

## ENR 1.12      **PROCEDURE DI INTERCETTAZIONE AEROMOBILI CIVILI** **INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT PROCEDURES**

**Reg. (UE) 923/2012, SERA.11015**  
**Reg. ENAC RAIT, RAIT.11015**

### **1      Normativa**

**1.1** Nello stabilire le direttive e le procedure per l'intercettazione degli aeromobili civili, l'Autorità Nazionale ha tenuto conto dei seguenti principi generali:

- 1) l'intercettazione sarà intrapresa ogni qualvolta ritenuto necessario e potrà, tra l'altro, essere effettuata nei casi di mancanza di autorizzazione diplomatica al sorvolo o scalo sullo Stato italiano, di deviazioni non autorizzate dalla rotta e di mancato rispetto delle procedure radio, nonché dei casi di particolare gravità.
- 2) l'intercettazione sarà limitata all' identificazione dell'aeromobile a meno che non si renda necessario:
  - a) riportarlo sulla rotta pianificata;
  - b) dirigerlo oltre i confini dello spazio aereo nazionale;
  - c) guidarlo fuori da aree riservate, proibite o pericolose;
  - d) istruirlo per atterrare su un determinato aeroporto;
- 3) non sarà intrapresa intercettazione a scopo addestrativo;
- 4) istruzioni ed informazioni per la navigazione saranno fornite, ogni qual volta possibile, per radio;
- 5) qualora venga richiesto di atterrare su un determinato aeroporto, lo stesso sarà adatto al tipo di aeromobile interessato.

**Reg. (UE) 923/2012, SERA.11015**  
**Reg. ENAC RAIT, RAIT.11015**

### **1      Regulation**

**1.1** In the development of regulations and administrative directives for the interception of civil aircraft, the relevant military authority has given due regard to the following principles:

- 1) interception will be undertaken whenever deemed necessary, and it might take place, among others, in case of lack of diplomatic clearance to overfly, or land on, the Italian territory, of non-authorized deviations from the cleared route and of non-compliance with radiotelephony procedures, as well as in particularly serious situations.
- 2) if undertaken, an interception will be limited to determining the identity of the aircraft, unless it is necessary:
  - a) to return the aircraft to its planned track;
  - b) direct it beyond the boundaries of national airspace;
  - c) guide it away from a prohibited, restricted or danger area;
  - d) instruct it to land at a designated aerodrome;
- 3) practice interception of civil aircraft will not be undertaken;
- 4) navigational guidance and related information will be given to an intercepted aircraft by radio telephony, whenever radio contact can be established;
- 5) in the case where an intercepted civil aircraft is required to land in the territory overflowed, the aerodrome designated for the landing is to be suitable for the safe landing of the aircraft type concerned.

