

## ARRAISONNEMENT DES AERONEFS EN VOL

### SIGNAUX VISUELS ENTRE AERONEFS

Réf : RCAM Appendice 1 § 2-AIP ENR1.12

Chaque Etat contractant de l'OACI peut, pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, restreindre ou interdire uniformément le vol au-dessus de certaines zones de son territoire (article 9 de la convention relative à l'aviation civile internationale).

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.

Les signaux visuels, définis dans le tableau ci-après, ne seront utilisés que lorsque l'aéronef ne pourra être identifié par d'autres moyens ou lorsque les instructions ne pourront être transmises par d'autres méthodes, et dans ce cas exclusivement sur ordre des autorités chargées de la défense aérienne. L'interception sera effectuée avec toutes les précautions nécessaires à la sécurité de l'aéronef intercepté et de manière que cette opération n'ait aucun inconvénient pour ses occupants.

Mesures à prendre par l'aéronef intercepté :

- a) suivre les instructions de l'aéronef intercepteur, en interprétant les signaux visuels et en y répondant conformément au tableau ci-après.
- b) aviser, si possible, l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.
- c) essayer 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 121,5 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, émettre 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, f) 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 ou par radio, l'aéronef intercepté doit demander immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions visuelles données par l'aéronef intercepteur.

Séries	Signaux de l'aéronef intercepteur et réponses de l'aéronef intercepté	
<b>1</b>	<b>Signaux de l'INTERCEPTEUR</b>	<b>Signification</b>
	De jour et de nuit : Balancer l'appareil et faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de position (et les feux d'atterrissage dans le cas d'un hélicoptère) après s'être placé légèrement au-dessus et en avant, et normalement à la gauche de l'aéronef intercepté (ou à sa droite si l'intercepté est un hélicoptère) puis, après réponse, effectuer un lent virage en palier, normalement vers la gauche (ou vers la droite dans le cas d'un hélicoptère), pour prendre le cap voulu. <i>Note 1 : les conditions météorologiques ou le relief peuvent exiger que l'intercepteur inverse les positions et le sens du virage indiqués ci-dessus.</i> <i>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.</i>	Vous avez été intercepté. Suivez moi.
	<b>Réponse de l'INTERCEPTE</b>	<b>Signification</b>
	De jour et de nuit : Balancer l'appareil, faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de position et suivre.	Compris, j'obéis
<b>2</b>	<b>Signaux de l'INTERCEPTEUR</b>	<b>Signification</b>
	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.
	<b>Réponse de l'INTERCEPTE</b>	<b>Signification</b>
	De jour et de nuit : Balancer l'appareil	Compris, j'obéis
<b>3</b>	<b>Signaux de l'INTERCEPTEUR</b>	<b>Signification</b>
	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 en service ou, si l'aéronef intercepté est un hélicoptère, survoler l'aire d'atterrissage pour hélicoptères. S'il s'agit d'hélicoptères, l'hélicoptère intercepteur exécute une approche et se met en vol stationnaire près de l'aire d'atterrissage.	Atterrissez sur cet aéroport
	<b>Réponse de l'INTERCEPTE</b>	<b>Signification</b>
	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 en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères, il est jugé possible d'atterrir en sécurité, procéder à l'atterrissage.	Compris, j'obéis

Séries	Signaux de l'aéronef intercepteur et réponses de l'aéronef intercepté	
4	<b>Signaux de l'INTERCEPTÉ</b>	<b>Signification</b>
	<b>De jour et de nuit :</b> 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 en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères à une hauteur supérieure à 300 m (1000 ft), mais inférieure à 600 m (2000 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. 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.
	<b>Réponse de l'INTERCEPTEUR</b>	<b>Signification</b>
	<b>De jour et de nuit :</b> 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. <b>De jour et de nuit :</b> 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	<b>Signaux de l'INTERCEPTÉ</b>	<b>Signification</b>
	<b>De jour et de nuit :</b> Allumer et éteindre régulièrement tous les feux disponibles, mais d'une manière qui permette de les distinguer de feux clignotants.	Il m'est impossible d'obéir.
	<b>Réponse de l'INTERCEPTEUR</b>	<b>Signification</b>
	<b>De jour et de nuit :</b> Utiliser les signaux de la série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris
6	<b>Signaux de l'INTERCEPTÉ</b>	<b>Signification</b>
	<b>De jour et de nuit :</b> Faire clignoter de façon irrégulière tous les feux disponibles.	En détresse
	<b>Réponse de l'INTERCEPTEUR</b>	<b>Signification</b>
	<b>De jour et de nuit :</b> Utiliser les signaux de la série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris

**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.**

Réf : RCAM Ap 1 § 3-AIP ENR1.12

**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.

## ARRAISONNEMENT DES AERONEFS EN VOL

### SIGNAUX VISUELS ENTRE AERONEFS

Signification des signaux de L'INTERCEPTEUR	Signification de la réponse de L'INTERCEPTE
<b>SERIE 1</b>	
<b>SUIVEZ - MOI</b>	<b>COMPRIS, J'OBEIS</b>
<p><i>DE JOUR et DE NUIT</i></p> <p>Balancer l'appareil et faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de position (et les feux d'atterrissage dans le cas d'un hélicoptère) après s'être placé légèrement au-dessus et en avant, et normalement à la gauche de l'aéronef intercepté (ou à sa droite, si l'intercepté est un hélicoptère) puis après réponse, effectuer un lent virage en palier normalement vers la gauche (ou vers la droite, dans le cas d'un hélicoptère) pour prendre le cap voulu.</p> <p><b>NOTE 1</b> - Les conditions météorologique ou le relief peuvent exiger que l'intercepteur inverse les positions et le sens du virage indiqué ci-dessus dans la première série</p> <p><b>NOTE 2</b> - Si l'aéronef intercepté ne peut évoluer aussi rapidement que l'aéronef intercepteur, ce dernier devrait exécuter une série de circuits en hippodrome et balancer l'appareil chaque fois qu'il dépasse l'aéronef intercepté.</p>	<p><i>DE JOUR et DE NUIT</i></p> <p>Balancer l'appareil, faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de position et suivre</p> <p><b>NOTE</b> : Les autres mesures que doit prendre l'aéronef intercepté sont prescrites au chapitre 3,3.8</p>
<b>SERIE 2</b>	
<b>VOUS POUVEZ CONTINUER</b>	<b>COMPRIS, J'OBEIS</b>
<p><i>DE JOUR et DE NUIT</i></p> <p>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.</p>	<p><i>DE JOUR et DE NUIT</i></p> <p>Balancer l'appareil</p>
<b>SERIE 3</b>	
<b>ATTERRISSEZ SUR CET AERODROME</b>	<b>COMPRIS, J'OBEIS</b>
<p><i>DE JOUR et DE NUIT</i></p> <p>Abaisser le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissage fixes et survoler la piste en service ou, si l'aéronef intercepté est un hélicoptère, survoler l'aire d'atterrissage pour hélicoptère.</p> <p>S'il s'agit d'hélicoptères, l'hélicoptère intercepteur exécute une approche et se met en vol stationnaire près de l'aire d'atterrissage</p>	<p><i>DE JOUR et DE NUIT</i></p> <p>Abaisser le train d'atterrissage, (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissage fixes, suivre l'aéronef intercepteur et, après le survol de la piste en service ou l'aire d'atterrissage pour hélicoptères, s'il est jugé possible d'atterrir en sécurité, procéder à l'atterrissage</p>

