

1.12 INTERCEPTACIÓN DE AERONAVES CIVILES

PROCEDIMIENTO SISTEMÁTICO DE OPERACIÓN PARA LA INTERCEPTACIÓN DE AERONAVES ILÍCITAS

1. Generalidades

- 1.1 En reconocimiento a que los Estados Unidos Mexicanos tiene derecho, en el ejercicio de su soberanía a exigir el aterrizaje en un aeropuerto designado a una aeronave civil que sobrevuele su territorio sin estar facultada para ello, o si se tienen motivos razonables para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los convenios internacionales. Asimismo, puede dar a dicha aeronave la instrucción necesaria para poner fin a este acto de violación.

2. Aplicabilidad

- 2.1 Se informa a todos los operadores de aeronaves civiles nacionales e internacionales con fundamento en el Artículo 42, fracción VI de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y conforme al inciso B del Artículo 3 Bis del Protocolo de Montreal del 10 de mayo de 1984, se establecieron los procedimientos de interceptación de aeronaves ilícitas.
- 2.2 Se aplica únicamente a las aeronaves civiles y no a las de Estado (militares, de aduanas o de policías); por lo que ninguna aeronave considerada en esta clasificación podrá volar sobre Territorio Nacional, sin la autorización correspondiente.

3. Acrónimos y abreviaturas:

| | |
|----------|--|
| CAAR | Centro de Alertas y Atención de Riesgos de la Policía Federal. |
| FAM | Fuerza Aérea Mexicana |
| FIR | Región de Información de Vuelo |
| OACI | Organización de Aviación Civil Internacional |
| PGR | Procuraduría General de la República |
| PJE | Policía Judicial Estatal |
| PFM | Policía Federal Ministerial |
| PF | Policía Federal |
| IAC | Centro de Análisis de Información |
| SEDENA | Secretaría de la Defensa Nacional |
| SSP-PF | Secretaría de Seguridad Pública- Policía Federal |
| SEMAR/AM | Secretaría de Marina/Armada de México |
| ZIAM | Zona de Identificación Aérea de México |
| ACC | Centro de Control |

4. Clasificación de Aeronaves

Para tal efecto, se observarán las siguientes definiciones:

- I. AERONAVE ILÍCITA
- (a) Toda aquella aeronave nacional o extranjera que habiendo sido considerada como sospechosa se interne o permanezca en el territorio nacional y que muestre además alguno de los siguientes indicios:
- i. No contar con Plan de Vuelo.
 - ii. No reportarse a las autoridades aeronáuticas correspondientes.
 - iii. Volar en espacios aéreos controlados sin autorización.
 - iv. No ajustarse a las altitudes mínimas establecidas.
 - v. Aeronave con matrícula falsificada.
 - vi. Cuando arroje cualquier objeto.
 - vii. Por declararse rebelde a la aeronave.
 - viii. No activar un código transponder.
 - ix. En general, no apegarse a las reglas de vuelo establecidas en la normatividad mexicana.
- II. AERONAVE INTERCEPTORA:
- Aeronave que representa a la autoridad federal mexicana dedicada a la interceptación de aeronaves civiles.
- III. AERONAVE NO IDENTIFICADA:
- Toda aquella aeronave nacional o extranjera que origina su vuelo dentro del País, sin que tengan conocimiento de ello las autoridades correspondientes.
- IV. AERONAVE RASTREADORA:
- Aeronave del Estado Mexicano que opera en coordinación con la aeronave interceptora durante un proceso de interceptación de una aeronave sospechosa.