**2 Segnali da usare in caso di intercettazione****2 Signals for use in the event of interception**

**2.1** Segnali eseguiti dall' aeromobile intercettore e risposte da parte dell'aeromobile intercettato.

**2.1** Signals initiated by intercepting aircraft and responses by intercepted aircraft.

Serie Series	Segnali dell' aeromobile intercettore Intercepting aircraft signals	Significato Meaning	Risposte dell'aeromobile intercettato Intercepted aircraft responds	Significato Meaning
<b>1<sup>^</sup></b>	<p>GIORNO o NOTTE: battere le ali e lampeggiare le luci di navigazione ad intervalli irregolari (e le luci di atterraggio nel caso di un elicottero) da una posizione leggermente piu' in alto ed avanti, e normalmente sul lato sinistro dell'aeromobile intercettato (o sul lato destro se l'aeromobile intercettato e' un elicottero) e, dopo aver ricevuto conferma, una lenta virata in volo livellato normalmente verso sinistra (o verso destra nel caso di un elicottero) fino alla prua desiderata.</p> <p>DAY or NIGHT: 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.</p> <p><b>NOTE/REMARKS</b></p> <p><b>(1) Condizioni meteorologiche o orografiche possono richiedere che l'aeromobile intercettore, assuma posizione e direzione di virata diversa da quella di cui alla serie 1<sup>^</sup> precedente. Meteorological conditions or terrain may require the intercepting aircraft to reverse the positions and direction of turn given above in series 1<sup>^</sup>.</b></p> <p><b>(2) Se l'aeromobile intercettato non è in grado di mantenersi al passo dell'aeromobile intercettore, quest'ultimo dovrebbe effettuare una serie di orbite e battere le ali ogni volta che sorpassa l'aeromobile intercettato. If the intercepted aircraft is not able to keep pace with the intercepting aircraft, the latter is expected to fly a series of race-track patterns and to rock the aircraft each time it passes the intercepted aircraft.</b></p>	<p>Siete stati intercettati. Seguitemi.</p> <p>You have been intercepted. Follow me.</p>	<p>GIORNO o NOTTE: battere le ali e lampeggiare le luci di navigazione ad intervalli irregolari e seguire</p> <p>DAY or NIGHT: rocking aircraft and flashing navigational lights at irregular intervals and following.</p>	<p>Capito, eseguo.</p> <p>Understood will comply.</p>
<b>2<sup>^</sup></b>	<p>GIORNO o NOTTE: una brusca manovra di sganciamento dall'aeromobile intercettato effettuando una virata in salita di 90 gradi o più senza intersecare la prua dell'aeromobile intercettato.</p> <p>DAY or NIGHT: an abrupt break-away manoeuvre from the intercepted aircraft consisting of a climbing turn of 90 degrees or more without crossing the line of flight of the intercepted aircraft.</p>	<p>Potete procedere</p> <p>You may proceed</p>	<p>GIORNO o NOTTE: battere le ali.</p> <p>DAY or NIGHT: rocking aircraft.</p>	<p>Capito, eseguo.</p> <p>Understood will comply.</p>
<b>3<sup>^</sup></b>	<p>GIORNO o NOTTE: estraendo il carrello di atterraggio (se estraibile), mantenendo accese le luci di atterraggio e sorvolando la pista in uso o se l'aeromobile intercettato è un elicottero, sorvolando l'area di atterraggio per elicotteri. Nel caso di elicotteri, l'elicottero intercettore dovrà effettuare un avvicinamento per l'atterraggio, portandosi sul punto d'ingresso dell'area di atterraggio.</p> <p>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 the landing area.</p>	<p>Atterrare su questo aeroporto.</p> <p>Land at this aerodrome.</p>	<p>GIORNO o NOTTE: estraendo il carrello (se estraibile), mantenendo accese le luci di atterraggio e seguendo l'aeromobile intercettore e, se, dopo aver sorvolato la pista in uso o l'area di atterraggio per elicotteri, l'atterraggio è considerato sicuro, procedere all'atterraggio.</p> <p>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 the helicopter landing area, landing is considered safe, proceeding to land.</p>	<p>Capito, eseguo.</p> <p>Understood will comply.</p>
<b>3<sup>^</sup> bis</b>	<p>GIORNO o NOTTE: rilascio di una o più salve di artifici pirotecnici da una posizione e ad una distanza tale da non costituire pericolo per l'aeromobile intercettato.</p> <p>DAY or NIGHT: release of one or more volleys of flares from such a position and distance as to constitute no hazard for the intercepted aircraft.</p>	<p>Ultimo avvertimento. Seguitemi. Se non eseguirete la vostra sicurezza non sarà garantita.</p> <p>Last warning. Follow me. If you don't comply your safety will not be assured.</p>	<p>GIORNO o NOTTE: Usare i segnali della Serie 1<sup>^</sup>, 5<sup>^</sup> o 6<sup>^</sup> previsti per l'aeromobile intercettato.</p> <p>DAY or NIGHT: use Series 1<sup>^</sup>, 5<sup>^</sup> or 6<sup>^</sup> signals prescribed for intercepted aircraft.</p>	<p>(vedere segnali Serie 1<sup>^</sup>, 5<sup>^</sup>, 6<sup>^</sup>)</p> <p>(see Series 1<sup>^</sup>, 5<sup>^</sup>, 6<sup>^</sup> signals)</p>

