

Phone : +(242) 05 377 95 54

+(242) 05 377 95 64

AFTN : FCCCNYX

E-mail : bnibrazza@yahoo.fr

Web : <https://aim.asecna.aero>



BUREAU NOTAM INTERNATIONAL

DE L'AFRIQUE CENTRALE

B.P. 660 BRAZZAVILLE - CONGO

CAMEROUN – CENTRAFRIQUE – CONGO – GABON – GUINEE ÉQUATORIALE – SAO TOME – TCHAD

AIC

NR 24/A/22FC

13 JUL 2022

REPUBLIQUE DU TCHAD/ *REPUBLIC OF CHAD*

INTERCEPTION DES AERONEFS CIVILS AU TCHAD

INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT IN CHAD

Arrêté NR026/PR/PM/MACN/MDPRCDNAVCVG/2016 relatif à l'interception des aéronefs civils au TCHAD/
Decision NR026/PR/PM/MACN/MDPRCDNAVCVG/2016 on the Interception of Civil Aircraft in CHAD

| | |
|------------------------|--------------------|
| <i>Mise en vigueur</i> | <i>13 JUL 2022</i> |
| <i>Validité</i> | <i>PERM</i> |

Article 1 : L'interception est un type de mission de défense. Dans le présent arrêté, elle ne désigne pas le service d'interception et d'escorte assuré sur demande à un aéronef en détresse, conformément aux dispositions du Manuel International OACI de recherches et de sauvetage aéronautique et maritimes (IAMASAR) (doc9731), volumes II et III.

Article 2 : Le présent arrêté ainsi que son annexe fixent les règles et procédures d'interception des aéronefs civils.

Article 3 : Tout aéronef civil doit se conformer aux ordres d'interception dont il fait l'objet dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire tchadien. Il est fait obligation à tout aéronef civil inscrit sur le registre tchadien ou utilisé par les exploitants tchadiens, de se conformer aux ordres d'interception émis par les autres Etats lorsqu'il survole leurs territoires. Les procédures d'interception seront conformes aux dispositions contenues dans le Manuel concernant l'interception des aéronefs civils

Article 1: *Interception is a type of defense mission. In this Order, it does not designate an escort service, upon request, to an aircraft in distress in accordance with the provisions of the ICAO International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMARSAR) Manual (Doc 9731), volumes II and III.*

Article 2: *This Order and its Appendix set out the rules and procedures for the interception of civil aircraft.*

Article 3: *All civil aircraft must comply with interception orders in the airspace over Chadian territory.*

Any civil aircraft registered on the Chadian register or used by Chadian operators are obliged to comply with interception order issued by other States when they fly over their territories.

The interception procedures shall be in accordance with the provisions of the International Civil Aviation Organization (ICAO) Manual on the interception of Civil Aircraft (Doc 9433)

(DOC9433) de l'Organisation de L'Aviation Civile Internationale (OACI)

Article 4 : Il ne sera fait recours à l'usage systématique de la force contre un aéronef civil faisant l'objet d'interception

Article 5 : Les pilotes commandants de bord d'aéronefs civils sont informés qu'il peut y avoir interception au cas où les autorités militaires douanières ou policières de l'État :

- a) Ne sont pas en mesure d'obtenir une identification positive d'un aéronef observé ou pénétrant dans l'espace aérien au-dessus du territoire tchadien par des moyens autres qu'une inspection visuelle, c'est à dire par coordination avec les organes des services de la circulation aérienne et/ou par radar secondaire de surveillance.
- b) Constatent qu'un aéronef qui ne dispose pas de l'autorisation requise est sur le point de pénétrer, ou est entré dans une région de territoire tchadien dans laquelle les vols civils sont réglementés ou interdits;
- c) constatent qu'un aéronef dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire tchadien s'écarte d'une route ATS (services de la circulation aérienne) désignée, ou d'une route indiquée dans le plan de vol à l'extérieur de réseau de route ATS, sans raison valable connue ou apparente pour cet écart ;
- d) soupçonnent qu'un aéronef effectue un vol illicite et/ou assure le transport de marchandises illicites ou de personnes recherchées, contrairement aux buts de la convention de Chicago et aux lois en vigueur.