V. AERONAVE SOSPECHOSA

Es la aeronave nacional o extranjera que origina su vuelo en el exterior y procede de cualquier parte del mundo, con dirección aparente a espacio aéreo mexicano, sin apegarse a la reglamentación aérea nacional e internacional

5. Reglas y requisitos operacionales de entrada al espacio aéreo nacional.

- 5.1 Las reglas y requisitos operacionales de entrada, salida y permanencia en el espacio aéreo nacional, son aplicables a los vuelos de la aviación general internacional, a los vuelos regulares y a todas aquellas aeronaves en operaciones aéreas que así sean requeridas por la legislación mexicana.
- 5.2 También deberán observarse los reglamentos relativos a la entrada, tránsito y salida, de aeronaves civiles, publicados en la parte de Generalidades (GEN 1.2) de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP), a fin de facilitar la identificación y control de dichas aeronaves.
- 5.3 Para cualquier otro caso de ingreso al espacio aéreo mexicano, se deben utilizar las aerovías debidamente publicadas y correspondientes a los cuatro Centros de Control de Mérida, México, Mazatlán y Monterrey, dentro de la Región de Información de Vuelo México (FIR) sobre el continente y aguas territoriales desde la superficie terrestre hasta todo el espacio comprendido como espacio aéreo mexicano desde la superficie terrestre comprendiendo la totalidad del espacio aéreo ubicado sobre el continente y aguas territoriales.

6. Detección inicial de las aeronaves sospechosas.

- 6.1 La SSP y PGR son las dependencias del Gobierno Mexicano, responsables jurídicamente del combate al narcotráfico y otras actividades ilícitas que puedan realizarse por la vía aérea.
- 6.2 Las fuerzas armadas mexicanas realizan actividades en contra del narcotráfico y otras actividades ilícitas que puedan realizarse por la vía aérea, únicamente lo harán coadyuvando con la SSP y/o PGR en estas actividades.
- 6.3 El Centro de Análisis de Información (IAC) al tener conocimiento de la detección de una aeronave no identificada en el espacio aéreo nacional o sospechosa en el espacio aéreo internacional, proporcionará de inmediato la información sobre el tipo de aeronave, sus características, matrícula y posición (coordenadas, distancia, rumbo, velocidad y altitud), al Centro de Alertas y Atención de Riesgos CAAR, con el fin de difundir a estas para la atención correspondientes.
- 6.4 Al recibir la información antes mencionada, el CAAR llevará a cabo las actividades simultáneamente de la forma siguiente:
- Obtendrá de los servicios de control de tránsito aéreo nacionales e internacionales los datos requeridos, a fin de tratar de identificar la aeronave sospechosa o no identificada.
 - Intercambiará información de la aeronave con los Servicios de Control de Tránsito Aéreo aplicables y confirmará si éstos tienen información precisa de la aeronave sospechosa, no identificada o ilícita.
 - Al confirmar la presencia de una aeronave no identificada o sospechosa, comunicará en forma inmediata los datos de la misma a las dependencias del ejecutivo federal que participarán en la interceptación, con el objeto de que las aeronaves de la SSP, PGR y de la SEDENA/FAM y SEMAR/AM despeguen de sus respectivas bases para efectuar la interceptación al ingresar la aeronave al espacio aéreo mexicano.
- 6.5 Si no es identificada plenamente la “aeronave sospechosa”, ésta será declarada “aeronave ilícita” por el gobierno mexicano a través del CAAR, al momento en que ingresa al espacio aéreo mexicano o que se detecte su presencia dentro de éste y no cumpla con los procedimientos de identificación requeridos o las maniobras que se le instruyen.

7. Interceptación.

- 7.1 Una vez que la o las aeronaves interceptoras hayan despegado de sus respectivas bases, procederán a efectuar la localización y seguimiento de la aeronave ilícita o no identificada, transmitiendo a través de sus respectivos centros de mando la información al Centro de Alertas y Atención de Riesgos, para que éste a su vez difunda al resto de las Dependencias del Gobierno Federal involucradas en el combate al narcotráfico.

