшое воздушное судно, выполнявшее полет по кругу в непосредственной от них близости. Когда это воздушное судно находилось к северу от их местоположения, они заметили, как военное воздушное судно приблизилось к небольшому воздушному судну сзади, выпустило ракету и уничтожило его. Экипаж *Tri-Liner* заявил, что это произошло на расстоянии от 3 до 5 морских миль по курсу следования круизного корабля, находившегося в поле их зрения. Экипаж корабля *Majesty of the Seas* наблюдал за небольшим воздушным судном, которое в 15.27 выполняло полет в северном направлении; оно приближалось к ним, петляя спереди и сзади, а затем выполнило разворот и вернулось на курс в северном направлении. Две минуты спустя, в 15.29, когда судно находилось в точке с координатами $23^{\circ}31,4'$ с. ш., $082^{\circ}33,5'$ з. д. они увидели воздушное судно, следовавшее по азимуту $095^{\circ}T$ на расстоянии 4-5 морских миль. В то же время они увидели военный реактивный самолет, находившийся высоко справа по борту, который выпустил

ракеты, уничтожившую небольшое воздушное судно. В последние две минуты полета борт N5485S двигался в восточном направлении и в момент сбития находился строго к северу от судна *Tri-Liner*. Согласно нанесенным на карту данным об азимуте и расстоянии, полученным с круизного корабля, координаты точки сбития борта N5485S составили 23°30,1' с. ш., 082°28,6' з. д., и эта точка находилась на расстоянии в 10 морских миль за пределами кубинского территориального воздушного пространства.

2.3.3.3.8 Лица, находившиеся на борту N2506 увидели еще одну вспышку, еще один клуб дыма и сразу же попытались вызвать борта N2456S и N5485S. Они также увидели слева по борту большое судно и судно меньших размеров, которые, как им показалось, приближались к месту, откуда шел дым.

2.3.3.3.9 Радиолокационные данные Соединенных Штатов Америки свидетельствуют о том, что в момент сбития борт N5485S выполнял полет в восточном направлении.

2.3.3.3.10 Согласно расшифровке военных записей радиопереговоров, представленных Соединенными Штатами Америки, в 15:25 пилот МиГ-29 сообщил о наличии рыболовного судна в районе; в 15.30 он сообщил о наличии крупного пассажирского судна вблизи района на курсе примерно в 90° и что событие произошло справа от этого судна.

2.3.3.4 Полет воздушного судна с бортовым номером N2506

2.3.3.4.1 Пилот борта N2506 вызвал РДЦ Гаваны в момент, когда он находился к северу от параллели 24° с. ш., и сообщил о своих намерениях. РДЦ Гаваны ответил, что борт N2506 входит в активные опасные зоны. Борт N2506 пересек параллель 24° с. ш., следуя на юг между 082°20' з. ш. и 082°40' з. д. примерно в 15.00. Выдерживая это направление воздушное судно легло на курс на Гавану через опасные зоны MUD-8 и MUD-9. В 15.17 борт N2506 произвел обмен с бортом N2456S относительно "судна" в их районе, о пролете которого борт N2506 сообщил и которое слева по борту видели лица, находившиеся на воздушном судне N2506. Ответы ВОРЛ, передававшиеся в режиме С и зарегистрированные РЛС Соединенных Штатов Америки, свидетельствуют о том, что борт N2506 выполнял полет на небольшой высоте.

2.3.3.4.2 Запись кубинских радиолокационных данных свидетельствует о том, что борт N2506 достиг самой южной точки своего полета в 15.19; эта точка находилась примерно в 4 морских милях к северу от Гаваны. Радиолокационные данные Соединенных Штатов Америки свидетельствуют о том, что борт N2506 находился в самой южной точке своего полета с координатами 23°18,6' с. ш., 082°25,6' з. д. в 15.20 на расстоянии примерно в 1,5 морской мили в пределах кубинского территориального воздушного пространства и на расстоянии в 6,5 морской мили от предполагаемого маршрута поиска в восточном направлении (23°25' с. ш.). В ходе беседы с членами группы ИКАО пилот борта N2506 настаивал на том, что его воздушное судно находилось за пределами кубинского территориального воздушного пространства. Радиолокационные данные Кубы и Соединенных Штатов Америки свидетельствуют о том, что после достижения самой южной точки полета борт N2506 взял северо-восточное направление и продолжал выполнять полет в этом направлении в течение следующих 6 минут. Сразу после разворота на северо-восток, примерно в 15.20, пилот борта N2506 вызвал РДЦ Гаваны, передал приветственное сообщение и сообщил, что он находится в 12 морских милях к северу от Гаваны. В ходе беседы с членами группы ИКАО пилот борта N2506 настаивал на том, что до разворота на север он выполнял полет по маршруту поиска в восточном направлении примерно в течение 10 минут.

2.3.3.4.3 Согласно записям переговоров по СПУ в 15.21 лица, находившиеся на борту N2506, заметили кубинский МиГ в их районе и сделали вывод о том, что МиГ намерен

стрелять. Сразу же после этого они увидели вспышку и наблюдали другие маневры МиГа. В момент сбития борта N2456S борт N2506 находился примерно в 5 м. милях к юго-востоку от борта N2456S. Продолжая полет в северо-восточном направлении, борт N2506 установил радиосвязь с бортом N5485S, обменялся предупреждениями относительно МиГов и неоднократно пытался установить связь с бортом N2456S. Около 15.24 борт N2506 сообщил координаты своего местоположения, составлявшие 23° 25' с. ш., 82° 20' з. д. В 15.27 пилоты бортов N2506 и N5485S обменялись мнениями относительно ранее виденного ими дыма, вспышки и МиГа и подтвердили отсутствие контакта с бортом N2456S. Примерно в 15.28 борт N2506 выполнил левый разворот на северо-запад примерно в то же время, когда был сбит борт N5485S на расстоянии около 10 м. миль к западу. Лица, находившиеся на борту N2506 увидели еще одну вспышку, еще один клуб дыма и продолжали вызывать борта N2456S и N5485S. Радиолокационные данные Соединенных Штатов Америки свидетельствуют о том, что в этот момент борт N2506 выполнял полет на очень небольшой высоте (примерно 100 фут).

2.3.3.4.4 В ходе беседы с членами группы ИКАО лица, находившиеся на борту N2506, заявили, что они вновь увидели круизный корабль слева по борту и небольшое судно, следовавшее в направлении дыма. В 15.30, согласно записи переговоров по СПУ, один из находившихся на борту предложил полететь к одному из находящихся в поле зрения морских судов, установить с ним радиосвязь и попросить выяснить причину дыма. Затем пилот и другие лица, находившиеся на борту N2506, поняли, что что-то не в порядке и приняли решение покинуть этот район. Пилот заявил, что он набрал высоту, вошел в слой рассеянных облаков на высоте между 3000 и 5000 футов, выключил ответчик ВОРЛ и не пользовался радиостанцией. Согласно записям радиолокационных данных Соединенных Штатов Америки борт N2506 продолжал выполнять полет в северо-западном направлении и с 15.33 ответы на запросы в режиме С не поступали. Ответы на запросы в режиме С вновь были приняты в 15.42; согласно этим ответам абсолютная высота составляла 2900 фут. Радиолокационные данные Кубы и Соединенных Штатов Америки свидетельствуют о том, что к 15.46 борт N2506 находился к северу от параллели 24° с. ш. и по-прежнему выполнял полет в северо-западном направлении. Впоследствии борт N2506 вернулся в Опа Локу и совершил посадку в 17.08.

2.3.4 Кубинская военная радиосвязь

2.3.4.1 Общая информация

2.3.4.1.1 Радиопереговоры между кубинскими военными перехватчиками, поисково-спасательными вертолетами и их органом управления с земли записывались Кубой, а также Соединенными Штатами Америки. Расшифровка этих записей и их перевод на английский язык являются основой для проведения анализа. Записи были преобразованы в цифровую форму, что способствовало проведению точных замеров времени между записанными передачами, упростило проверку расшифровок и позволило провести ограниченный анализ звукового спектра.

2.3.4.2 Записи, представленные Кубой

2.3.4.2.1 Куба представила оригинальную пленку с записями радиопереговоров между военными перехватчиками и их органом управления с земли, кассету с пленкой, содержащей эту запись, и самописец, на котором была выполнена первоначальная запись.

2.3.4.2.2 Выполнена проверка оригинальной пленки; каких-либо физических повреждений не обнаружено. Выполнено сравнение преобразованной в цифровую форму записи оригинальной пленки с цифровой копией кассетной ленты. На части записи присутствовали значительные шумы, голоса часто искажались, а некоторые расшифрованные передачи обнаружить не удалось. Однако эти расхождения не представляются существенными.

2.3.4.2.3 Расшифровка, представленная Кубой, охватывала период времени с 15.08.24 до 15.51. За исключением начала отсчета (15.08.24), время отсчитывалось только полными минутами. Отсчеты времени в секундах осуществлялись путем замера истекшего времени записи на цифровой копии.

2.3.4.3 Записи, представленные Соединенными Штатами Америки

2.3.4.3.1 3 и 4 июня 1996 года группа ИКАО проанализировала оригинальную пленку со сделанной Соединенными Штатами Америки записью радиопереговоров между кубинскими военными воздушными судами и их органом управления с земли. Запись охватывает период с 15.00 до 16.30.

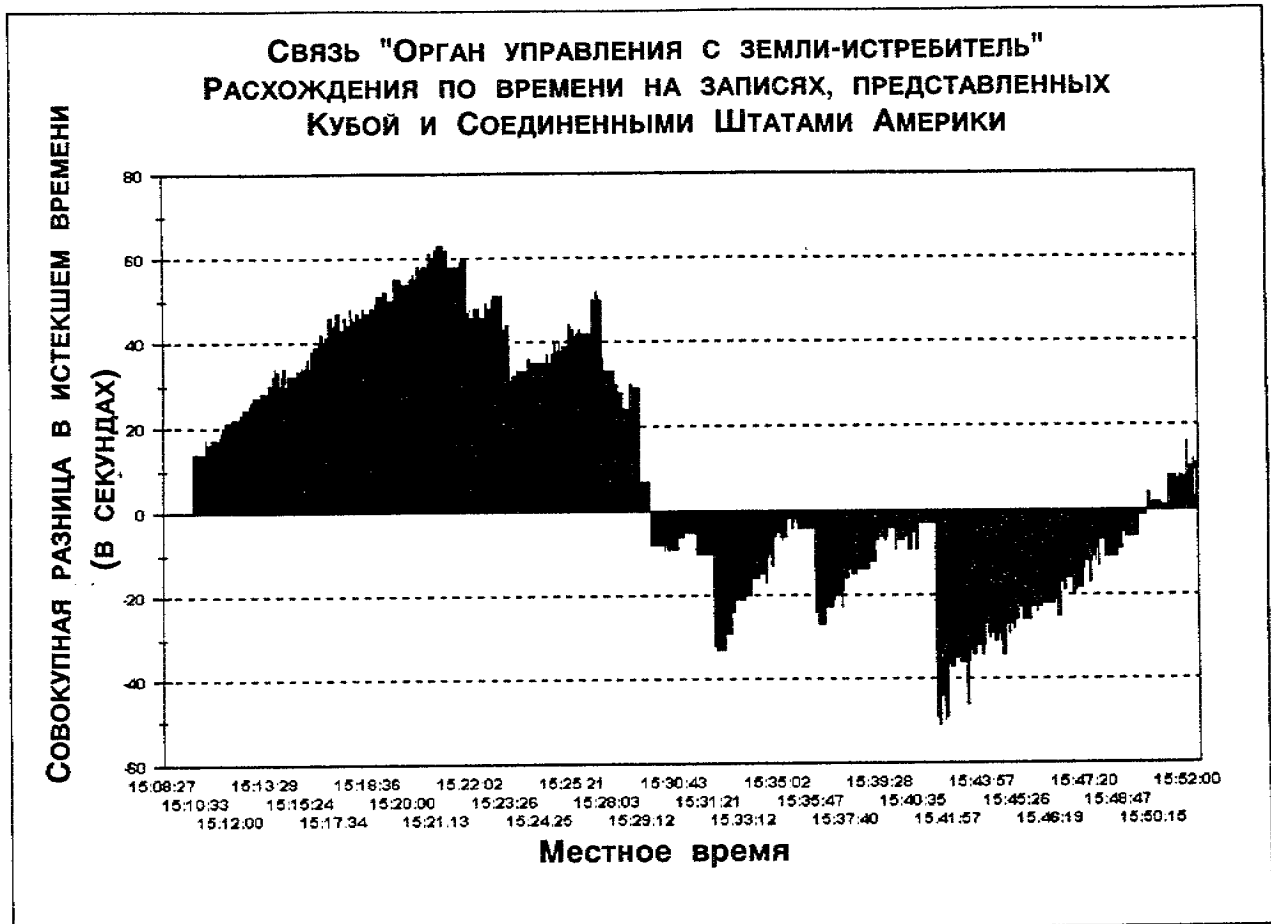
2.3.4.3.2 На оригинальной пленке имелось 4 дорожки; на одной дорожке записан звук, а на другой - закодированный сигнал времени. Время в секундах для каждой передачи считывалось с декодера сигналов времени. Выполнена проверка отсчетов времени в расшифровке.

2.3.4.3.3 Запись преобразована в цифровую форму, а затем было выполнено ее сравнение с расшифровкой; каких-либо существенных расхождений не обнаружено. В целом качество записи хорошее. В основном уровень громкости и четкость передач, осуществлявшихся между воздушными судами, были хорошими. Передачи, осуществлявшиеся органом управления с земли, были значительно слабее.

2.3.4.4 Расхождения между записями

2.3.4.4.1 Отмечено наличие существенных расхождений между записями, представленными Кубой и Соединенными Штатами Америки. Ряд передач на записях, представленных Соединенными Штатами Америки, не удалось обнаружить на записях, представленных Кубой.

2.3.4.4.2 Были проведены испытания на предмет определения возможности того, что эти передачи не были записаны в связи с записью в это время другой радиосвязи. Истекшее время с момента общей точки начала отсчета радиосвязи (Al Norte) рассчитывалось для каждой радиопередачи. Выполнено сравнение истекшего времени на записях, представленных Кубой, с истекшим временем записей, представленных Соединенными Штатами Америки.



1

2.3.4.4.3 Выполнен расчет истекшего времени для всех соответствующих радиопередач на записях, представленных Кубой и Соединенными Штатами Америки. На приводимом выше графике показана совокупная разница в истекшем времени. Совокупная разница увеличивается при замере более длительного периода истекшего времени на кубинской записи в случае сравнения с записью, представленной Соединенными Штатами Америки, и уменьшается при замере более длительного периода истекшего времени на записи Соединенных Штатов Америки.

2.3.4.4.4 На графике видно, что в 15.52. т. е. в конце анализируемой записи, что различие между двумя записями составляет всего лишь 10 секунд. Незначительное постоянное увеличение или уменьшение степени различия в истекшем времени на двух записях само по себе не вызывает обеспокоенности.

2.3.4.4.5 За период с 15.08 до 15.22 совокупная разница в истекшем времени увеличилась на одну минуту. На графике прослеживается почти прямая линия, что свидетельствует о линейной зависимости скорости записей, представленных Кубой и Соединенными Штатами Америки. Затем совокупная разница в истекшем времени уменьшилась до 47 секунд. Аналогичный существенный разрыв с точки зрения совокупной разницы обнаружен в еще шести местах. Все существенные разрывы совокупной разницы истекшего времени соответствовали существенным различиям в передачах, записанных Кубой, и передачах, записанных Соединенными Штатами Америки. Ниже приводится подробный анализ этих разрывов.

2.3.4.4.6 Разрыв в 15.21. Продолжительность этой части кубинской записи составила 3 с; продолжительность аналогичной части записи Соединенных Штатов Америки составила 16 с, разница - 13 с. Упоминание о баркасе, имеющееся в записи Соединенных Штатов Америки, отсутствует в кубинской записи.

Время по записи Кубы	Время по записи США	Куба	Соединенные Штаты Америки
15:21:57	15:22:23	CORRECTO, CORRECTO <i>Верно, верно.</i>	CORRECTO <i>Верно.</i>
			HAY UNA LANCHA CERCA DE ELLA. LA AVIONETTA CAYO CERCA DE ELLA <i>Хорошо. Рядом с ним баркас. Самолет упал вблизи баркаса.</i>
15:22:00	15:22:39	OYE, MARCARON EL LUGAR PARA IRNOS <i>Эй, ты пометил место, чтобы мы могли уйти?</i>	OYE, MARCARON EL LUGAR PARA IRNOS <i>Слушай, они пометили место, чтобы мы могли уйти.</i>

2.3.4.4.7 Разрыв в 15.22. Продолжительность этой части кубинской записи составила 33 с; продолжительность аналогичной части записи Соединенных Штатов Америки составила 41 с, разница - 8 с. Упоминание о баркасе, имеющееся в записи Соединенных Штатов Америки, отсутствует в кубинской записи.

Время по записи Кубы	Время по записи США	Куба	Соединенные Штаты Америки
15:22:53	15:23:28	FIJATE, VAMOS A TREPAR ALTURA 3200-4000 M POR ENCIMA DEL OBJETIVO DESTRUIDO AHI... Y MANTENGA VELOCIDAD ECONOMICA <i>Слушай, давай поднимаемся до высоты 3200-4000 м над уничтоженной там целью и будем поддерживать экономичную скорость.</i>	SI RESERVAMOS A TREPAR ALTURA 3200-4000 M POR ENCIMA DEL OBJETIVO DESTRUIDO AHI Y MANTENGA VELOCIDAD ECONOMICA <i>Хорошо. Поднимаемся до 3200, 4000 м над уничтоженной целью и поддерживаем экономичную скорость.</i>
		2972, ANTONIO	OYE, LA LANCHA PARECE QUE GIRO PARA AHI. <i>Эй, похоже баркас повернул туда.</i>
		72, ANTONIO	LA LANCHA GIRO PARA AHI, OISTES <i>Баркас повернул туда, понял?</i>
			LA LANCHA GIRO PARA DONDE ESTABA. PARA DONDE GIRO EL OBJETIVO <i>Баркас повернул туда, где была цель, куда он упал.</i>
		08,CISNE-2	08, CISNE-2
15:23:26	15:24:09	ADELANTE <i>Слушаю.</i>	ADELANTE <i>Продолжай.</i>

2.3.4.4.8 Разрыв в 15.28. Продолжительность этой части кубинской записи составила 3 с; продолжительность аналогичной части записи Соединенных Штатов Америки составила 17 с, разница - 14 с. Упоминание о судне, имеющееся в записи Соединенных Штатов Америки, отсутствует в кубинской записи. Сообщение, имеющееся в записи Соединенных Штатов Америки ("En el lugar...."), должно было бы уложиться в интервал в 0,2 с на кубинской записи.

Время по записи Кубы	Время по записи США	Куба	Соединенные Штаты Америки
15:27:56	15:28:32	OK, EL 08 TINE EL UNO 12 YA <i>Окей, 08 уже имеет 12 00.</i>	TIENE EL UNO EN 12 YA <i>Один теперь имеет 12.</i>
			EN UNO 12
			EN EL LUGAR DE LOS HECHOS ESTA EL BARCO RECOGNIENDO AHI PARECE. UN BARCO RECOGNIENDO.. EN LA PRIMERA. <i>В месте, где произошли события, похоже, что судно подбирает сейчас. Судно подбирает ... в первом ...</i>
15:27:59	15:28:49	EL UNO 12 REGRESANDO <i>Один 12 возвращается.</i>	EN LA PRIMERA ESTA RECOGNIENDO UN BARCO. EL UNO 12 REGRESANDO <i>Судно подбирает в первом... один 12, возвращается...</i>

2.3.4.4.9 Разрыв в 15.29. Продолжительность этой части кубинской записи составила 28 с; продолжительность аналогичной части записи Соединенных Штатов Америки составила 1 мин 13 с, разница - 45 с. Упоминание о корабле, имеющееся в записи Соединенных Штатов Америки, отсутствует в кубинской записи.

Время по записи Кубы	Время по записи США	Куба	Соединенные Штаты Америки
15:29:05	15:30:02	08, HAGA CONTACTO CON EL 2972, Y DIRIJALO MAS O MENOS AL LUGAR <i>08, свяжись с 2972 (SAR) и наведи его приблизительно на место.</i>	08, HAGA CONTACTO CON EL 2972, Y DIRIJALO MAS O MENOS AL LUGAR <i>Свяжись с 2972 и наведи... на место.</i>
		2772,08	2972, 08
			"OCA, HAY UN BARCO GRANDE DE PASAJEROS, DE PASAJEROS, QUE ESTA CERCA DE LA ZONA. ES DECIR EL BARCO VA CON RUMBO 90 APROXIMADAMENTE. Y ESO QUEDA A LA DERECHA DEL BARCO ESE, DEL BARCO GRANDE" <i>Есть! Рядом с зоной находится большое пассажирское судно. Да, судно следует приблизительно по курсу 90. И это справа от этого судна, большого судна.</i>
		ESTAMOS CHEQUEANDO, MAS O MENOS, MENELAO MORA, AQUI EN LA ZONA DE PLAYA BARACOA <i>Мы проверяем, приблизительно Менелао Мора, здесь в районе пляжа Баракоса-Бич.</i>	ENTERADO, NOSOTROS ESTAMOS CHEQUEANDO, MAS O MENOS, MELELAO MORA, AQUI EN LA ZONA DE PLAYA BARACOA <i>Понял, мы проверяем, приблизительно Менелао Мора, здесь в зоне Плайя-Баракоса.</i>
		ESTA BIEN <i>Понял.</i>	
		ANTONIO, ,ANTONIO, 08	
		ADELANTE <i>Слушаю.</i>	
			ROMPE 360 Y BUSCA EL BARCO, EL BARCO GRANDE Y A LA DERECHA DEL BARCO ANTES DE LLEAR AL BARCO GRANDE ESTA EL OBJETIVO. NO VALLAN MUY BAJITO. NO TE APROXIMES DEBAJO. TEN CUIDADO QUE EN LA ZONA DE DONDE CAYO LA PRIMERA HAY UN OBJETIVO.. UN BARCO. TEN EN CUENTA ESO. TEN CUIDADO CON ESO. <i>Иди на 360 и ищи судно, большое судно, и справа от судна, перед большим судном, находится цель. Не иди слишком низко. Не приближайся к нему на малой высоте. Осторожно, в зоне, где упал первый, находится цель, судно. Учитывай это. Будь осторожен с ним.</i>
			ENTERADO <i>Понял.</i>
15:29:33	15:31:07	HACE FALTA QUE DESPEGUE UN RAPIDO PARA LA REGION. <i>Быстрый должен вылететь в район.</i>	HACE FALTA QUE DESPEGUE UN RAPIDO PARA LA REGION. <i>Быстрому... нужно вылететь в район.</i>

2.3.4.4.10 Разрыв в 15.31. Продолжительность этой части кубинской записи составила 35 с; продолжительность аналогичной части записи Соединенных Штатов Америки составила 1 мин 2 с, разница - 27 с. Упоминание о судах, имеющееся в записи Соединенных Штатов Америки, отсутствует в кубинской записи.

Время по записи Кубы	Время по записи США	Куба	Соединенные Штаты Америки
15:30:54	15:32:25	HAY UN BARCO AHI AL NORTE DE LA ACADEMIA NAVAL A UNOS 5 KILOMETROS <i>Там находится корабль, на западе от морской академии примерно в 5 км.</i>	TENGO UN BARCO AHI AL NORTE DE LA ACADEMIA NAVAL A UNOS 5 KILOMETROS, GRANDE. <i>Вижу судно на севере от академии, примерно в 5 км от морской академии, крупное.</i>
			PERO ES UN BARCO IMENSO, BLANCO DE PASAJEROS <i>Но это очень крупное судно, белое, пассажирского типа.</i>
			CORRECTO <i>Верно.</i>
			NO ESTA A 5 KILOMETROS, ES LEJOS. <i>Это не в 5 км, это дальше.</i>
		45, ANTONIO,... ,ARRANQUE, TAXEO Y DESPEGUE <i>45, Антонио, ... запускай двигатель, вырुливай и взлетай.</i>	
		2908, HAGA CONTACTO CON EL 2972 PARA VER POSICION <i>2908, свяжись с 2972 (SAR) для проверки местоположения.</i>	HAGA CONTACTO CON 2L 2972 A VER LA POSICION. <i>Свяжись с 2L 2972 для проверки местоположения.</i>
		2972, ANTONIO, ENH 08 <i>2972, Антонио ... а ... 08.</i>	
		08 TENGO EL OBJECTIVO A LA VISTA, TENGO EL OBJECTIVO <i>08, держу цель в поле зрения. Вижу цель.</i>	08 TENGO EL OBJECTIVO A LA VISTA, TENGO EL OBJECTIVO <i>Держу цель в поле зрения, вижу цель.</i>
		08, ANTONIO	COPIADO, HAY UNA LANCH AHI QUE ESTA RECOGNRIENDO AHI <i>Понял, там баркас, который подбирает.</i>
			OYE, ESTOS A UNOS 10 KILOMETROS DEL OBJECTIVO <i>Слушай, я примерно в 10 км от цели.</i>

			<p>ESO ES CORRECTO. O SEA EL BARCO GRANDE TE VA SENALAR MAS O MENOS A LA DERECHA Y UN POQUITO ANTES DE LLEGAR AL BARCO ESTA UN BARCO CHIQUITO AHI DONDE ESTA, DONDE CAYO LA PRIMERA</p> <p><i>Правильно. Да, большое судно покажет тебе, приблизительно справа и немного не доходя до большого судна находится маленькое судно, там, где он, где упал первый.</i></p>
			<p>NO PERO ESTOY CON RUMBO DE 320 DE ..</p> <p><i>Нет, но я на курсе 320 от ...</i></p>
		<p>ADELANTE</p> <p><i>Слушаю.</i></p>	<p>ADELANTE</p> <p><i>Продолжай.</i></p>
		<p>EL 45 YA VA PARA ALLA</p> <p><i>45 проследовал туда.</i></p>	
		<p>RECIBIDO</p> <p><i>Понял.</i></p>	<p>RECIBIDO.</p> <p><i>Понял.</i></p>
		<p>EL 08, ME ENCUENTRO AL SUR DE BOYEROS</p> <p><i>Я нахожусь на юге от Бойерос.</i></p>	<p>ME ENCUENTRO AL SUR DE BOYEROS</p> <p><i>Я нахожусь на юге от Бойерос.</i></p>
		<p>ALTURA?</p> <p><i>Высота?</i></p>	<p>ALTURA?</p> <p><i>Высота?</i></p>
15:31:29	15:33:27	4500 M	4500 METROS.

