

1.12 Ingripande mot luftfartyg

Anm. Ordet »ingripande» innefattar i detta sammanhang inte det ingripande och den eskort som på begäran ges till nödställt luftfartyg i enlighet med SAR-manualen (ICAO Search and Rescue Manual – Doc 9731).

1 Allmänt

Ingripande mot civilt luftfartyg kan behöva utföras för identifiering eller för att lämna navigeringsanvisningar när ingen annan metod härför står till buds. Sådant ingripande utförs av militärt luftfartyg, i det följande kallat »beredskapsflygplan».

Anm. Ingripandet sker med stöd av regeringens förordning om försvarsmaktens ingripanden vid kränkningar av Sveriges territorium under fred och neutralitet (IKFN-förordningen, SFS 1982:756).

2 Identifiering

När vederbörande militära enhet bedömer det nödvändigt, kan ingripande mot luftfartyg ske för identifiering. Normalt tillämpas därvid nedanstående förfarande, som stämmer överens med ICAO Annex 2, Attachment A.

Fas 1

Beredskapsflygplanet närmar sig bakifrån och intar ett läge normalt till vänster om luftfartyget, på samma höjd som detta, inte närmare än 300 m, och så att dess förare kan se beredskapsflygplanet. Sedan fart och läge anpassats, vidtas om nödvändigt åtgärder enligt fas 2.

Fas 2

Beredskapsflygplanet närmar sig långsamt luftfartyget på samma höjd men går inte närmare än vad som krävs för att få de informationer som behövs. Beredskapsflygplanet iaktar största möjliga varsamhet för att luftfartygets besättning eller passagerare inte skall överraskas eller skrämmas. När identifieringen är klar lämnar beredskapsflygplanet luftfartyget på sätt som beskrivs i fas 3.

Fas 3

Beredskapsflygplanet svänger bort under svag dykning. Under hela förloppet håller sig eventuella andra deltagande beredskapsflygplan väl från luftfartyget, normalt över och bakom. Under mörker och/eller IMC sker ingripande mot civilt luftfartyg endast om detta tydligt kan observeras med ögonen.

1.12 Interception of civil aircraft

Note. The word »interception» in this context does not include intercept and escort service provided, on request, to an aircraft in distress, in accordance with the Search and Rescue Manual (Doc 9731).

1 General

Interception of civil aircraft may have to be undertaken for the purpose of identification or navigational guidance, when no other method is available. Such an interception will be carried out by military aircraft, in the following procedures referred to as »the intercepting aircraft».

Note. Interception will be undertaken by virtue of the Government's Proclamation SFS 1982:756.

2 Identification

When considered necessary by the appropriate military unit, aircraft may be intercepted for the purpose of identification. Normally, the following interception method, conforming to the recommended procedure laid down in ICAO Annex 2, Attachment A, will be applied.

Phase 1

The intercepting aircraft will approach the intercepted aircraft from astern and normally take up a position on the left side of the intercepted aircraft, at the same level, not closer than 300 m, and within view of the pilot of the intercepted aircraft. After speed and position have been established, the intercepting aircraft will, if necessary, proceed with Phase 2 of the procedure.

Phase 2

The intercepting aircraft will close gently on the intercepted aircraft at the same level, stopping at a distance no closer than absolutely necessary to obtain the information needed. The intercepting aircraft will use every possible precaution to avoid startling the flight crew or the passengers of the intercepted aircraft. Upon completion of identification, the intercepting aircraft will withdraw from the vicinity of the intercepted aircraft as outlined in Phase 3

Phase 3

The intercepting aircraft will break away from the intercepted aircraft in a shallow dive. During the whole procedure, any other participating aircraft will remain well clear of the intercepted aircraft, normally above and behind. During darkness and/or IMC, interception of civil aircraft will be undertaken only provided clear visual contact is established.

3 Prejning

Anm. Med »prejning» avses här beredskapsflygplans ingripande mot luftfartyg i syfte att lämna anvisningar för dess navigering.

3.1 Om det, efter identifieringsmanövrerna i fas 1 och 2 ovan, bedöms nödvändigt att ingripa i luftfartygets navigering, görs detta om möjligt per radio direkt mellan beredskapsflygplanet och berört luftfartyg eller via ATS. Är det inte möjligt att upprätta radiokontakt, tillgrips prejning enligt följande förfarande, som stämmer överens med ICAO Annex 2, Attachment A

Beredskapsflygplanet intar ett läge normalt till vänster om och snett framför luftfartyget för att dess förare skall kunna se de visuella signaler som ges. Meteorologiska förhållanden, terrängen eller andra faktorer kan i undantagsfall göra det nödvändigt att inta ett läge på det prejade luftfartygets högra sida.