7.2 Procedimientos de interceptación

- 7.2.1 Se aplican a los siguientes procedimientos y señales visuales sobre el territorio y las aguas territoriales de los Estados Unidos Mexicanos en caso de interceptación de una aeronave. Una aeronave interceptada por otra aeronave procederá inmediatamente así:
- a) Seguirá las instrucciones que indique la aeronave interceptora, interpretando y respondiendo a las señales visuales de conformidad con las especificaciones del Apéndice 1 del Anexo 2
 - b) Notificará, si es posible, a la dependencia apropiada de servicios de tránsito aéreo;
 - c) Intentará establecer la comunicación con la aeronave interceptora o con la dependencia apropiada de control de interceptación, haciendo una llamada general sobre la frecuencia de emergencia de 121.5 MHz, dando la identidad de la aeronave interceptada y la naturaleza del vuelo si no se ha establecido contacto y si es posible, repetirá esta llamada en la frecuencia de 243 MHz;
 - d) Si está equipada con un respondedor SSR, seleccionará el Modo A, código 7700, a menos que la dependencia apropiada de servicio de tránsito aéreo le dé instrucciones en contrario.
- 7.2.2 Si se establece contacto de radio durante la interceptación, pero no es posible la comunicación en lenguaje claro, se harán tentativas por conseguir las instrucciones, acusar recibo de las mismas y transmitir la información indispensable, utilizando las frases y pronunciaciones de la tabla siguiente y repitiendo dos veces cada frase:

| Frase | Pronunciación | Significado |
|--------------------------------------|--|--|
| CALL SIGN (distintivo de llamada) | KOL SÁIN (distintivo de llamada) | Mi distintivo de llamada es (distintivo de llamada) |
| WILCO | IULL-KO | Entendido. Cumpló instrucciones |
| CAN NOT | CAN NOT | Imposible cumplir |
| REPEAT | RI-PIT | Repita las instrucciones |
| AM LOST | AM LÓST | Posición desconocida |
| MAYDAY | MEIDÉI | Estoy en peligro |
| HIJACK | JAI-CHÁC | He sido objeto de apoderamiento ilícito |
| LAND | LAND (nombre del lugar) | Solicito aterrizar en (nombre del lugar) |
| DESCEND | DIS-SEND | Solicito permiso para descender |

- 1. Las sílabas que se han de acentuar se imprimen en negritas.
- 2. El distintivo de llamada que se requiere indicar es el utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas con las dependencias de servicios de tráfico aéreo y que corresponde a la identificación de la aeronave en el plan de vuelo.
- 3. No siempre las circunstancias permiten, ni resulta conveniente, el uso de la frase “HIJACK”.

7.2.3 La aeronave interceptora usara las frases que se presentan a continuación, transmiéndolas dos veces en las circunstancias descritas en el párrafo anterior.

| Frase | Pronunciación | Significado |
|-----------|-----------------|------------------------------------|
| CALL SIGN | KOL SÁIN | ¿Cuál es su distintivo de llamada? |
| FOLLOW | FOL-OU | Sígame |
| DESCEND | DIS-SEND | Descienda para aterrizar |
| YOU LAND | YU LAND | Aterrice en este aeródromo |
| PROCEED | PRO-SIID | Puede continuar |

- 1. Las sílabas que se han de acentuar se imprimen en negritas.

- 7.2.4 Si se reciben instrucciones por radio de cualquier fuente que entren en conflicto con las indicadas por la aeronave interceptora mediante señales visuales, la aeronave interceptada solicitará inmediata aclaración mientras siga obedeciendo las instrucciones visuales que le dé la aeronave interceptora.
- 7.2.5 Si se reciben instrucciones por radio de cualquier fuente que entren en conflicto con las que da la aeronave interceptora por radio, la aeronave interceptada solicitará inmediata aclaración mientras siga obedeciendo las instrucciones por radio que le dé la aeronave interceptora.
- 7.2.6 Las señales visuales que se utilizarán en caso de intercepción son las detalladas en la página ENR 1.12-4/ENR 1.12-5

