

Phone : +(242) 05 377 95 54
 +(242) 05 377 95 64
 AFTN : FCCCYNXX
 E-mail : bnibrazza@asecna.org
 bnibrazza@yahoo.fr
 Web : <https://aim.asecna.aero>



**BUREAU NOTAM INTERNATIONAL
 DE L'AFRIQUE CENTRALE**
 B.P. 660 BRAZZAVILLE – CONGO

**AIP SUP
 NR 91/A/25FC
 01 OCT 2025**

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

CONGO -FC

Publication des règles et procédures générales relatives à l'interception des aéronefs civils au Congo

Publication of general rules and procedures relating to the interception of civil aircraft in Congo

THIS AIP SUP CANCELS AND REPLACES AIP SUP NR 90/A/25FC

<i>Effective date :</i>	01 OCT 2025
<i>Validity :</i>	PERM

Introduction

Ce Supplément à l'AIP publie les règles et procédures générales pour la navigation aérienne (ENR 1) relatives à l'interception des aéronefs civils en République du Congo.

Introduction

This AIP Supplement publishes the general rules and procedures for air navigation (ENR 1) relating to the interception of civil aircraft in the Republic of Congo

ENR 1 RÈGLES ET PROCÉDURES GÉNÉRALES

GENERAL RULES AND PROCEDURES

ENR 1.12 PROCEDURES D'INTERCEPTION DES AERONEFS CIVILS AU CONGO

PROCEDURES FOR THE INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT IN CONGO

1. OBJET

L'interception d'aéronefs civils en République du Congo est régie par le Code de l'aviation civile des Etats membres de la CEMAC aux articles III.1.3, III.1.4 et III.1.5. Les appendices 1 et 2 de l'arrêté n°3038 du 20 Août 2025 relatif aux règles de l'air contiennent les dispositions relatives à l'interception d'aéronefs civils dans l'espace aérien de la République du Congo. La République du Congo peut, pour des besoins militaires ou pour la sécurité publique, restreindre ou interdire uniformément le vol sur certaines zones de son

1. OBJECT

The interception of civil aircraft in Republic of Congo is governed by the Civil Aviation Code of the CEMAC Member States in Article III.1.3, III.1.4 and III.1.5. Appendices 1 and 2 of Order No. 3038 of August 20, 2025 relating to air rules, contains provisions for the interception of civil aircraft in the airspace of Republic of Congo. The Republic of Congo may, for military or public security purposes, restrict or even prohibit flight in certain areas of its territory

territoire (article 9 de la Convention relative à l'aviation civile internationale).

Les circonstances suivantes peuvent être considérées :

- a) Une recherche sur l'identité des aéronefs ;
- b) Conduire un avion en dehors d'une zone définie ;
- c) Inviter l'avion intercepté à atterrir pour des raisons de sécurité sur un aéroport désigné.

2. CHAMPS D'APPLICATION

Cette procédure s'applique à tout aéronef qui entre dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire de la République du Congo sans autorisation ou qui ne se conforme pas aux instructions pour atterrir ou quitter le territoire.

3. DOCUMENTS DE REFERENCES

La Convention de Chicago

RÈGLEMENT N° 05/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 Portant adoption du Code de l'Aviation Civile des États membres de la CEMAC /

Arrêté n°3038 du 20 Août 2025 relatif aux règles de l'air Appendice 1 et 2 ;

Arrêté n°3038 du 20 Août 2025 relatif aux règles de l'air chap. 3 § 3.8.

4. RESSOURCES ET MOYENS

Personnel du fournisseur de service de la navigation aérienne (Contrôleur CA, personnel ATM, etc.) ;

Forces Aérienne (Pilotes Militaires, etc.) ;

Compagnies aériennes (pilotes).

5. ABREVIATIONS

ANAC : Agence Nationale de l'Aviation civile

OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

6. DISPOSITIONS RELATIVES A L'INTERCEPTION D'UN AERONEF DANS L'ESPACE AERIEN DE LA REPUBLIQUE DU CONGO

6.1. MESURES A PRENDRE PAR L'AERONEF INTERCEPTE

6.1.1. Un aéronef qui est intercepté par un autre aéronef devra immédiatement :

- a) suivre les instructions de l'aéronef intercepteur, en interprétant les signaux visuels et en y répondant conformément aux spécifications de l'Appendice 1 de l'arrêté

(Article 9 of the International Convention on Civil Aviation).

The following circumstances may be considered:

- a) An aircraft identity research;
- b) conduct an aircraft outside of a defined area;
- c) invite the intercepted aircraft to land for safety reasons on a designated airfield.

2. SCOPE

This procedure applies to any aircraft that enters the airspace located above the Republic of Congo territory without authorization, or who does not comply with instructions to land or leave the territory.

3. REFERENCE DOCUMENT

The Chicago Convention

REGULATION No. 05/23-UEAC-066-CM-40 of June 18, 2024 Adopting the Civil Aviation Code of the CEMAC Member States.

Order No. 3038 of August 20, 2025 relating to air rules Appendices 1 and 2

Order No. 3038 of August 20, 2025 relating to air rules chap.3 § 3.8.