**2.2** Segnali eseguiti dall'aeromobile intercettato e risposte da parte dell'aeromobile intercettore.

**2.2** Signals initiated by intercepted aircraft and responses by intercepting aircraft.

Serie Series	Segnali dell' aeromobile intercettato Intercepted aircraft signals	Significato Meaning	Risposte dell'aeromobile intercettore Intercepting aircraft responds	Significato Meaning
4 <sup>^</sup>	<p>GIORNO o NOTTE: rientrando il carrello di atterraggio (se estraibile), e lampeggiando le luci di atterraggio mentre sorvola la pista in uso o l'area di atterraggio per elicotteri ad un'altezza superiore a 300 M (1000 FT) ma non superiore a 600 M (2000 FT) in caso di elicottero, ad un'altezza superiore a 50 M (170 FT), ma non superiore a 100 M (300 FT) al di sopra del livello dell' aeroporto e contestualmente orbitando sulla pista in uso o sull'area di atterraggio per elicotteri. Se impossibilitato a lampeggiare le luci di atterraggio, lampeggiare ogni altra luce possibile.</p> <p>DAY or NIGHT: raising landing gear (if fitted), and flashing landing lights while passing over runway in use, or the helicopter landing area at a height exceeding 300 M (1000 FT), but not exceeding 600 M (2000 FT), in the case of a helicopter, at a height exceeding 50 M (170 FT), but not exceeding 100 M (300 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 light available.</p>	<p>L'aeroporto che avete scelto è inadeguato.</p> <p>Aerodrome you have designated is inadequate.</p>	<p>GIORNO o NOTTE: se si vuole che l'aeromobile intercettato segua l'aeromobile intercettore sull'aeroporto alternato, l'aeromobile intercettore fa rientrare il suo carrello di atterraggio (se estraibile), e impiega i segnali della Serie 1<sup>^</sup> previsti per l'aeromobile intercettore.</p> <p>Se viene deciso di rilasciare l'aeromobile intercettato, l'aeromobile intercettore impiega i segnali della Serie 2<sup>^</sup> previsti per l'aeromobile intercettore.</p> <p>DAY or NIGHT: if it is desired that the intercepted aircraft follows the intercepting aircraft to an alternate aerodrome, the intercepting aircraft raises its landing gear (if fitted) and uses the Series 1<sup>^</sup> signals prescribed for intercepting aircraft.</p> <p>If it is decided to release the intercepted aircraft, the intercepting aircraft uses the Series 2<sup>^</sup> signals prescribed for intercepting aircraft.</p>	<p>Capito, seguitemi.</p> <p>Capito, potete proseguire.</p> <p>Understood Follow me.</p> <p>Understood You may proceed.</p>
5 <sup>^</sup>	<p>GIORNO o NOTTE: regolare accensione e spegnimento di tutte le luci disponibili, ma in modo tale da essere distinto dalle luci lampeggianti.</p> <p>DAY or NIGHT: regular switching on and off of all the available lights but in such a manner as to be distinct by flashing lights.</p>	<p>Non posso eseguire.</p> <p>Cannot comply</p>	<p>GIORNO o NOTTE: usare i segnali della Serie 2<sup>^</sup> previsti per l'aeromobile intercettore.</p> <p>DAY or NIGHT: use Series 2<sup>^</sup> signals prescribed for intercepting aircraft.</p>	<p>Capito</p> <p>Understood</p>
6 <sup>^</sup>	<p>GIORNO o NOTTE: lampeggiando irregolarmente tutte le luci disponibili.</p> <p>DAY or NIGHT: irregular flashing of all available lights.</p>	<p>In pericolo</p> <p>In distress</p>	<p>GIORNO o NOTTE: usare i segnali della Serie 2<sup>^</sup> previsti per l'aeromobile intercettore.</p> <p>DAY or NIGHT: use Series 2<sup>^</sup> signals prescribed for intercepting aircraft.</p>	<p>Capito</p> <p>Understood</p>