SEÑALES PARA UTILIZAR EN CASO DE INTERCEPTACIÓN

Señales iniciadas por la aeronave interceptora y respuestas de la aeronave interceptada

| Serie | Señales de aeronave INTERCEPTORA | Significado | Respuestas de la aeronave INTERCEPTADA | Significado |
|-------|--|------------------------------------|--|---------------------------|
| 1 | <p>DÍA o NOCHE – Alabear la aeronave y encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares (y luces de aterrizaje en el caso de un helicóptero) desde una posición ligeramente por encima y por delante y, normalmente, a la izquierda de la aeronave interceptada (o a la derecha si la aeronave interceptada es un helicóptero) y, después de recibir respuesta, efectuar un viraje horizontal lento, Normalmente a la izquierda (o a la derecha en el caso de un helicóptero) hacia el rumbo deseado.</p> <p>Nota 1.- Las condiciones meteorológicas o del terreno pueden obligar a la aeronave interceptora a intervenir las posiciones y el sentido del viraje citados anteriormente en la Serie 1.</p> <p>Nota 2.- Si la aeronave interceptada no puede mantener la velocidad de la aeronave interceptora, se prevé que esta última efectúe una serie de circuitos de hipódromo y alabee la aeronave cada vez que pase a la aeronave interceptada.</p> | Usted ha sido interceptado. Sígame | DÍA o NOCHE – Alabear la aeronave, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares, y seguir a la aeronave interceptora. | Comprendido, lo cumpliré. |
| 2 | DÍA o NOCHE – Alejarse bruscamente de la aeronave interceptada, haciendo un viraje ascendente de 90º o más, sin cruzar la línea de vuelo de la aeronave interceptada. | Prosiga | DIA o NOCHE – Alabear la aeronave | Comprendido, lo cumpliré. |
| 3 | DÍA o NOCHE – Desplegar el tren de aterrizaje (si es replegable) llevando continuamente encendidos los faros de aterrizaje y sobrevolar la pista en servicio o, si la aeronave interceptada es un helicóptero, sobrevolar la zona de aterrizaje de helicóptero. En el caso de helicópteros, el helicóptero interceptor hace una aproximación para el aterrizaje, y permanece en vuelo estacionario cerca de la zona de aterrizaje | Aterrice en este aeródromo. | DÍA o NOCHE – Desplegar el tren de aterrizaje (si es replegable), llevando continuamente encendidos los faros de aterrizaje, seguir a la aeronave interceptora y, si después de sobrevolar la pista en servicio o a la zona de aterrizaje del helicóptero se considera que se puede aterrizar sin peligro, proceder al aterrizaje. | Comprendido, lo cumpliré |

Señales iniciadas por la aeronave interceptada y respuestas de la aeronave interceptora

| Serie | Respuestas de la aeronave INTERCEPTADA | Significado | Señales de aeronave INTERCEPTORA | Significado |
|-------|--|--|--|---|
| 4 | DÍA o NOCHE – Replegar el tren de aterrizaje (de ser replegable) y encender y apagar los faros de aterrizaje sobrevolando la pista en servicio o a la zona de aterrizaje de helicópteros a una altura de más de 300 m (1 000 ft) pero sin exceder de 600 m (2 000 ft) en el caso de un helicóptero, a una altura de más de 50 m (170 ft) pero sin exceder de 100 m (330 ft) sobre el nivel de aeródromo, y continuar volando en circuito sobre la pista en servicio o a 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. | DÍA 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. 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, sígame. Comprendido, prosiga. |
| 5 | DÍA o NOCHE – Encender y apagar repetidamente todas las luces disponibles a intervalos regulares, pero de manera que se distingan de las luces de destellos. | Imposible cumplir. | DÍA o NOCHE – Utilice las señales de la Serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras. | Comprendido. |
| 6 | DÍA o NOCHE – Encender y apagar todas las luces disponibles a intervalos irregulares. | En peligro | DÍA o NOCHE – Utilice las señales de la Serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras. | Comprendido. |

MANIOBRAS

Maniobras para la identificación visual.

