

ENR 1.12 INTERCEPTION DES AERONEFS CIVILS**INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT**

- ← **1.12.1** À l'exception du service d'interception et d'escorte fourni sur demande à un aéronef, l'interception des aéronefs civils est régie par les règlements et directives administratives applicables adoptés par les États contractants conformément à la convention relative à l'aviation civile internationale, et notamment à l'article 3, alinéa d), en vertu duquel les États contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État.
- 1.12.2** Les circonstances suivantes peuvent être envisagées :
- a) recherche de l'identité d'un aéronef.
 - b) conduire un aéronef en dehors d'une zone déterminée.
 - c) inviter l'aéronef intercepté à atterrir pour des raisons de sécurité sur un aéroport désigné.
- ← **1.12.3** L'application stricte du plan de vol et des procédures de contrôle, ainsi que le maintien d'un service d'écoute sur la fréquence appropriée du contrôle de la circulation aérienne rend l'interception et le recours au code des signaux visuels extrêmement improbables en ce qui concerne les aéronefs civils, notamment lorsque ceux-ci se conformeront aux ordres qui pourraient leur être transmis.
- ← **1.12.4** Le pilote commandant de bord d'un aéronef civil intercepté :
- a) obéit immédiatement aux instructions de l'aéronef intercepteur, en interprétant les signaux visuels et en y répondant conformément aux spécifications figurant dans les tableaux du paragraphe 1.12.6.
 - b) avise, si possible, l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.
 - c) essaie d'établir des radiocommunications avec l'aéronef intercepteur ou avec l'organisme approprié de contrôle d'interception, en lançant un appel général sur la fréquence d'urgence 121.500 MHz, en indiquant l'identité de l'aéronef intercepté et la nature du vol, et, si le contact n'a pas été établi et si cela est possible, en répétant cet appel sur la fréquence d'urgence 243 MHz.
 - d) s'il est doté d'un transpondeur SSR, émet le groupe codé 7700 sur le mode A, à moins qu'il ne reçoive des instructions contraires de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.
 - e) s'il est doté d'un équipement ADS-B ou ADS-C, active la fonction d'urgence appropriée, si une telle fonction est disponible, à moins qu'il ne reçoive des instructions contraires de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.
- Si des instructions reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par l'aéronef intercepteur au moyen de signaux visuels, l'aéronef intercepté doit demander immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions visuelles données par l'aéronef intercepteur.
- ← Si des instructions reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par radio par l'aéronef intercepteur, l'aéronef intercepté doit demander immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions radio données par l'aéronef intercepteur.
- ← **1.12.5** Si le contact radio est établi pendant l'interception, mais qu'il est impossible de communiquer dans une langue commune, on doit essayer de communiquer les instructions, accusés de réception des instructions et renseignements essentiels en utilisant les expressions conventionnelles et leur prononciation figurant dans le tableau au paragraphe 1.12.7, et en transmettant chaque expression deux fois.
- 1.12.1** *Except for intercept and escort service provided on request to an aircraft, interception of civil aircraft shall be governed by appropriate regulations and administrative directives issued by Member States in compliance with the Convention on International Civil Aviation, and in particular Article 3(d) under which ICAO Contracting States undertake, when issuing regulations for their State aircraft, to have due regard for the safety of navigation of civil aircraft.*
- 1.12.2** *The following circumstances may be considered:*
- a) *investigate the identity of an aircraft.*
 - b) *lead an aircraft from a particular area.*
 - c) *an intercepted aircraft may be invited to land for security reasons on a designated aerodrome.*
- 1.12.3** *Adherence to flight plans and ATC procedures and the maintenance of a listening watch on the appropriate ATC frequency, make the possibility of interception and resort of visual signals highly improbable as regards civil aircrafts, notably if they comply with the instructions given.*
- 1.12.4** *The pilot-in-command of a civil aircraft, when intercepted, shall:*
- a) *immediately follow the instructions given by the intercepting aircraft, interpreting and responding to visual signals in accordance with the specifications in tables of point 1.12.6.*
 - 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 121.500 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.*
 - e) *if equipped with ADS-B or ADS-C, select the appropriate emergency functionality, if available, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit.*
- 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.*
- 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.*
- 1.12.5** *If radio contact is established during interception but communication in a common language is not possible, attempts shall be made to convey instructions, acknowledgement of instructions and essential information by using the phrases and pronunciations in table of point 1.12.7 and transmitting each phrase twice.*