2.3.4.4.11 Разрыв в 15.35. Продолжительность этой части кубинской записи составила 42 с; продолжительность аналогичной части записи Соединенных Штатов Америки составила 1 мин 2 с, разница - 20 с. Упоминание о судах, имеющееся в записи Соединенных Штатов Америки, отсутствует в кубинской записи.

Время по записи Кубы	Время по записи США	Куба	Соединенные Штаты Америки
15:35:38	15:37:08	YA TIENES EL OBJETIVO <i>Ты видишь цель.</i>	YA TIENE EL OBJETIVO <i>Ты видишь цель?</i>
		NEGATIVO. <i>Нет.</i>	NEGATIVO, ESTOY A UNOS 5 KILOMETROS, A UNOS 3 KILOMETROS DEL BARCO DE TRANSPORTE BANCO CON RUMBO 330 AL MOMENTO <i>Нет, я примерно в 5 км, примерно в 3 км от белого транспортного судна на курсе 330 в данный момент.</i>
		ENTERADO. <i>Понял.</i>	ENTERADO. APROXIMANDOSE AL BARCO DE TRANSPORTE AHORA <i>Понял, ты сейчас приближаешься к транспортному судну.</i>
			HAY UN BARCO MAS CHIQUITO ES ESA ZONA, DICELO QUE ES EL DE.. <i>В этой зоне находится небольшое судно, скажи ему, что оно....</i>
			CORRECTO, AL SUR DEL BARCO GRANDE HAY UNO MAS CHIQUITO DE COLOR CARMELITA <i>Правильно, к югу от крупного находится небольшое коричневое судно.</i>
			ES AHI DONDE ESTAN, AHI DONDE ESTAN. AHI DONDE CAYO LA PRIMERA AHI ES DONDE ESTA EL BARCO <i>Они именно там, они находятся там. Там, где упал первый, находится судно.</i>
		DEME UN CHANCE PARA ATERIZAR LOS CAZAS. DEMEN UN CHANCE. <i>Дай мне возможность посадить истребители. Дай мне возможность.</i>	
		EN POSICION DE FLAPS. <i>В положении с выпущенными закрылками.</i>	
		CONTINUE <i>Продолжай.</i>	

		EL 22, ME DIRIJO AL NORTE DE CELIMAR <i>22, держу курс на север от Селимара.</i>	
15:36:20	15:38:10	ALTURA 45 <i>45, высота?</i>	ALTURA <i>Высота?</i>

2.3.4.4.12 Разрыв в 15.40. Продолжительность этой части кубинской записи составила 36 с; продолжительность аналогичной части записи Соединенных Штатов Америки составила 1 мин 22 с, разница - 46 с. Упоминание о кораблях, имеющееся в записи Соединенных Штатов Америки, отсутствует в кубинской записи.

Время по записи Кубы	Время по записи США	Куба	Соединенные Штаты Америки
15:40:49	15:42:18	COPIADO, 360 EN 3 MINUTOS <i>Понял, 360, 3 мин.</i>	COPIADO, 360 EN 3 MINUTOS <i>Понял, 360 на 3 минуты.</i>
		PONTE COMODO...PONTE COMODO PARA QUE LE BUSQUES <i>Чувствуй себя спокойно... чувствуй себя спокойно и ищи его.</i>	NO TE <i>Я не ... тебя.</i>
			PREGUNTELE AL 2972 EL ... OBJECTIVO <i>Запроси 2972 ... цель.</i>
			TENOMOS EL BARCO A LA VISTA <i>Видим судно</i>
			EL BARCO, PERO EL CHIQUITO O EL GRANDE, EL CHIQUITO O EL GRANDE <i>Судно, но маленькое или большое?</i>
			EL BARCO GRANDE, UN BARCO GRANDE <i>Большое судно, какое-то большое судно.</i>
			ENTERADO, AHORA USTEDES TIENEN A LA VISTA EL BARCO GRANDE <i>Понял, теперь ты видишь большое судно.</i>
			ES UN TRANSPORTE <i>Это транспортное судно.</i>
			ES UN BARCO DE TRANSPORTE, ESTAN CERCA <i>Это транспортное судно, они рядом.</i>

		<p>FIJATE 45. DESPUES DE VOLAR 3 MIN VAMOS A HACER UN PATRON AHI POR LA DERECHA, AHI POR LA DERECHA</p> <p><i>Внимание 45, после полета в течение 3 мин мы выполним схему то направо, то налево.</i></p>	<p>DESPUES DE VOLARLO A LOS 30 MINUTOS QUE HAGAS UN PATRON AHI POR LA IZQUIERDA... POR LA DERECHA.</p> <p><i>После... в 3 мин, чтобы выполнить схему налево... направо.</i></p>
15:41:25	15:43:40	45	45

2.3.4.4.13 Расхождения между записями, предоставленными Кубой и Соединенными Штатами Америки, невозможно устранить. Их невозможно объяснить ни различиями в одновременной записи передач, производимой разными станциями, ни техническими трудностями в ведении записи.

2.3.4.4.14 Все вышеупомянутые различия касаются радиосообщений, в которых упоминаются суда, находившиеся в районе сбития.

2.3.4.5 **Время сбития**

2.3.4.5.1 Судя по кубинской записи и соответствующим частям записи Соединенных Штатов Америки, первый самолет был сбит в 15.21 и второй самолет - в 15.27.

2.3.4.6 **Место сбития**

2.3.4.6.1 Военный наземный пункт диспетчерского контроля сообщил перехватчикам следующие географические ориентиры (кубинская запись):

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

"... ищите под собой, ребята, это под ... примерно в 30 км к северу от Баракоа".

15:13:06 "... NORTE DE SANTA FE, DISTANCIA 35 KM. ESTA EL OBJECTIVO"

"... к северу от Санта-Фе, расстояние 35 км ...там находится цель".

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

"..., цель находится на севере от Санта-Фе, расстояние 25 км".

Первая "ЦЕЛЬ" была замечена спустя 16 с. Исходя из этого, возможный район сбития (N2456S) находится приблизительно в 25-30 км к северу от Баракоа, расположенного на кубинском побережье примерно в 5 км к западу от Гаваны.

2.3.4.6.2 Местоположение второго воздушного судна (N5485S) упоминается в сообщении, переданном в 15.23.54 (кубинская запись), как район, в котором упало первое воздушное судно:

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

"Это в районе, это в районе, где он упал".

Это повторил военный перехватчик в 15.24.48 (кубинская запись):

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

"Это в районе, где это произошло, где упала цель. Нам необходимо разрешение."

Оба сообщения имелись в записях, предоставленных Кубой и Соединенными Штатами Америки. Это подтверждает, что второе сбитие имело место в том же районе, что и первое.

2.3.4.6.3 В записи, предоставленной Кубой, есть указание, которое было дано в 15.28.17 кубинскому поисково-спасательному вертолету, проследовать в точку к северу от Баракоа: "DE BARACOA PONGA CURSO 330, A 5 KM" (*от Баракоа идти по курсу 330 на расстояние 5 км*). Это радиосообщение не содержится в записи Соединенных Штатов Америки. Вертолет был направлен позднее в другую точку.

2.3.4.6.4 В радиосообщениях, содержащихся в записи Соединенных Штатов Америки, несколько раз упоминаются суда, находившиеся в этом районе. Местоположение этих судов увязывается в них с местоположением сбитых самолетов. В записи Соединенных Штатов Америки имеются следующие контрольные отметки времени и радиосообщения:

15:15:11 "LO QUE TENGO A LA IZQUIERDA EN ESTOS MOMENTOS ES UN BARCO DE PASAJEROS GRANDE"

"То, что я вижу сейчас слева, это большой пассажирский корабль".

15:20:04 "VAMOS A DARLE UN PASE. PORQUE SE ESTAN ACERCANDO UNOS BARCOS AHI, LE VOY DAR UN PASE"

"Мы пропустим его, поскольку некоторые суда подходят туда, я пропущу его".

15:22:31 "HAY UNA LANCHA CERCA DE ELLA. LA AVIONETTA CAYO CERCA DE ELLA"

"Хорошо. Рядом с ним баркас. Воздушное судно упало рядом с баркасом".

15:23:39 "OYE, LA LANCHA PARECE QUE GIRO PARA AHI."

"LA LANCHA GIRO PARA AHI, OISTES?"

"LA LANCHA GIRO PARA DONDE ESTABA, PARA DONDO GIRO EL OBJECTIVO."

"Эй, похоже, что баркас повернул туда."

"Баркас повернул туда, понял?"

"Баркас повернул туда, где находится цель, куда он упал".

15:28:35 "EN EL LUGAR DE LOS HECHOS ESTA EL BARCO RECOGNIENDO AHI PARECE. UN BARCO RECOGNIENDO... EN LA PRIMERA."
EN LA PRIMERA ESTA RECOGNIENDO UN BARCO. ..."

"В месте, где произошли события, похоже, что судно подбирает сейчас. Судно подбирает... в первом..."

15:29:02 "TEN EN CUENTA QUE HAY UN BARCO AHI, TENGA CUIDADO"
"HAY UN BARCO PESQUERO"

"Помни, что там находится судно, осторожно".

15:30:08 "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."

"Есть! Рядом с зоной находится большое пассажирское судно. Да, судно следует приблизительно по курсу 90. И это справа от этого судна, большого судна".

15:30:36 "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."

"Иди на 360 и ищи судно, большое судно, и справа от судна, перед большим судном, находится цель. Не иди слишком низко. Не приближайся к нему на малой высоте. Осторожно, в зоне, где упал первый, находится цель, судно. Учитывай это. Будь осторожен с ним".

2.3.5 Радиолокационные данные, связанные со сбитием

2.3.5.1 Радиолокационные данные, предоставленные Кубой

2.3.5.1.1 РДЦ Гаваны заметил воздушные суда "Сессна" на своих обзорных радиолокаторах в зоне к северу от параллели 24° с. ш. Было замечено, что воздушные суда пересекают параллель 24° с. ш. и следуют в южном направлении. Было отмечено, что коды приемопередатчиков были той же серии, которая обычно использовалась "Братями-спасителями" на спасательных воздушных судах. Ход полета трех воздушных судов непрерывно не контролировался со стороны РДЦ Гаваны, поскольку для полетов, выполняемых по ПВП, обслуживание не предоставлялось. В связи с неисправностью системы автоматической записи радиолокационных данных запись радиолокационных данных в этот день в РДЦ Гаваны не производилась.

2.3.5.1.2 Для контроля за полетом трех воздушных судов "Сессна" и руководства действиями военных самолетов-перехватчиков использовались четыре радиолокационные установки противовоздушной обороны Кубы. Местоположение трех воздушных судов "Сессна" было зафиксировано и определено вручную; службы не были оснащены системами автоматической записи радиолокационных данных.

2.3.5.1.3 Согласно радиолокационным данным воздушной обороны Кубы, одно воздушное судно (N5485S) впервые было замечено в 14.39 в точке к северу от параллели 24° с. ш., и это воздушное судно следовало в западном направлении. Второе воздушное судно (N2506) было замечено в 14.51 также в точке к северу от параллели 24° с. ш., и оно также следовало в западном направлении. Было отмечено, что эти два воздушных судна следовали по линии пути

в западном направлении, затем повернули на юг вдоль меридиана 082°30' з. д. и пересекли параллель 24° с. ш. приблизительно в 15.00.

2.3.5.1.4 Третье воздушное судно (N2456S) было впервые обнаружено в 15.00 в точке 23°41' с. ш., 082°07' з. д., далеко в пределах опасной для полетов зоны MUD-9, и оно следовало в южном направлении. Согласно радиолокационным данным Кубы, это воздушное судно пересекло 12-мильную границу территориальных вод Кубы в 15.07 и продолжало полет по линии пути в юго-западном направлении до тех пор, пока оно не было сбито приблизительно в 15.21 в районе, расположенном на расстоянии 5 м. миль к северу от Баракоа.

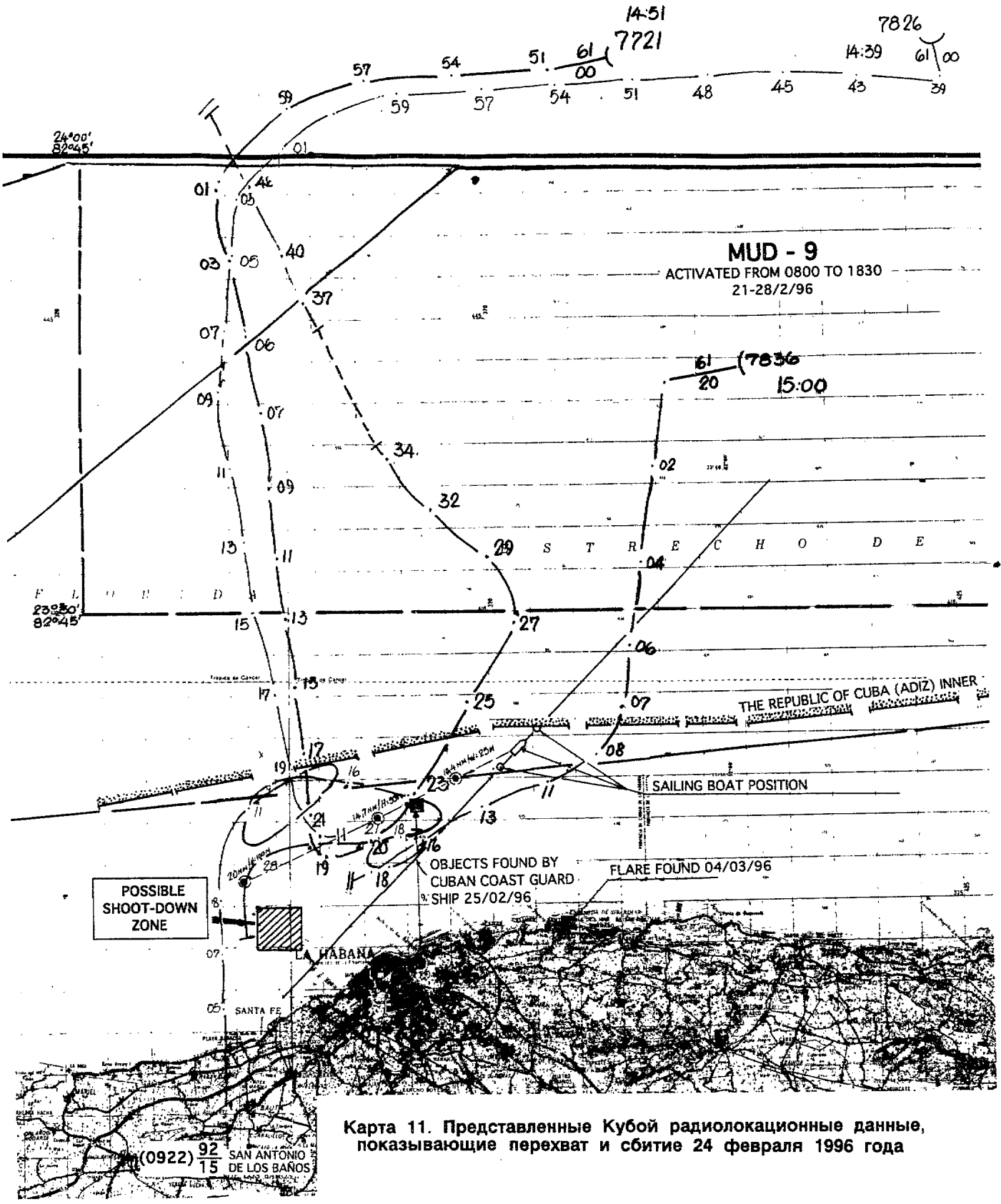
2.3.5.1.5 Воздушные суда N2506 и N5485S пересекли границу 12-мильной зоны приблизительно в 15.17 и 15.19 соответственно. Воздушное судно N5485S продолжало полет по линии пути в южном направлении, до тех пор, пока оно не было сбито в том же районе, в котором было сбито первое воздушное судно. Воздушное судно N2506 повернуло на северо-восток приблизительно в 15.20 и покинуло территориальное воздушное пространство Кубы в 15.24. В 15.28 воздушное судно N2506 повернуло на северо-запад и в 15.43 пересекло параллель 24° с. ш., проследовав в северном направлении приблизительно вдоль меридиана 082°30' з. д.

2.3.5.1.6 Кубинские записи радиолокационных данных показывают также местоположение военных воздушных судов-перехватчиков, которое определялось с частотой один раз в минуту. В связи с высокой скоростью маневрирования перехватчиков, местоположение которых определялось вручную лишь один раз каждую минуту, невозможно увязать радиолокационные отметки их линий пути с маневрами, которые описываются в радиосообщениях. Кроме того, радиолокационные отметки не позволили определить относительное местоположение МиГ-29 и двух сбитых воздушных судов "Сессна" или точек, в которых они были сбиты.

2.3.5.2 Радиолокационные данные, предоставленные Соединенными Штатами Америки

2.3.5.2.1 Полеты трех воздушных судов "Сессна" охватывались частично или полностью несколькими радиолокационными средствами, расположенными в Соединенных Штатах Америки. Для контроля за этими полетами использовались маршрутные обзорные радиолокаторы (ARSR) центра управления воздушным движением на маршруте (ARTCC) Майами, включающие как первичные обзорные радиолокаторы (ПОРЛ), так и ВОРЛ, при этом радиолокационные данные записывались в автоматическом режиме. Другие три радиолокатора, расположенные в Тампайми (J06), Каджоу-Ки (B94) и Ки-Уэст (J07) и связанные с центральным органом обработки и записи данных в Риверсайде (Калифорния), использовались несколькими организациями Соединенных Штатов Америки, включая сектор SEAD NORAD, CARIBROC и DAICC. Радиолокатор B94, первичный обзорный радиолокатор вместе с ВОРЛ находились на аэростате на высоте не менее 4000 футов в точке 24°42,1' с. ш., 081°30,4' з. д. Радиолокатор B94 мог следить за тремя самолетами "Сессна" в течение всего их полета на низком эшелоне. Хотя источник радиолокационной информации был одним и тем же, способы обработки и представления радиолокационной информации в каждой организации были неодинаковыми. Запись радиолокационных данных, сделанная с помощью обзорного радиолокатора (ASR-8), который использовался на морской станции Ки-Уэст, хранилась не более 15 дней и поэтому отсутствовала.

2.3.5.2.2 Запись радиолокационных данных центра ARTCC Майами показывает ход полета двух самолетов Сессна в южном направлении вдоль меридиана 082°30' з. д. до определенных точек на довольно большом удалении к югу от параллели 24° с. ш. Радиолокационный контакт с воздушным судном N2506 был потерян в 15.09 в точке 23°42,1' с. ш., 082°31,6' з. д.; воздушное судно N2506 вновь появилось на экране радиолокатора в 15.31 в точке



Карта 11. Представленные Кубой радиолокационные данные, показывающие перехват и сбитие 24 февраля 1996 года

23°37,7' с. ш., 082°22,1 з. д. в момент следования в северном направлении. Радиолокационный контакт с воздушным судном N5485S также был потерян в 15.09 в точке 23°42,7' с. ш., 082°30,0 з. д. на абсолютной высоте 1200 фут в режиме С. Радиолокационный контакт с воздушным судном N2456S был потерян в 15.18 в точке 23°24,3' с. ш., 082°31,4' з. д. на абсолютной высоте 2220 фут в режиме С. В связи с ограниченной зоной действия радиолокаторов при полетах на низких эшелонах воздушные суда N2456S и N5485S не охватывались радиолокаторами центра ARTCC Майами в момент сбития воздушных судов.

2.3.5.2.3 Радиолокационные данные и отметки (полученные с помощью ВОРЛ, сочетания ВОРЛ/ПОРЛ и одного ПОРЛ) были предоставлены сектором SEAD NORAD относительно трех воздушных судов "Сессна" и военных перехватчиков. В отношении трех воздушных судов "Сессна" были предоставлены данные о последних точках разворота, абсолютной высоте по ВОРЛ в режиме С, их местоположении на максимальном удалении в южном направлении и последних точках, в которых они были зафиксированы радиолокаторами. Группа ИКАО подробно изучила ход записанных полетов, в том числе маневры воздушных судов N2456S и N5485S на последних минутах их полета. Воздушное судно N2456S следовало в северном направлении в течение примерно 2 мин до точки 23°26' с. ш., 082°27' з. д. Воздушное судно N5485S также следовало в северном направлении до тех пор, пока не повернуло в 15.24 на восток, и в последний раз оно было зафиксировано радиолокатором в точке 23°29' с. ш., 082°26' з. д. Была также предоставлена информация о местоположении воздушных судов МиГ. Однако в связи с частотой обновления этой радиолокационной информации маневры МиГ-29 на последних этапах перехвата N2456S и N5485S установить было невозможно.

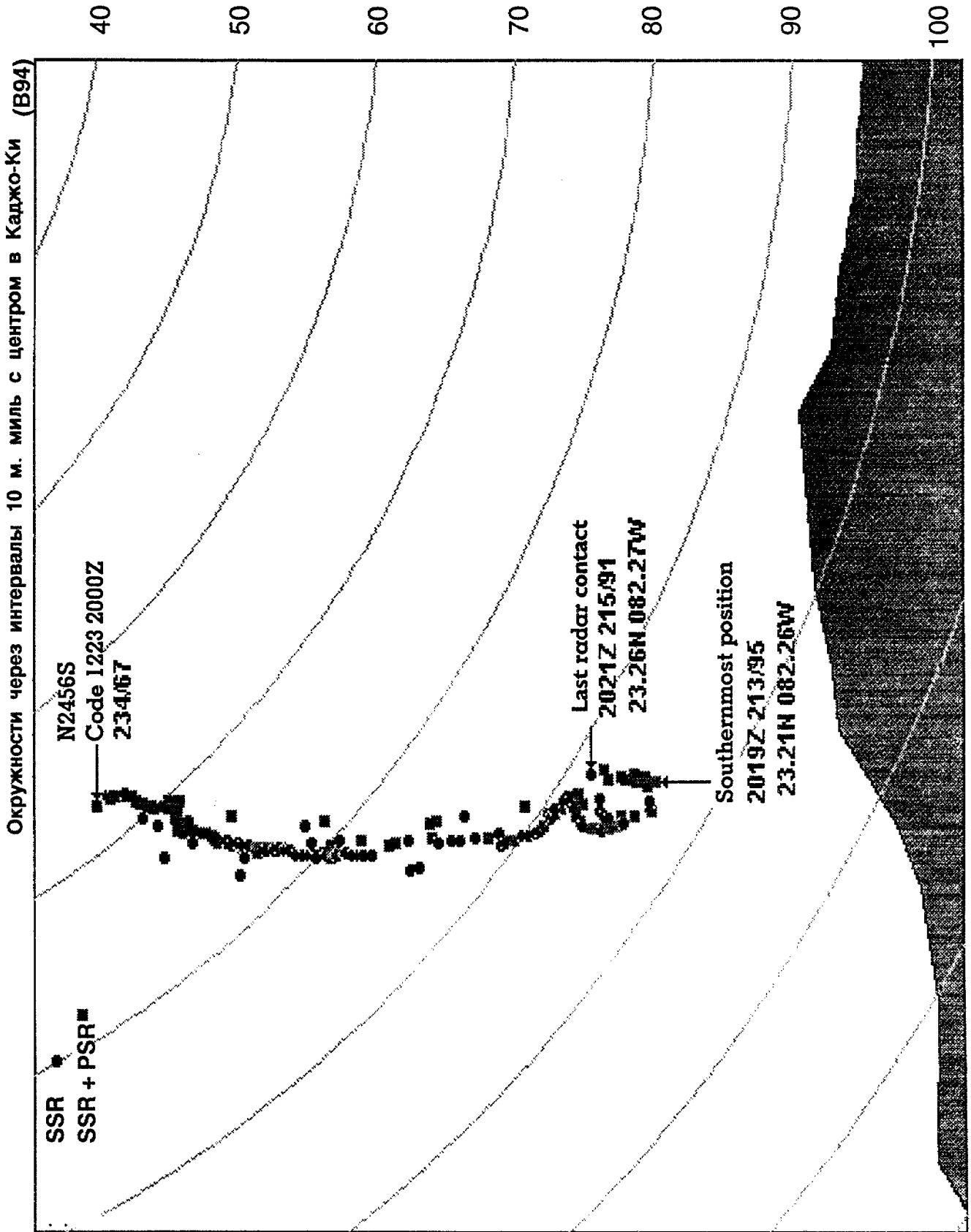
2.3.5.2.4 Видеолента радиолокационных данных CARIBROC показывает, что радиолокационные данные обрабатывались перед отображением с помощью программы радиолокационного сопровождения. В 15.18 воздушное судно N2456S выполняло маневры примерно на расстоянии 16 м. миль к северу от кубинского побережья, и в 15.21 оно следовало в северном направлении, в то время как N5485S приближалось к нему с противоположного направления, находясь на расстоянии приблизительно 3 м. мили. Воздушное судно N2456S было зафиксировано в последний раз радиолокатором в точке на расстоянии приблизительно 18 м. миль к северу от кубинского побережья. Воздушное судно N5485S повернуло на север и в 15.24 выполняло маневры, находясь на расстоянии приблизительно 24 м. мили к северу от Кубы. В период между 15.24 и 15.28 воздушное судно N5485S следовало в восточном направлении и было зафиксировано в последний раз радиолокатором, находясь на расстоянии 24 м. мили к северу от кубинского побережья.