Article 6: Peut également y avoir interception d'un aéronef civil si celui-ci:

- a) pénètre dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire tchadien sans autorisation et ne se conforme pas aux instructions d'atterrir ou de quitter cet espace aérien ;
- b) pénètre dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire tchadien par des positions ou des routes différentes que celles qui sont indiquées dans l'autorisation de survol ;

Article 4: *The systematic use of force against a civil aircraft subject to interception shall not be applicable*

Article 5: *The pilot-in-commands of civil aircraft are informed that there may be interception in the event that the military, customs or police authorities of the State:*

- a) *are unable to obtain positive identification of an aircraft observed or entering airspace over Chadian territory by means other than visual inspection, that is to say by coordination with air traffic services units and/or by secondary surveillance radar.*
- b) *Find that an aircraft that does not have the required authorization is about to enter or has entered any part of the territory of Chad in which civil flights are regulated or prohibited;*
- c) *Find that an aircraft in the airspace above Chadian territory departs from a designated ATS (air traffic services) route, or a route specified in the flight plan, outside the ATS route network, without a valid or known reason for such deviation.*
- d) *Suspect that an aircraft is engaged in illicit and/or transport of illicit flight goods or wanted persons, contrary to the purposes of the Chicago Convention and the laws in force.*

Article 6: *A civil aircraft may also be intercepted if the aircraft:*

- a) *enters the airspace above Chadian territory without authorization and fails to comply with instructions to land or leave such airspace;*
- b) *enters the airspace over Chadian territory by different positions or routes than those specified in the overflight authorization;*

| | |
|---|---|
| <p>c) constitue un danger pour les autres aéronefs.</p> <p>Article 7 : Le présent arrêté abroge et remplace toutes dispositions antérieures d'effet contraire</p> <p>Article 8 : Le secrétaire Général du Ministre de l'Aviation Civile et de la Météorologie Nationale, le secrétaire du Ministre Délégué à la Présidence de la République Chargé de la Défense Nationale, des Anciens Combattants et Victimes de Guerre sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté qui sera publié partout où besoin sera.</p> | <p><i>c) is a danger to other aircraft</i></p> <p>Article 7: <i>This order repeals and replaces all previous provisions of opposite effect.</i></p> <p>Article 8: <i>The Secretary General of the Ministry of Civil Aviation and National Meteorology, the Secretary general of the Ministry Delegate for the Presidency of the Republic in charge of National Defense, Veterans and War victims are each responsible within their prerogatives, of the application of the present order that will be published wherever necessary.</i></p> |
|---|---|

