

## ENR 1.13 INTERVENTION ILLICITE

### 1. Généralités:

Les procédures ci-après sont destinées aux aéronefs qui font l'objet d'une intervention illicite et qui ne sont pas en mesure d'en aviser un organe ATS.

### 2. Procédures :

**2.1** Sauf si la situation à bord l'en empêche, le pilote commandant de bord devrait essayer de poursuivre le vol sur la route et aux niveaux de vol qui lui ont été assignés, au moins jusqu'à ce qu'il soit en mesure d'en aviser un organe ATS ou jusqu'à ce qu'il soit à portée d'un radar.

**2.2** Lorsqu'un aéronef qui est l'objet d'un acte d'interception 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 la fréquence VHF d'urgence et sur d'autres fréquences appropriées, sauf si la situation à bord l'en empêche. Il faudrait aussi utiliser d'autres équipements comme les transporteurs de bord, les liaisons de données, etc. Lorsqu'il est utile de la faire et lorsque les circonstances le permettent.
- (c) Poursuivre le vol conformément aux procédures spéciales pour les événements imprévus en vol, lorsque de telles procédures ont été établies et promulguées dans le :  
DOC 7030. - Procédures complémentaires régionales; ou
- (c) Si aucune procédure régionale applicable n'a été établie, poursuivre le vol à un niveau décalé de 300m (1000ft) si l'appareil évolue au-dessus du niveau de vol 290 ou de 150m (500ft) s'il évolue au-dessus du niveau de vol 290, par rapport aux niveaux de croisière normalement utilisés pour le vol IFR dans la région.