← 1.12.6 SIGNAUX A UTILISER EN CAS D'INTERCEPTION

1.12.6 SIGNALS FOR USE IN THE EVENT OF INTERCEPTION

SIGNAUX DE L'AÉRONEF INTERCEPTEUR ET RÉPONSES DE L'AÉRONEF INTERCEPTÉ				
Séries	Signaux de l'INTERCEPTEUR	Signification	Réponse de l'INTERCEPTÉ	Signification
1	DE JOUR et DE NUIT : Balancer l'appareil et faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de navigation (et les feux d'atterrissage dans le cas d'un hélicoptère) après s'être placé légèrement au-dessus et en avant, et normalement à gauche, de l'aéronef intercepté (ou à sa droite, si l'intercepté est un hélicoptère) puis, après réponse, effectuer un lent virage à palier, normalement vers la gauche (ou vers la droite dans le cas d'un hélicoptère), pour prendre le cap voulu. Note 1 : les conditions météorologiques ou le relief peuvent exiger que l'intercepteur inverse les positions et le sens du virage indiqués ci-dessus dans la série 1. Note 2 : si l'aéronef intercepté ne peut évoluer aussi rapidement que l'intercepteur, ce dernier devrait exécuter une série de circuits en hippodrome et balancer l'appareil chaque fois qu'il dépasse l'aéronef intercepté.	Vous avez été intercepté. Suivez moi.	DE JOUR et DE NUIT : Balancer l'appareil, faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de navigation et suivre.	Compris, j'obéis.
2	DE JOUR et DE NUIT : Exécuter une manoeuvre brusque de dégagement consistant en un virage en montée de 90° ou plus, sans couper la ligne de vol de l'aéronef intercepté.	Vous pouvez continuer.	DE JOUR et DE NUIT : Balancer l'appareil.	Compris, j'obéis.
3	DE JOUR et DE NUIT : Abaisser le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissage fixes et survoler la piste d'atterrissage en service ou, si l'aéronef intercepté est un hélicoptère/aéronef à capacité de décollage et d'atterrissage verticaux (VTOL), survoler l'aire d'atterrissage des hélicoptères/aéronefs à capacité VTOL. Dans le cas d'hélicoptères/d'aéronefs à capacité VTOL, l'hélicoptère/l'aéronef à capacité VTOL intercepteur exécute une approche et se met en vol stationnaire près de l'aire d'atterrissage.	Atterrissez sur cet aérodrome.	DE JOUR et DE NUIT : Abaisser le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissage fixes, suivre l'aéronef intercepteur et si, après le survol de la piste d'atterrissage pour hélicoptère/aéronef à capacité VTOL, il est jugé possible d'atterrir en toute sécurité, procéder à l'atterrissage.	Compris, j'obéis.

SIGNAUX DE L'AÉRONEF INTERCEPTÉ ET RÉPONSES DE L'AÉRONEF INTERCEPTEUR				
Séries	Signaux de l'INTERCEPTÉ	Signification	Réponse de l'INTERCEPTEUR	Signification
4	DE JOUR et DE NUIT : Rentrer le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et faire clignoter les phares d'atterrissage en passant au-dessus de la piste d'atterrissage en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères/aéronefs à capacité VTOL à une hauteur supérieure à 300 m (1 000 ft), mais inférieure à 600 m (2 000 ft) [dans le cas d'un hélicoptère, à une hauteur supérieure à 50 m (170 ft), mais inférieure à 100 m (330 ft)] au-dessus du niveau de l'aérodrome, et continuer à exécuter des circuits autour de la piste en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères/aéronefs à capacité VTOL. S'il est impossible de faire clignoter les phares d'atterrissage, faire clignoter tous les autres feux utilisables.	Il m'est impossible d'atterrir sur cet aérodrome.	DE JOUR et DE NUIT : S'il désire que l'aéronef intercepté le suive vers un autre aérodrome, l'intercepteur rentre son train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et fait les signaux de la série 1 prescrits pour l'intercepteur. S'il décide de laisser partir l'aéronef intercepté, l'intercepteur fait les signaux de la série 2 prescrits pour l'intercepteur.	Compris, suivez-moi. Compris, vous pouvez continuer.
5	DE JOUR et DE NUIT : Allumer et éteindre régulièrement tous les feux disponibles, mais d'une manière qui permette de les distinguer de feux à éclats.	Il m'est impossible d'obéir.	DE JOUR et DE NUIT : Utiliser les signaux de la série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris.
6	DE JOUR et DE NUIT : Faire clignoter de façon irrégulière tous les feux disponibles.	En détresse.	DE JOUR et DE NUIT : Utiliser les signaux de la série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris.

SIGNALS INITIATED BY INTERCEPTING AIRCRAFT AND RESPONSES BY INTERCEPTED AIRCRAFT

Series	INTERCEPTING Aircraft Signals	Meaning	INTERCEPTED Aircraft Responds	Meaning
1	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. Note 1 : Meteorological conditions or terrain may require the intercepting aircraft to reverse the positions and direction of turn given above in Series 1. 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.	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 breakaway 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 / VTOL-capable aircraft, overflying the helicopter / VTOL-capable aircraft landing area. In the case of helicopters / VTOL-capable aircraft, the intercepting helicopter / VTOL-capable aircraft makes a landing approach, coming to hover near 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 / VTOL-capable aircraft landing area, landing is considered safe, proceeding to land.	Understood, will comply.