ANNEXES/ APPENDICES

| | |
|---|---|
| <p style="text-align: center;">INTERCEPTION DES AERONEFS CIVILS</p> <p>(1) PRINCIPES SUIVIS</p> <p>1.1 Les principes suivantes sont appliqués:</p> <p>a) l'interception des aéronefs civils n'est entreprise qu'en dernier ressort;</p> <p>b) si elle est entreprise, une interception se limite à déterminer l'identité de l'aéronef, à moins qu'il ne soit nécessaire de remettre l'aéronef sur sa trajectoire prévue de lui indiquer la direction à suivre pour sortir des limites de l'espace aérien national, de le conduire hors d'une zone réglementée, interdite ou dangereuse ou de lui ordonner d'atterrir à un aéroport désigné</p> <p>c) l'interception d'aéronefs civils n'est pas entreprise à titre d'exercice;</p> <p>d) toutes les fois que le contact radio peut être établi, des indications de navigation et des renseignements connexes sont donnés par radiotéléphonie à l'aéronef intercepté</p> <p>e) au cas où il est exigé qu'un aéronef civil intercepté sur le territoire survolé, l'aéroport désigné doit permettre l'atterrissage en toute sécurité de ce type d'aéronef.</p> <p>Note: Lors de l'adoption unanime de l'article 3 bis de la convention relative à l'aviation civile internationale par la 25e session(extraordinaire) de l'assemblée de l'AOACI les Etats contractants sont convenus que chaque Etat doit s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol.</p> <p>1.2 Une méthode normalisée est établie pour les manoeuvres des aéronefs qui interceptent un aéronef civil. Cette méthode est conçue de façon que l'aéronef intercepté ne soit exposé à aucun risque.</p> | <p style="text-align: center;"><i>INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT</i></p> <p><i>1. PRINCIPLES FOLLOWED</i></p> <p><i>1.1 The following principles are applied:</i></p> <p><i>a) The interception of civil aircraft is undertaken only as a last resort;</i></p> <p><i>b) if undertaken, an interception is limited to determining the identity of the aircraft unless it is necessary to restore the aircraft to its intended course, to indicate the direction to be taken to exit the limits of the national airspace, to drive him out of a restricted, prohibited or dangerous area or to direct it to land at a designated aerodrome.</i></p> <p><i>c) the interception of civil aircraft is not undertaken as a simple exercise;</i></p> <p><i>d) whenever the radio contact can be established, navigation instructions and related information shall be given by radiotelephony to the intercepted aircraft;</i></p> <p><i>e) where an intercepted civil aircraft is required to land in the overflown territory, the designated aerodrome shall permit the safe landing of such aircraft.</i></p> <p><i>Note- At the unanimous adoption of Article 3 bis of the Convention on International Civil Aviation by the 25th (Extraordinary) Session of ICAO Assembly, the contracting States agreed that each State should refrain to resort to the use of weapons against civil aircraft in flight.</i></p> <p><i>1.2 A standardized method is used for maneuvering aircraft that intercept a civil aircraft. This method is designed so that the intercept aircraft is not exposed to any risk</i></p> |
|---|---|

Note : Des recommandations particulières concernant une méthode de manœuvre figurent dans le Supplément A} section 3 de l'Annexe 2 (Règles de l'air) de l'OACI et dans les RAT02

1.3 Des dispositions sont prises en vue d'utiliser le radar secondaire de surveillance, lorsque cela est possible pour identifier les aéronefs civils dans les zones où ils pourraient être l'objet d'une interception.

(2) MESURES A PRENDRE PAR L'AERONEF INTERCEPTE

2.1 Un aéronef qui est intercepté par un autre aéronef doit immédiatement:

a) suivre les instructions de l'aéronef intercepteur, en interprétant les signaux visuels et en y répondant conformément aux spécifications de l'appendice à la présente annexe;

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 121.500Mhz, 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 243Mhz;

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.

2.2 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 demande immédiatement des éclaircissements. Tout en continuant de se conformer aux instructions visuelles données par l'aéronef intercepteur.

2.3 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 demande immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions radio données par l'aéronef intercepteur.

3. RADIOCOMMUNICATIONS PENDANT L'INTERCEPTION

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 ci-après et en transmettant chaque expression 2 fois:

Note- Specific recommendations for a maneuvering method can be found in ICAO Supplement A, section 3 of ICAO Appendix 2 (Air Rules) and RAT02.

1.3 Arrangements are made for the use of secondary surveillance radar, where possible, to identify civil aircraft in areas where they may be intercepted

2. MEASURES TO BE TAKEN BY THE INTERCEPTED AIRCRAFT

2.1 An aircraft that is intercepted by another aircraft shall immediately:

a) follow the instructions of the intercepting aircraft by interpreting and responding to the visual signals in accordance with the specifications in the appendix to this appendix;

b) notify, if possible, the competent air traffic services authority;

c) attempt to establish radio communications with the interceptor aircraft or with the appropriate interception control body, by making a general call on the emergency frequency 121.500 MHZ, indicating the identity of the intercepted aircraft and the nature of the flight; and, if the contact has not been established and if it is possible, by repeating this call on the 243 MHZ emergency frequency;

d) if equipped with a transponder, transmit the coded group 7700 on Mode A, unless instructed otherwise by the competent air traffic services agency.