4. RESSOURCES AND MEANS

Staff from Air Navigation Services Providers (Controller, ATM Staff, etc.);

Air Forces (Military pilots, etc.) ;

Airlines (pilots) ;

5. ABBREVIATIONS

ANAC : National Civil Aviation Authority

ICAO: International Civil Aviation Organization

6. PROVISIONS ON THE INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT IN THE REPUBLIC OF CONGO

6.1. ACTIONS BY INTERCEPTED AIRCRAFT

6.1.1. An aircraft which is intercepted by another aircraft shall immediately:

- a) Follow the instructions given by the intercepting aircraft, interpreting and responding to visual signals in accordance with the specifications in Appendix 1 to

n°3038 du 20 Août 2025 relatif aux règles de l'air.

- 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 SSR, 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) S'il est doté d'un équipement ADS-B ou ADS-C, activer 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.
- 6.2. 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 demandera immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions visuelles données par l'aéronef intercepteur.

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

7. SIGNAUX VISUELS EN VOL

Les signaux visuels qui peuvent être utilisés par les aéronefs intercepteurs et interceptés sont exposés à l'Appendice 1 de l'arrêté n°3038 du 20 Août 2025 relatif aux règles de l'air. Il est essentiel que les aéronefs intercepteurs et interceptés appliquent rigoureusement ces signaux et interprètent correctement les signaux exécutés par l'autre aéronef, et que les aéronefs intercepteurs prêtent particulièrement attention à tout signal exécuté par

Order No.3038 of August 20, 2025 relating to air rules.

- 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 121.5 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.*

- 6.2 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.*

- 6.3 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.*

7. AIR-TO-AIR VISUAL SIGNALS

The visual signals to be used by intercepting and intercepted aircraft are those set forth in Appendix 1 of Order No 3038 of August 20, 2025 relating to air rules. It is essential that intercepting and intercepted aircraft adhere strictly to those signals and interpret correctly the signals given by the other aircraft, and that the intercepting aircraft pay particular attention to

l'aéronef intercepté pour indiquer qu'il se trouve dans une situation de détresse ou d'urgence.

8. RADIOCOMMUNICATION ENTRE L'ORGANISME DE CONTRÔLE D'INTERCEPTION OU L'AERONEF INTERCEPTEUR ET L'AERONEF INTERCEPTE

8.1. Lorsqu'une interception a lieu, l'organisme de contrôle d'interception et l'aéronef intercepteur doivent :

- a) tout d'abord essayer d'établir des communications bilatérales avec l'aéronef intercepté, dans une langue commune, sur la fréquence d'urgence 121,5 MHz, en utilisant le signal d'appel « CONTRÔLE D'INTERCEPTION », « INTERCEPTEUR (signal d'appel) » et « AÉRONEF INTERCEPTÉ », respectivement ; et
- b) en cas d'échec, essayer d'établir des communications bilatérales avec l'aéronef intercepté sur toutes autres fréquences qui pourraient être prescrites par le service ATS compétent, ou d'établir la communication par l'intermédiaire de l'organisme ou des organismes ATS compétents.

8.2. Si le contact radio est établi pendant l'interception mais qu'il soit impossible de communiquer dans une langue commune, on essaiera de communiquer les instructions, accusés de réception des instructions et renseignements essentiels en utilisant les expressions conventionnelles et leur prononciation figurant dans le Tableau du paragraphe 11, et en transmettant chaque expression deux fois.

9. ABSTENTION DE L'USAGE D'ARMES

L'usage de balles traçantes pour attirer l'attention est dangereux, et l'on escompte que des mesures seront prises pour l'éviter, afin que la vie des personnes se trouvant à bord et la sécurité de l'aéronef ne soient pas mises en danger.

any signals given by the intercepted aircraft to indicate that it is in a state of distress or urgency.

8. RADIOCOMMUNICATION BETWEEN THE INTERCEPT CONTROL UNIT OR THE INTERCEPTING AIRCRAFT AND THE INTERCEPTED AIRCRAFT

8.1. *When an interception is being made, the intercept control unit and the intercepting aircraft should :*

- a) *first attempt to establish two-way communication with the intercepted aircraft in a common language on the emergency frequency 121.5 MHz, using the call signs "INTERCEPT CONTROL", "INTERCEPTOR (callsign)" and "INTERCEPTED AIRCRAFT" respectively; and*
- b) *failing this, attempt to establish two-way communication with the intercepted aircraft on such other frequency or frequencies as may have been prescribed by the appropriate ATS authority, or to establish contact through the appropriate ATS unit(s).*

8.2. *If radio contact is established during interception but communication in a common language is not possible, attempts must be made to convey instructions, acknowledgement of instructions and essential information by using the phrases and pronunciations in Table paragraph 11 and transmitting each phrase twice.*

9. REFRAINING FROM THE USE OF WEAPONS

The use of tracer bullets to attract attention is hazardous, and it is expected that measures will be taken to avoid their use so that the lives of persons on board and the safety of aircraft will not be endangered.