SIGNALS INITIATED BY INTERCEPTING AIRCRAFT AND RESPONSES BY INTERCEPTED AIRCRAFT

Series	INTERCEPTING Aircraft Signals	Meaning	INTERCEPTED Aircraft Responds	Meaning
4	DAY or NIGHT: Raising landing gear (if fitted) and flashing landing lights while passing over runway in use or helicopter / VTOL-capable aircraft 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 / VTOL-capable aircraft 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.

1.12.7 PROCEDURES LORSQUE LE CONTACT RADIO EST ETABLI PENDANT L'INTERCEPTION ALORS QUE LA COMMUNICATION DANS UNE LANGUE COMMUNE N'EST PAS POSSIBLE

1.12.7 PROCEDURES WHERE RADIO CONTACT IS ESTABLISHED DURING INTERCEPTION BUT COMMUNICATION IN A COMMON LANGUAGE IS NOT POSSIBLE

Expressions à utiliser par l'aéronef INTERCEPTEUR <i>Phrases for use by INTERCEPTING aircraft</i>			Expressions à utiliser par l'aéronef INTERCEPTÉ <i>Phrases for use by INTERCEPTED aircraft</i>		
Expression / Phrase	Prononciation / Pronunciation (1)	Signification / Meaning	Expression / Phrase	Prononciation / Pronunciation (1)	Signification / Meaning
CALL SIGN	<u>KOL</u> SA-IN	Quel est votre indicatif d'appel ? / <i>What is your call sign ?</i>	CALL SIGN (indicatif d'appel / <i>call sign</i>) (2)	KOL SA-IN (indicatif d'appel / <i>call sign</i>)	Mon indicatif d'appel est (indicatif d'appel) / <i>My call sign is (call sign)</i>
FOLLOW	<u>FOL</u> -LO	Suivez-moi. / <i>Follow me</i>	WILCO	<u>VILL</u> -KO	Compris, j'exécute / <i>Understood, will comply</i>
DESCEND	DEE- <u>SEND</u>	Descendez pour atterrir / <i>Descend for landing</i>	-	-	-
-	-	-	CAN NOT	<u>KANN</u> NOTT	Je suis incapable d'exécuter / <i>Unable to comply</i>
YOU LAND	<u>YOU</u> LAAND	Atterrissez à cet aérodrome / <i>Land at this aerodrome</i>	REPEAT	REE- <u>PEET</u>	Répétez vos instructions / <i>Repeat your instruction</i>
-	-	-	AM LOST	<u>AM</u> LOSST	Je ne connais pas ma position / <i>Position unknown</i>
PROCEED	PRO- <u>SEED</u>	Vous pouvez poursuivre votre route / <i>You may proceed</i>	-	-	-
-	-	-	MAYDAY	MAYDAY	Je suis en détresse / <i>I am in distress</i>
-	-	-	HIJACK (3)	<u>HI</u> - <u>JACK</u>	Je suis victime d'une intervention illicite / <i>I have been hijacked</i>
-	-	-	LAND (nom de lieu / <i>place name</i>)	LAAND (nom de lieu / <i>place name</i>)	Je demande à atterrir à (nom de lieu) / <i>I request to land at (place name)</i>
-	-	-	DESCEND	DEE-SEND	Je demande à descendre / <i>I require descent</i>

(1) Dans la deuxième colonne, les syllabes à accentuer sont soulignées.

(2) L'indicatif d'appel à donner est celui qui est utilisé dans les communications radiotéléphoniques avec les organismes de la circulation aérienne et qui correspond à l'identification de l'aéronef dans le plan de vol.

(3) Les circonstances peuvent parfois rendre impossible, ou peu souhaitable, l'emploi de l'expression «**HIJACK**».

(1) In the second column, syllables to be emphasised are underlined.

(2) The call sign required to be given is that used in radiotelephony communications with air traffic services units and corresponding to the aircraft identification in the flight plan.

(3) Circumstances may not always permit, nor make desirable, the use of the phrase '**HIJACK**'.

1.12.8 Signaux visuels employés pour avertir un aéronef qu'il vole sans autorisation dans une zone interdite ou réglementée ou qu'il vole dans une zone dangereuse ou qu'il est sur le point de pénétrer dans une zone interdite, réglementée ou dangereuse.

De jour ou de nuit : une série de projectiles tirés du sol à des intervalles de dix secondes produisant à l'éclatement des étoiles ou des feux rouges et verts, indique à un aéronef qu'il vole sans autorisation dans une zone interdite ou réglementée, ou qu'il vole dans une zone dangereuse, ou qu'il est sur le point de pénétrer dans une zone interdite, réglementée ou dangereuse et qu'il doit prendre les dispositions qui s'imposent.

1.12.8 Visual signals used to warn unauthorized aircraft flying in or about to enter a restricted, prohibited or danger area.

By day or night: a series of projectiles discharges from the ground at intervals of ten seconds, each showing, on bursting, red and green lights or stars will indicate to an unauthorized aircraft that it is flying in or about to enter a restricted, prohibited or danger area, and that the aircraft is to take such remedial action as may be necessary.