2.2 If instructions received by radio and from any source are contrary to those given by the intercepting aircraft by means of visual signals, the intercepted aircraft shall immediately request clarification while continuing to comply with the visual instructions provided by the intercepting aircraft.

2.3 If instructions received by radio from any source are contrary to those issued by radio by intercepting aircraft, the intercepted aircraft shall immediately request clarification while continuing to comply with the radio instructions given by the intercepting aircraft.

3. RADIOCOMMUNICATIONS DURING INTERCEPTION

If radio contact is established during interception, but it is impossible to communicate in a common language, an attempt should be made to communicate instructions, acknowledgment of receipt of essential instructions and information using conventional expressions and pronunciation in the table below, and transmitting each expression twice:

| Expression à utiliser par l'aéronef INTERCEPTEUR <i>Expressions to be used by the intercepting aircraft</i> | | | Expressions à utiliser par l'aéronef INTERCEPTÉ <i>Expressions to be used by the intercepted aircraft</i> | | |
|--|--|--|--|--|--|
| Expression <i>Expression</i> | Prononciation(1) <i>Pronunciation¹</i> | Signification <i>Signification</i> | Expression <i>Expression</i> | Prononciation(1) <i>Pronunciation</i> | Signification <i>Signification</i> |
| 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) (2) (<i>call sign</i>)(2) | <u>KOL</u> SA-IN (Indicatif d'appel) (<i>call sign</i>) | Mon indicatif d'appel est/ <i>My call sign is</i> |
| FOLLOW | <u>FO</u> -LO | Suivez-moi/ <i>Follow me</i> | WILCO | <u>VILL</u> -KO | Compris je vais exécuter/ <i>Understand I will perform</i> |
| DESCEND | DI- <u>SENND</u> | Descendez pour atterrir/ <i>Descend to land</i> | CAN NOT | <u>KANN</u> NOT | Je suis incapable d'exécuter/ <i>I am unable to perform</i> |
| YOU LAND | <u>YOU</u> <u>LANND</u> | Atterrissez à cet aérodrome/ <i>Landing at this aerodrome</i> | REPEAT | RI- <u>PITT</u> | Repetez vos instructions/ <i>Repeat your instructions</i> |
| PROCEED | PRO- <u>SID</u> | Vous pouvez poursuivre votre route/ <i>You can continue your journey</i> | AM LOST | <u>AMM</u> LOSST | Je ne connais pas ma position/ <i>I do not know my position</i> |
| | | | MAYDAY | <u>M</u> 'AIDER | Je suis en détresse/ <i>I am in distress</i> |
| | | | HIJACK (3) | AÏ-DJAK | Je suis victime d'une intervention illicite/ <i>I am the victim of unlawful interference</i> |
| | | | LAND (nom de lieu)/ (name of place) | LANND (nom de lieu) / (name of place) | Je demande à atterrir à (nom de lieu)/ <i>I request to land at (name of place)</i> |
| | | | DESCEND | DI- <u>SENND</u> | Je demande à descendre/ <i>I ask to descend</i> |
| <p>1. Dans la prononciation figurée, les syllabes soulignées doivent être accentuées.</p> <p>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 dans le plan de vol.</p> <p>3. Les circonstances peuvent parfois rendre impossible, voire peu souhaitable ; l'emploi de l'expression HIJACK.</p> | | | <p>1. In the pronunciation shown, the underlined syllables must be emphasized</p> <p>2. The call sign to be given is the one used in radiotelephone communications with air traffic services and which corresponds to identification in the flight plan.</p> <p>(3) Circumstances may sometimes make it impossible or even undesirable, the use of expression HIJACK</p> | | |