FASE I:

La aeronave interceptora principal, o única interceptora, se situará normalmente a la izquierda, ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada, dentro del campo de visión del piloto de ésta e inicialmente a aproximadamente 300 metros de la aeronave.

Cualquier otra aeronave participante quedará apartada de la aeronave interceptada, preferiblemente por encima y por detrás.

Una vez establecida la velocidad y la posición, si fuese necesario, proseguirá con la Fase II.

FASE II:

La aeronave interceptora principal, o única interceptora, comenzará a aproximarse lentamente a la aeronave interceptada, al mismo nivel, sin aproximarse más de lo absolutamente necesario, para obtener la información que necesita, tomando las precauciones necesarias para evitar que la maniobra pueda considerarse peligrosa para los pasajeros o la tripulación.

Cualquier otra aeronave participante deberá continuar apartada de la aeronave interceptada.

Completada la identificación, la aeronave interceptora deberá retirarse de la proximidad de la aeronave interceptada como se indica en la Fase III.

FASE III:

La aeronave interceptora principal, o única interceptora, cambiará de dirección lentamente desde la aeronave interceptada ejecutando un picado poco pronunciado.

Toda otra aeronave participante permanecerá apartada de la aeronave interceptada y se reunirá con la interceptora principal.

Maniobras para guía de la navegación.

Si se considera necesario intervenir en la navegación de la aeronave interceptada, la aeronave interceptora principal, o única interceptora, se situará normalmente a la izquierda ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada para permitir al piloto al mando de esta última ver las señales visuales dadas.

Es indispensable que el piloto al mando de la aeronave interceptora esté seguro de que el piloto al mando de la aeronave interceptada se ha dado cuenta de que está siendo interceptado y ha reconocido las señales enviadas.

Si después de reiterados intentos de atraer la atención del piloto al mando de la aeronave interceptada utilizando las señales 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 post quemador a reserva de que no se plantee una situación peligrosa para la aeronave interceptada.

Condiciones meteorológicas o topográficas pueden obligar a la aeronave interceptora principal, o única interceptora, a colocarse ocasionalmente a la derecha, ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada.

En este caso el piloto al mando de la aeronave interceptora cuidará espacialmente de que piloto al mando de la aeronave interceptada la tenga a la vista en todo momento.

Guiado de una aeronave interceptada.

Se proporcionará por radiotelefonía, a la aeronave interceptada, la guía de navegación y la información correspondiente, siempre que pueda establecerse contacto por radio.

Cuando se proporcione guía de navegación a una aeronave interceptada, se procurará que la visibilidad no sea inferior a la correspondiente a condiciones meteorológicas de vuelo visual y que las maniobras exigidas a dicha aeronave no disminuyan su rendimiento operacional.

En el caso de exigirse a una aeronave interceptada que aterrice en el territorio que sobrevuele, se tendrá en cuenta que:

- a) El aeródromo designado sea el adecuado para el aterrizaje sin peligro del tipo de aeronave de que se trate, y que el terreno que le rodea es apropiado para las maniobras de circuito, aproximación y aproximación frustrada, especialmente si el aeródromo no se utiliza normalmente para las operaciones de transporte aéreo civil.
- b) La aeronave interceptada tenga suficiente combustible para llegar al aeródromo.
- c) Si la aeronave interceptada es una aeronave de transporte civil, el aeródromo tenga una pista cuya longitud sea equivalente por lo menos a 2500 m al nivel medio del mar en cuya resistencia sea suficiente para soportar la aeronave.
- d) Siempre que sea posible, el aeródromo designado será uno de los descritos en el AIP DE MEXICO.

En el caso de exigirse a una aeronave civil que aterrice en un aeródromo que no le sea familiar, se le otorgará el tiempo suficiente de preparación para el aterrizaje y se procurará proporcionar por radiotelefonía toda la información necesaria para facilitarle una aproximación y aterrizaje seguros.

