

## **ENR 1.13 – Intervention illicite**

### **1 - Généralités**

Un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite s'efforce d'en aviser l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne en lui indiquant toutes circonstances importantes associées à cette intervention et tout écart par rapport au plan de vol en vigueur qu'exigent les circonstances pour permettre à cet organisme de lui accorder la priorité et de réduire le plus possible toute incompatibilité avec la circulation des autres aéronefs.

Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite doit chercher à atterrir dès que possible à l'aérodrome approprié le plus proche ou à l'aérodrome désigné par les services compétents du ministère du transport, sauf si la situation à bord l'en empêche.

### **2- Services à assurer aux aéronefs en cas d'intervention illicite**

Les services à assurer par les organismes ATS en cas d'intervention illicite sont :

2.1- Un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être en état d'urgence, y compris un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite, doit bénéficier du maximum d'attention et d'assistance et doit avoir la priorité sur les autres aéronefs selon les circonstances.

2.2 Pour indiquer qu'il est en état d'urgence, un aéronef doté d'un transpondeur SSR peut procéder de la façon suivante :

- a) utiliser le transpondeur sur le mode A, code 7700; ou
- b) utiliser le transpondeur sur le mode A, code 7500, pour indiquer expressément qu'il est l'objet d'une intervention illicite.

2.3- Les principes des facteurs humains doivent être respectés dans les communications entre organismes ATS et aéronefs en cas d'urgence

2.4- Lorsque l'on sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, les organismes ATS répondront promptement aux demandes de cet aéronef. Les renseignements relatifs à la sécurité du vol continueront à être transmis à l'aéronef et les mesures nécessaires seront prises pour accélérer l'exécution de toutes les phases du vol et surtout pour permettre à l'aéronef de se poser en sécurité.

2.5- Lorsque l'on sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, les organismes ATS en informeront immédiatement la Direction Générale de l'Aviation Civile et échangeront les renseignements nécessaires avec l'exploitant ou son représentant accrédité.

### **3- Procédures :**

Les procédures ci-après constituent des éléments indicatifs destinés aux aéronefs qui sont l'objet d'une intervention illicite et qui ne sont pas en mesure d'en aviser un organisme ATS :

3.1 Si le pilote commandant de bord ne peut se rendre à un aérodrome, il devrait essayer de poursuivre le vol sur la route et au niveau de vol qui lui ont été assignés, au moins jusqu'à ce qu'il soit en mesure d'en aviser un organisme ATS ou jusqu'à ce qu'il soit à portée d'un radar.

3.2 Lorsqu'un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite doit s'écarter de la route ou du niveau de croisière qui lui ont été assignés sans pouvoir établir de contact radiotéléphonique avec les services de la circulation aérienne, le pilote commandant de bord devrait, chaque fois que cela est possible :

a) essayer de diffuser des avertissements sur le canal VHF en service ou la fréquence VHF d'urgence et sur d'autres canaux appropriées, sauf si la situation à bord l'en empêche. Il faudrait aussi utiliser d'autre équipements comme les transpondeurs de bord, lorsqu'il est utile de le faire et lorsque les circonstances le permettent ;

b) poursuivre le vol à un niveau qui diffère de :

- 150 m (500 ft), s'il se trouve dans une région où un minimum de séparation verticale de 300m (1000 ft) est appliqué ;
- 300 m (1000 ft), s'il se trouve dans une région où un minimum de séparation verticale de 600 m (2000 ft) est appliqué.