## ARRAISONNEMENT DES AERONEFS EN VOL SIGNAUX VISUELS ENTRE AERONEFS

Signification des signaux de L'INTERCEPTEUR	Signification de la réponse de L'INTERCEPTE
<b>SERIE 4</b>	
<p style="text-align: center;"><b>COMPRIS, SUIVEZ-MOI</b></p> <p style="text-align: center;"><i>DE JOUR et DE NUIT</i></p> <p>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 1 ère série prescrits pour l'intercepteur.</p> <p style="text-align: center;"><b>COMPRIS, VOUS POUVEZ CONTINUER</b></p> <p>S'il décide de laisser partir l'aéronef intercepté, l'intercepteur fait les signaux de la 2ème série prescrits pour l'intercepteur.</p>	<p style="text-align: center;"><b>IL M'EST IMPOSSIBLE D'ATTERRIR SUR CET AERODROME</b></p> <p style="text-align: center;"><i>DE JOUR et DE NUIT</i></p> <p>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 l'aire atterrissage pour hélicoptères à une hauteur supérieure à 300 m (1000 ft) mais inférieure à 600 m (2000 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.</p> <p>S'il est impossible de faire clignoter les phares d'atterrissage faire clignoter tous autres feux utilisables.</p>
<b>SERIE 5</b>	
<p style="text-align: center;"><b>COMPRIS</b></p> <p style="text-align: center;"><i>DE JOUR et DE NUIT</i></p> <p>Utiliser les signaux de la 2 ème série prescrits pour l'aéronef intercepteur.</p>	<p style="text-align: center;"><b>IL M'EST IMPOSSIBLE D'OBEIR</b></p> <p style="text-align: center;"><i>JOUR et NUIT</i></p> <p>Allumer et éteindre régulièrement tous les feux disponibles, mais d'une manière qui permette de les distinguer des feux clignotants.</p>
<b>SERIE 6</b>	
<p style="text-align: center;"><b>COMPRIS</b></p> <p style="text-align: center;"><i>DE JOUR et de NUIT</i></p> <p>Utiliser les signaux de la 2ème série prescrits pour l'ACFT intercepteur.</p>	<p style="text-align: center;"><b>EN DETRESSE</b></p> <p style="text-align: center;"><i>JOUR et NUIT</i></p> <p>Faire clignoter de façon irrégulière tous les feux disponibles.</p>

## ARRAISONNEMENT DES AERONEFS EN VOL SIGNAUX VISUELS ENTRE AERONEFS

*I. Liste des pays se conformant aux normes OACI*

CAP-VERT	IRAN	KOWEIT	SEYHELLE	OUGANDA
CHYPRE	IRAK	LYBIE	SOUDAN	
ESPAGNE	ISRAEL	MAROC	SYRIE	
ETHIOPIE	JORDANIE	Rép. arabe YEMEN	TANZANIE	
GRECE	KENYA	Rép. Dém. Pop. YEMEN	TUNISIE	

*II. Réglementations particulières*

**A) ALGERIE** : Séries 2 et 3 conformes aux normes OACI  
Séries 1 et 4 ci-dessous

Signification des signaux de L'INTERCEPTEUR	Signification de la réponse de L'INTERCEPTE
<b>SERIE 1</b>	
<b>PRISE DE CONTACT</b>	<b>COMPRIS, J'OBEIS</b>
<p>PASSER SUR 119,700 POUR INSTRUCTIONS (1)</p> <p><i>DE JOUR</i></p> <p>Battement des ailes en dépassant l'intercepté.</p> <p><i>DE NUIT</i></p> <p>Série d'éclats lumineux par n'importe quel moyen en dépassant l'intercepté.</p> <p>(1) Ces instructions pourront être retransmises par une station-sol.</p>	<p><i>DE JOUR</i> :</p> <p>Battement des ailes.</p> <p><i>DE NUIT</i> :</p> <p>Série d'éclats lumineux par n'importe quel moyen.</p>
<b>SUIVEZ-MOI</b>	<b>COMPRIS, J'OBEIS</b>
<p><i>DE JOUR</i></p> <p>Battement des ailes d'une position située devant l'aéronef intercepté et, après réponse, virage à altitude constante pour prendre le cap désiré.</p> <p><i>DE NUIT</i></p> <p>Mêmes signaux que le jour et en outre, série d'éclats lumineux par n'importe quel moyen disponible.</p>	<p><i>DE JOUR</i></p> <p>Battement des ailes.</p> <p><i>DE NUIT</i></p> <p>Série d'éclats lumineux par n'importe quel moyen.</p>

**NOTE** : Si l'intercepteur veut seulement faire quitter une zone à l'intercepté, il lui fait des signaux en face et à gauche.  
S'il veut ensuite le contraindre à atterrir, il lui fait des signaux en face et à droite.