2.3.5.2.5 Организация DAICC предоставила снабженные соответствующими пометками распечатки маркированных радиолокационных данных, однако они не содержали информации, помимо той, которая была предоставлена другими организациями.

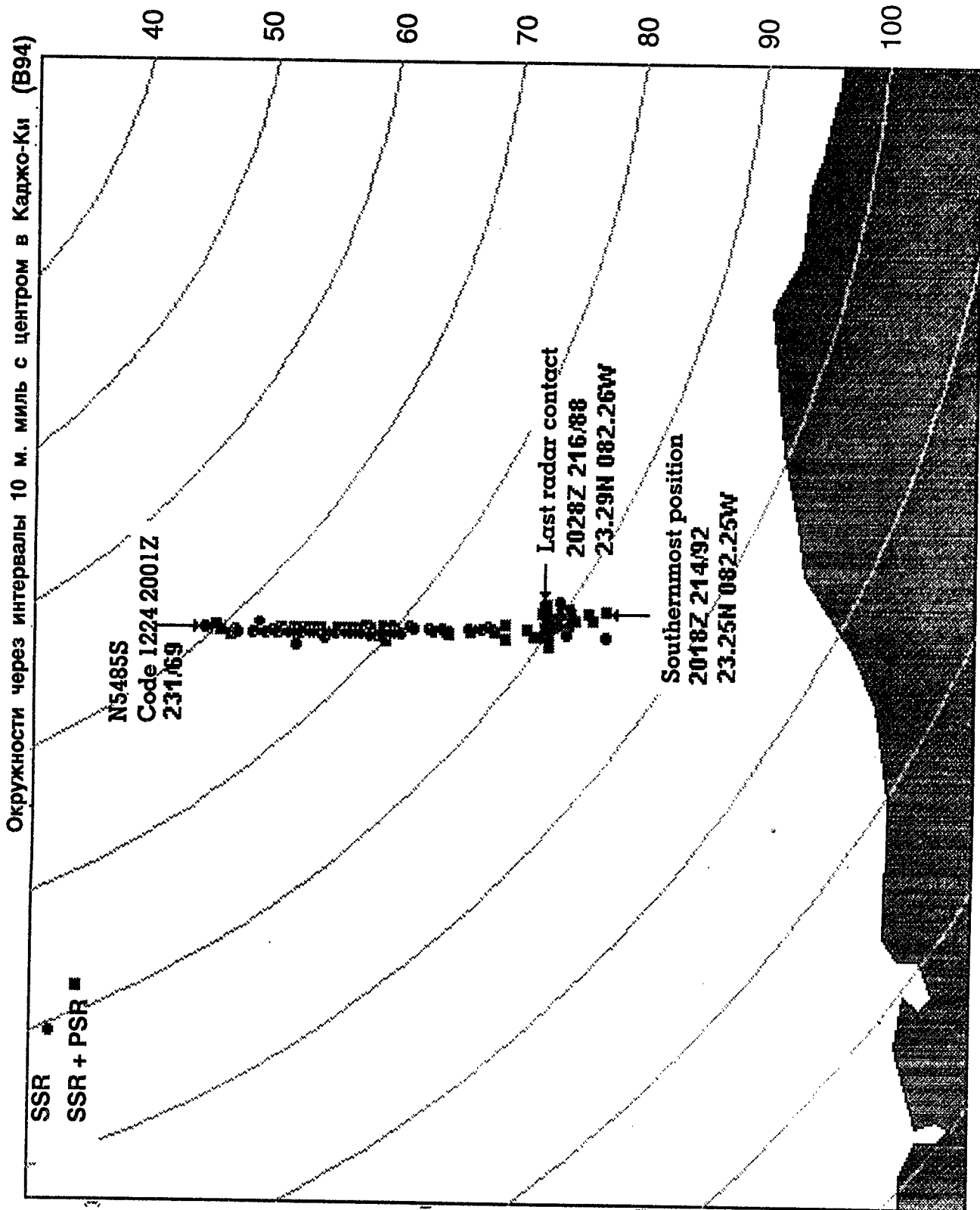
2.3.5.2.6 На основе радиолокационных данных центра ARTCC Майами, сектора SEAD NORAD, CARIBROC и DAICC можно установить ход полета воздушных судов N2506, N2456S и N5485S. Однако на основе предоставленной радиолокационной информации невозможно точно установить маневры воздушных судов N2456S, N5485S и МиГ-29 на последних этапах перехвата.

2.3.5.3 Сравнение радиолокационных данных

2.3.5.3.1 Данные, предоставленные Кубой, свидетельствуют, что три воздушных судна "Сессна" пересекли 12-мильную границу территориальных вод и что два из них были сбиты в кубинском воздушном пространстве на расстоянии 5-6 м. миль к северу от Гаваны: воздушное судно N2456S в точке 23°09,4' с. ш., 082°32,6' з. д. и воздушное судно N5485S в точке 23°11,0' с. ш., 082°34,1' з. д. Данные Соединенных Штатов Америки свидетельствуют, что только одно воздушное судно N2506 вошло в кубинское территориальное воздушное пространство;

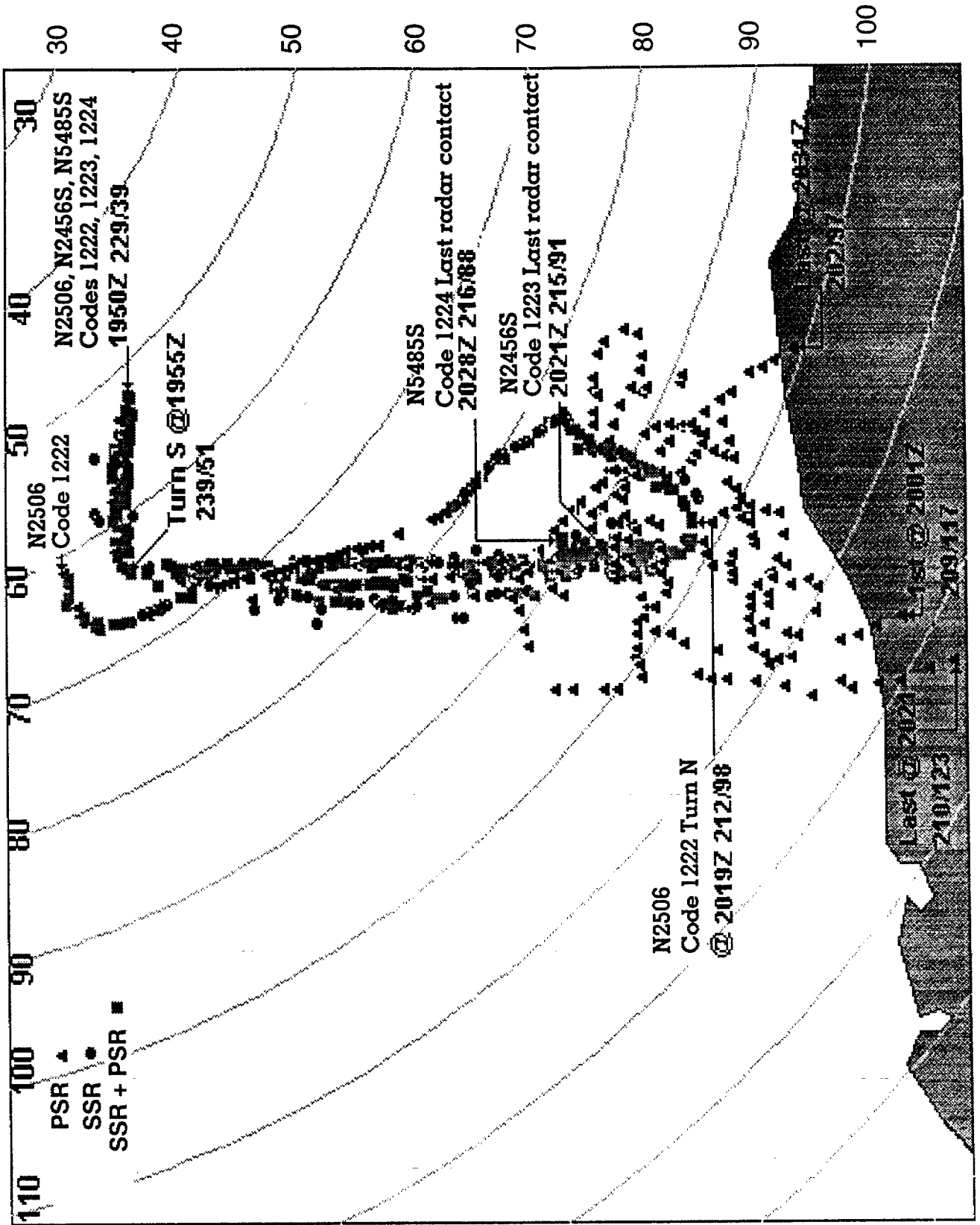


Карта 12. Полет воздушного судна N2456S, зарегистрированный радиолокаторами Соединенных Штатов Америки



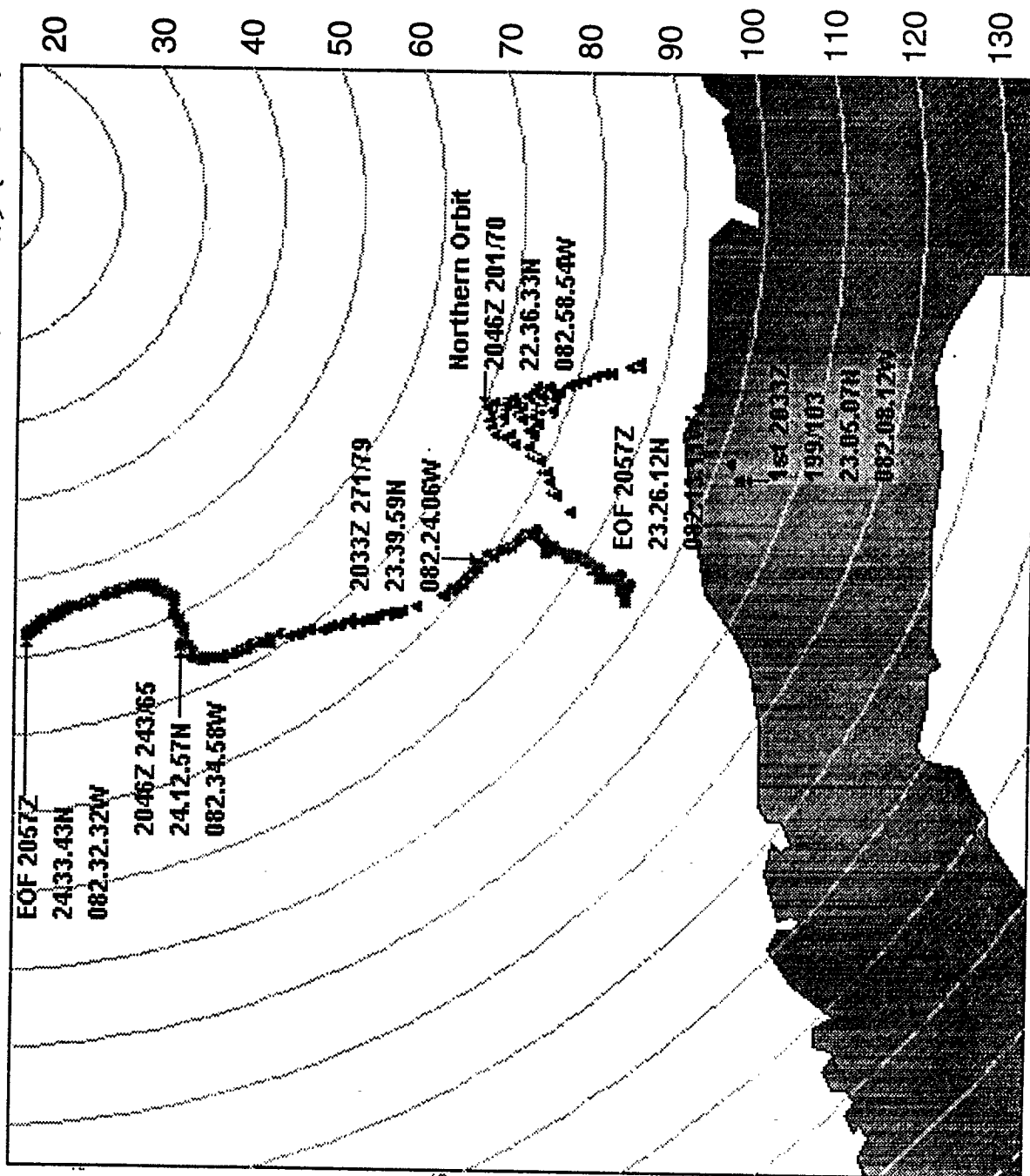
Карта 13. Полет воздушного судна N5485S, зарегистрированный радиолокаторами Соединенных Штатов Америки

Окружности через интервалы 10 м. миль с центром в Каджо-Ки (В94)



Карта 14. Полеты воздушных судов N2506, N2456S, N5485S и кубинских самолетов МиГ, зарегистрированные радиолокаторами Соединенных Штатов Америки

Окружности через интервалы 10 м. миль с центром в Каджо-Ки (В94)



Карта 15. Обратный полет воздушного судна N2506 и полеты второй пары кубинских самолетов МиГ, зарегистрированные радиолокаторами Соединенных Штатов Америки

воздушное судно N2456S было сбито в точке 23°25,9' с. ш., 082°25,6' з. д. за пределами кубинской территории, в 5 м. милях от границы территориальных вод; и что воздушное судно N5485S было сбито в точке 23°30,2' с. ш., 082°27,1' з. д. за пределами кубинской территории, в 10 м. милях от границы территориальных вод.

2.3.5.3.2 Существенные различия между радиолокационными данными, предоставленными Кубой и Соединенными Штатами Америки, невозможно устранить. Для решения проблемы, обусловленной этим несоответствием, требуется получить дополнительную информацию о местоположении от независимого источника.

2.3.6 Свидетели

2.3.6.1 Показания экипажа круизного корабля *Majesty of the Seas*

2.3.6.1.1 В момент перехвата норвежский круизный корабль *Majesty of the Seas* находился в море на расстоянии приблизительно 26 м. миль к северу от Гаваны и следовал в порт Майами по курсу 069°Т. Судно сохранило записи о времени, местоположении и курсе, которые производились автоматически каждые 5 мин с помощью навигационной системы GPS. Были записаны также другие параметры, такие, как скорость и относительная скорость, а также направление ветра. Кроме того, в судовом журнале ежечасно вручную производились записи о местоположении по GPS на основе показаний индикатора на капитанском мостике.

2.3.6.1.2 Запись, сделанная 24 февраля 1996 года в судовом журнале корабля, гласит:

"15.23. Координаты местоположения 23°30,9' с. ш., 082°35,1' з. д. Замечены небольшой взрыв и падающий затем горящий материал с высоты приблизительно 500-1000 фут по пеленгу 115°. Приблизительное расстояние до объекта 6-7 м. миль. Какое-то небольшое судно, возможно рыболовное, размером около 60 фут держит курс на север, однако разворачивается и следует в направлении горящего материала, находящегося в 1-2 м. милях на юго-востоке от него. На мостик вызван капитан".

2.3.6.1.3 Продолжение записи в бортовом журнале корабля:

"15.27. Замечено небольшое воздушное судно, приближающееся с правого борта по северному курсу. Самолет разворачивается и направляется прямо на нас, держит этот курс в течение приблизительно 1 мин и затем поворачивает на север.

15.29. Координаты местоположения 23°31,4' с. ш., 082°33,5' з. д. Самолет теперь на пеленге 095°. Приблизительное расстояние до него 4-5 м. миль. Со стороны нашего правого борта на большой высоте появился реактивный истребитель. Спустя несколько секунд реактивное воздушное судно выпускает предположительно ракету, которая поражает небольшой самолет. Самолет и ракета взрываются, образуя огненный шар, и медленно падают на поверхность, расколовшись в основном на мелкие куски. Самый крупный обломок лежит, горя на поверхности в течение приблизительно 1,5 мин, и затем исчезает".

2.3.6.1.4 Исходя из местоположения корабля, зарегистрированных пеленгов и расстояний были установлены следующие точки, в которых были сбиты самолеты: первое сбитие имело место в точке 23°29' с. ш., 082°29' з. д. и второе - в точке 23°30,1' с. ш., 082°28,6' з. д.

2.3.6.2 Показания экипажа рыболовного судна *Tri-liner*

2.3.6.2.1 В момент первого сбития рыболовное судно *Tri-liner* следовало в Ки-Уэст для выгрузки своего улова. Оно держало курс на север и находилось на расстоянии 25 м. миль к северу от Гаваны, когда экипаж судна заметил, что какое-то воздушное судно взорвалось и упало в море на удалении 200-400 ярдов за кормой судна. Было замечено также военное воздушное судно, которое, по заявлению экипажа, было похоже на F-15.

2.3.6.2.2 Судно развернулось и оставалось в районе падения еще приблизительно 10 мин. После того как судно вновь взяло курс на север, экипаж заметил, что военное воздушное судно выпустило ракету и уничтожило еще один небольшой самолет впереди судна. Экипаж рыболовного судна заметил также в этом районе белый круизный корабль и заявил, что второе воздушное судно упало в море на расстоянии 3-5 м. миль перед этим кораблем. Экипаж рыболовного судна посчитал, что эти события связаны с какими-то морскими учениями, и продолжил следовать на север в направлении Ки-Уэст.

2.3.6.2.3 Хотя судно *Tri-liner* было оснащено приемником GPS, его экипаж не записал время и местоположение в момент, когда произошли эти события. Капитан позднее предположил, что первое сбитие имело место в точке 23°30' с. ш., 082°17' з. д., а второе - в точке 23°36' с. ш., 082°17' з. д. По оценке капитана, его судно находилось приблизительно в 17 м. милях с восточной стороны от круизного корабля *Majesty of the Seas*. Персонал, ведущий наблюдение на капитанском мостике круизного корабля, заявил, что они следили за рыболовным судном, находившимся от них на расстоянии 6-7 м. миль, по своим радиолокаторам, рассматривая его как судно, создающее опасность столкновения для их корабля. Если бы судно *Tri-liner* находилось на расстоянии 17 м. миль, то оно не беспокоило бы персонал, ведущий наблюдение с корабля. Заявление экипажа рыболовного судна о том, что второе воздушное судно упало в море на расстоянии 3-5 м. миль впереди круизного корабля и с северной стороны от судна *Tri-liner*, подтверждает также заявление со стороны *Majesty of the Seas* о том, что расстояние между двумя судами составляло 6-7 м. миль, а не 17 м. миль. Группа ИКАО установила, что хотя результаты визуальных наблюдений экипажа *Tri-liner* заслуживают доверия, сведения о местоположении, предоставленные капитаном рыболовного судна, были неточными.

2.3.6.3 Показания яхтсмена парусной лодки

2.3.6.3.1 Приблизительно после 15.10 яхтсмен услышал два взрыва и увидел падающий в море предмет, оставляющий за собой полосу дыма. Он не видел, как предмет погрузился в воду.

2.3.6.3.2 Яхта следовала по линии пути от точки 23°05,4' с. ш., 082°30,6' з. д. до точки 23°44' с. ш., 081°49,5' з. д. и прошла первую точку на линии пути приблизительно в 11.00. Яхтсмен не вел журнал регистрации времени и местоположения. Поскольку управление яхтой осуществлялось с помощью автопилота, связанного с системой GPS, с максимальной предполагаемой погрешностью относительно линии пути в поперечном направлении ±0,1 м. мили, можно вполне обоснованно считать, что яхта шла по заданной линии пути.

2.3.6.3.3 Яхтсмен позднее указал свое предполагаемое местоположение на основе анализа продвижения по заданной линии пути. По его оценке, в 15.00 он находился между точками 23°19,6' с. ш., 082°15,3' з. д. (4 ч хода на скорости 5 уз) и 23°22,6' с. ш., 082°12,3' з. д. (3 ч хода на скорости 6 уз). По его оценке, предмет падал в 20° справа от оси яхты, если смотреть в сторону кормы, на расстоянии 4 м. миль, так как это является расстоянием до линии горизонта. Исходя из этого он предположил, что событие имело место между точками

23°18,0' с. ш., 082°19,3' з. д. и 23°22,5' с. ш., 082°16,0' з. д. В заявлении, которое он сделал позднее, он указал, что расстояние могло быть больше 4 м. миль, но не больше 10 м. миль.

2.3.6.3.4 Кубинские власти провели оценку определения места события, которое наблюдал яхтсмен. В своей оценке они исходили из того, что яхта шла со скоростью 5-6 уз в течение 4 ч и 21 мин. Они установили, что яхта находилась между точками 23°20,9' с. ш., 082°14,2' з. д. и 23°24,2' с. ш., 082°10,8' з. д. Оценка кубинских властей показала, что расстояние до места события, наблюдаемого с яхты, могло бы составить 20 м. миль, если событие имело место на высоте 100 м над уровнем моря.

2.3.6.3.5 Группа ИКАО сделала оценку местоположения яхты и направления, в котором велось наблюдение, исходя из следующих допусков: время прохождения первоначальной точки линии пути 11.00 ±10 мин; скорость на линии пути 6 уз ±1 уз; предполагаемый относительный пеленг 20° ±10° справа от оси яхты, если смотреть в сторону кормы; и ось яхты относительно линии пути 0,44°Т ±5°. В результате было установлено, что он находился между точками 23°06' с. ш., 082°14,4' з. д. (4 ч 15 мин хода на скорости 5 уз) и 23°28,4' с. ш., 082°06,1' з. д. (4 ч 35 мин хода на скорости 7 уз). Возможный сектор наблюдения проходил от линии курса 229°Т в самой южной точке до линии курса 259°Т в самой северной точке.

2.3.6.3.6 По этой оценке расстояние до точек, в которых были сбиты воздушные суда, указанные кубинскими властями, могло составить от 20 до 31 м. мили. Кроме того, согласно этой оценке расстояние до предполагаемых точек, указанных экипажем *Majesty of the Seas*, могло составить от 16 до 21 м. мили; этот район, однако, был примерно в 15° севернее предполагаемого сектора наблюдения. Таким образом, координаты предполагаемого местоположения яхты и результаты наблюдений яхтсмена не согласуются с данными, предоставленными кубинскими властями и экипажем *Majesty of the Seas* относительно точек, в которых были сбиты воздушные суда,

2.3.6.3.7 Вполне вероятно, что яхтсмен наблюдал событие, находясь, возможно, за пределами допусков по предполагаемому местонахождению яхты и параметрам наблюдения. Однако ввиду неопределенности относительно степени точности параметров результаты его наблюдений не могли использоваться при определении точек сбития.

2.3.6.4 Наблюдатель, находившийся в Гаване

2.3.6.4.1 Наблюдатель, дежуривший на наблюдательном пункте в Гаване, был поднят по тревоге в связи с вторжением воздушных судов. Спустя 10 мин он увидел военное воздушное судно и вскоре после этого какое-то горящее воздушное судно, падающее в море на расстоянии приблизительно 5-6 м. миль в северо-западной стороне от него. Наблюдатель видел только одно событие, что может служить подтверждением сведений о точке либо первого, либо второго сбития, которые были предоставлены кубинскими властями. Однако невозможно было установить, почему наблюдатель видел лишь одно событие, в то время как согласно докладом в одном и том же направлении от наблюдательного пункта в пределах 7 мин произошли два события на расстоянии лишь 2 м. мили друг от друга.

2.3.6.5 Плавающий предмет, найденный Кубой 25 февраля 1996 года

2.3.6.5.1 25 февраля 1996 года в 10.00 кубинским поисково-спасательным судном был найден мешок в точке 23°18' с. ш., 082°22' з. д. Мешок такого типа используется для перевозки фото- и видеоборудования, и в нем содержались устройство для подзарядки батарей и две авиационные карты. Заряжающее устройство "Конкорд" модели 217010 было изготовлено в Японии и выпущено в продажу компанией Console Consumer Electronics (г. Индианаполис, штат Индиана, Соединенные Штаты Америки). Две карты Карибского района

фирмы "Джеппесен" представляли собой карты общего пользования. Ни на одном из предметов не было отметок, позволяющих установить личность владельца. Невозможно было установить, какой конкретно предмет мог перевозиться в тот день на борту N2456S и N5485S и принадлежали ли найденные предметы лицам, находившимся на этих воздушных судах. Невозможно было установить, находился ли найденный мешок на борту одного из двух воздушных судов "Сессна".

2.3.6.5.2 Институт океанологии Кубы провел анализ поверхностного дрейфа для оценки вероятного перемещения плавающего предмета по течению воды без учета влияния ветра (нулевой снос), попавшего в море в момент и в месте падения обломков на основе данных, предоставленных Кубой. Институт установил, что такой предмет мог приплыть в точку, в которой был найден мешок, на следующее утро.