7.3 Si la aeronave ilícita se identifica satisfactoriamente con las autoridades mexicanas encargadas del control del procedimiento con la aeronave interceptora así como con los servicios de control de tránsito aéreo, resolviendo cualquiera de las condiciones que hayan originado su condición de sospechosa, no identificada o ilícita, se procederá a la liberación correspondiente de la aeronave interceptada. Si quedara alguna sospecha por parte de la aeronave interceptora y/o rastreadora de la identidad de la aeronave, entonces procederá conforme el numeral 7.4.

7.4 Si la aeronave ilícita sigue las indicaciones del avión interceptor, se le guiará para que aterrice en un aeropuerto cercano al área de interceptación y que reúna las condiciones para el aterrizaje de las aeronaves, procediendo las fuerzas terrestres a asegurarla mientras las autoridades correspondientes efectúan su revisión para proceder como legítimamente corresponda.

7.5 Si la aeronave interceptada continúa con su trayectoria de vuelo o con la ruta de vuelo establecida y no da señal alguna de pretender seguir las instrucciones recibidas, será declarada como **“aeronave ilícita” rebelde**.

7.6 Las unidades operativas de la SSP-PF, P.G.R. y/o fuerzas de seguridad pública estatales, llevarán a cabo la interceptación terrestre y/o marítima para complementar la acción de la interceptación aérea, actuando como coadyuvantes de las mismas la SEDENA/FAM y SEMAR/AM .

8. Política para el uso de armamento con que está dotado el material de vuelo.

- 8.1 Si el o las aeronaves interceptor(as) durante el desarrollo de sus actividades es(son) agredido(s) con armas de fuego desde la aeronave ilícita, cuando ésta(s) va(n) en vuelo, procederá(n) a repeler la agresión, utilizando el armamento con que está dotado(s). Dentro de las posibilidades de maniobra, desempeño y armamento con el cual esté dotado el equipo de vuelo interceptor, se deberá de mantener como prioridad no dañar, destruir, o inhabilitar una aeronave en servicio o amenazar con dañar, destruir o inhabilitar una aeronave en servicio toda vez que se haya identificado conforme se describe en el punto 7.3.
- 8.2 Mientras la(s) aeronave(s) interceptora(s) no sea(n) agredida(s) con armas de fuego o de algún otro modo que ponga en riesgo la integridad de la aeronave interceptora o la vida de sus tripulantes, por ningún motivo se abrirá fuego contra aeronaves ilícitas en vuelo.
- 8.3 Cuando la aeronave ilícita se encuentre en tierra y se observe que se están realizando maniobras de carga y/o descarga a/desde vehículos u otros medios de transporte, se procederá de la siguiente manera:
- La aeronave interceptora en vuelo a manera de advertencia, efectuará sobre la aeronave ilícita un patrón de procedimiento de ametrallamiento simulado, ostentando sus evoluciones de manera tal que no se deje lugar a dudas de sus intenciones subsiguientes.
 - Si el personal en tierra que se encuentra en y/o alrededor de la aeronave ilícita continúa con sus actividades y/o realiza acciones que de manera evidente ponga en riesgo la integridad de la aeronave interceptora o la vida de sus tripulantes (ej. uso de armas de fuego contra la aeronave), el siguiente patrón de ametrallamiento será real, efectuándolo en el área aledaña de manera que los probables daños y lesiones sean mínimos, buscando en la medida de lo posible respetar siempre la vida humana.
 - En caso de que el personal en tierra que se encuentra alrededor de la aeronave ilícita dispare en contra de la aeronave que está efectuando el patrón de procedimientos de ametrallamiento, se procederá a repeler la agresión de acuerdo a los procedimientos legítimamente establecidos para las autoridades mexicanas competentes que realicen el procedimiento.
 - Dentro de las posibilidades de maniobra, desempeño y armamento con el cual esté dotado el equipo de vuelo interceptor, se deberá de mantener como prioridad no dañar, destruir, o inhabilitar la aeronave ilícita o amenazar con dañar, destruir o inhabilitar la aeronave en cuestión.
 - Si el procedimiento se realiza por varias autoridades mexicanas, éstas procederán de acuerdo a los mecanismos de coordinación y comunicación establecidos para estos casos.
- 8.4 Al efectuarse la interceptación en el espacio aéreo mexicano y con el propósito de disponer de información fidedigna y utilizable por el Gobierno de la República para enfrentar las posibles repercusiones de la opinión pública nacional o internacional, se deberá proceder de la siguiente manera tomando en consideración las capacidades y limitaciones técnicas de las aeronaves utilizadas en el procedimiento:
- 8.4.1 Grupo de Detección y Control No.1
Grabará las instrucciones que se proporcionen a la aeronave ilícita, aeronaves de interceptación y de seguimiento dentro de su cobertura radar y alcance de sus equipos de radiocomunicación.
- 8.4.2 Aeronaves de la PGR y/o SSP.
Grabarán en vídeo y audio las imágenes y comunicaciones correspondientes a la interceptación, seguimiento, agresión por los probables delincuentes y la acción de repeler la agresión que se realice en contra de los mismos o de la aeronave ilícita.