10. COORDINATION ENTRE LES ORGANISMES DE CONTROLE D'INTERCEPTION ET LES ORGANISMES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIEENNE

Il est indispensable qu'une coordination étroite soit assurée, entre un organisme de contrôle d'interception et l'organisme compétent des services de la circulation aérienne pendant toutes les phases d'une interception d'un aéronef qui est ou pourrait être un aéronef civil, afin que l'organisme des services de la circulation aérienne soit tenu parfaitement informé de l'évolution des opérations et des mesures qui sont exigées de l'aéronef intercepté.

10. COORDINATION BETWEEN INTERCEPT CONTROL UNITS AND AIR TRAFFIC SERVICES UNITS

It is essential that close coordination be maintained between an intercept control unit and the appropriate air traffic services unit during all phases of an interception of an aircraft which is, or might be, a civil aircraft, in order that the air traffic services unit is kept fully informed of the developments and of the action required of the intercepted aircraft.

**11. SIGNAUX A UTILISER EN CAS D'INTERCEPTION D'AERONEF
SIGNALS FOR USE IN THE EVENT OF INTERCEPTION**

Série	Signaux de l'intercepteur/ <i>Intercepting aircraft Signals</i>	Signification / <i>Meaning</i>	Réponses de l'intercepté/ <i>intercepted aircraft responds</i>	Signification / <i>Meaning</i>
1	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'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 1. — Les conditions météorologiques ou le relief peuvent exiger que l'intercepteur inverse les positions et le sens de 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 position et suivre.	Compris, j'obéis.

	DAY or NIGHT — <i>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.</i> <i>Note 1. — Meteorological conditions or terrain may require the intercepting aircraft to reverse the positions and direction of turn given above in Series 1.</i> <i>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 racetrack patterns and to rock the aircraft each time it passes the intercepted aircraft</i>	<i>You have been intercepted. Follow me</i>	DAY or NIGHT — <i>Rocking aircraft, flashing navigational lights at irregular intervals and following.</i>	<i>Understood, will comply</i>
2	DE JOUR ET DE NUIT — Exécutez une manœuvre 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 — Balancez l'appareil.	Compris, j'obéis.
	DAY or NIGHT — <i>An abrupt breakaway manœuvre from the intercepted aircraft consisting of a climbing turn of 90 degrees or more without crossing the line of flight of the intercepted aircraft.</i>	<i>You may proceed.</i>	DAY or NIGHT — <i>Rocking the aircraft.</i>	<i>Understood, will comply</i>
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 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	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	Compris, j'obéis.

	se met en vol stationnaire près de l'aire d'atterrissage.		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.	
	<i>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, overflying the helicopter landing area. In the case of helicopters, the intercepting helicopter makes a landing approach, coming to hover near to the landing area.</i>	<i>Land at this aerodrome</i>	<i>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 landing area, landing is considered safe, proceeding to land.</i>	<i>Understood, will comply</i>

12. SIGNAUX DE L'AERONEF INTERCEPTE ET REPOSES DE L'AERONEF INTERCEPTEUR
SIGNALS INITIATED BY INTERCEPTED AIRCRAFT AND RESPONSES BY INTERCEPTING AIRCRAFT

4	DE JOUR ET DE NUIT — Rentez le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et faire clignoter les phares d'atterrissage en passant au-dessus de la piste 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 50m (170 ft), mais inférieure à 100 m (330 ft) au dessus du niveau de l'aérodrome, et continuez 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	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 prescrit pour l'intercepteur.	Compris, suivez-moi.
----------	--	--	--	----------------------

	d'atterrissage, faire clignoter tout autres feux utilisables.		S'il décide de laisser partir l'aéronef intercepté, l'intercepteur fait les signaux de la Série 2 prescrits pour l'intercepteur.	Compris, vous pouvez continuer.
	<i>DAY or NIGHT — Raising landing gear (if fitted) and flashing landing lights while Passing over runway in use or helicopter landing area at a height exceeding 300 m (1000 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 landing area. If unable to flash landing lights, flash any other lights available.</i>	<i>Aerodrome you have designated is inadequate.</i>	<i>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.</i> <i>If it is decided to release the intercepted aircraft, the intercepting aircraft uses the Series 2 signals prescribed for intercepted aircraft</i>	<i>Understood, follow me.</i> <i>Understood, you may proceed.</i>
5	DE JOUR ET DE NUIT — Allumer et éteindre régulièrement tous les feux disponibles, mais d'une manière qui permette de les distinguer des feux clignotants.	Il m'est impossible d'obéir.	DE JOUR ET DE NUIT — Utiliser les signaux de la série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris.

	<i>DAY or NIGHT — Regular switching on and off of all available lights but in such a manner as to be distinct from flashing lights.</i>	<i>Cannot comply.</i>	<i>DAY or NIGHT — Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.</i>	<i>Understood.</i>
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.
	<i>DAY or NIGHT — Irregular flashing of all available lights.</i>	<i>In distress.</i>	<i>DAY or NIGHT — Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.</i>	<i>Understood.</i>

ASECNA AIP INSERT PAGE 05 ENR 1.12 -1

CE SUPPLEMENT D'AIP CONTIENT 09 PAGES

THIS AIP SUP INCLUDES 09 PAGES