2.3.7 Определение мест сбития

2.3.7.1 С целью определения мест сбития двух воздушных судов "Сессна" (N2456S и N5485S) была проанализирована вся информация, полученная из различных источников. Эта информация включала радиолокационные данные нескольких радиолокационных станций на Кубе и в Соединенных Штатах Америки, радиопереговоры между пилотами самолетов МиГ и их наземным пунктом управления, информацию о местоположениях по сведениям пилотов самолетов МиГ, свидетельские показания лиц на борту воздушного судна N2506, материалы поисково-спасательных операций Кубы и Соединенных Штатов Америки, данные наблюдений персоналом круизного корабля *Majesty of the Seas*, данные наблюдений экипажем рыболовного судна *Tri-Liner*, данные наблюдения яхтсменом парусного судна и сведения наблюдателя в Гаване.

2.3.7.2 Кубинские радиолокационные данные, упоминание в представленной Кубой записи переговоров о направлении вертолетов SAR первоначально в район на 5 км севернее Баракоа, наблюдатель в Гаване и, в меньшей степени, данные наблюдения яхтсменом подтверждали позицию Кубы о том, что случаи сбития имели место в районе на расстоянии 5-8 м. миль от побережья, находящемся в пределах ее территориального воздушного пространства на значительном расстоянии от его границы. Радиолокационные данные Соединенных Штатов Америки, представленная Соединенными Штатами Америки запись переговоров и данные с корабля *Majesty of the Seas* и судна *Tri-Liner* подтверждали позицию Соединенных Штатов Америки о том, что случаи сбития имели место в районе, расположенном в 5-10 м. милях за пределами территориального воздушного пространства Кубы.

2.3.7.3 Имели место значительные неустранимые различия между радиолокационной информацией, представленной Кубой и Соединенными Штатами Америки. Хотя радиолокационные данные Кубы наносились вручную для прокладки курса, а радиолокационная информация Соединенных Штатов Америки регистрировалась автоматически, считалось, что метод регистрации сам по себе не может определять достоверность информации. Поэтому дополнительная подтверждающая информация была необходима для определения мест сбития. Представленная Кубой запись переговоров, в частности упоминание о направлении вертолета SAR первоначально в район, расположенный в 5 км. севернее Баракоа, подтверждали места сбития, представленные Кубой. С другой стороны, представленная Соединенными Штатами запись переговоров, в частности упоминание о большом пассажирском корабле и рыболовном судне, подтверждали точку зрения о том, что случаи сбития имели место вблизи этих судов. Ввиду значительных расхождений между представленными Кубой и Соединенными Штатами Америки записями переговоров (каждая запись подтверждает места сбития, представленные соответствующими государствами), этот источник информации представлял ограниченную ценность при определении мест сбития.

2.3.7.4 Свидетельские показания, полученные с корабля *Majesty of the Seas* и рыболовного судна *Tri-Liner*, были взаимоподтверждающими. Поэтому считалось, что информация с этих двух судов будет являться наилучшей имеющейся информацией от свидетелей случаев сбития. Лица на борту воздушного судна N2506 отметили присутствие большого пассажирского корабля и небольшого судна в районе, где был виден дым. Зарегистрированные местоположения и линия пути корабля *Majesty of the Seas*, данные наблюдений его экипажем и пассажирами, местоположение судна *Tri-Liner* относительно корабля *Majesty of the Seas* и вытекающие оцененные места сбития могут, поэтому, рассматриваться как наиболее надежные оценки местоположений. Эти оценки местоположений были сопоставлены с местами сбития, представленными Соединенными Штатами Америки; расхождения составляли 4 м. мили для воздушного судна N2456S и 1-2 м. мили для воздушного судна N5485S. Эти оценки местоположений были также сопоставлены с местами сбития, представленными Кубой, и в этом случае расхождение составляло 20 м. миль для обоих воздушных судов.

2.3.7.5 Поскольку по большей части данные, представленные Кубой и Соединенными Штатами Америки и касающиеся мест сбития, оказались несовместимыми, было сочтено желательным попытаться уточнить местоположение корабля *Majesty of the Seas* по данным из другого источника, например спутниковым фотографиям, полученным от космических агентств. К 14 июня 1996 года группа ИКАО не смогла получить такие подтверждающие данные о местоположении корабля *Majesty of the Seas* между 13.00 и 18.00 24 февраля 1996 года. С учетом этой оговорки и на основе зарегистрированных местоположений корабля *Majesty of the Seas* воздушное судно N2456S было сбито примерно в точке с координатами 23°29' с. ш., 082°28' з. д., расположенной в 9 м. милях за пределами кубинского территориального воздушного пространства, а воздушное судно N5485S было сбито примерно в точке с координатами 23°30,1' с. ш., 082°28,6' з. д., расположенной в 10 м. милях за пределами кубинского территориального воздушного пространства.

2.3.8 Воздушное судно P-3 "Орион"

2.3.8.1 На встрече с группой ИКАО пилот воздушного судна N2506 заявил, что три воздушных судна "Сессна" видели самолет P-3 "Орион" ВМС Соединенных Штатов Америки, который летел в обратном направлении, когда они следовали на запад вдоль параллели 24°10' с. ш. примерно в 14.55, и непосредственно перед тем, как они развернулись на юг вдоль меридиана 082°30' з. д.

2.3.8.2 Радиолокационные данные из сектора SEAD NORAD показали, что самолет P-3 "Орион" летал взад и вперед (восток - запад) примерно вдоль параллели 24°10' с. ш. между 081°22,8' з. д. и 082°37,1' з. д. Примерно в 15.10 самолет P-3 "Орион" развернулся на северо-восток в направлении на Ки-Уэст.

2.3.8.3 Соединенные Штаты Америки представили, в частности, следующую информацию о полете самолета P-3 "Орион":

"Самолет P-3, находившийся в полете над Флоридским проливом в период до рассматриваемого инцидента, выполнял задание по программе исследований, разработок, испытаний и оценок (RDT&E) установленного на борту акустического приемника. Этот полет никоим образом не был связан с ситуацией на Кубе, полетами самолетов МиГ или полетами воздушных судов "Братьев-спасителей".

"Разворот самолета P-3 на север - северо-восток примерно в 15.10 по EST не был связан с полетами кубинских самолетов МиГ. Он был обусловлен тем, что экипаж завершил свой исследовательский полет и возвращался на базу. Тот

факт, что время события совпало с полетами самолетов МиГ, является чистой случайностью".

"Между 14.45 и моментом посадки самолет Р-3 поддерживал связь с диспетчерским пунктом управления подходом в Ки-Уэст, а также диспетчерским пунктом управления воздушным движением на авиационной базе ВМС в Ки-Уэст, когда он возвращался на свою базу в Ки-Уэст".

2.3.8.4

В заявлении пилота самолета Р-3 "Орион" указывается, в частности, следующее:

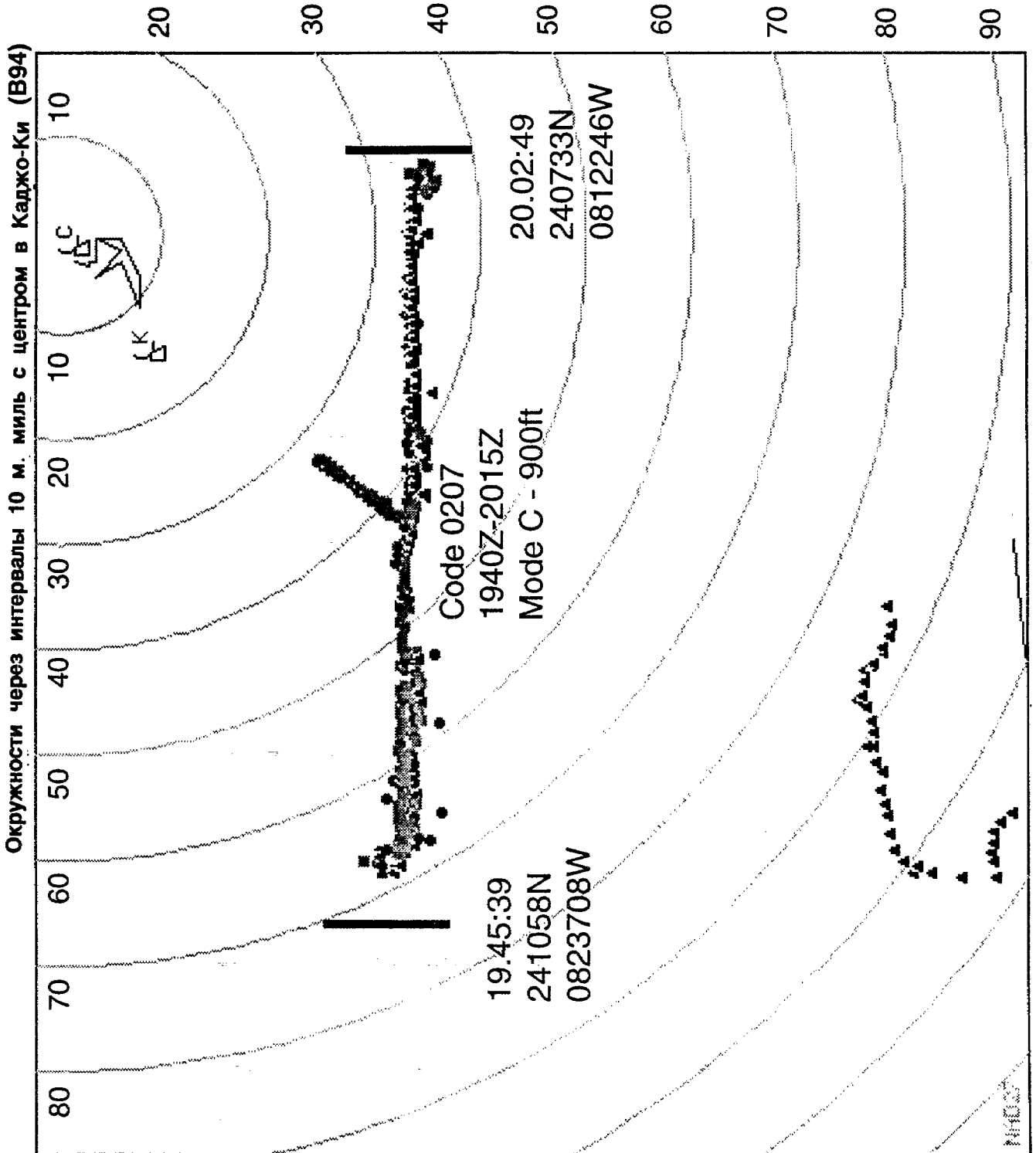
"Во второй половине дня 24 февраля 1996 года, когда воздушные суда "Братьев-спасителей" были сбиты кубинскими самолетами МиГ, я летел в качестве командира воздушного судна, которое выполняло полет, связанный с испытаниями акустического буйа и осуществлявшийся в районе к югу - юго-западу от Ки-Уэст на расстоянии примерно 5-8 миль к северу от ADIZ Кубы. В середине второй половины дня мы выполняли серию проходов, которые представляли собой участки полета с востока на запад и обратно на высоте 1500 фут AGL, центром которых являлся ранее установленный акустический буй. После достижения конца нашего участка полета в западном направлении мы развернулись на восток и следовали обратно к акустическому бую с приборной скоростью 250 уз на высоте 1500 фут, выдерживая магнитный курс 090°. Вскоре после начала этого участка полета бортинженер обратил внимание на воздушные суда, которые выполняли полет на нашей высоте в обратном направлении и приближались. Я увидел два небольших воздушных судна, находившихся в направлении "11 часов" от нас на нашей высоте и следовавших обратным курсом, проходящим к северу на удалении 500-1000 ярдов. Эшелонирование было достаточным, поэтому не были предприняты действия с целью уклонения, и мы продолжили выполнять наш проход. Мы выполнили еще один проход в направлении на восток от буйа, возвратились к нему и покинули объект для возвращения на базу". И

"Ни в какой момент времени мы не устанавливали связь с указанными воздушными судами. Мы выполняли полет по ПВП, используя рабочую частоту в УВЧ-полосе для поддержания связи с судном "38", которое находилось в море по соседству с установленным акустическим буюм. Мы контролировали определенный УВЧ-канал и не слышали никаких передач воздушных судов или других сообщений на частоте 243,0 МГц. Все это произошло в конце запланированного 6-часового полета, и поскольку мы подходили к нашему минимальному рекомендованному запасу топлива в 8000 фунтов, мы направились прямо на базу в Ки-Уэст, сообщив об окончании задания судну "38". В полете мы поддерживали связь с центром в Майами, диспетчерским пунктом управления вылетом и подходом в Ки-Уэст и диспетчерским пунктом на авиационной базе в Ки-Уэст при следовании в наш район выполнения задания и на обратном пути. С момента, когда мы видели воздушные суда, до приземления прошло примерно 30 минут".

2.4

Планирование и изменения полетов

2.4.1 Запланированный маршрут полетов по ПВП трех воздушных судов "Сессна" предусматривал пересечение опасных для полета зон MUD-8, MUD-9 и MUD-14 в пределах воздушного пространства РПИ Гаваны, которые были объявлены действующими с 8.00 до 18.30 с 21 по 28 февраля 1996 года. Сообщения NOTAM A0268/96, A0269/96 и A0270/96 были выпущены 19 февраля 1996 года. В соответствии с Руководством по аэронавигационной информации (AIM) Соединенных Штатов Америки обязанность рассматривать существующие



Карта 16. Полет воздушного судна P-3 "Орион" ВМС США, зарегистрированный радиолокаторами Соединенных Штатов Америки

сообщения NOTAM, относящиеся к иностранным районам, возлагалась на пилотов. Сообщения NOTAM включались в сборник "Международные извещения для летного персонала", публикуемый каждые две недели. Кроме того, в AIM указано, что "существующие иностранные сообщения NOTAM можно получить также в международной службе NOTAM США в Вашингтоне, округ Колумбия, через посредство любой местной AFS [станции обслуживания полетов]". Пилот, представивший планы полетов воздушных судов "Сессна", подтвердил AIFSS Майами, что он проверил соответствующие сообщения NOTAM. AIFSS Майами не был обязан конкретно подчеркивать, что эти полеты будут пересекать действующие опасные зоны.

2.4.2 Принятие планов полетов на AIFSS Майами не означало их утверждение этим центром или его ответственность за то, что воздушные суда будут находиться за пределами кубинского воздушного пространства. Эта ответственность возлагалась на пилота. В тексте AIM указано: "Проникновение в иностранное воздушное пространство без официального разрешения может повлечь опасность для воздушного судна и наложение строгих взысканий, а также причинение неудобств как для пассажиров, так и для экипажа. Заполненный с полномочными органами УВД план полета не обязательно является предварительным разрешением, требуемым некоторыми другими полномочными органами. Возможность фатальных последствий не может игнорироваться в некоторых районах мира".

2.4.3 Три воздушных судна отклонились от маршрута, указанного в планах полетов по ПВП. В Приложении 2 к Конвенции о международной гражданской авиации указывается, что в отношении полета по ПВП, который не выполняется как контролируемый полет, "соответствующему органу обслуживания воздушного движения, по возможности, незамедлительно сообщаются значительные изменения в плане полета". Термин "значительное изменение" не определен.

2.4.4 Для любого полета, пересекающего границу РПИ Майами/Гаваны, требовался план полета. Кубинские правила требовали, чтобы все полеты из других стран, выполняемые на Кубу или проходящие над Кубой через обозначенные коридоры, осуществлялись по правилам полетов по приборам (ППП).

2.5 Процедуры перехвата

2.5.1 Принципы и сигналы

2.5.1.1 В пункте 3.8.1 Приложения 2 ИКАО, который регламентирует перехват гражданских воздушных судов, указывается, что "... при разработке соответствующих правил и административных директив должное внимание обращается на положения раздела 2 [Сигналы, используемые в случае перехвата] добавления 1 и раздела 1 [Принципы, соблюдаемые государствами] добавления 2". В разделе 1 добавления 2 указывается следующее:

"1. Принципы, соблюдаемые государствами

1.1 Для обеспечения единообразия правил, что является необходимым для безопасности навигации гражданских воздушных судов, Договаривающиеся государства при разработке правил и административных директив должным образом учитывают следующие принципы:

- а) перехват гражданских воздушных судов будет предприниматься только в качестве крайней меры;

- b) перехват, в случае его осуществления, будет ограничиваться опознаванием воздушного судна, если нет необходимости вернуть его на запланированную линию пути, вывести его за пределы воздушного пространства государства, направить в сторону от запретной зоны, зоны ограничения полетов или опасной зоны или приказать этому воздушному судну произвести посадку на указанном аэродроме;
- c) не будет предприниматься учебный перехват гражданских воздушных судов;
- d) в тех случаях, когда возможно установление радиосвязи, перехватываемому воздушному судну будут передаваться по радиотелефону указания в отношении направления полета и соответствующая информация; и
- e) в тех случаях, когда от перехватываемого воздушного судна требуется произвести посадку на пролетаемой территории, указанный для посадки аэродром является пригодным для обеспечения безопасной посадки воздушного судна данного типа.

Примечание. Единодушным принятием на 25-й (чрезвычайной) сессии Ассамблеи ИКАО 10 мая 1984 года статьи 3 bis Конвенции о международной гражданской авиации Договаривающиеся государства признали, что "каждое государство должно воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете".

1.2 Договаривающиеся государства публикуют информацию о стандартном методе, который введен для маневрирования, производимого воздушными судами, перехватываемыми гражданское воздушное судно. Этот метод разрабатывается таким образом, чтобы была предотвращена любая опасность для перехватываемого воздушного судна.

Примечание. Специальные рекомендации, касающиеся метода, применяемого при маневрировании, содержатся в разделе 3 дополнения А.

1.3 Договаривающиеся государства принимают меры к тому, чтобы предусмотреть использование вторичного обзорного радиолокатора там, где он имеется, для опознавания гражданских воздушных судов в тех районах, где они могут подлежать перехвату".

2.5.1.2 Используемые в случаях перехвата сигналы, указанные в разделе 2 добавления 1 к Приложению 2, содержатся также в AIP Кубы.

2.5.2 Процедуры перехвата, использовавшиеся Кубой

2.5.2.1 Информация о планах полета воздушных судов N2506, N2456S и N5485S была передана в РДЦ Гаваны. Эти три воздушных судна связались с РДЦ Гаваны до входа в РПИ Гаваны, подтвердив свои присвоенные коды приемоответчиков. Через офицера-координатора эта информация была направлена в CNCPV, и, таким образом, кубинские службы ПВО были информированы. РДЦ Гаваны предупредил воздушные суда о действующих опасных для полетов зонах.

2.5.2.2 В специальных рекомендациях Совета ИКАО признано, что "необходимо обеспечивать тесную координацию между органом управления перехватом и соответствующим органом обслуживания воздушного движения в течение всех фаз перехвата воздушного судна, которое является или может быть гражданским воздушным судном, для того чтобы орган обслуживания воздушного движения был полностью информирован об обстановке и о действиях,

требуемых от перехватываемого воздушного судна". РДЦ Гаваны не был информирован о развитии событий в ходе перехватов воздушных судов "Сессна".

2.5.2.3 Кубинский военный наземный пункт управления не установил радиосвязь с воздушными судами ни на частоте РДЦ Гаваны, которая использовалась тремя воздушными судами "Сессна", ни на аварийной частоте 121,5 МГц. Кубинские военные самолеты-перехватчики, осуществлявшие патрулирование в прибрежном районе на севере Кубы, были направлены к радиолокационной цели их наземным пунктом управления. Они не предприняли попытки установить радиосвязь с воздушными судами "Сессна". Поэтому все другие меры, помимо перехвата, не были исчерпаны, исходя из принципа 1.1 а), который содержится в добавлении 2 к Приложению 2 и предусматривает, что перехват гражданских воздушных судов будет предприниматься только в качестве крайней меры.

2.5.2.4 Принцип 1.2 предусматривает опубликование информации о стандартном методе маневрирования воздушного судна, перехватывающего гражданское воздушное судно, который разрабатывается таким образом, чтобы была предотвращена любая опасность для перехватываемого воздушного судна. В специальных рекомендациях Совета ИКАО указано, что "при разработке такого метода следует соответствующим образом учесть ограничения, относящиеся к летно-техническим характеристикам гражданских воздушных судов, необходимость избегать полетов в такой близости к перехватываемому воздушному судну, при которой может возникнуть опасность столкновения, а также необходимость избегать пересечения траектории полета воздушного судна или выполнения любого другого маневра таким образом, что при этом спутная турбулентность может представлять опасность, особенно в тех случаях, когда перехватываемое воздушное судно входит в категорию легких воздушных судов". В *Руководстве по перехвату гражданских воздушных судов* (Doc 9433) рекомендованы и проиллюстрированы конкретные маневры при перехвате. В AIP Кубы содержались аналогичные конкретные маневры перехватывающего воздушного судна.

2.5.2.5 Пилот самолета МиГ-29 заявил, что, имея установленный визуальный контакт, он сделал предупредительный заход на первое воздушное судно "Сессна" (N2456S). Такой предупредительный заход не содержался в числе маневров при перехвате, рекомендованных ИКАО и опубликованных в AIP Кубы. Имеющаяся радиолокационная информация не позволила оценить маневрирование самолета МиГ-29 в непосредственной близости к воздушному судну N2456S. Отсутствовали свидетельства того, что самолет МиГ-29 использовал при перехвате требуемые сигналы, опубликованные в Приложении 2 и в AIP Кубы.

2.5.2.6 Перехват второго воздушного судна "Сессна" (N5485S) был аналогичным первому перехвату.

2.5.2.7 В распоряжении Кубы имелись, однако не были использованы, другие меры, помимо перехвата, например радиосвязь. Это противоречило принципу ИКАО, в соответствии с которым перехват гражданского воздушного судна должен предприниматься только в качестве крайней меры. В ходе перехватов не предпринимались попытки выпроводить воздушные суда N2456S и N5485S за границы национального воздушного пространства, вывести их из зоны запрещения, ограничения или наличия опасности для полетов или дать им указание выполнить посадку на обозначенном аэродроме. При выполнении перехвата военным самолетом-перехватчиком не соблюдались стандартные процедуры маневрирования и сигналы, предусмотренные положениями ИКАО и опубликованные в AIP Кубы.

2.6 "Братья-спасители"

2.6.1 Группа "Братья-спасители" была создана в 1991 году в Майами. Она была создана для проведения поиска кубинцев, убегающих на плотках с острова, и оказания им помощи. Это была группа добровольцев-пилотов, которая финансировалась за счет добровольных взносов. Пилоты выполняли поисковые полеты над водами Флоридского пролива.

2.6.2 До 9 сентября 1994 года Соединенные Штаты Америки разрешали беженцам с Кубы въезд на их территорию. В указанную дату между двумя государствами было подписано соглашение об урегулировании ситуации с эмиграцией. После этого беженцы более не допускались в Соединенные Штаты Америки, а вместо этого направлялись на базу ВМС Соединенных Штатов Америки в Гуантанамо. После заключения 2 мая 1995 года соглашения между двумя государствами кубинские беженцы возвращались на Кубу.

2.6.3 До заключенного 2 мая 1995 года соглашения "Братья-спасители" часто информировали Береговую охрану Соединенных Штатов Америки о датах своих намеченных полетов. В тех случаях, когда "Братья-спасители" обнаруживали людей на плотках, Береговая охрана получала информацию об их местоположениях, с тем чтобы можно было спасти людей на плотках. После 2 мая 1995 года контакты между "Братями-спасителями" и Береговой охраной прекратились, поскольку спасенные Береговой охраной люди на плотках возвращались на Кубу.

2.6.4 Помимо своих поисковых полетов, "Братья-спасители" также оказывали помощь кубинцам в лагерях для беженцев, в том числе на Багамских островах.

2.6.5 В интервью, опубликованном в "Майами Геральд" 8 марта 1996 года, президент группы, г-н Басальто, указал, что группа выполнила примерно 1800 полетов, однако не обнаружила каких-либо людей на плотках после августа 1995 года. В ходе беседы с группой ИКАО он заявил, что его группа "спасла более 4000 кубинцев".

2.6.6 По данным полномочных органов Кубы, помимо поисковых полетов, эта группа занималась с момента своего создания политической, подрывной и полувоенной деятельностью, направленной против Кубы. Провокационные действия группы усилились после соглашений об эмиграции, положивших конец незаконной эмиграции, и группа стала "систематически заниматься нарушением кубинского воздушного пространства". Полномочные органы Кубы далее заявили, что члены группы, в частности, разбрасывали подрывного содержания листовки над кубинской территорией, сбрасывали предметы со своих воздушных судов, нарушали и вмешивались в радиосвязь кубинских органов управления воздушным движением и что эти пилоты не прислушивались к сообщениям службы УВД Гаваны и не соблюдали свои планы полетов.

2.6.7 По приглашению полномочных органов Кубы группа ИКАО встретила с г-ном Хуаном Пабло Роке, бывшим кубинским пилотом самолета МиГ. Он прибыл в качестве беженца в Соединенные Штаты Америки в 1992 году через базу ВМС в Гуантанамо. В 1993 году он установил контакты с г-ном Басальто и присоединился к группе "Братья-спасители".

2.6.8 По сведениям г-на Роке, он приступил к прохождению "подготовки в целях нарушения кубинского воздушного пространства". Он заявил, что пилоты группы заполняют планы полетов на Багамские острова, однако фактически входят в кубинское воздушное пространство. Он сказал, что он лично нарушал кубинское воздушное пространство более 12 раз, причем последний раз 9 января 1996 года, когда "мы подошли к северному побережью Гаваны и сбросили тысячи листовок, [которые] призывали людей к гражданскому

неповиновению". 13 июля 1995 года, выполняя полет в составе группы, он сбросил брошюры и дымовые бомбы. Он сказал, что он является пилотом, который совершил наибольшее число нарушений кубинского воздушного пространства. Он также сказал, что в нескольких случаях он летал на воздушном судне с опознавательными знаками ВВС Соединенных Штатов Америки и что некоторые из воздушных судов, на которых летают "Братья-спасители", являются военными вариантами воздушного судна "Сессна-337" (0-2). Он заявил далее, что группа планировала доставить стрелковое оружие на Кубу и взорвать опоры высоковольтной линии, с тем чтобы нарушить энергоснабжение. 23 февраля 1996 года он скрытно покинул свой дом в Майами. Он заявил, что он прибыл на Кубу 25 или 26 февраля 1996 года.