9. Desarrollo de la interceptación terrestre.

- 9.1 Personal de las Dependencias del Gobierno Federal que participen en la Interceptación Terrestre, se apegarán a los lineamientos generales siguientes:
- 9.1.1 Con objeto de ajustarse a la legislación vigente, las fuerzas armadas, actuarán en apoyo de la SSP y/o PGR –según sea el caso- y en coordinación con otras corporaciones policiacas.
- 9.1.2 El coordinador general de la interceptación terrestre será la SSP o la PGR, el Comandante o responsable de esta Dependencia, será el encargado de la operación y coordinarán el planteamiento y conducción de todas las actividades que se realicen para dar cumplimiento a la misión, las fuerzas armadas coadyuvarán con estas operaciones de conformidad con la legislación vigente.

9.1.3 Esquema de Maniobras:

- El personal de la SSP y/o PGR, o bien, en caso de tener participación en coadyuvancia de las fuerzas armadas, será su personal el responsable de la captura de los probables delincuentes, aseguramiento de la aeronave, droga, armamento, vehículos y demás carga ilícita en caso de un aterrizaje ilícito.
- Si se lleva a cabo un lanzamiento, el personal de la SSP y/o PGR o bien, en caso de tener participación en coadyuvancia de las fuerzas armadas, se abocarán al aseguramiento del probable material ilícito (droga, armamento, vehículos y otros medios empleados para el ilícito), así como, a la aprehensión de los probables delincuentes o narcotraficantes. Las fuerzas armadas podrán actuar en coadyuvancia con estas Autoridades.
- Tanto en aterrizajes como en lanzamientos, el personal de la SSP y/o PGR, podrá tener el apoyo de la fuerzas armadas u otras corporaciones.
- En caso de que la(s) autoridad(es) que realizan la operación consideren conveniente el apoyo de otras Autoridades (policías estatales, policías municipales, etc.) éstas deberán apoyar directamente a las Fuerzas Armadas o bien, en caso de tener participación a la SSP y/o PGR en el área del ilícito, estableciendo un cerco, búsqueda y detención de los probables delincuentes y evitar la fuga de los probables delincuentes y de la probable carga ilícita (droga, armamento, vehículos y otros medios empleados para el ilícito).
- Las fuerzas de seguridad pública de los tres niveles de gobierno civiles y militares que participen en la atención del ilícito, establecerán puestos de control sobre las carreteras federales, estatales, caminos de segundo y tercer orden con apoyo de las Fuerzas Armadas con objeto de evitar la salida de los probables delincuentes y la carga ilícita.

9.2 En caso de que las aeronaves de la SSP, PGR y/o SEDENA/FAM y/o SEMAR/AM lleven a cabo ametrallamiento, el personal que participe en la interceptación terrestre se protegerá hasta que la acción termine, con objeto de evitar que resulten lesionados.