## ARRAISONNEMENT DES AERONEFS EN VOL SIGNAUX VISUELS ENTRE AERONEFS

### SERIE 4

Signaux de L'INTERCEPTÉ	Signaux de L'INTERCEPTEUR
<p style="text-align: center;"><b>IL M'EST IMPOSSIBLE D'ATTERRIR SUR CET AERODROME</b></p> <p><i>DE JOUR</i></p> <p>Balancement en passant au-dessus de la piste d'atterrissage à une hauteur de plus de 300 m (1000 pieds) au-dessus du niveau de l'AD.</p> <p><i>DE NUIT</i></p> <p>Clignotement des projecteurs d'atterrissage en passant au-dessus de la piste d'atterrissage à une hauteur n'excédant pas 300 m (1000 pieds) au-dessus du niveau de l'aérodrome (en cas d'impossibilité : clignotement de n'importe quelle source lumineuse disponible).</p>	<p style="text-align: center;"><b>SUIVEZ-MOI</b></p> <p>S'il désire que l'aéronef intercepté le suive vers un autre aérodrome, l'intercepteur fait les signaux de la 1<sup>ère</sup> série.</p> <p style="text-align: center;"><b>VOUS POUVEZ CONTINUER</b></p> <p>S'il décide de laisser l'aéronef intercepté s'en aller, l'aéronef intercepteur fait les signaux de la 2<sup>ème</sup> série.</p>
<b>DETRESSE</b>	
<p style="text-align: center;"><b>JE SUIS EN DETRESSE</b></p> <p><i>DE JOUR</i></p> <p>Vol ondulatoire.</p> <p><i>DE NUIT</i></p> <p>Allumage et maintien en fonctionnement des feux d'atterrissage.</p>	<p>Mêmes signaux qu'à la 4<sup>ème</sup> série.</p>

### B) ARABIE SAOUDITE, EGYPTE, LIBAN, MALTE, PORTUGAL, ITALIE et TURQUIE :

Se conforment aux normes OACI sauf :

#### SERIE 1 : NOTE SUPPLEMENTAIRE (Tous pays cités ci-dessus)

Lorsque l'avion intercepteur se place à gauche de l'avion intercepté ce dernier doit simplement le suivre pour quitter la zone où il se trouve; lorsque l'avion intercepteur se place à droite de l'avion intercepté, il est demandé à ce dernier d'atterrir sur un aérodrome.

#### SERIE 4 : NOTE SUPPLEMENTAIRE (Uniquement Arabie Saoudite et Egypte)

S'il est en détresse, l'avion intercepté doit le signaler par un vol ondulatoire. La réponse de l'avion intercepteur s'exprimera à l'aide des signaux de la 4<sup>ème</sup> série.  
De nuit, allumer les feux d'atterrissage et les maintenir en fonctionnement.

### C) BAHREIN, EMIRATS ARABES UNIS, QATAR et OMAN

se conforment aux normes OACI sauf :

#### NOTE SUPPLEMENTAIRE

**Sur le point d'être intercepté**, l'appareil intercepté devra donner :  
Identité, position, et détails de son vol sur 121,500 (civil) ou 243,000 (militaire).  
De plus, si équipé, il branchera son transpondeur sur mode A/3 code 7700.

## ARRAISONNEMENT DES AERONEFS EN VOL SIGNAUX VISUELS ENTRE AERONEFS

### D) NIGERIA

se conforment aux normes OACI sauf :

**SERIE 1** : Différente de la réglementation OACI

### *SERIE 1*

Signaux de L'INTERCEPTEUR	Signaux de L'INTERCEPTE
<p>Si l'avion intercepté ne peut maintenir une vitesse suffisante pour suivre l'avion intercepteur :</p> <p style="text-align: center;"><b>PRENEZ CETTE DIRECTION</b></p> <p><b>a)</b> L'intercepteur prendra la direction que devra prendre l'avion intercepté. Puis effectuera un virage de 360° avant de reprendre la même direction.</p> <p style="text-align: center;"><b>DESCENDEZ</b></p> <p><b>b)</b> Lorsque la zone de descente sera atteinte, l'avion intercepteur effectuera des virages de 360° à droite</p>	<p style="text-align: center;"><b>COMPRIS, J'OBEIS</b></p> <p>Battement d'ailes et maintien de la direction demandée.</p> <p style="text-align: center;"><b>COMPRIS, J'OBEIS</b></p> <p>Battement d'ailes et descente aux taux le plus bas.</p>

*III.* Les autres pays n'ont pas de réglementation spécifiée ou spécifique.