2.6.9 По сведениям полномочных органов Соединенных Штатов Америки, г-н Роке добровольно вызвался в 1993 году предоставлять ФБР информацию, "касающуюся возможной преступной деятельности лиц, входящих в антикастровские группы в южной части Флориды. Группа "Братья-спасители" являлась одной из таких групп". Полномочные органы заявили, что г-н Роке "представлял информацию примерно 30 раз с лета 1993 года и по конец ноября 1995 года. Несколько докладов касались лиц, занимающихся торговлей наркотиков....12 докладов были связаны с группой "Братья-спасители". Эти доклады включали сведения об обсуждении возможных планов контрабандного ввоза на Кубу или сброса с воздуха над ее территорией оружия, а также других планов по нарушению кубинского воздушного пространства".

2.6.10 В статье, опубликованной в "Майами Геральд" 8 марта 1996 года, приводились слова г-на Басальто:

"...Мы находимся в состоянии конфронтации с кубинским правительством. Это представляет собой гражданскую конфронтацию. Я думаю, что следующий шаг за кубинским народом, внутри Кубы".

"Помните, что мы являемся только одним фактором. Главную роль в этом играют такие факторы, как "Кубинский совет", силы внутри острова, которые собираются вместе. Их необходимо укреплять и поддерживать извне. Я считаю, что то, что мы сделали [сбросив листовки с Декларацией прав человека ООН], укрепит их мораль".

"Я ориентирую все мои ресурсы на народ Кубы. Я стараюсь придать этому надлежащий контекст, который заключается в конфронтации между Кастро и кубинским народом. Я считаю себя частью этого".

2.6.11 В ходе беседы с группой ИКАО лица, находившиеся на борту воздушного судна N2506, пояснили, что за неделю до 24 февраля 1996 года появились сообщения в газетах о том, что были замечены примерно десять человек, плывущих с Кубы на плоту. Когда запланированный на 24 февраля 1996 года полет на Багамские острова был отменен из-за беспорядков в лагере для беженцев в пункте назначения, группа решила вылететь для выполнения поисково-спасательного полета в район Флоридского пролива.

2.7 Действия, предпринятые полномочными органами Соединенных Штатов Америки

2.7.1 3 августа 1995 года ФАУ направило г-ну Хосе Басальто в адрес организации "Братья-спасители" письмо о проведении дознания следующего содержания:

"13 июля 1995 года Вы были командиром воздушного судна N2506. В этот день Вы выполняли полет на указанном воздушном судне из аэропорта Опа Лока (Майами, Флорида) в пункт или пункты, находящиеся в пределах района полетной информации Гавана и гаванской аэродромной диспетчерской зоны, не имея на

то разрешения. Такие действия являются нарушением Федеральных авиационных правил.

Настоящим письмом информируем Вас о том, что Федеральное авиационное управление проводит расследование указанного инцидента. Будем признательны, если в течение десяти (10) дней с момента получения данного письма Вы предоставите любые доказательства или заявления по данному вопросу..."

2.7.2 31 августа 1995 года ФАУ направило г-ну Басальто "Уведомление о предлагаемых действиях в отношении свидетельства", в котором говорилось:

"...

2. Примерно 13 июля 1995 года Вы пилотировали гражданское воздушное судно N2506 "Сесна-337", являющееся собственностью другого лица, и выполняли пассажирскую перевозку из аэропорта Опа Лока (Майами, Флорида).
3. В ходе упомянутого рейса пилотируемый Вами самолет N2506 вошел в пределы района полетной информации Кубы.
4. В ходе упомянутого рейса пилотируемый Вами самолет N2506 вошел в пределы зоны опознавания ПВО Кубы (ADIZ) и проследовал через эту зону.
5. В ходе упомянутого рейса пилотируемый Вами самолет N2506 вошел в аэродромную диспетчерскую зону Гаваны (Куба).
6. Выполняя на самолете N2506 полет в районе полетной информации Кубы, ADIZ Кубы и аэродромной диспетчерской зоне Гаваны (Куба), Вы не имели разрешения от полномочного диспетчерского органа правительства Кубы на вход и выполнение полета в пределах этого воздушного пространства.
7. В результате Вы нарушили следующие разделы Федеральных авиационных правил:
 - a) раздел 91.703(a)(2) - пилотирование зарегистрированного в США гражданского воздушного судна в иностранном государстве и несоблюдение действующих в этом государстве правил полетов и маневрирования воздушных судов;
 - b) раздел 91.703(a)(3) и раздел 91.13(a) - пилотирование зарегистрированного в США гражданского воздушного судна в иностранном государстве, проявляя при этом небрежность и неосторожность и создавая тем самым угрозу жизни или имуществу других лиц.

Принимая во внимание все обстоятельства данного дела, мы предлагаем в рамках осуществления полномочий, переданных Администратору в соответствии с положениями раздела 44709 тома 49 свода законов США, выпустить постановление, приостанавливающее действие любого и каждого имеющегося у вас свидетельства коммерческого пилота сроком на сто двадцать (120) дней.

Постановление о таком приостановлении будет выпущено, если в течение пятнадцати (15) дней после получения настоящего письма Вы не предпримете

действий в отношении свидетельства, о которых говорится в прилагаемой информации".

2.7.3 21 сентября 1995 года г-н Басальто обратился с просьбой о проведении неофициальной встречи в связи с предложением о 120-дневном приостановлении действия свидетельства. Неофициальная встреча не состоялась.

2.7.4 В связи с проводимым расследованием ФАУ направило г-ну Хосе Басальто еще одно письмо от 4 апреля 1996 года, в котором, в частности, говорилось:

"Сотрудники Управления проводят расследование инцидентов, имевших место 9 января, 13 января и 24 февраля 1996 года и связанных с полетом воздушного судна "Сессна" N2506 в пределах территориального воздушного пространства Республики Куба. Эти полеты выполнялись без разрешения. По имеющейся информации, Вы были командиром воздушного судна N2506 во время одного или нескольких из упомянутых инцидентов. Такие действия являются нарушением Федеральных авиационных правил.

Настоящим письмом информируем Вас о том, что Федеральное авиационное управление проводит расследование по данному вопросу. Будем признательны, если в течение десяти (10) с момента получения настоящего письма Вы представите любые доказательства или заявления по данному делу...".

2.7.5 В ответ на запрос группы ИКАО полномочные органы Соединенных Штатов Америки представили разъяснения относительно конкретных разделов Федеральных авиационных правил, которые предположительно были нарушены г-ном Басальто:

"13 июля 1995 года г-н Басальто предположительно нарушил следующие разделы Федеральных авиационных правил: 14 CFR 91.703(a)(2) (при выполнении полета на зарегистрированном в США гражданском воздушном судне в иностранном государстве необходимо соблюдать действующие в этом государстве правила полета и маневрирования воздушных судов); 14 CFR 91.703(a)(3) (такие воздушные суда должны пилотироваться в соответствии с большинством положений части 91, если последние не противоречат правилам иностранного государства или стандартам Приложения 2 к Конвенции о международной гражданской авиации). В данной ситуации соответствующим положением части 91 является правило 14 CFR 91.13(a) (запрещается неосторожное или небрежное пилотирование воздушного судна). Расследование инцидентов, имевших место в январе и феврале 1996 года, еще не завершено, однако любые возможные правоприменительные действия, по всей вероятности, будут проистекать из вышеуказанных правил".

2.7.6 Полномочные органы Соединенных Штатов Америки также представили "заявление относительно своевременности действий окружного отделения службы нормирования полетов Майами по расследованию и правоприменению в связи с указанными инцидентами", в котором говорилось:

"Окружное отделение службы нормирования полетов (FSDO) Майами осуществляет правоприменительные действия в отношении инцидента 13 июля 1995 года и является головным ведомством в проведении расследования инцидентов, предположительно имевших место в январе и феврале 1996 года. ...

Об инциденте с полетом 13 июля 1995 года FSDO стало известно после его выполнения 13 июля. Доклад о расследовании в правоприменительных целях (EIR) был выпущен FSDO Майами 18 августа 1995 года. Отдел нормирования полетов регионального отделения завершил рассмотрение EIR 25 августа 1995 года. 31 августа 1995 года заместитель главного юрисконсульта по южному региону выпустил уведомление, предлагающее приостановить действие выданного г-ну Басальто свидетельства пилота сроком на 120 дней. Оперативность, с которой было выпущено уведомление ФАУ, свидетельствует о стремлении ФАУ не допустить других возможных нарушений правил в связи с экспедицией флотилии, запланированной на 2 сентября. (Правительство Республики Куба ранее довело до сведения ФАУ свою обеспокоенность в связи с несанкционированными полетами зарегистрированных в США гражданских воздушных судов в воздушном пространстве Кубы.)

ФАУ через Государственный департамент обратилось к кубинскому правительству с просьбой о предоставлении доказательственных материалов для обоснования предлагаемых действий в отношении свидетельства. Были запрошены, в частности, копии соответствующих кубинских нормативных актов, которые были нарушены, и заявления диспетчеров воздушного движения, наблюдавших полет в кубинском воздушном пространстве. Эти доказательственные материалы были запрошены у кубинского правительства с целью официального подтверждения отдельных элементов предположительных нарушений, а именно, подтверждения того, что кубинские нормативные положения запрещают полет, совершенный 13 июля, и что кубинский полномочный орган управления воздушным движением не выдавал г-ну Басальто разрешения на вход в воздушное пространство Кубы. Запрошенные доказательственные материалы были получены ФАУ в декабре, однако их необходимо было перевести на английский язык. Перевод был закончен лишь в начале февраля 1996 года. 14 февраля 1996 года ФАУ через Государственный департамент обратилось с просьбой о представлении дополнительной конкретной информации в связи с заверенным заявлением кубинского авиадиспетчера, которое ранее было направлено кубинским правительством.

За несколько дней до инцидента 24 февраля ФАУ получило от кубинского правительства информацию о предположительном несанкционированном полете в кубинском воздушном пространстве 13 января. До поступления этой информации попытки ФАУ получить доказательства, подтверждающие заявления Кубы о случаях нарушения воздушного пространства 9 и 13 января 1996 года, были безуспешными. После инцидента 24 февраля и получения от Кубы информации относительно инцидента 13 января ФАУ начало расследование предположительных инцидентов 9 и 13 января, а также февральского инцидента. Расследование продолжается. Не исключено, что результаты этого расследования отразятся на характере уже начатых правоприменительных действий в связи с инцидентом 13 июля. Поэтому пока не принято решения о проведении неофициальной встречи г-на Басальто и его адвоката с адвокатами ФАУ для рассмотрения уведомления, в котором предлагается приостановить действие его свидетельства пилота в связи с инцидентом 13 июля. (Неофициальная встреча является одним из этапов правоприменительного процесса, следующим за выпуском уведомления о предлагаемых действиях в отношении свидетельства.)"

2.7.7 29 февраля 1996 года ФАУ выпустило экстренное распоряжение о прекращении противоправных действий и уведомление о правоприменительной политике следующего содержания:

"... Федеральные авиационные правила запрещают несанкционированное выполнение полетов зарегистрированных в США гражданских воздушных судов в территориальном воздушном пространстве Кубы. Правительство Соединенных Штатов Америки выступало с заявлениями, предупреждая о возможных серьезных последствиях для лиц, выполняющих такие полеты.

Несмотря на такие рекомендации и предупреждения правительства Соединенных Штатов Америки и невзирая на незаконный характер указанных операций, несанкционированные полеты в кубинском территориальном воздушном пространстве продолжаются.

Учитывая вышеизложенные обстоятельства, я считаю, что сложилась чрезвычайная ситуация в области безопасности полетов коммерческой авиации и что существует необходимость незамедлительного предпринятия действий по обеспечению безопасности полетов в районе Флоридского пролива и недопущения несанкционированных полетов гражданских воздушных судов США в территориальном воздушном пространстве Кубы. Несанкционированное выполнение полетов зарегистрированных в США гражданских воздушных судов в территориальном воздушном пространстве Республики Куба запрещено.

ИСХОДЯ ИЗ ВЫШЕИЗЛОЖЕННОГО, ПРИНИМАЕТСЯ ПОСТАНОВЛЕНИЕ О ТОМ, что любое лицо, имеющее выданное в США свидетельство пилота и/или пилотирующее зарегистрированное в США гражданское воздушное судно, выполняющее несанкционированные полеты в территориальном воздушном пространстве Кубы, должно ПРЕКРАТИТЬ такую незаконную деятельность.

ТАКЖЕ ПРИНИМАЕТСЯ ПОСТАНОВЛЕНИЕ О ТОМ, что все лица, имеющие выданные в США свидетельства пилотов и/или выполняющие полеты на зарегистрированных в США гражданских воздушных судах, должны соблюдать положения Федеральных авиационных правил, запрещающие несанкционированные полеты в пределах территориального воздушного пространства Кубы.

ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

НАСТОЯЩИМ ДОВОДИТСЯ ДО СВЕДЕНИЯ, что, с немедленным вступлением в силу, любое лицо, выполняющее несанкционированный полет в территориальном воздушном пространстве Республики Куба в нарушение Федеральных авиационных правил, становится субъектом правоприменительных действий в максимальной степени, допускаемой законом, включая, в частности, следующие меры:

- немедленное аннулирование свидетельства пилота;
- максимальные гражданско-правовые санкции;
- арест воздушного судна, на котором было допущено такое нарушение; и
- надлежащие судебные-процессуальные действия.

(Основания: свод законов США, том 49, разделы 40113(a), 44709, 46105(c), 46301, 46304(b), 46106 и 46107.)

Кроме того, любое лицо, пилотирующее или пытающееся пилотировать воздушное судно после аннулирования свидетельства пилота или не имея действительного свидетельства пилота, подлежит уголовному преследованию и тюремному заключению на срок до 3 лет и/или штрафу (свод законов США, том 49, раздел 46306(b)(7)).

2.7.8 1 марта 1996 года полномочные органы США выпустили извещение FDC NOTAM 6/1335 следующего содержания:

"В связи с имевшими место в последнее время инцидентами с зарегистрированными в США гражданскими воздушными судами ФАУ рекомендует всем пилотам, выполняющим полеты в воздушном пространстве над Флоридским проливом и прилегающими к нему международными водами, внимательно следить за воздушным движением в этом районе и строго придерживаться международных норм и Федеральных авиационных правил ФАУ. Администратор принял постановление о прекращении противоправных действий и уведомление о правоприменительной политике со вступлением в силу 29 февраля 1996 года. Любое лицо, имеющее выданное в США свидетельство пилота и/или пилотирующее зарегистрированное в США гражданское воздушное судно, должно соблюдать Федеральные авиационные правила, запрещающие несанкционированные полеты в пределах территориального воздушного пространства Кубы. Лица, совершившие несанкционированный полет в этом воздушном пространстве, становятся субъектом правоприменительных действий в максимальной степени, допускаемой законом, включая, в частности, аннулирование свидетельства пилота, максимальные гражданско-правовые санкции, арест воздушного судна и судебные процессуальные действия. Кроме того, любое лицо, пытающееся пилотировать воздушное судно после аннулирования свидетельства или не имея действительного свидетельства, подлежит уголовному преследованию и тюремному заключению сроком до 3 лет и/или штрафу".

В сопроводительном документе GENOT RWA 6/18 указывается, что извещение FDC NOTAM 6/1335:

"... должно доводиться до сведения экипажей всех самолетов, выполняющих полеты в пункты во Флоридском заливе или в прилегающих международных водах. Извещение FDC NOTAM 6/1335 зачитывается полностью ... Указанное извещение NOTAM зачитывается полностью каждый раз при представлении плана полета".

2.7.9 7 марта 1996 года ФАУ направило "письмо пилотам" с целью "как можно более широко информировать" относительно постановления о прекращении противоправных действий и уведомления о правоприменительной политике. В указанном письме говорится:

"ФАУ получило доступ ко всем имеющимся правительственным радиолокационным источникам и намеревается использовать их для установления случаев нарушения кубинского воздушного пространства. Пилоты должны знать, что при наличии доказательств из любого источника о нарушении кубинского воздушного пространства свидетельства пилотов будут в срочном порядке аннулированы. Кроме того, в соответствующих случаях будут применяться максимальные гражданско-правовые санкции, арест воздушных судов и судебные процессуальные действия".

2.7.10 16 мая 1996 года ФАУ приняло "Экстренное постановление об аннулировании" в отношении свидетельства коммерческого пилота г-на Басальто. В нем говорится, что, согласно определению администратора ФАУ, соображения безопасности полетов коммерческой или транспортной авиации и интересы общественности требуют немедленного аннулирования указанного свидетельства.

2.7.11 В постановлении отмечается, что примерно 11 июля 1995 года представители FSDO Майами встретились с г-ном Басальто как с президентом группы "Братья-спасители" и информировали его о возможных серьезных последствиях несанкционированного входа в территориальное воздушное пространство Кубы, а также о тщательном расследовании любых случаев нарушения FAR или международных нормативных положений. В документе далее говорится, что примерно 13 июля 1995 года г-н Басальто пилотировал гражданское воздушное судно N2506, выполнявшее перевозку пассажиров, из аэропорта Опа Лока в территориальное воздушное пространство Кубы, аэродромную диспетчерскую зону Гаваны (Куба) и запретную зону Кубы MUP-1. В момент выполнения полета эти зоны были либо зонами ограничения полетов, либо запретными зонами. Во время этого полета на самолете N2506 г-н Басальто "не имел разрешения полномочного органа управления воздушным движением правительства Кубы на выполнение полета в этом районе воздушного пространства". Такое несанкционированное проникновение и выполнение полета является нарушением ряда конкретных законодательных положений Кубы.

2.7.12 В постановлении далее говорится, что примерно 24 февраля 1966 года г-н Басальто пилотировал гражданское воздушное судно N2506, выполнявшее полет из аэропорта Опа Лока на основании плана полета по ПВП, в территориальном воздушном пространстве Кубы, которое в то время являлось зоной ограничения полетов или запретной зоной Кубы. Во время полета г-н Басальто не имел разрешения полномочного органа управления воздушным движением правительства Кубы на вход и выполнение полета в этом воздушном пространстве, что является нарушением конкретных законов Кубы.

2.7.13 В постановлении утверждается, что при пилотировании самолета N2506 г-н Басальто проявлял небрежность и неосторожность, подвергая опасности жизнь или имущество других лиц, и что его действия демонстрируют отсутствие должной меры осторожности, рассудительности и ответственности, которыми должен располагать владелец свидетельства пилота.

2.7.14 В постановлении указывается, что г-н Басальто нарушил:

- 1) положения раздела 91.703(a)(2) FAR (выполнение полета на зарегистрированном в США гражданском воздушном судне в иностранном государстве и несоблюдение действующих в этом государстве правил полета и маневрирования воздушных судов), в частности путем нарушения ряда перечисленных законов и нормативных положений Кубы;
- 2) положения разделов 91.703(a)(3) и 91.13(a) FAR (проявление неосторожности или небрежности при пилотировании зарегистрированного в США гражданского воздушного судна в иностранном государстве, подвергая тем самым опасности жизнь и имущество других лиц).

Постановление вступило в силу с момента его принятия, учитывая экстренный характер ситуации, требующей незамедлительных действий.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Полномочные органы Кубы уведомяли полномочные органы Соединенных Штатов Америки о многократных нарушениях кубинского территориального воздушного пространства, которые имели место в период с 15 мая 1994 года по 4 апреля 1995 года (семь конкретных дат), воздушными судами, выполняющими полеты из Соединенных Штатов Америки, и неоднократно требовали от Соединенных Штатов Америки принять меры к тому, чтобы положить конец этим нарушениям.

3.2 По крайней мере одно воздушное судно N2506 пролетело над городом Гаваной на малой высоте 13 июля 1995 года и сбросило некоторое количество листовок и религиозных значков. Куба потребовала, чтобы Соединенные Штаты Америки не допускали таких нарушений.

3.3. В официальном заявлении, сделанном 14 июля 1995 года, правительство Кубы заявило о своей твердой решимости принять все необходимые меры для предотвращения провокационных действий и предупредило, что любое воздушное судно, вторгшееся в кубинское территориальное воздушное пространство, может быть сбито.

3.4 По информации, полученной от полномочных органов Кубы, два легких воздушных судна нарушили кубинское территориальное воздушное пространство 9 и 13 января 1996 года и сбросили листовки, которые упали на кубинскую территорию. Как сообщил пилот одного из этих воздушных судов (N2506), полмиллиона листовок было сброшено 13 января 1996 года; в обоих случаях в указанные даты они были сброшены за пределами кубинской территориальной зоны в 12 м. миль и ветер отнес их в район Гаваны.

3.5 В период до 24 февраля 1996 года полномочные органы Соединенных Штатов Америки выпустили официальные бюллетени и сообщения NOTAM, уведомляющие о потенциальных последствиях несанкционированного проникновения в кубинское воздушное пространство, и начали судебные-процессуальные действия против пилота воздушного судна N2506.

3.6 В соответствии со статьей 12 Чикагской конвенции каждое Договаривающееся государство обязуется принимать меры для обеспечения того, чтобы каждое воздушное судно, несущее его национальный знак, где бы такое воздушное судно ни находилось, соблюдало действующие в данном месте правила и регламенты, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов.

3.7 "Братья-спасители" представляют собой объединившуюся на добровольной основе группу пилотов, базирующуюся в Майами (Флорида, Соединенные Штаты Америки) и созданную для поиска кубинцев, уплывающих на плотках с острова, и оказания им помощи. Есть основания полагать, что некоторые члены этой группы стремились повлиять на политическую ситуацию на Кубе.

3.8 После событий 9 и 13 января 1996 года полномочным органам Кубы стало ясно, что правительство Соединенных Штатов Америки не в состоянии контролировать деятельность организации "Братья-спасители"; командующий ПВО и ВВС Кубы получил указание о том, что нарушения кубинского территориального воздушного пространства не должны более допускаться, и был уполномочен в случае возникновения подобной ситуации лично принимать решение в отношении военного перехвата и сбития, если это будет необходимо.

3.9 23 февраля 1996 года Государственный департамент Соединенных Штатов Америки предупредил отдел международной авиации ФАУ о напряженной ситуации на Кубе и возможности того, что "Братья-спасители" могут предпринять несанкционированный полет в

кубинское воздушное пространство; отдел международной авиации ФАУ предупредил об этом штаб-квартиру ФАУ, FSDO, отделение ФАУ в Майами и офицера-координатора в ARTCC Майами.

- 3.10 24 февраля 1996 года Государственный департамент Соединенных Штатов Америки запросил через оперативный центр ФАУ в Вашингтоне (округ Колумбия) информацию о вылете воздушных судов группы "Братья-спасители". Помимо подразделений ФАУ, были уведомлены другие учреждения, в том числе таможенная служба. Согласно полномочным органам Соединенных Штатов Америки, о любых вторжениях в кубинское территориальное воздушное пространство надлежало подготавливать соответствующие документы на предмет соблюдения/обеспечения соблюдения норм.
- 3.11 Воздушные суда N2456S, N5485S и N2506 отклонились от маршрута, указанного в их планах полетов по ПВП; они выполняли полеты в опасных зонах MUD-8 и MUD-9 в пределах РПИ Гаваны, объявленных таковыми 24 февраля 1996 года.
- 3.12 В 15.21 24 февраля 1996 года воздушное судно N2456S было уничтожено ракетой "воздух - воздух", выпущенной кубинским военным самолетом МиГ-29.
- 3.13 В 15.27 24 февраля 1996 года воздушное судно N5485S было уничтожено ракетой "воздух - воздух", выпущенной кубинским военным самолетом МиГ-29.
- 3.14 Имели место значительные расхождения в записях радиопереговоров кубинского военного персонала, представленных Кубой и Соединенными Штатами Америки. Некоторые сообщения в записи, представленной Соединенными Штатами Америки, невозможно было найти в записи, представленной Кубой, причем во всех случаях сообщения касались судов в районе сбития. Эти различия нельзя было объяснить результатом того, что одновременные сообщения по-разному регистрировались различными станциями, и их нельзя было также объяснить следствием технических трудностей при записи.
- 3.15 Имели место значительные расхождения в радиолокационных данных, представленных Кубой и Соединенными Штатами Америки, которые невозможно было устранить.
- 3.16 Зарегистрированные местоположения и линия пути корабля *Majesty of the Seas*, данные наблюдения, проводившегося его экипажем и пассажирами, местоположение судна *Tri-Liner* по отношению к кораблю *Majesty of the Seas* и результирующие предположительные координаты мест сбития считались наиболее надежными оценками местоположений.
- 3.17 Подкрепляющих доказательств о местоположении корабля *Majesty of the Seas* не было получено. С учетом этой оговорки, а также зарегистрированных местоположений корабля *Majesty of the Seas*, воздушное судно N2456S было сбито примерно в точке с координатами 23°29' с. ш., 082°28' з. д., расположенной в 9 м. милях за пределами кубинского территориального воздушного пространства, а воздушное судно N5485S было сбито примерно в точке с координатами 23°30,1' с. ш., 082°28,6' з. д., расположенной в 10 м. милях за пределами кубинского территориального воздушного пространства.
- 3.18 Помимо перехвата, в распоряжении Кубы имелись, однако не были использованы, другие средства, например радиосвязь. Это противоречит принципу ИКАО, в соответствии с которым перехват гражданских воздушных судов должен предприниматься только в качестве крайней меры.
- 3.19 В ходе перехватов не было предпринято попыток выпроводить воздушные суда N2456S и N5485S за пределы национального воздушного пространства, вывести их из зоны

запрета, ограничения или опасности для полетов или дать им указание выполнить посадку на назначенном аэродроме.