**3** Azioni da intraprendere da parte di un aeromobile intercettato

**3** Actions to be performed by intercepted aircraft

**3.1** Un aeromobile che venga intercettato da un altro aeromobile deve immediatamente:

**3.1** An aircraft which is intercepted by another aircraft shall immediately:

- 1) seguire le istruzioni date dall' aeromobile intercettore interpretando e rispondendo alle segnalazioni a vista in accordo con le specifiche riportate nelle apposite tabelle, 2.1 e 2.2;
- 2) avvertire se possibile, l'Ente competente dei Servizi del Traffico Aereo;
- 3) cercare di stabilire comunicazioni radio con l'aeromobile intercettore o con l'Ente di controllo competente dell'intercettazione, con una chiamata generale sulla frequenza di emergenza 121.500 MHz, fornendo l'identità dell'aeromobile intercettato e la natura del volo, e, nel caso non venga stabilito alcun contatto, e se fattibile, ripetere questa chiamata sulla frequenza di emergenza di 243 MHz;
- 4) se equipaggiato con transponder SSR, selezionare il Modo A, Codice 7700, se non disposto altrimenti dall'Ente competente dei Servizi del Traffico Aereo.

- 1) follow the instruction given by intercepting aircraft, interpreting and responding to visual signals in accordance with the specifications in the preceding tables 2.1 and 2.2;
- 2) notify, if possible, the appropriate Air Traffic Services Unit;
- 3) 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.
- 4) if equipped with SSR transponder, select Mode A, Code 7700, unless otherwise instructed by the appropriate Air Traffic Services Unit.

**3.2** Nel caso in cui istruzioni ricevute via radio da qualunque fonte contrastino con quelle emesse dall' aeromobile intercettore a mezzo di segnalazioni a vista, l'aeromobile intercettato dovrà chiedere immediate spiegazioni pur continuando ad attenersi alle istruzioni a vista trasmesse dall' aeromobile intercettore.

**3.2** If instructions received by radio from any source 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.

**3.3** Nel caso in cui istruzioni ricevute per radio da qualunque fonte contrastino con quelle emesse dall'aeromobile intercettore via radio, l'aeromobile intercettato dovrà chiedere immediate spiegazioni pur continuando ad attenersi alle istruzioni via radio trasmesse dall' aeromobile intercettore.

**3.3** If instructions received by radio from any source 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.

#### 4 Comunicazioni radio durante la fase di intercettazione

Qualora venga stabilito un contatto radio durante l'intercettazione, ma non è possibile comunicare in un linguaggio comune, devono essere effettuati tentativi per trasmettere informazioni essenziali e per accusare ricevuta delle istruzioni facendo uso delle seguenti frasi nell'espressione fonetica indicata e pronunciando ciascuna frase due volte:

#### 4 Radiocommunication during interception

If radio contact is established during interception, but communication in a common language is not possible, attempts shall be made to convey instructions, acknowledgement of instructions and essential information by using the following phrases and pronunciations and transmitting each phrase twice:

Frasi usate dall'aeromobile intercettore Phrases for use by intercepting aircraft			Frasi usate dall'aeromobile intercettato Phrases for use by intercepted aircraft		
Frases	Pronuncia	Significato	Frases	Pronuncia	Significato
Phrase	Pronunciation (1)	Meaning	Phrase	Pronunciation (1)	Meaning
CALL SIGN	<u>KOL</u> SA-IN	Qual è il vostro nominativo? What is your call sign?	CALL SIGN (nominativo call sign) (2)	<u>KOL</u> SA-IN (nominativo call sign) ACFT	Il mio nominativo è.... My call sign is....
FOLLOW	<u>FOL</u> -LO	Seguimi Follow me	WILCO	<u>VILL</u> -KO	Ho capito. Eseguirò Understood. Will comply.
DESCEND	DEE- <u>SEND</u>	Scendere atterrare per Descend for landing	CAN NOT	<u>KANN</u> NOTT	Impossibilitato ad eseguire. Unable to comply
YOU LAND	<u>YOU</u> LAAND	Atterrare a questo aeroporto Land at this aerodrome	REPEAT	REE- <u>PEET</u>	Ripetere le istruzioni Repeat your instruction
PROCEED	<u>PRO</u> -CEED	Potete proseguire You may proceed	AM LOST	<u>AM</u> LOSST	Posizione sconosciuta Position unknown
			MAYDAY	<u>MAYDAY</u>	Sono in pericolo I am in distress
			HIJACK (3)	<u>HI</u> -JACK	Sono stato dirottato I have been hijacked
			LAND (nome del luogo / place name)	<u>LAAND</u> (nome del luogo / place name)	Chiedo di atterrare a... (nome del luogo) I request to land at... (place name)
			DESCEND	DEE- <u>SEND</u>	Chiedo di scendere I require to descent
<b>NOTE/REMARKS</b>					
(1) Nella seconda colonna sono sottolineate le sillabe che devono essere messe in evidenza. In the second column, syllables to be emphasized are underlined.					
(2) Il nominativo di chiamata richiesto è quello che viene utilizzato nelle comunicazioni radio con gli enti ATS e che corrisponde a quello dell'identificazione dell'aeromobile nel piano di volo. The call sign required to be given is that used in radiotelephony communications with air traffic services units and corresponding to the aircraft identification in the flight plan.					
(3) Circostanze potrebbero non sempre permettere, o potrebbe non essere opportuno, l'uso del termine "HIJACK". Circumstances may not always permit, nor make desirable, the use of the phrase "HIJACK".					