ANNEXES/APPENDICES

SIGNAUX/ SIGNALS

SIGNAUX A UTILISER EN CAS D'INTERCEPTION/ SIGNALS TO BE USED IN CASE OF INTERCEPTION

*1.1 Signaux de l'aéronef intercepteur et réponses de l'aéronef intercepté /
Intercepting Aircraft Signals and Intercepted Aircraft Responses*

| SÉRIE | SIGNAUX DE L'INTERCEPTEUR | SIGNIFICATION | REPOSE DE L'INTERCEPTÉ | SIGNIFICATION |
|--------------|--|---|--|---|
| 1 | <p>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. Note-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</p> <p><i>DAY AND NIGHT</i> <i>swing the device and flash the position lights irregularly (and the landing lights in the case of a helicopter) after being placed slightly above and in front, and normally to the left of the intercepted aircraft (or to its right, if the intercept is a helicopter), then, after response, make a slow stepped turn, normally to the left(or to the right in the case of helicopter), to take the desired course.</i> <i>Note-weather or terrain may require the interceptor to reverse the positions</i></p> | <p>Vous avez été intercepté. Suivez-moi</p> <p><i>You were intercepted. Follow me</i></p> | <p>DE JOUR ET DE NUIT</p> <p>Balancer l'appareil, faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de position et suivre.</p> <p><i>DAY AND NIGHT</i></p> <p><i>Swing the device, flash the position lights irregularly, and follow</i></p> | <p>Compris, j'obéis. <i>I understood I obey</i></p> |

| | | | | |
|---|--|---|---|--|
| | <p><i>and direction of the turn indicated above in series 1.</i></p> <p><i>Note 2.-If the intercepted aircraft cannot proceed as quickly as the interceptor, the latter should perform a series of circuits at a racetrack and swing the aircraft each time it passes the intercepted aircraft</i></p> | | | |
| 2 | <p>DE JOUR ET NUIT Exécuter une manoeuvre brusque de dégagement consistant en un virage montée de 90q ou plus, sans couper la ligne de vol de l'aéronef intercepté DAY AND NIGHT <i>Execute a sudden maneuver release consisting of a turn in up to 90q or more, without cutting the flight line from the intercepted aircraft</i></p> | <p>Vous pouvez continuer. <i>You can carry on</i></p> | <p>DE JOUR ET DE NUIT Balancer l'appareil DAY AND NIGHT <i>Swing the device</i></p> | <p>Compris, J'obéis <i>Understood</i> <i>I obey</i></p> |
| 3 | <p>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. DAY AND NIGHT <i>Lower the landing gear(if equipped), light the fixed landing lights and fly over the runway or, if the helicopter is intercepted, fly over the helicopter landing area. In the case of helicopters, the helicopter intercepts an approach and hovers near the landing area</i></p> | <p>Atterrissez sur cet aérodrome <i>Land on this aerodrome</i></p> | <p>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. DAY AND NIGHT <i>Lower the landing gear(if equipped), Turn on the fixed landing lights, follow the interceptor aircraft, and if after the flyover of the runway in use or the helicopter landing area, it is deemed possible to land safely and proceed with the landing.</i></p> | <p>Compris, J'obéis <i>Understood</i> <i>I obey</i></p> |

1.2 SIGNAUX DE L'AÉRONEF INTERCEPTÉ ET RÉPONSES DE L'AÉRONEF INTERCEPTEUR/

SIGNALS OF THE INTERCEPTED AIRCRAFT AND RESPONSES OF THE INTERCEPTING AIRCRAFT.