3.20 При выполнении перехвата кубинским военным самолетом-перехватчиком не соблюдались стандартные процедуры маневрирования и сигналы, соответствующие положениям ИКАО и опубликованные в AIP Кубы.

3.21 Протокол, вводящий статью 3 *bis* в Чикагскую конвенцию, не вступил в силу. Ни Куба, ни Соединенные Штаты Америки его не ратифицировали.

3.22 Норма обычного международного права, в соответствии с которой государства должны воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете, как это зафиксировано в статье 3 *bis* Чикагской конвенции, и положения ИКАО, касающиеся перехвата гражданских воздушных судов, применяются независимо от того, находится ли такое воздушное судно в пределах территориального воздушного пространства данного государства.

4. РЕКОМЕНДАЦИИ

4.1 Каждое Договаривающееся государство, являющееся участником Чикагской конвенции, должно в свете резолюций A25-2 и A31-15, добавление С, Ассамблеи а также резолюций и решений Совета ратифицировать Протокол, вводящий статью 3 *bis* в Конвенцию.

4.2 До ратификации и официального вступления в силу Протокола, вводящего статью 3 *bis* в Конвенцию, государства должны выполнять все положения Протокола.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

ADF	- автоматический радиопеленгатор
ADIZ	- опознавательная зона ПВО
AIFSS	- центр автоматизированного обслуживания международных полетов
AIM	- Руководство по аэронавигационной информации (Соединенные Штаты Америки)
AIP	- сборник аэронавигационной информации
AMIS	- служба информации о движении воздушных судов
ARSR	- маршрутный обзорный радиолокатор
ARTCC	- маршрутный центр УВД
CARIBROC	- Карибский региональный центр управления полетами (Соединенные Штаты Америки)
CNCPV	- Объединенный национальный центр планирования полетов (Куба)
CTA	- район управления
CVR	- речевой регистратор в кабине экипажа
DAICC	- Координационный центр контроля местных воздушных перевозок, таможенная служба (Соединенные Штаты Америки)
°C	- градусы Цельсия
°T	- истинные градусы
DFDR	- цифровой регистратор полетных данных
DME	- дальномерное оборудование
FAR	- Федеральные авиационные правила (Соединенные Штаты Америки)
FDR	- регистратор полетных данных
FSDO	- Окружное отделение службы летных стандартов, ФАУ (Соединенные Штаты Америки)
GPS	- глобальная система определения местоположения
IACC	- Институт гражданской авиации (Куба)
INS	- инерциальная навигационная система
MUD	- опасная зона, установленная Кубой
MUP	- запретная зона, установленная Кубой
NBC	- национальная вещательная корпорация (Соединенные Штаты Америки)
NORAD	- Объединенное командование ПВО Североамериканского континента (Соединенные Штаты Америки)
NOTAM	- извещение, содержащее информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживания и правил или информацию об опасности, своевременное предупреждение о которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов
NTSB	- Национальное управление по безопасности на транспорте (Соединенные Штаты Америки)
QNH	- установка подшкалы высотомера для указания превышения (над средним уровнем моря) при нахождении на земле
RAC	- Правила полетов и управление воздушным движением

SAR	- поиск и спасание
SEAD	- юго-восточный сектор ПВО, NORAD (Соединенные Штаты Америки)
SIGMET	- выпускаемая органом метеорологического слежения информация о фактическом или ожидаемом возникновении определенных явлений погоды по маршруту полета, которые могут повлиять на безопасность полетов воздушных судов
STOL	- короткий взлет и посадка
TWR	- аэродромный диспетчерский пункт
UTC	- Всемирное координированное время
VOR	- всенаправленный ОВЧ-радиомаяк
ВОРЛ	- вторичный обзорный радиолокатор
ВЧ	- высокая частота (3 000-30 000 кГц)
гПа	- гектопаскаль
ИКАО	- Международная организация гражданской авиации
кг	- килограмм (килограммы)
кГц	- килогерц
км	- километр (километры)
км/ч	- километры в час
м	- метр (метры)
МГц	- мегагерц
мм	- миллиметр (миллиметры)
ОВД	- обслуживание воздушного движения
ОВЧ	- очень высокая частота (30-300 МГц)
ПВП	- правила визуальных полетов
ПОРЛ	- первичный обзорный радиолокатор
ППП	- правила полетов по приборам
РДЦ	- районный диспетчерский центр
РПИ	- район полетной информации
см	- сантиметр (сантиметры)
УВД	- управление воздушным движением
УВЧ	- ультравысокая частота (300-3000 МГц)
ФАУ	- Федеральное авиационное управление (Соединенные Штаты Америки)
ФБР	- Федеральное бюро расследований (Соединенные Штаты Америки)
ЭП	- эшелон полета



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.

* Распространяется только на языках, на которых документ был представлен.

BACKGROUND INFORMATION

TABLE OF CONTENTS

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



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

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

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

1. FILING OF FLIGHT PLANS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. AMENDMENT OF FLIGHT PLANS

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

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

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

4. TAXI FOR TAKE-OFF AT OPA LOCKA AIRPORT

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

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

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

5. DEPARTURE FROM OPA LOCKA AIRPORT

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

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

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

6. ACTIVATION OF FLIGHT PLANS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TIME	STATION	TRANSMISSION
16:14:08	Miami Radio	Cessna two five zero six Miami Radio go ahead
16:14:10	N2506	Sir, two five zero six would like to declare an emergency on those two aircraft we have not received further contact from them and it is practically impossible that they would lose four radios so we saw two MiGs in the area and we saw two balls of smoke, two balls of smoke and I am trying to tell you that the likelihood is that those two aircraft might have been downed by the MiGs
16:14:37	Miami Radio	Cessna two five zero six, er, understand sir, what I need to know is which airport you are going to
16:14:44	N2506	I am going into Opa Locka to our base into Opa Locka
16:14:50	Miami Radio	November two five zero six understand you're going 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 comming ...MiG</i>		
	N2506 intercom	poor Mike		
15:21:42	Cayman 201			Present position direct to ATUVI, Cayman two oh one, thank you
15:21:43	Havana ACC			Bye
15:21:51	Havana ACC			Royal five sixty one Havana
	N2506 intercom	<i>You see...you see they shoot at us, this was a flare</i>		
15:21:53	Royal 561			Five sixty one go ahead
15:21:56	Havana ACC			Traffic is a Cessna 421 the same way located twelve o'clock level one two zero distance twenty miles
15:22:04	N2596 intercom	<i>Okay, we have a Mig around</i>		
15:22:05	Royal 561			Okay, we'll keep an eye for it, five sixty one. He's twenty miles out is he?

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

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

TIME	STATION	Intercom	122.75 MHz	133.7 MHz
15:25:48	Opa Locka hangar		<i>.. here, go ahead, go ahead understand</i>	
15:25:53	N2506 Seagull 1		<i>Go ahead Seagull Seagull Charlie</i>	
15:26:02	Opa Locka hangar		<i>Go ahead One, go ahead one, go ahead Charlie</i>	
	Opa Locka hangar		<i>Go ahead Charlie, go ahead Charlie bate, bate</i>	
15:27:02	N2506 intercom	Shit		
15:27:04	Opa Locka hangar	<i>who is there?</i>		
15:27:08	N2506 Seagull 1		Seagull Mike Seagull One	
15:27:10	N5485S Seagull M		I'm here, any word from Charlie?	
15:27:11	N2506 Seagull 1		Negative	
15:27:18	N5485S Seagull M		Do you want me to try? Well never mind	
15:27:21	N2506 Seagull 1		Do you see that smoke to my ,ah, left?	
15:27:25	N4585S Seagull M		I don't see anything now, I did see smoke	
15:27:30	N2506 Seagull 1		Err, do you see smoke below the MiG?	
15:27:33	N4585S Seagull M		I did'nt 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	-COMIENZE A GIRAR POR LA DERECHA PARA CURSO 30 GRADOS.	COMIENZE A GIRAR POR LA DERECHA PARA CURSO 30 GRADOS.
15:13:28		08	PC	-EL 08?	PARA EL 08?
	15:14:26	08			
15:13:29		PC	13	-NO, EL 13, 1213 CISNE-8.	AL 13.
15:13:32	15:14:30	13	PC	-COPIADO CISNE-8, 30 GRADOS POR LA DERECHA.	COPIADO CISNE-8, 30 GRADOS POR LA DERECHA.
15:13:39	15:14:35	13	PC	-CISNE-8, AQUÍ LO QUE TENGO ABAJO ES UN BARCO GRANDE.	CISNE-8, AQUÍ LO QUE TENGO ABAJO ES UN BARCO GRANDE.
15:13:44	15:14:40	PC	13	-1213 TIENE UN OBJETIVO 10 GRADOS A SU IZQUIERDA, DISTANCIA 12 KM.	1213 TIENE UN OBJETIVO 10 GRADOS A SU IZQUIERDA, DISTANCIA 12 KM.
15:13:50	15:14:46	13	PC	-NEGATIVO, ESTO ES UN BARCO GRANDE LO QUE TENGO AQUÍ, A LA IZQUIERDA.	NEGATIVO, ESTO ES UN BARCO GRANDE LO QUE TENGO AQUÍ, A LA IZQUIERDA.
15:14:01	15:14:55	PC	13	-SIGUE BUSCANDO 1213.	SIGUE BUSCANDO.
15:14:04	15:14:56	13	PC	-ENTERADO.	ENTERADO.
15:14:09	15:15:02	13	PC	-EL 13 GIRANDO POR LA IZQUIERDA 270.	GIRANDO POR LA IZQUIERDA AL 270.
	15:15:11				LO QUE TENGO A LA IZQUIERDA EN ESTOS MOMENTOS ES UN BARCO DE PASAJEROS GRANDE.
15:14:30	15:15:26	PC	13	-1213 CISNE-8.	1213 ES CISNE 8.
15:14:33	15:15:27	13	PC	-ADELANTE CISNE-8.	-ADELANTE CISNE-8.

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

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

TIME (CUBAN 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 TREPAS A ALTURA 2000.	VOY A TREPAS A ALTURA 2000.
15:18:33	15:19:12	PC	08	-COLOR Y MATRICULA DE LA AVIONETA?	COLOR Y MATRICULA DE LA AVIONETA?
15:18:36	15:19:15	PC	08	-CHEQUE LA MATRICULA.	CABALLERO
15:18:38	15:19:17	08	PC	-OYE, LA MATRICULA TAMBIÉN?	OYE, LA MATRICULA TAMBIÉN?
15:18:41	15:19:19	PC	08	-QUE TIPO Y COLOR?	QUE TIPO Y COLOR?
15:18:44	15:19:22	08	PC	-BLANCA Y AZUL	BLANCA Y AZUL
15:18:46		13	PC	-BLANCA Y AZUL	
15:18:47	15:19:24	08	PC	-BLANCA Y AZUL, LA AVIONETA ESTA A BAJA ALTURA, AVIONETA.	BLANCA Y AZUL, ESTA A BAJA ALTURA, AVIONETA.
15:19:03	15:19:38	08	PC	-DAME INSTRUCCIONES.	DAME INSTRUCCIONES.
15:19:07		PC	08	-ES UN 337.	
15:19:09	15:19:44	08	PC	-INSTRUCCIONES.	INSTRUCCIONES.
15:19:17	15:19:52	08	PC	-ÓYEME, AUTORIZAME A..., VAMOS A DARLE UN PASE.	ÓYEME, AUTORIZAME A...,
15:19:20	15:19:54	13	PC		VAMOS A DARLE UN PASE
15:19:23		PC	08	-A QUE DISTANCIA ESTA?	
15:19:26	15:20:02	08	PC	-SI LE DAMOS UN PASE SE NOS COMPLICA LA COSA.	SI LE DAMOS UN PASE SE NOS COMPLICA LA COSA.
	15:20:04				VAMOS A DARLE UN PASE. PORQUE SE ESTÁN ACERCANDO UNOS BARCOS AHI, LE VOY DAR UN PASE
15:19:29		08	PC	-VAMOS A DARLE UN PASE.	
15:19:34		08	PC	-ES UN CESSNA 337.	
15:19:41	15:20:12	08	PC	-HABLEN, HABLEN.	HABLEN, HABLEN.
15:19:45		PC	08	-DIME SI ES UN CESSNA 337?	
15:19:51	15:20:22	08	PC	-LO TENGO EN CAPTURA. LO TENGO EN CAPTURA.	LO TENGO EN CAPTURA. LO TENGO EN CAPTURA.
15:19:53	15:20:24	08	PC	-LO TENEMOS EN CAPTURA, AUTORIZARNOS.	LO TENEMOS EN CAPTURA, AUTORIZARNOS.

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
15:19:57		08	PC	-LO TENEMOS EN CAPTURA, AUTORIZARNOS.	
15:20:00	15:20:32	08	PC	-ES UN CESSNA 337.	ES UN CESSNA 337. ES ESA. AUTORIZARNOS COJONES.
15:19:29		PC	08	-AUTORIZADO A DESTRUIR.	
15:20:03		08	PC	-ES ESA, ES ESA, ES ESA.	
15:20:06		PC	08	-AUTORIZADO A DESTRUIR 08.	
	15:20:40	PC	08		FUEGO
15:20:11	15:20:42	08	PC	-AUTORIZARNOS COJONES.	AUTORIZARNOS COJONES. QUE LA TENEMOS
15:20:13		08	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 ATERRIAJE DIRECTO.	AUTORIZACIÓN DESCENDER PARA EL ATERRIAJE A ...
15:32:19		08	DV	-08.	08.

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

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
15:34:36	15:36:12	PC	45	-NEGATIVO, ATRAVESAR LA HABANA NO, POR EL ESTE DE LA HABANA, VAMOS A PASAR POR EL ESTE DE HABANA, ALTURA 200 M Y DESPUÉS TREPANDO, DESPUÉS DE LA COSTA ALTURA MIL.	NEGATIVO, ATRAVESAR LA HABANA, NO. POR EL ESTE DE LA HABANA.
		72			METROS Y DESPUÉS TREPAN...DESPUÉS DE LA COSTA TREPAN 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, MANIOBRANDO 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 COMIENCE A GIRAR POR LA DERECHA PARA CURSO 180.	EL OBJETIVO 10 GRADOS A SU DERECHA DISTANCIA 7 KILÓMETROS.
	15:48:24	CIS8	45		COMIENCE 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	294 5		USTED MANTIENE CURSO 270, 15 KILÓMETROS DELANTE DE LA COSTA A LA IZQUIERDA, ALTURA 2000 METROS.
		45	C8		CURSO 270.
		C8	294 5		LLAMA A 2972
		72	C8		ADELANTE.
		C8	72		DÍGAME SI ESTA SOBRE EL OBJETIVO?
		45	C8		DICE QUE NO TIENEN EL OBJETIVO, QUE NO VEAN NADA AHI. ME COPIO?
		C8	45		CORRECTO, LE COPIE. DICE QUE MANTIENE LA ZONA DE BÚSQUEDA?
		45	C8		CORRECTO, EL ESTA EN LA ZONA DE BÚSQUEDA.
		45	22		A LA VISTA.
		45	72		NO VEA NADA?
		45	72		NADA?
		72	45		NEGATIVO, ESTOY ATRÁS DEL BARCO.
		45	72		ESTA AQUÍ LA ZONA?
		45	22		BUENO, VAMOS REGRESANDO.

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

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

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

TIME (CUBAN TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
		22	C2		NEGATIVO, HACIENDO RECONOCIMIENTO AQUÍ AL BARCO. EN LA REGIÓN DONDE ESTOY YO, HAY UN BARCO PARECE QUE ES UN PESQUERO, ES BLANCO Y NARANJA Y VA CON RUMBO AL NORTE, ESTA APROXIMADAMENTE UNOS 25 DE LA COSTA.
		C2	22		CUAL ES TU POSICIÓN?
		22	C2		25 KILÓMETROS AL NORTE DE HABANA
		72	C2		NOSOTROS ESTAMOS AL NORTE DE...
		45	22		MANTENGA ALTURA.
		22	45		OK, YO ESTOY AL NORTE DE HABANA 25 KILÓMETROS, ESTOY EN ALTURA 2500.
		72	22		TIENE EL PETROLERO ESTA
		22	72		NEGATIVO, NO. LO QUE TENGO ES OTRO EQUIPO.
		45	C2		ADELANTE. EL UNO 17.
		22	72		OK, TENGO EL PETROLERO YA.
		22	45		ENTERADO, DESCENDIENDO A ALTURA 2000.
		72	22		HAY OTRO PETROLERO CON RUMBO 270.
		C2	45		PEGAMOS A LA COSTA, TREPANDO A ALTURA 4000 METROS.
		45	22		
		C2	45		USTED PRÓXIMO DE LA COSTA, PASA POR ALTURA 2000.
		45	C2		CLARO.
		C2	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 TRANSCRIPT/RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	FROM	TO	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY CUBA)	TRANSMISSION (TEXT PROVIDED BY THE UNITED STATES)
		A	297 2		POSICIÓN?
		22	A		EL ESTA NORTE DEL PETROLERO HAY ALGÚN INDICACIÓN POR 72?
		72	22		REPITA?
		22	72		NO, CON CISNE 2
		2945	A		TERCERO, ALAS, TREN Y FLAPS, AIRE NORMAL.
		A	45		VIENTO CALMA.
		C2	122 2		
		22	C2		ADELANTE.
		C2	22		REGRESANDO, REGRESA AL CAMPO.
		22	C2		CORRECTO, ESTOY REGRESANDO.
		C2	22		
		22	C2		ADELANTE.
		C2	22		POSICIÓN?
		22	C2		PASANDO AL COTILLERA
		C2	22		PASANDO?
		22	C2		ENTRE GUANAJAY Y ARTEMISA.
		C2	22		AH, GUANAJAY Y ARTEMISA.
		22	C2		CORRECTO.
		45	C2		POSICIÓN DE FLAPS ABAJO Y ASEGURADO.
		C2	45		CONTINUÉ.
		C2	297 2		
		72	C2		ADELANTE.
		C2	72		DÍGAME EL UNO.
		72	C2		TENGO EL UNO 19.
		C2	72		TENGO AQUÍ EL UNO 19.
		72	C2		AFIRMATIVO.
		22	C2		EN EL CUARTO, 1200.

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

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

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	1 COPY.	
	15:11:54				ROGER.
15:10:43	15:11:55	13	PC	13 CALLING CISNE-8.	CISNE-8 FOR 13.
		--	--	
15:10:47	15:11:56	PC	13	CORRECT, ON YOUR RIGHT, COURSE 330, WE ARE GOING TO WORK AGAINST ONE CONTACT.	...HEADING OF 330, WE'RE GOING TO WORK AGAINST THE TARGET.
15:10:52	15:12:03	13	PC	330 ON THE LEFT.	330 TO THE LEFT.
15:10:54	15:12:04	PC	13	CORRECT.	RIGHT.
15:11:09	15:12:19	08	13	13, THERE IS A VERY BIG CONTACT THERE.	THERE IS A VERY LARGE VESSEL THERE.
15:11:12	15:12:21	13	08	YES, I SAW IT A WHILE AGO.	I JUST SAW IT.
15:11:31		08	PC	290.	
	15:12:39	PC	08	08, ACTIVATE RADAR.	TURN ON YOUR RADAR.
15:11:36		08	PC	NEGATIVE.	
	15:12:43	08	PC		CONNECTED.
15:11:43	15:12:51	PC	13	13, ACTIVATE RADAR, ALL COMPLETE.	CONNECT THE RADAR AND EVERYTHING.
15:11:46	15:12:53	13	PC	CONNECTED.	CONNECTED.
15:11:48	15:12:54	PC	13	SEARCH BELOW 13.	LOOK FOR IT BENEATH YOU.
		PC	13	SET COURSE 2...360.	
15:11:51	15:12:56	PC	13	...SEARCH BELOW YOU' GUYS, IT IS BELOW...NORTH OF BARACOA SOME 30 KM.	BENEATH
15:11:53		PC	13	1213 REPORT MAINTAINING.	
	15:13:04	13	PC	13	ON PARAMETERS.
15:12:00	15:13:05	PC	13	CORRECT, MAINTAIN COURSE 360.	MAINTAIN COURSE 330.
15:12:04	15:13:08	13	PC	MAINTAINING.	ON PARAMETERS.
15:12:06		PC	13	1 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 RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	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 RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	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 RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
		2972	45		LISTEN, I AM ABOUT 10 KM FROM THE TARGET.
		08	29 72		THAT IS CORRECT. THAT IS, THE LARGE VESSEL IS GOING TO SIGNAL YOU, MORE OR LESS TO THE RIGHT AND A LITTLE BEFORE YOU REACH THE LARGE VESSEL THERE IS A SMALL VESSEL THERE WHERE IT IS, WHERE THE FIRST FELL.
		BSR	08		NO, BUT I AM ON COURSE 320 FROM ...
15:31:16		DV	08	08, ANTONIO.	
15:31:18		08	D V	COME IN.	GO AHEAD.
15:31:19		DV	08	45 IS HEADED OVER THERE.	
15:31:21		08	D V	ROGER.	(GIVE ME A POSITION??)
15:31:22		08	D V	08, I'M SOUTH OF BOYEROS.	ROGER. I AM SOUTH OF BOYEROS
15:31:28		PC	08	HEIGHT?	ALTITUDE?
15:31:29	15:33:27	08	PC	4500 M.	4,500 METERS.
15:31:31		PC	08	ROGER, KEEP TO THE SAME HEIGHT AND INFORM ON THE SECOND.	CORRECT, MAINTAIN ALTITUDE ...
15:31:33	15:33:32	08	PC	I READ YOU.	COPIED.
15:31:35		22	D V	ANTONIO, 22 STARTING UP.	
15:31:43		3014	D V	ANTONIO, 3014.	
15:31:53				ANTONIO, 3014.	
15:31:58		08	D V	ANTONIO, 3014 IS CALLING YOU.	ANTONIO, 3014 IS CALLING YOU.
15:32:03	15:33:58	DV	--	COME IN, ANTONIO.	GO AHEAD.
15:32:05		14	D V	3014 IN ONE.	
15:32:07		DV	--	WELL, 08 AND 13, WE ARE GOING TO CARRY OUT A SHORT RUN.	WE WILL DO A SHORT TRAFFIC PATTERN.
15:32:11		08	D V	08 IS NEXT TO THE SECOND, AUTHORIZE ME TO GO DOWN.	APPROACHING THE SECOND, AUTHORIZATION TO DESCEND.

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:32:15	15:34:05	DV	08	YOU'RE AUTHORIZED TO COME DOWN FOR A DIRECT LANDING.	AUTHORIZED TO DESCEND FOR LANDING...
15:32:19		08	D V	08.	08.
15:32:25	15:34:12	13	D V	13, I AM MAINTAINING 1000 TO THE FIELD.	I WILL MAINTAIN 1,000 METERS TO THE FIELD.
15:32:37		14	D V	ANTONIO, 3014 IN ONE.	(CALLS)
15:32:43		DV	13	ROGER 13.	
15:33:09		PC	45	45, ANTONIO-1.	
15:33:11		45	PC	LOUD AND CLEAR.	
15:33:12		PC	45	WE ARE GOING TO SCOUT OVER BEJUCAL. LOOK FOR TARGET WITH A 240 COURSE.	WE WILL RECONNOITER ... A TARGET ENTERING ON COURSE 240.
15:33:15		45	PC	TURNING RIGHT TOWARDS BEJUCAL.	TURNING TO THE RIGHT TO ...
15:33:24	15:35:10	PC	45	2945, TAKING OFF, ON THE RIGHT, NEAR BEJUCAL WATCH THE PLANE COMING NEAR.	CORRECT, ... 2945 ... ME TO THE RIGHT NEAR...FROM LA SALUD TO BEJUCAL OBSERVE IN THIS AREA THAT COMES ...
15:33:34		08	D V	08 1500 IN GUIRA.	
15:33:39		08	45	DID YOU COPY, 45?	AT 1,500 METERS IN THE SECOND. DO YOU COPY, 45?
15:33:42		45	08	CORRECT.	CORRECT.
15:33:43	15:35:25	08	45	I'M STARTING TO DESCEND FOR THE LANDING.	I AM GOING TO DESCEND TO LAND.
		PC	08	CARRY ON 08, 45 IS..	COPIED, COPIED.
15:33:45		--	--	22 TAKING OFF.	
15:33:47		13	D V	13, HEADED FOR THE FOURTH 1000.	... TOWARD THE FOURTH, 1,000 METERS.
15:33:51		PC	45	2945. CISNE-2.	(CALLS)
15:34:18	15:35:59	45	PC	COME IN.	GO AHEAD. GO AHEAD, COURSE TOWARD BEJUCAL.
15:34:22		45	PC	COME IN 45, OVER BEJUCAL.	
		PC	45	2945, WE'LL SET COURSE NORTH OF HAVANA.	EH..., NORTH..., NORTH OF HAVANA, WE ARE GOING TO NORTH OF HAVANA.

TIME (CUBAN 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 RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:35:40		SAR	45	NEGATIVE.	NEGATIVE, I AM AT ABOUT 5 KM, ABOUT 3 KM FROM THE WHITE TRANSPORT VESSEL ON COURSE 330 AT THIS TIME.
15:35:41		45	SAR	ROGER.	UNDERSTOOD, YOU ARE APPROACHING THE TRANSPORT VESSEL NOW.
		45			THERE IS A SMALLER VESSEL IN THAT ZONE, TELL HIM IT IS THE ONE...
		72	45		CORRECT, TO THE SOUTH OF THE LARGE VESSEL IS A SMALLER DOWN ONE
		45			THAT IS WHERE THEY ARE, THERE WHERE THEY ARE. THERE WHERE THE FIRST (ONE) FELL IS WHERE THE VESSEL IS.
				