**5 Manovre per l' intercettazione**

**5.1** Un metodo standard per l'intercettazione di un aeromobile civile dovrà essere stabilito, in modo da evitare qualunque pericolo per l'aeromobile intercettato. Detto metodo dovrà tenere in considerazione le limitazioni tecniche dell'aeromobile civile, il bisogno di evitare di volare in prossimità dell'aeromobile intercettato tale che si possa creare un pericolo di collisione ed il bisogno di evitare di attraversare la rotta dell'aeromobile o di effettuare qualunque manovra in un modo tale da costituire pericolo per l'effetto della turbolenza di scia, soprattutto se l'aeromobile intercettato è di categoria leggera.

**5.2 Manovre per l'identificazione a vista**

Si raccomanda il seguente metodo sulle manovre di intercettazione per l'identificazione a vista degli aeromobili civili:

**FASE I**

L'aeromobile intercettore dovrà avvicinarsi all'aeromobile intercettato da dietro. L'aeromobile leader, o il singolo aeromobile intercettore, dovrà normalmente posizionarsi sul lato sinistro, all'interno del campo visivo del pilota dell'aeromobile intercettato, ed inizialmente ad una distanza non inferiore a 300 M. Qualsiasi altro aeromobile intercettore dovrà restare ben lontano dall'aeromobile intercettato, preferibilmente sopra e dietro. Dopo che i parametri di velocità e posizione sono stati stabiliti, l'aeromobile intercettore dovrà, se necessario, procedere con la FASE II della procedura.

**FASE II**

L'aeromobile leader, o il singolo aeromobile intercettore, dovrà avvicinarsi all'aeromobile intercettato con manovre non brusche, mantenendosi allo stesso livello, evitando di accostarsi oltre la distanza minima indispensabile per ottenere l'informazione necessaria. L'aeromobile leader, o il singolo aeromobile intercettore, dovrà prestare attenzione al fine di evitare che l'equipaggio ed i passeggeri dell'aeromobile intercettato siano allarmati, tenendo costantemente presente che le manovre ritenute normali da parte dell'intercettore possono essere considerate pericolose dai passeggeri e dagli equipaggi degli aeromobili civili. Qualsiasi altro aeromobile intercettore dovrà continuare a restare ben lontano dall'aeromobile intercettato. Terminata l'identificazione, l'aeromobile intercettore dovrà allontanarsi dall'aeromobile intercettato come stabilito nella FASE III.

**FASE III**

L'aeromobile leader, o il singolo aeromobile intercettore, dovrà allontanarsi dall'aeromobile intercettato con manovre non brusche e in leggera picchiata. Qualsiasi altro aeromobile intercettore dovrà restare ben lontano dall'aeromobile intercettato e ricongiungersi al leader.