| SÉRIE | SIGNAUX DE L'INTERCEPTEUR/ SIGNALS OF INTERCEPTING AIRCRAFT | SIGNIFICATI ON / Signification | RÉPONSE DE L'INTERCEPTÉ/ RESPONSES OF INTERCEPTED AIRCRAFT | SIGNIFICATIO N/ SIGNIFICATION |
|--------------|--|--|---|---|
| 4 | <p>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 à une hauteur supérieure à 300m (1000ft) mais inférieure à 600m (2000ft) (dans le cas d'un hélicoptère, à uen hauteur supérieure à 50m (170ft), mais inférieure à 100m (330ft) 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.</p> <p>DAY AND NIGHT <i>Retract the landing gear (if equipped) and flash the landing lights over the landing runway or the helicopter landing area at a higher height at 300 m(1000ft) but less than 600m (2000ft) (in the case a helicopter at a height greater than 50m(170ft) but less than 100m (330ft) above the level of the aerodrome, and continue to run circuits around the runway in use or the helicopter landing area.</i> <i>If it is not possible to flash the landing lights, flash all other usable lights.</i> <i>It is impossible for me to land on this aerodrome</i></p> | <p>Il m'est impossible d'atterir sur cet aérodrome</p> <p><i>It is impossible for me to land on this aerodrome</i></p> | <p>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 Serie 1 prescrits pour l'intercepteur.</p> <p>S'il décide de laisser partir l'aéronef intercepté , l'intercepteur fait des signaux de la Série 2 prescrite pour l'intercepteur</p> <p>DAY AND NIGHT <i>If he wishes the intercepted aircraft to follow it to another aerodrome, the interceptor shall retract its landing gear (if equipped) And make the required series1 signals for the interceptor.</i></p> <p><i>If the interceptor decides to leave the intercepted aircraft, the interceptor signals the serial 2 Signals prescribed for the interceptor.</i></p> | <p>Compris suivez-moi.</p> <p>Compris, vous pouvez continuer</p> <p><i>Understood Follow me</i></p> <p><i>Understood. You can continue.</i></p> |
| 5 | <p>DE JOUR ET DE NUIT Allumer et éteindre régulièrement tous les feux disponibles , mais d'une manière qui permette de les distinguer de feux clignotants.</p> <p>DAY AND NIGHT <i>Regularly switch on and off all available lights, but in a way that distinguishes them flashing lights</i></p> | <p>Il m'est impossible d'obéir</p> <p><i>It is impossible for me to obey</i></p> | <p>DE JOUR ET DE NUIT Utiliser les signaux de la Série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur</p> <p>DAY AND NIGHT <i>Use the prescribed series 2 signals for the interceptor aircraft</i></p> | <p>Compris</p> <p><i>Understood</i></p> |

| | | | | |
|---|--|---|--|--------------------------------------|
| 6 | <p>DE JOUR ET DE NUIT Faire clignoter de façon irrégulière tous les feux disponibles</p> <p><i>DAY AND NIGHT</i> <i>Irregularly flash all available lights.</i></p> | <p>En détresse <i>In distress</i></p> | <p>DE JOUR ET DE NUIT Utiliser les signaux de la Série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur</p> <p><i>DAY AND NIGHT</i> <i>Use the prescribed series 2 signals for the interceptor aircraft.</i></p> | <p>Compris <i>Understood</i></p> |
|---|--|---|--|--------------------------------------|

| | |
|--|---|
| <p>2. SIGNAUX VISUELS EMPLOYES POUR AVERTIR UN AERONEF QU'IL VOLE SANS AUTORISATION , DANS UNE ZONE REGLEMENTEE , INTERDITE OU DANGEREUSE OU QU'IL EST SUR LE POINT DE PENETRER DANS UNE TELLE ZONE</p> <p>De jour ou de nuit , une série de projectiles tirés du sol à des intervalles de dix (10) secondes, et 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 , réglementée ou dangereuse ou qu'il est sur le point de pénétrer dans une telle zone et qu'il doit prendre les dispositions qui s'imposent.</p> | <p>2. VISUAL SIGNALS EMPLOYED FOR THE ADVISORY OF AN AIRCRAFT WHICH IS FLYING, WITHOUT AUTHORIZATION, IN A REGULATED, PROHIBITED, OR DANGEROUS AREA, OR ABOUT TO PENETRATE SUCH AN AREA</p> <p><i>By day or night, a series of projectiles shot from ground at intervals of ten (10) seconds, producing stars or red and green lights at the bursting, indicates to an aircraft that it is flying without authorization in a prohibited, regulated or dangerous area or is about to enter such an area and that it must make the necessary arrangements.</i></p> |
|--|---|

ASECNA AIP INSERT PAGES 14 ENR 1.12

CETTE AIC COMPORTE 09 PAGES / THIS AIC INCLUDES 09 PAGE