15:35:42		DV	--	GIVE ME A CHANCE TO LAND THE FIGHTERS. GIVE ME A CHANCE.	
15:35:47		08	D V	IN FLAPS POSITION.	
15:35:48		DV	08	CARRY ON.	
15:35:57		22	PC	22. I'M HEADING NORTH OF CELIMAR.	DID YOU UNDERSTAND? HE GAVE ME THE REPORT (BLOCKED).
15:36:20	15:38:10	22	45	45, HEIGHT?	ALTITUDE?
15:36:21		DV	08	LAND, 08.	
15:36:23	15:38:16	08	D V	08 COMPLETE.	(CALLS)
		45	PC	45 IN HEIGHT 300.	...
	15:38:19	22	45	I COPIED 300.	DID YOU COPY 300?
	15:38:20	45	22	CORRECT 300.	CORRECT, 300
15:36:33	15:38:22	22	45	OK. I KEEP 1000.	OK, I MAINTAIN 1,000
15:36:35	15:38:23	45	22	ROGER.	(CALLS)
15:36:40	15:38:29	PC	45	2945 CISNE-2.	(CALLS)
15:36:43		45	PC	2945	2945
15:36:46		45	PC	ROGER.	GO AHEAD.

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:36:47	15:38:34	PC	45	CORRECT. KEEP HEIGHT 1000, COURSE 270, ALONG THE COAST, 10-15 KM FROM THE COAST, TO SANTA CRUZ.	CORRECT, MAINTAIN ALTITUDE 1,000 METERS, COURSE 270 ALONG THE COASTLINE AT DISTANCE 10 KILO... AT 15 KM FROM THE COAST, TOWARD SANTA CRUZ.
15:36:58	15:38:44	45	PC	45	...
15:37:01	15:38:47	22	PC	22. I KEEP 1500.	I MAINTAIN 1,500
15:37:06	15:38:52	13	D V	13, WINGS, LANDING GEARS, FLAPS, NORMAL PRESSURE.	NORMAL PRESSURE.
15:37:09		DV	13	WIND CALM, 13.	UNDERSTOOD
15:37:11	15:39:00	13	D V	13	13.
15:37:36	15:39:21	PC	D V	22 AND 45, ARE THE TWO STILL IN SIGHT?	ARE THE TWO STILL IN SIGHT?
15:37:40	15:39:22	45	PC	45 WITH 270 COURSE.	COURSE 270.
15:37:43	15:39:25	PC	45	DO YOU STILL HAVE THE NUMBER IN SIGHT?	IS THE NUMBER STILL IN SIGHT?
15:37:46	15:39:28	22	--	22. I KEEP 1500 NORTH OF...	I MAINTAIN 1,500 METERS.
15:37:50	15:39:30	PC	22	ARE THEY STILL IN SIGHT?	ARE THEY STILL IN SIGHT?
15:37:52	15:39:33	22	PC	NO. NEGATIVE. NOT YET.	NO, STILL NOT.
15:37:56	15:39:37	PC	22	INFORM ME WHEN YOU ARE IN FORMATION.	I REPORT THAT NO...
15:38:00	15:39:41	45	PC	45 HEADING TO SANTA CRUZ.	COURSE TOWARD SANTA CRUZ.
15:38:06	15:39:46	13	D V	13 FLAP POSITION COMPLETE.	FULL FLAPS.
15:38:09		DV	13	CARRY ON.	
15:38:27	15:40:07	22	45	IN SIGHT, I'M GOING INTO FORMATION.	IN SIGHT.
15:38:30		45	22	ROGER.	UNDERSTOOD
15:38:37		DV	13	LAND 13.	
15:38:39		13	D V	ROGER.	
15:38:41		22	PC	22 IN FORMATION WITH 45.	REPORTING THAT...

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:38:46		DV	13-08	13 AND 08, REMEMBER TO DISCONNECT ARMAMENT...DISCONNECT ARMAMENT, 13 AND 08.	...
15:38:53	15:40:31	13	D V	DISCONNECTED.	DISCONNECTED.
15:38:54		08	D V	DISCONNECTED.	
15:39:05		45	PC	45 FIVE FROM SANTA CRUZ.	5 FROM...
		PC	45	ROGER.	
15:39:16	15:40:49	45	PC	INSTRUCTIONS FOR 45.	
		DV	13	RELEASE THE PARACHUTE THERE.	
15:39:28	15:41:00	PC	45	2945, CISNE-2.	(CALLS)
15:39:31		45	PC	COME IN.	GO AHEAD.
15:39:32		PC	45	KEEP TO HEIGHT 2, 15 KM NORTH OF SANTA CRUZ. ECONOMIC SPEED.	MAINTAIN ALTITUDE 2, 15 KM NORTH OF SANTA CRUZ...
15:39:37	15:41:10	PC	45	ECONOMIC SPEED.	
15:39:38		45	PC	45	45.
15:39:42	15:41:14	PC	45	45. ASK 2972 IF HE IS ON THE TARGET.	ASK 2972 IS HE IS OVER THE TARGET.
15:39:49	15:41:19	45	SA R	72, 45 ... ON THE TARGET?	OVER THE TARGET?
		72	45		AFFIRMATIVE, I AM AT 1,500 METERS FROM THE TARGET.
		45	72		500 METERS FROM THE TARGET?
15:39:41		SAR	45	I DO NOT YET HAVE THE TARGET IN SIGHT.	(BLOCKED) TARGET IS STILL IN SIGHT.
15:39:53	15:41:28	PC	45	I COPY. TELL HIM TO INFORM ME WHEN HE'S ON THE TARGET.	UNDERSTOOD, TELL HIM TO LET YOU KNOW WHEN HE IS OVER THE TARGET.
15:39:57	15:41:30	45	SA R	INFORM ME WHEN YOU ARE ON THE TARGET.	TELL ME WHEN YOU ARE OVER THE TARGET.
		72	45		AND WHAT IS THE POSITION OF THE TARGET. TELL ME.
15:40:01		22	45	GIVE ME TARGET POSITION. I'M IN FORMATION.	

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:40:08	15:41:40	22	45	TO YOUR RIGHT.	TO YOUR RIGHT.
15:40:11	15:41:42	45	22	IN SIGHT.	
15:40:17	15:41:49	PC	45	45...POSITION?	POSITION?
15:40:19	15:41:50	45	PC	NORTH OF SANTA CRUZ 5 KM.	NORTH OF SANTA CRUZ, 5 KM.
15:40:27	15:42:02	PC	45	NORTH OF SANTA CRUZ. CORRECT. MAINTAIN.	NORTH OF SANTA CRUZ, CORRECT. MAINTAIN ALTITUDE 2?
15:40:32		PC	45	HEIGHT 2.	
15:40:33	15:42:04	45	PC	CORRECT. HEIGHT 2.	
15:40:35		PC	45	2945...CISNE-2.	(CALLS)
15:40:37		45	PC	GO AHEAD.	GO AHEAD.
15:40:38	15:42:13	PC	45	ON THE RIGHT, PUT COURSE 360...360. FLY 3 MIN...3 MIN...WITH COURSE 360.	TO THE LEFT TO COURSE 360, GO 3 MINUTES ON COURSE 360.
15:40:49	15:42:18	45	PC	COPY, 360, 3 MIN.	COPIED, 360 FOR THREE MINUTES.
	15:42:36	45	22		I DO NOT ... YOU.
		PC	29 45		ASK 2972 THE...TARGET.
		45	72		WHAT IS THE TARGET?
		72	45		WE HAVE THE VESSEL IN SIGHT.
		45	72		THE VESSEL, BUT THE SMALL ONE OR THE LARGE ONE?
		72	45		THE LARGE VESSEL, A LARGE VESSEL.
		45	72		UNDERSTOOD, NOW YOU HAVE THE LARGE VESSEL IN SIGHT.
		72	45		IT IS A TRANSPORT.
	15:43:13	72	45		IT IS A TRANSPORT VESSEL, THEY ARE CLOSE.
15:41:08		45	22	MAKE YOURSELF COMFORTABLE ... MAKE YOURSELF COMFORTABLE TO SEARCH FOR IT.	
15:41:25	15:43:40	PC	45	PAY ATTENTION 45, AFTER FLYING 3 MIN. WE WILL MAKE A PATTERN THERE TO THE RIGHT, THERE TO THE RIGHT.	AFTER... AT 3 MINUTES IN ORDER TO MAKE A PATTERN TO THE LEFT...TO THE RIGHT.
15:41:33	15:43:50	45	PC	45	45.

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	Fro m	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	SA R	2872...CISNE-2.	(CALLS)
	15:44:54	PC	45	45 RECOGNIZE CONTACT...AT 12...8.	RECONNOITER THE TARGET.
15:42:59	15:45:00	45	PC	I DON'T HAVE IT IN SIGHT...GIVE ME POSITION.	UNDERSTOOD, I STILL DO NOT HAVE IT IN SIGHT.
	15:45:02	45	PC		I DO NOT HAVE IT IN SIGHT, GIVE ME A POSITION.
15:43:09	15:45:10	PC	45	DON'T YOU HAVE IT ON THE RADAR?	YOU DO NOT HAVE IT ON THE RADAR.
15:43:11	15:45:13	22	PC	NEGATIVE, I AM LOOKING.	NEGATIVE, I AM SEARCHING.
	15:45:16	PC	45		IDENTIFY THE TARGET.
	15:45:18	45	PC		I DO NOT HAVE IT, GIVE ME A POSITION.
	15:45:21		PC		SLOW DOWN, LOOK, HE STILL DOES NOT HAVE IT IN SIGHT.
15:43:13	15:45:25	22	PC	OK, I HAVE A CONTACT SLIGHTLY TO THE RIGHT.	OK, I HAVE THE TARGET A LITTLE TO THE RIGHT.
15:43:26	15:45:28	PC	22	THE CONTACT SLIGHTLY TO THE RIGHT. DISTANCE 4 KM.	TARGET TO YOUR RIGHT, DISTANCE 4 KM.
15:43:33	15:45:32	22	PC	NOW I HAVE ONE AT 8.	
15:43:36	15:45:36	PC	45	IS THE CONTACT STILL IN SIGHT 45?	DO YOU STILL HAVE THE TARGET IN SIGHT?

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:43:41	15:45:41	--	--	...45.	(CALLS)
		18	PC	NO YET, WAIT.	
15:43:48	15:45:46	--	--	GIVE DISTANCE OF 45 ONLY.	ONLY 45 IS CONSTANTLY OBSERVING THE DISTANCE.
	15:45:53	PC	45	IT IS BELOW YOU 45.	YOU HAVE IT ABOVE... BELOW YOU.
15:43:56	15:45:54	45	PC	BELOW ME?	BELOW ME?
15:43:57	15:45:57	PC	45	CLOSE TO YOUR RIGHT FOR COURSE 180, I PASS THE CONTACT.	CLIMB TO YOUR RIGHT TO COURSE 180, YOU PASSED THE TARGET.
	15:45:58	22	45	ON THE RIGHT, CLOSE.	
15:44:12	15:46:10	SAR	PC	13 WE ARE ON THE SEARCH AREA.	WE ARE NOW IN THE ZONE OF THE VESSEL.
15:44:18	15:46:11	PC	45	45...CISNE-8.	(CALLS)
15:44:18	15:46:13	45	PC	GO AHEAD.	GO AHEAD.
15:44:19	15:46:15	PC	45	CORRECT. COURSE 180...45.	CORRECT, COURSE 180.
15:44:23	15:46:18	45	PC	180?	UNDERSTOOD. 180?
15:44:25		PC	45	CORRECT. 180.	CORRECT, 180. ALTITUDE 2?
15:44:33	15:46:30	45	PC	180. AT ALTITUDE TWO.	
	15:46:39	PC	45	CORRECT.	CORRECT.
15:44:48	15:46:40	PC	45	THE CONTACT AT 12. DISTANCE 4.	TARGET AT 12, DISTANCE 4.
15:44:53	15:46:48	45	PC -22	45, AT 12. COPIED. IN FORMATION?	AT 12, COPIED.
15:44:57	15:46:54	45	PC	GIVE ME THE ALTITUDE OF THE CONTACT, BOY.	GIVE ME THE ALTITUDE OF THE TARGET, BUDDY.
15:44:59	15:46:59	PC	45	I DON'T HAVE THE ALTITUDE RIGHT NOW.	I DO NOT HAVE THE ALTITUDE AT THIS MOMENT.
15:45:02		PC	45	SEARCH IT BELOW.	
15:45:03	15:46:56	22	45	LOOK UP, TO THE RIGHT. GUAL. IT PASSES US AT 90 DEGREES, DO YOU HAVE IT NOW?	ABOVE TO THE RIGHT, FIDEL. YOU PASSED IT AT 90. DO YOU HAVE IT?
15:45:11		45	22	YOU GO AHEAD. YOU GO AHEAD.	
15:45:12	15:47:07	22	45	CORRECT, I CLOSE TO THE RIGHT.	TURN TO THE RIGHT, TURN TO THE RIGHT.
15:45:15	15:47:08	22	45	GUAL TURN TO THE RIGHT.	TURN TO THE RIGHT.

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:45:20	15:47:10	22	45	CLOSE.	
15:45:23	15:47:17	PC	45	45. TELL ME THE CONTACT'S FEATURES.	TELL ME IF YOU IDENTIFY THE TARGET.
15:45:26	15:47:18	45	PC	CESSNA-337.	CESSNA 337.
15:45:28		PC	45	45...CISNE-2. DO YOU HAVE IT IN SIGHT?	IT IS A CESSNA 337. IT IS TURNING TO THE LEFT.
15:45:31	15:47:20	22	PC	IT IS A CESSNA 337, IT IS APPROACHING FROM THE RIGHT.	
15:45:34		PC	22	CORRECT.	
15:45:35	15:47:27	22	45	KEEP ON TURNING TO THE RIGHT 45.	CONTINUE TURNING TO THE RIGHT.
15:45:38		PC	45	WHERE IS IT TURNING NOW?	WHERE IS IT TURNING NOW?
15:45:41	15:47:33	22	PC	WITH A COURSE OF ABOUT 30 DEGREES.	COURSE APPROXIMATELY 30 DEGREES.
15:45:44	15:47:36	PC	45	WITH COURSE 30. IT IS MANOEUVRING TOWARDS YOU.	...YOU MANOEUVRING?
15:45:47		45	PC	CORRECT. MANOEUVRING TO THE RIGHT...TO THE LEFT.	CORRECT. I MANOEUVRE TO THE RIGHT...TO THE LEFT.
15:45:51		PC	45	45 LET'S CHECK THE COLOUR.	I NEED TO HAVE THE COLOG IDENTIFIED.
15:45:54	15:47:43	45	PC	IT IS LIGHT BLUE.	IT IS LIGHT BLUE. CORRECT.
15:45:56		PC	45	TELL ME IF IT IS BLUE AND WHITE?	YES. LIGHT BLUE.
15:45:58		45	PC	CORRECT.	
15:45:59	15:47:49	PC	45	LIGHT BLUE?	
15:46:01	15:47:50	45	PC	YES. LIGHT BLUE.	
15:46:02		PC	45	LIGHT BLUE AND WHITE. ISN'T IT?	YOU DO NOT KNOW...
15:46:05	15:47:54	45	PC	ON THE SCREEN CISNE-8?	AND CISNE-8 DOES NOT HAVE IT ON SCREEN?
15:46:07	15:47:55	45	22	YOU DON'T HAVE IT?	DO YOU HAVE IT?
15:46:08	15:47:56	22	45	NO. WE'VE LOST IT. DID WE PASS IT?	NO, IT WAS LOST. WE PASSED IT.
	15:48:00		45		YOU' LOST IT?
15:46:15		PC	45	HEY. TRY TO COPY THE REGISTRATION. THERE. 45.	
15:46:19	15:48:07	22	PC	MAINTAIN. CISNE-8...22.	(CALLS)

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
		PC	22	GO AHEAD.	GO AHEAD.
15:46:23		22	PC	DO YOU HAVE IT THERE ON THE SCREEN?	YOU DON'T HAVE IT ON SCREEN?
15:46:25	15:48:09	PC	22	CORRECT.	CORRECT.
15:46:25	15:48:12	22	PC	GIVE US INDICATIONS.	GIVE ME THE SITUATION THERE.
15:46:27	15:48:18	PC	22	CONTACT 10 DEGREES TO YOUR RIGHT. DISTANCE 7 KM. START TURNING TO THE RIGHT FOR COURSE 180.	THE TARGET 10 DEGREES TO YOUR RIGHT, DISTANCE 7 KM.
	15:48:24	PC	45		BEGIN TURNING TO THE RIGHT TO COURSE 180.
15:46:35	15:48:18	22	PC	OK.	
15:46:39	15:48:22	45	PC	IS IT ABOVE OR BELOW?	180. WAS IT ABOVE OR BELOW?
15:46:41	15:48:26	22	45	IT WAS ALMOST AT THE SAME LEVEL WITH US.	IT WAS AT A DISTANCE, LEVEL WITH US.
15:46:49	15:48:29	PC	45	YOU HAVE IT 5 DEGREES TO YOUR RIGHT, 45.	YOU HAVE IT 5 DEGREES TO YOUR LEFT.
15:46:54	15:48:36	45	PC	ROGER.	UNDERSTOOD.
15:46:58	15:48:40	PC	45	AT 12.	AT 12.
15:47:02	15:48:44	45	PC	COPY AT 12.	COPIED.
15:47:04	15:48:50	22	PC	I DON'T HAVE IT IN SIGHT.	I HAVE IT IN SIGHT.
15:47:06		45	22	REPEAT.	DISTANCE?
15:47:07	15:48:52	22	45	AT 12. TWO.	AT 12. 2.
15:47:09	15:48:53	PC	45	45 TELL ME THE REGISTRATION.	I HAVE IT. GIVE ME THE REGISTRATION.
15:47:12	15:48:56	45	PC	WAIT, LET ME FIND IT FIRST.	WAIT, LET ME FIND IT FIRST.
15:47:14		22	PC	WE DON'T HAVE IT NOW.	I DO NOT HAVE IT NOW, I DO NOT HAVE IT.
15:47:17	15:48:57	PC	45	45 I PASS OVER THE CONTACT, IT IS LEAVING YOU BEHIND.	YOU PASSED OVER THE TARGET. YOU ARE LEAVING IT BEHIND.
15:47:20	15:49:00	PC	45	SEARCH FOR IT BELOW YOU, WITHIN THE TURNING RADIUS.	
15:47:41	15:49:19	PC	45	DO I COPY 45?	DID YOU COPY?

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
15:47:42		45	PC	WHAT?	REPEAT.
15:47:44	15:49:27	PC	45	SEARCH IT WITHIN THE TURNING RADIUS. FLYING AROUND BELOW YOU.	LOOK FOR IT IN THE FIRST TURN, TURNING BELOW YOU.
15:47:48		45	PC	ROGER.	UNDERSTOOD.
15:47:52	15:49:30	PC	45	45...CISNE-2, THE CONTACT 10 DEGREES TO YOUR LEFT. DISTANCE 12 KM.	TARGET 10 DEGREES TO YOUR LEFT, DISTANCE 12 KM.
15:47:58	15:49:35	45	PC	COPIED. COURSE 360.	COPIED. COURSE 360.
15:48:00	15:49:38	PC	45	STOP HEADING 330.	END UP ON COURSE 330.
15:48:03	15:49:38	45	PC	330.	330.
15:48:07	15:49:46	22	PC	I AM GOING TO REDUCE SPEED A LITTLE. TO SEE IF I CAN CATCH IT WELL.	I AM GOING TO SLOW DOWN A BIT TO SEE IF I CAN CATCH HIM.
15:48:09	15:49:42	PC	45	END IN COURSE 270...45.	END UP ON 270, 45.
15:48:12		PC	45	45 GIVE ME THE ONE.	UNDERSTOOD, 270.
15:48:14	15:49:49	PC	45	THE CONTACT IN 270, IN SIGHT AT 12, AT 12, SIX.	TARGET 270 IN SIGHT AT 12, 6.
15:48:23	15:50:00	45	PC	45.	45
	15:50:09	C8	45		DO YOU HAVE THE TARGET IN SIGHT?
	15:50:19	45	C8		IT IS BELOW AND AHEAD OF ME.
		C8	45		WORK.
	15:50:20	45	22		WHAT KIND?
15:48:30		43	D V	43 IN POSITION.	
		PC	45	45...CISNE-8.	
15:48:44		22	PC	LET HIM WORK. HOLD DOWN.	
15:48:47	15:50:22	PC	45	DO YOU ALREADY HAVE IT?	DO YOU HAVE IT?
	15:50:26	22	45	YES. I GOT IT. TURN TO YOUR RIGHT.	YES. I HAVE IT.
	15:50:28	--	-- 45. TO THE LEFT.	TURN LEFT. 30 LEFT.
15:49:07	15:50:38	22	45	IT IS TURNING TO THE LEFT.	IT IS TURNING LEFT, FOLLOW IT.

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	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 RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	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 RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
		45	72		ROGER. HOW FAR FROM THE COAST ARE YOU AT THIS MOMENT?
		72	45		SOME SEVEN OR EIGHT KILOMETERS.
		PC	45		AND HE DOES NOT HAVE ANYTHING AT THE LOCATION?
		45	PC		THAT'S CORRECT. THEY HAVE IN SIGHT A LARGE WHICH IS.
		45	PC		HE IS RECONNOITRING A NAVY VESSEL, THOSE PEOPLE.
		45	PC		IT IS A PASSENGER BOAT, CORRECT?
		45	45		TO OUR RIGHT.
		45	PC		ROGER, I HAVE A LARGE BOAT IN VIEW, TO MY RIGHT.
		45	45		IT IS A PASSENGER BOAT.
		45	PC		PULLING OUT, COURSE 210.
		C2	45		LISTEN, CALL 29 720 AND TELL HIM TO GO TO CHANNEL FOUR TO SEE IF HE CAN MAKE CONTACT WITH THE NAVY PEOPLE.
		45	72		(CALLS)
		45	45		THERE IS ANOTHER SMALL VESSEL HERE.
		45	PC		(CALLS)
		45	PC		A SMALL BOAT IN VIEW, TO MY LEFT 90 DEGREES.
		72	45		NEGATIVE CONTACT WITH THE NAVY.
		45	PC		NEGATIVE CONTACT WITH THE NAVY.
		45	PC		YOU AUTHORIZE ME TO RECONNOITER A SMALL BOAT THAT IS TO THE RIGHT.
		72	PC		LISTEN, THERE IS A SMALL BLUE BOAT THERE THAT IS ON COURSE 110 DEGREES, WE ARE GOING BEHIND TO SEE IF WE CAN SEE SOMETHING.
		45	PC		(CALLS)

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
		45	45		IT IS A SAILBOAT THERE.
		45	45		YES, IN SIGHT.
		PC	45		(CALLS)
		45	PC		(REQUEST) YOU AUTHORIZE RECONNAISSANCE OF A BOAT THAT I HAVE HERE.
		PC	45		ALTITUDE 3000?
		45	PC		ALTITUDE 3000 METERS.
		PC	45		CORRECT, AUTHORIZED.
		45	45		OK, I AM GOING TO CONDUCT THE RECONNAISSANCE NOW.
		45	45		REPEAT.
		45	45		DESCENDING.
		45	45		ROGER.
		45	PC		WHAT ALTITUDE DOES HE MAINTAIN? (PAUSE) COPIED.
		PC	45		FUEL REMAINDER?
		45	PC		FUEL REMAINDER 19.
		45	45		DO YOU HAVE IT?
		45	45		OK, IT IS A SMALL SAILBOAT, BUT NO, IT DOES NOT HAVE ANYTHING ON TOP.
		45	45		WHAT DO YOU HAVE?
		45	45		NO, THE SAILBOAT DOES NOT HAVE ANYTHING ON TOP.
					IT IS PASSIVE.
		45	45		ROGER, THE SAILBOAT HAS NOTHING ON TOP, IT IS PASSIVE.
		PC	45		LET'S DO A RECONNAISSANCE MORE TO THE NORTH OF MARIEL.
		45	PC		NORTH OF MARIEL.
		PC	45		TELL ME, CONTACT THE 720 AND TELL HIM TO SEE IF A LAUNCH OF OUR IS LYING TO IN THAT ZONE.
		45	72		DO YOU HAVE ONE OF OUR NAVY LAUNCHES?
		45	72		IF YOU HAVE ONE OF OUR NAVY LAUNCHES IN SIGHT THERE.

TIME (CUBAN 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 RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
		45	PC		AT THIS MOMENT, IN MARIEL. RETURNING.
		PC	45		CORRECT. CHECK THE RADIO.
		45	PC		YOU MEAN ME?
		PC	45		LOUD AND CLEAR.
		45	PC		OK, COPIED.
		PC	45		GIVE ME YOUR ALTITUDE.
		45	PC		1500.
		PC	45		CORRECT. FOR YOUR INFORMATION, I HAVE THE NEXT THIRD... TO MIG-23 #1.
		45	PC		COPIED.
		PC	72		POSITION?
		45	PC		HE IS NORTH OF THE TANKER. ... IS THERE ANY INSTRUCTION FOR THE HELO?
		72	45		REPEAT?
		45	72		NO, WITH CISNE2
		45	PC		THIRD, FLAPS, LANDING GEAR AND FLAPS, AIR NORMAL.
		PC	45		WIND CALM.
		PC	45		(CALLS)
		45	PC		GO AHEAD.
		PC	45		RETURNING, RETURN TO HOME FIELD.
		45	PC		CORRECT, I AM RETURNING.
		PC	45		(CALLS)
		45	PC		GO AHEAD.
		PC	45		POSITION?
		45	PC		PASSING THE MOUNTAIN RANGE. .
		PC	45		PASSING?
		45	PC		BETWEEN GUANAJAY AND ARTEMISA.
		PC	45		AH, GUANAJAY AND ARTEMISA.
		45	PC		CORRECT.
		45	PC		FLAPS DOWN AND LOCKED.