**5.3 Manovre per la guida alla navigazione**

- 1) Se, dopo effettuata l'identificazione con la procedura di cui alla FASE I e II, l'aeromobile intercettore ritiene necessario intervenire sulla navigazione dell'aeromobile intercettato, l'aeromobile leader, o il singolo aeromobile intercettore, dovrà normalmente assumere una posizione a sinistra, leggermente in alto e davanti all'aeromobile intercettato, in modo che il pilota comandante dell'aeromobile intercettato possa vedere i segnali visivi che gli vengano inviati.
- 2) E' indispensabile che il pilota comandante dell'aeromobile intercettore si assicuri che il pilota comandante dell'aeromobile intercettato sia a conoscenza dell'intercettazione e dia ricevuta conferma ai segnali che gli vengano inviati. Se dopo ripetuti tentativi infruttuosi, per attirare l'attenzione del pilota comandante dell'aeromobile intercettato attraverso l'applicazione dei segnali Serie 1<sup>^</sup> contenuti nel paragrafo 2.1 possono essere utilizzati altri metodi di segnalazione, incluso come ultima possibilità l'uso del post bruciatore, fermo restando che l'aeromobile intercettato non dovrà correre nessun rischio.
- 3) E' possibile che condizioni meteorologiche o orografiche possano richiedere che l'aeromobile leader, o il singolo aeromobile intercettore, assuma una posizione a destra, leggermente in alto e davanti all'aeromobile intercettato. In tal caso il pilota comandante dell'aeromobile intercettore dovrà prestare la massima attenzione al fatto che il suo aeromobile sia bene in vista in ogni momento al comandante dell'aeromobile intercettato.

**5 Interception manoeuvres**

**5.1** A standard method should be established for the manoeuvring of aircraft intercepting a civil aircraft in order to avoid any hazard for the intercepted aircraft. Such method should take due account of the performance limitations of civil aircraft, the need to avoid flying in such proximity to the intercepted aircraft that a collision hazard may be created and the need to avoid crossing the aircraft's flight path or to perform any other manoeuvre in such a manner that the wake turbulence may be hazardous, particularly if the intercepted aircraft is a light aircraft.

**5.2 Manoeuvres for visual identification**

The following method is recommended for the manoeuvring of intercepting aircraft for the purpose of visually identifying a civil aircraft:

**PHASE I**

The intercepting aircraft shall approach the intercepted aircraft from astern. The element leader, or the single intercepting aircraft, shall normally take up a position on the left (port) side, within the field of view of the pilot of the intercepted aircraft, and initially not closer to the aircraft than 300 M. Any other intercepting aircraft shall stay well clear of the intercepted aircraft, preferably above and behind. After speed and position have been established, the intercepting aircraft shall, if necessary, proceed with PHASE II of the procedure.

**PHASE II**

The element leader, or the single intercepting aircraft, shall begin closing in gently on the intercepted aircraft, at the same level, until no closer than absolutely necessary to obtain the information needed. The element leader, or the single intercepting aircraft, shall use caution to avoid startling the flight crew or the passengers of the intercepted aircraft, keeping constantly in mind the fact that manoeuvres considered normal to an intercepting aircraft may be considered hazardous to passengers and crews of civil aircraft. Any other intercepting aircraft shall continue to stay well clear of the intercepted aircraft. Upon completion of identification, the intercepting aircraft should withdraw from the vicinity of the intercepted aircraft as outlined in PHASE III.

**PHASE III**

The element leader, or the single intercepting aircraft, shall break gently away from the intercepted aircraft in a shallow dive. Any other intercepting aircraft shall stay well clear of the intercepted aircraft and rejoin their leader.

**5.3 Manoeuvres for navigational guidance**

- 1) If, following the identification manoeuvres in PHASE I and PHASE II above, it is considered necessary to intervene in the navigation of the intercepted aircraft, the element leader, or the single intercepting aircraft, should normally take up a position on the left (port) side, slightly above and ahead of the intercepted aircraft, to enable the pilot-in-command of the latter aircraft to see the visual signals given.
- 2) It is indispensable that the pilot-in-command of the intercepting aircraft be satisfied that the pilot-in-command of the intercepted aircraft is aware of the interception and acknowledges the signals given. If repeated attempts to attract the attention of the pilot-in-command of the intercepted aircraft by use of the Series 1<sup>^</sup> signals, described in para 2.1 are unsuccessful, other methods of signaling may be used for this purpose, including as a last resort the visual effect of the reheat/afterburner, provided that no hazard is created for the intercepted aircraft.
- 3) It is recognized that meteorological conditions or terrain may occasionally make it necessary for the element leader, or the single intercepting aircraft, to take up a position on the right (starboard) side, slightly above and ahead of the intercepted aircraft. In such case, the pilot-in-command of the intercepting aircraft must take particular care that the intercepting aircraft is clearly visible at all times to the pilot-in-command of the intercepted aircraft.