TIME (CUBAN RECORDING)	TIME (UNITED STATES RECORDING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
		PC	45		CONTINUE.
		PC	72		(CALLS)
		72	PC		GO AHEAD.
		PC	72		TELL ME FUEL REMAINDER.
		72	PC		I HAVE FUEL REMAINDER 19.
		PC	72		I HAVE FUEL REMAINDER 19.
		72	PC		AFFIRMATIVE.
		45	PC		IN THE FOURTH, 1200.
		PC	45		600...
		45	PC		I AM GOING DIRECTLY.
		45	PC		FLAPS COMPLETE.
		PC	72		POSITION?
		72	PC		NORTH OF MARIEL, SOME SEVEN KILOMETERS NORTH OF MARIEL.
		PC	72		POSITION EXACTLY.
		72	PC		FIVE KILOMETERS NORTH OF MARIEL. COURSE 90.
		45	PC		LANDING GEAR, FLAPS FOUR GREEN.
		PC	45		OK, WIND CALM, CONTINUE.
		PC	72		RETURN TO HOME FIELD, ALTITUDE 200 METERS.
		72	PC		(ACKS)
		PC	45		(XG)
		PC	72		(CALLS)
		PC	72		(CALLS)
		72	PC		GO AHEAD.
		PC	72		GIVE ME YOUR POSITION.
		72	PC		AT THE MOMENT WE ARE NORTH OF BARACOA.
		PC	72		ROGER.
		72	PC		60 DEGREES. ... NEGATIVE, I DID NOT COPY IT. ... GO AHEAD. ... TO BEACON 200.
		72	PC		OVER BARACOA. OVER BARACOA.

TIME (CUBAN RECORD ING)	TIME (UNITED STATES RECORD ING)	From	To	Transmission (Text provided by Cuba)	Transmission (Text provided by the United States)
		PC	72		OK.
		72	PC		OVER NORTH OF THE FIELD.

**E. EXTRACTS FROM ANNEX 2 TO THE CONVENTION
ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION**

APPENDIX 1. SIGNALS

(Note.— See Chapter 3, 3.4 of the Annex)

2. SIGNALS FOR USE IN THE EVENT OF INTERCEPTION

2.1 Signals initiated by intercepting aircraft and responses by intercepted aircraft

<i>Series</i>	<i>INTERCEPTING Aircraft Signals</i>	<i>Meaning</i>	<i>INTERCEPTED Aircraft Responds</i>	<i>Meaning</i>
1	<p>DAY or NIGHT — Rocking aircraft and flashing navigational lights at irregular intervals (and landing lights in the case of a helicopter) from a position slightly above and ahead of, and normally to the left of, the intercepted aircraft (or to the right if the intercepted aircraft is a helicopter) and, after acknowledgement, a slow level turn, normally to the left, (or to the right in the case of a helicopter) on the desired heading.</p> <p><i>Note 1.— Meteorological conditions or terrain may require the intercepting aircraft to reverse the positions and direction of turn given above in Series 1.</i></p> <p><i>Note 2.— If the intercepted aircraft is not able to keep pace with the intercepting aircraft, the latter is expected to fly a series of race-track patterns and to rock the aircraft each time it passes the intercepted aircraft.</i></p>	<p>You have been intercepted . Follow me.</p>	<p>DAY or NIGHT — Rocking aircraft, flashing navigational lights at irregular intervals and following.</p> <p><i>Note.— Additional action required to be taken by intercepted aircraft is prescribed in Chapter 3, 3.8.</i></p>	<p>Understood, will comply.</p>

2	DAY or NIGHT — An abrupt break-away manoeuvre from the intercepted aircraft consisting of a climbing turn of 90 degrees or more without crossing the line of flight of the intercepted aircraft.	You may proceed.	DAY or NIGHT — Rocking the aircraft.	Understood, will comply.
3	DAY or NIGHT — Lowering landing gear (if fitted), showing steady landing lights and overflying runway in use or, if the intercepted aircraft is a helicopter, overflying the helicopter landing area. In the case of helicopters, the intercepting helicopter makes a landing approach, coming to hover near to the landing area.	Land at this aerodrome.	DAY or NIGHT — Lowering landing gear, (if fitted), showing steady landing lights and following the intercepting aircraft and, if, after overflying the runway in use or helicopter landing area, landing is considered safe, proceeding to land.	Understood, will comply.

2.2 Signals initiated by intercepted aircraft and responses by intercepting aircraft

<i>Ser ies</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</u> LAAND	Land at this aerodrome			Will comply
PROCEED	PRO- <u>SEED</u>	You may proceed	CAN NOT	<u>KANN</u> NOTT	Unable to comply
			REPEAT	<u>REE</u> -PEET	Repeat your instruction
			AM LOST	<u>AM</u> LOSST	Position unknown
			MAYDAY	<u>MAYDAY</u>	I am in distress
			HJACK ³	<u>HI</u> -JACK	I have been hijacked
			LAND	LAAND	I request to land at
			(place name)	(place name)	(place name)
			DESCEND	DEE- <u>SEND</u>	I require descent

1. *In the second column, syllables to be emphasized are underlined.*
2. *The call sign required to be given is that used in radiotelephony communications with air traffic services units and corresponding to the aircraft identification in the flight plan.*
3. *Circumstances may not always permit, nor make desirable, the use of the phrase "HJACK".*

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

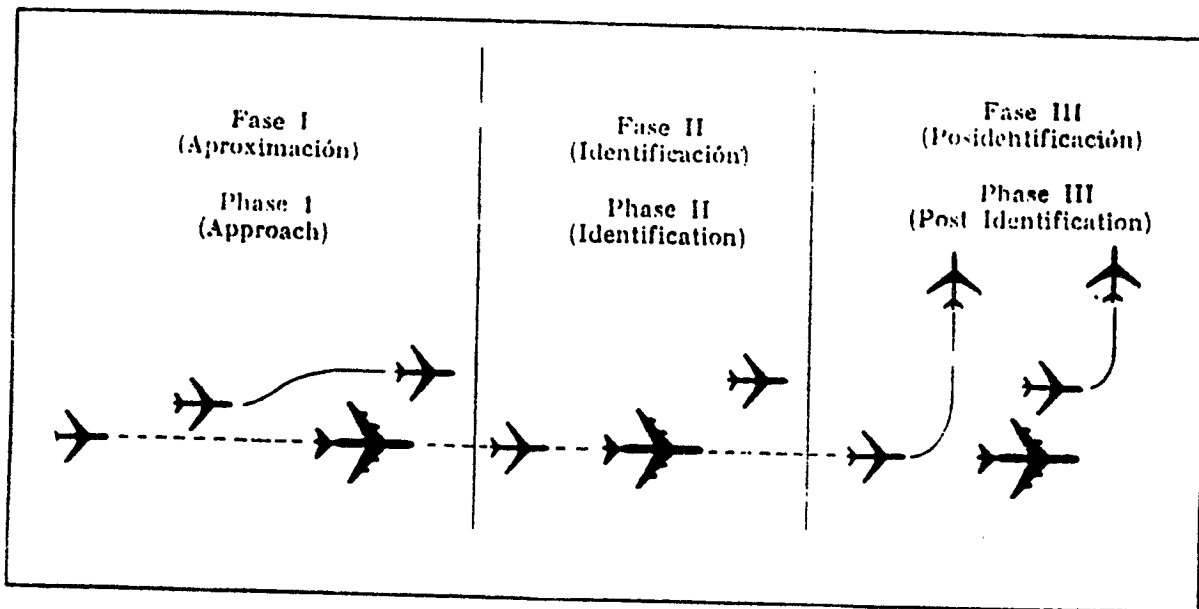
The element leader, or the single intercepting aircraft, must begin closing in gently on the intercepted aircraft, at the same level, until no closer than absolutely necessary to obtain the information needed. The element leader, or the single intercepting aircraft, must use caution to avoid startling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

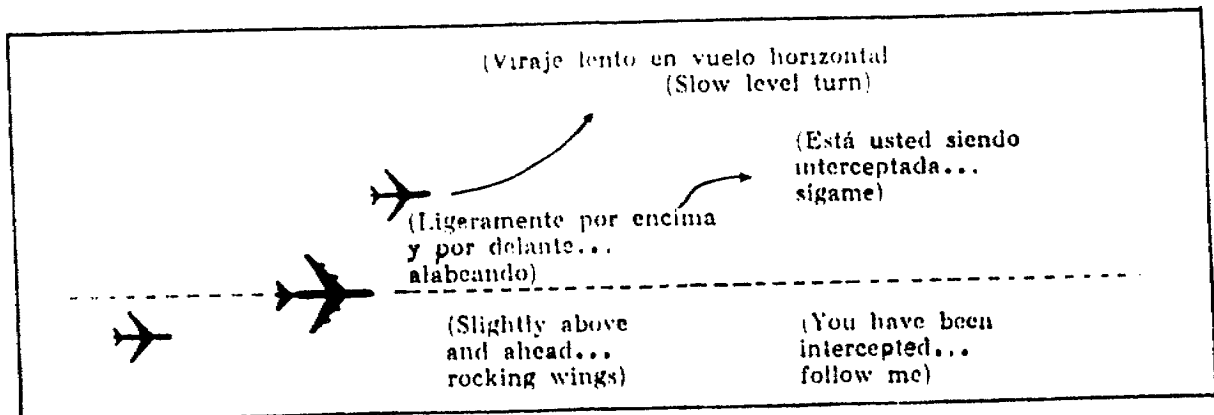
3.1.2 Se admite que ocasionalmente las condiciones meteorológicas o topográficas pueden obligar a la aeronave interceptora principal, o a la única aeronave interceptora, a colocarse a la derecha (a estribor), ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada. En esos casos, el piloto al 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—Albear la aeronave y encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares y luces de aterrizaje en el caso de un helicóptero) desde una posición ligeramente por encima y por delante y, normalmente, a la izquierda de la aeronave interceptada (o a la derecha si la aeronave interceptada es un helicóptero) y, después de recibir respuesta, efectuar un viraje horizontal lento, normalmente a la izquierda, (o a la derecha en el caso de un helicóptero) hacia el rumbo deseado.</p> <p>Nota 1.—Las condiciones meteorológicas o del terreno pueden obligar a la aeronave interceptora a invertir las posiciones y el sentido del viraje citados anteriormente en la Serie 1.</p> <p>Nota 2.—Si la aeronave interceptada no puede mantener la velocidad de la aeronave interceptora se prevé que esta última efectúe una serie de circuitos de hipódromo y alabee la aeronave cada vez que pase a la aeronave interceptada.</p>	Usted ha sido interceptado. Sígame.	DIA o NOCHE—Albear la aeronave, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares, y seguir a la aeronave interceptora.	Comprendido, lo cumpliré.
2	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.	Prosigas.	DIA o NOCHE—Albear la aeronave.	Comprendido, lo cumpliré.
3	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 interceptador hace una aproximación para el aterrizaje, y permanece en vuelo estacionario cerca de la zona de aterrizaje.	Aterrice en este aeródromo.	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.	Comprendido, lo cumpliré.

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	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.	El aeródromo que usted ha designado es inadecuado.	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.	Comprendido, sígame.
5	DIA o NOCHE—Encender y apagar repetidamente todas las luces disponibles a intervalos regulares, pero de manera que se distingan las luces de destellos.	Imposible cumplir.	Si se decide dejar en libertad a la aeronave interceptada la aeronave interceptora utilizará las señales de la Serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido, prosiga.
6	DIA o NOCHE—Encender y apagar todas las luces disponibles a intervalos regulares.	En peligro.	DIA o NOCHE—Utilice las señales de la Serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido.

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>	Understood. follow me.
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		
Frase	Pronunciación ¹	Significado	Frase	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>UIL-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-PEET</u>	Repeat your instruction
PROCEED	<u>PRO-SEED</u>	You may proceed	AM LOST	<u>AM LOSST</u>	Position unknown
			MAYDAY	<u>MAYDAY</u>	I am in distress
			HIJACK 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 items without prior permission, with purposes which are evidently illegal and incompatible with the letter and the spirit of the Chicago Convention, and have carried out actions which are not inherent to the purposes civil aviation has been conceived for and have nothing to do with the services that it usually provides.

To prove that these actions are incompatible with the purposes of the Chicago Convention we note the following facts:

- 'Brothers to the Rescue' aircraft have violated Cuban airspace with subversive purposes
- They have overflown at a very low altitude, dropping flyers inciting people to carry out actions of civil disobedience and against Cuban constitutional order.
- They have flown over heavily populated areas of Havana without prior permission.
- They have carried out incursions within Cuban airspace without delivering the corresponding Flight Plans, etc."

Article 5

"Remarks.- In all cases, the flights carried out by 'Brothers to the Rescue' organization, in overt transgression of Cuban airspace, have violated the provisions of said article, since they did not inform of their Flight Plans, their airways were unknown and they flew without the relevant permission. Thus their operations have jeopardized not just the territorial security, but also the security of many people and aircraft, whose safety is a fundamental obligation of the International Civil Aviation Organization."

Article 9(a)

"Remarks.- The organization 'Brothers to the Rescue' has violated the provisions of this article, particularly on July 13, 1995, when they penetrated prohibited area MU-P1, overflying the city of Havana at a very low altitude, dropping flyers and acting in a dangerous and careless manner."

Article 11

"Remarks.- 'Brothers to the Rescue', obviously, has not complied with what is provided for in this article, since its activities have denoted total disdain for the existing rules in the territory of Cuba. Furthermore, the leader of that organization, during a statement on United States television last year, after the 13 July entry, when asked by the journalist whether he had breached any United States regulations, answered, 'American none,' and about Cuba's he said, 'I don't care about Cuba's.'"

Article 12

"Remarks.- Every violation of Cuban airspace, as well as the illegal activities and activities incompatible with the functions for which civil aviation has been created, were timely informed to the United States authorities—this is recorded in the documentary evidence of the dispatched Notes—but, in addition, there is evidence that the United States Government had learned about some of these violations in advance and informed the Cuban authorities. Note 557, of 18 October 1995, additionally indicated that this organization was planning to 'transmit television and short-wave radio signals for a period of approximately half an hour.' The same Note pointed out that 'United States officials have warned the flotilla organizations about the prohibitions contained in international and United States law regarding non-authorized transmissions from U.S.-registered vessels or aircraft, and have urged them not to make illegal transmissions.'

But the United States Government has shown in practice that it did not demand that this organization observe Cuban State regulations or, even its own regulations or, even worse, the regulations of the Chicago Convention. It has allowed this organization's operations and has not taken effective action against the people operating in it, as provided for by its own laws, e.g. 49 U.S.C. 44709(b)(1)(a); 49 U.S.C. 44709(c); 49 U.S.C. 46304(b) and 14 CFR 13.17, *inter alia*."

Annex 2 to the Chicago Convention, Standard 3.1.10:

"3.1.10 Prohibited areas and restricted areas

Aircraft shall not be flown in a prohibited area, or in a restricted area, the particulars of which have been duly published, except in accordance with the conditions of the restrictions or by permission of the State over whose territory the areas are established."

"Remarks.- 'Brothers to the Rescue' aircraft have repeatedly entered Cuba's prohibited area MUP-1 (the city of Havana), which proves that these acts constitute deliberate provocations."

Annex 2 to the Chicago Convention, Standard 3.1.2, 3.1.4 and 4.6(a):

"3.1.2 Minimum heights

Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the appropriate authority, aircraft shall not be flown over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons, unless at such a height as will permit, in the event of an emergency arising, a landing to be made without undue hazard to persons or property on the surface.

Note — See 4.6 for minimum heights for VFR flights and 5.1.2 for minimum levels for IFR flights.

3.1.4 Dropping or spraying

Nothing shall be dropped or sprayed from an aircraft in flight except under conditions prescribed by the appropriate authority and as indicated by relevant information, advice and/or clearance from the appropriate air traffic services unit.

4.6 Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the appropriate authority, a VFR flight shall not be flown:

a) over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft;

b) elsewhere than as specified in 4.6 a), at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water.

Note — See also 3.1.2"

"Remarks.— 'Brothers to the Rescue' aircraft have repeatedly and deliberately breached this norm in our airspace."

Annex 2 to the Chicago Convention, Standard 3.3.4

"3.3.4 Changes to a flight plan

Subject to the provisions of 3.6.2.2, all changes to a flight plan submitted for an IFR flight, or a VFR flight operated as a controlled flight, shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit. For other VFR flights, significant changes to a flight plan shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit.

Note 1.— Information submitted prior to departure regarding fuel endurance or total number of persons carried on board, if incorrect at time of departure, constitutes a significant change to the flight plan and as such must be reported."

"Remarks.- 'Brothers to the Rescue' aircraft deviated from the prescribed routes described in the flight plan and entered Cuban airspace."

Annex 2 to the Chicago Convention, Standard 3.4:

"3.4 Signals

3.4.1 Upon observing or receiving any of the signals given in Appendix 1, aircraft shall take such action as may be required by the interpretation of the signal given in that Appendix.

3.4.2 The signals of Appendix 1 shall, when used, have the meaning indicated therein. They shall be used only for the purpose indicated and no other signals likely to be confused with them shall be used."

"Remarks.- The intercepted aircraft did not comply with or obey the directions given to it by the intercepting aircraft; thus, the order to terminate the flight was issued."

3. Relevant Cuban laws and regulations

According to the authorities of Cuba, a number of laws and regulations of Cuba are relevant to a consideration of the incident in its entirety, as reproduced below. The remarks accompanying each provision were submitted by the authorities of Cuba.

"1) Constitution of the Republic

Article 11, item a) states:

'The State exercises its sovereignty:

- a) over the entire national territory, which consists of the island of Cuba, the Isle of Youth and all other adjacent islands and keys; internal waters; the territorial waters in the extension prescribed by law; and the airspace corresponding to the above.'*

Remarks.- It is unquestionable that the Cuban State should take every action it deems justified for the sake of its legitimate right and duty to defend and protect its territory from any action that might be detrimental to its sovereignty and security."

"2) Act 1218 'Rules to overfly our national territory'

Article 2 of this Law states:

'The airspace over the territory of the Republic of Cuba and its territorial waters is subject to the sovereignty of the Cuban State.'

Remarks.- The organization 'Brothers to the Rescue' deliberately challenged Cuba's national sovereignty over its airspace, aware that the territory of a State is inviolable and the sovereign exercise of power by a State is protected by Public International Law."

"Article 3 of this Law states:

'Foreign civil aircraft will be able to carry out overflights and stopovers for non-commercial purposes in the national territory in accordance with any Treatment (sic) or Agreement which the Republic of Cuba may have signed, and using the procedures described in Chapter III hereof.'

Remarks.- The activities carried out by 'Brothers to the Rescue' aircraft constitute violations of the International Civil Aviation standards. This shows in the very intent to not fly according to what this article provides for, and enter our airspace altering even the flight plans they had been authorized for."

"Article 14 of this Law states:

'Foreign civil aircraft, as described in Article 3, may overfly and make stopovers for non-commercial purposes only if they receive a prior Certificate or Notification. Certificates are permanently valid while the conditions under which they were issued remain in force, and they are issued only to regular international air services once the procedures pointed out in this Chapter are done. Notifications are issued specifically for a given number of non-regular flights, as well as for regular flights in case that the issue of a Certificate is still pending.'

Remarks.- The organization 'Brothers to the Rescue' far from observing the requirements of this article, with their deliberate and hostile actions have jeopardized civil aviation security at large, several times flying in activated danger-zones, at low altitude and even in highly populated areas of our territory, breaching the solicited flight plans."

"Article 16 of this Law states:

'The operator of an overflight providing non-regular civil air transportation services should apply for a Notification by sending a cablegram addressed to AEROCIVIL-HABANA, at least 48 hours prior to the scheduled take-off time, specifying:

- a) Name, nationality and official address of the operator.*
- b) Type of aircraft and registration mark.*
- c) Name of the pilot-in-command.*
- d) Place of origin and destination.*
- e) Air corridor which will be used according to the Flight Plan.*
- f) Date of the overflight.*
- g) If aircraft is transporting passengers, cargo or mail.*

This information shall be sent with paid reply. Reply from AEROCIVIL means that the notification was received and the decision made shall be informed to the applicant.'

Remarks.- The organization 'Brothers to the Rescue' never requested the relevant notification for a flight, in pursuance of this article, obviously demonstrating with their deliberate action that its purpose was not a regular or non-regular air service."

"In its Sole General Provision the law states

'... Any foreign aircraft entering the airspace or territorial waters of the Republic of Cuba without having been granted a Certificate, Notification or Special Permission, shall face, at its own risk, the consequences of the violation incurred.'

Remarks.- The 'Brothers to the Rescue' aircraft have been entering our airspace for absolutely illegal and hostile purposes and without the relevant permit from the Cuban authorities, thus deliberately and calculatedly defying the country's sovereignty.

In practice, there is no international law that prohibits the use of weapons against aircraft of this nature. International law does not provide the groundwork for an unequivocal prohibition of the use of weapons against 'Civil Aviation' which, as can be seen, does not envisage the 'Brothers to the Rescue' aviation and does not ban the use of weapons under the circumstances of the 24 February 1996 incident."

"Law 1318 - 'Organization, planning and control of flights over the territory and the Flight Information Region of the Republic of Cuba'

Article 5 of this Law states:

'The Ministry of the Revolutionary Armed Forces has the utmost responsibility for the security and defense of the airspace of the Republic of Cuba.'

Remarks.- The actions conducted by the organization 'Brothers to the Rescue' in the airspace of the Republic of Cuba and the area controlled by its air traffic were deliberately carried out without the relevant authorization of the Revolutionary Armed Force Ministry. Such actions jeopardize the Republic of Cuba's airspace safety and defense."

"Article 11 of this Law states:

'Applications for carrying out flights concerning individuals, organizations, and national or international entities, shall be made through the units of the Institute of Civil Aeronautics of Cuba, within the term and according to the methodology established by the Provisions of this Law.'

Remarks.- The organization 'Brothers to the Rescue', in each and every one of its entries has acted counter to what is provided for in this article."

"Article 29 of this Law states:

'The crew, owner or operator—whichever the case—of an aircraft which violates the airspace of the Republic of Cuba or which, without the relevant permission, leaves the inner limit of the Antiaircraft Defense Identification Zone (ZIDA) shall be forced to land at the closest or most convenient aerodrome. If the aircraft does not obey the order, said crew or owner or operator—whichever the case—of the aircraft shall be subject, at his/her own risk, to face the consequences of the violation incurred.'

Remarks.- Despite the actions perpetrated by the organization 'Brothers to the Rescue', not conforming to the international standards of civil aviation, the Government of the Republic of Cuba has several times forwarded notes to the United States Government demanding that violations of our airspace cease.

On 24 February 1996, after 'Brothers to the Rescue' aircraft once again entered our airspace and territorial waters, the Cuban Air Force intercepting jet fighters made the preventive warning manoeuvre and, no response being obtained, these received the order to terminate the aircraft's flight.

In fact, as Cuba's fundamental rights concerning sovereignty were being threatened by these flights, the Government of Cuba had the utmost right and responsibility to act consistently."

"Decree No. 1

Its Article 1 states:

'The territorial sea of the Republic of Cuba is twelve nautical miles wide, measured from the baseline herein determined and whose outer limit is made up of a line in each of whose points is at an equal distance of twelve nautical miles from the point closest to the baseline.'

Remarks.- The United States Government has permitted and is also responsible for the actions undertaken by the organization 'Brothers to the Rescue', which participates in actions constituting an obvious violation of the principle of sovereignty and territoriality.

The territorial domain comprises ground, maritime and air spaces and, as far as we are concerned, we must express that a State's territory is inviolable because States exercise in them their sovereignty, competence and territorial jurisdiction."

"Article 4 of this Decree states:

'The sovereignty that the Cuban socialist State exercises over the entire national territory, comprising the Island of Cuba, the Isle of Pines, the other adjacent islands and keys, the inland waters, the territorial sea, the airspace over them, and the ground space subsoil, stretches down to the seabed and the subsoil of the territorial waters formed by the inland waters and the territorial sea, together with all their natural resources—living or dead—to be found in all the aforementioned spaces subject to the Cuban State sovereignty.'

Remarks.- As the airspace is an integral part of the State's territory, it is inviolable and the Cuban State—in the face of the danger underlying the actions carried out by the organization

'Brothers to the Rescue'—has the right to defend its independence and its territorial supremacy; thus, it is protected by the Public International Law's principle of inviolability of the States's territory."

4. **Relevant provisions of United States Law**

According to the authorities of Cuba, the following commentary on provisions of the law of the United States are relevant to a consideration of the incident in its entirety:

"'Illegal actions according to United States regulations'

1. United States Neutrality Act of 1794

- a) 'The United States Neutrality Act' of 1794 declares that it is a federal crime to organize or initiate within the territory of the United States any expedition hostile to another country with which the U.S. is at peace.

Not only will punitive expeditions be considered violations of this law but also any action for this purpose such as the recruitment of men, training, collection of money, clothing, provisions and the supply of transportation means and weapons.

An individual or group of persons incur in a violation of the 'Neutrality Act' even if the military or war activity in which they are involved never materializes [or] is carried out.

Violation of the law, has also been understood to include the mere fact of individuals meeting to conspire verbally and without executing the actions previously described, with the ultimate goal or 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 -