**6 Guida dell'aeromobile intercettato**

- 6.1** Ogni qualvolta è possibile stabilire contatto radio si dovranno fornire all'aeromobile intercettato, via radio, istruzioni per la navigazione e relative informazioni.
- 6.2** Nel fornire all'aeromobile intercettato istruzioni per la navigazione, si dovrà prestare attenzione a non condurlo in una zona dove il volo non potrà essere effettuato in VMC e che le manovre richieste all'aeromobile intercettato non si aggiungano a pericoli già esistenti nel caso che l'efficienza operativa dell'aeromobile sia danneggiata.
- 6.3** In particolari circostanze per cui si desidera richiedere l'atterraggio dell'aeromobile intercettato sul territorio sorvolato, si dovrà prestare attenzione che:
- 1) le caratteristiche dell'aeroporto designato siano adatte alle prestazioni dell'aeromobile intercettato, soprattutto se l'aeroporto non è normalmente usato per operazioni di traffico civile;
  - 2) l'orografia del terreno sia adatta alle manovre di circuitazione, avvicinamento e mancato avvicinamento;
  - 3) l'aeromobile intercettato abbia una quantità di carburante sufficiente per raggiungere l'aeroporto designato;
  - 4) se l'aeromobile intercettato è un aeromobile civile da trasporto, la lunghezza della pista dell'aeroporto designato non sia inferiore ad almeno 2500 M a livello medio del mare e che abbia una resistenza sufficiente a sopportare lo sforzo che impone l'atterraggio;
  - 5) l'aeroporto designato, quando possibile, sia tra quelli le cui caratteristiche sono riportate in dettaglio sulla rispettiva pubblicazione di informazioni aeronautiche.
- 6.4** Nel richiedere ad un aeromobile civile di atterrare su un aeroporto non usuale, è essenziale che gli sia dato tempo sufficiente perché possa prepararsi all'atterraggio, tenendo presente che solo il pilota comandante dell'aeromobile civile può valutare la sicurezza dell'operazione d'atterraggio in relazione alla lunghezza della pista ed alla massa dell'aeromobile in quel momento.
- 6.5** È particolarmente importante che tutte le informazioni necessarie per facilitare un avvicinamento ed un atterraggio in sicurezza siano trasmesse via radio all'aeromobile intercettato.

**6 Guidance of an intercepted aircraft**

- 6.1** Navigational guidance and related information should be given to an intercepted aircraft by radiotelephony, whenever radio contact can be established.
- 6.2** When the navigational guidance is given to an intercepted aircraft, care must be taken that the aircraft is not led into conditions where the visibility may be reduced below that required to maintain flight in VMC and that the manoeuvres demanded of the intercepted aircraft do not add to already existing hazards in the event that the operating efficiency of the aircraft is impaired.
- 6.3** In the exceptional case where an intercepted civil aircraft is required to land in the territory over-flown care must also be taken that :
- 1) the designated aerodrome is suitable for the safe landing of the aircraft type concerned, especially if the aerodrome is not normally used for civil air transport operations;
  - 2) the surrounding terrain is suitable for circling, approach and missed approach manoeuvres;
  - 3) the intercepted aircraft has sufficient fuel remaining to reach the aerodrome;
  - 4) if the intercepted aircraft is a civil transport aircraft, the designed aerodrome has a runway with a length equivalent to at least 2500 M at mean sea level and a bearing strength sufficient to support the aircraft;
  - 5) whenever possible, the designated aerodrome is one that is described in detail in the relevant aeronautical information publication.
- 6.4** When requiring a civil aircraft to land at an unfamiliar aerodrome, it is essential that sufficient time be allowed it to prepare for a landing, bearing in mind that only the pilot-in-command of the civil aircraft can judge the safety of the landing operation in relation to runway length and aircraft mass at the time.
- 6.5** It is particularly important that all information necessary to facilitate a safe approach and landing be given to the intercepted aircraft by radiotelephony.