Därefter ges instruktioner till det prejade luftfartyget genom signaler enligt tabell på sid ENR 1.12-3.

4 Åtgärder att vidtas av luftfartyg som blir föremål för ingripande

Luftfartyg som utsätts för ingripande för *identifiering* så som anges i fas 1 och 2 bör flyga på rak kurs i planflykt med konstant fart. Därutöver bör åtgärder enligt b) och c) nedan vidtas.

Luftfartyg som blir *prejat* så som anges i mom. 3 ovan skall omedelbart:

- följa de anvisningar som ges av beredskapsflygplanet och därvid tolka och besvara samt handla i överensstämmelse med visuella signaler;
- om möjligt meddela vederbörande ATS-enhet;
- försöka upprätta radioförbindelse med beredskapsflygplanet, eller med det organ som leder prejningen, genom allmänt anrop på nödfrekvensen 121,5 MHz och därvid meddela sin identitet och vad slags flygning det är fråga om. Om ingen förbindelse erhålles, och om det är praktiskt möjligt, skall anropet upprepas på nödfrekvensen 243 MHz.

Anm. Följande anropssignaler bör användas:

Beredskapsflygplan: BEREDSKAPSFLYGPLAN + nummer på stjärtpartiet om det kan läsas.

Enhet som leder prejningen: BEREDSKAPSCENTRALEN.

Prejat luftfartyg: PREJADE LUFTFARTYGET + beteckning.

- om det är utrustat med SSR-transponder, ställa in mod A kod 7700, om inte annan instruktion ges av vederbörande ATS-enhet.

Om någon instruktion, som tas emot på radio från någon som helst källa, skulle stå i strid med dem, som beredskapsflygplan givit på radio eller med visuella signaler, skall det prejade luftfartyget begära omedelbart klarläggande. Under tiden skall det fortsätta att följa de anvisningar som på radio eller med visuella signaler ges av beredskapsflygplanet.

3 Guidance procedures

Note. The term »guidance interception» denotes interception of aircraft by intercepting aircraft for the purpose of providing navigational guidance.

3.1 If, following the identification manoeuvres in Phase 1 and 2 above, it is considered necessary to intervene in the navigation of the intercepted aircraft, this will, if practicable, be carried out by radio directly between the intercepting aircraft and the intercepted aircraft, or via ATS. If it is not possible to establish radio contact, the intervention will be carried out by an intercepting aircraft, applying the following method, conforming to ICAO Annex 2, Attachment A

The intercepting aircraft will take up a position, normally, to the left of and slightly forward of the intercepted aircraft, to enable the pilot of the intercepted aircraft to see the signals given. Meteorological conditions, terrain, or other factors may occasionally necessitate taking up a position to the right of the intercepted aircraft.

Instructions will then be given to the intercepted aircraft by the signals shown in the table on page ENR 1.12-4.

4 Actions to be taken by an intercepted aircraft

An aircraft intercepted for the purpose of identification as outlined in Phase 1 and 2 should fly straight and level at constant speed to facilitate the identification. In addition, the actions specified in b) and c) below should be taken.

An aircraft intercepted for the purpose of navigational guidance as outlined in para 3 above, shall immediately:

- follow the instructions given by the intercepting aircraft, interpreting and responding to visual signals;
- notify, if possible, the appropriate ATS unit;
- attempt to establish radio communication 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.

Note. The following call signs should be used:

Intercepting aircraft: INTERCEPTOR + tail number if readable.

Intercept control unit: INTERCEPT CONTROL.

Intercepted aircraft: INTERCEPTED AIRCRAFT + identification.

- if equipped with SSR transponder, select mode A Code 7700, unless otherwise instructed by the appropriate ATS unit.

If any instructions received by radio from any sources conflict with those given by the intercepting aircraft by visual signals or by radio, the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the instructions given by the intercepting aircraft by visual signals or by radio.

5 Visuella signaler att användas vid prejning

A	Signaler från det prejande luftfartyget	Betydelse	Svar från det prejade luftfartyget	Betydelse
1	<p>Under dager: Vingtippning 3 gånger i ett läge framför och normalt till vänster om det prejade luftfartyget. Efter bekräftelse, långsam sväng normalt åt vänster till önskad kurs.</p> <p>Under mörker: Som under dager samt även oregelbundna blinkar med navigationsljusen.</p> <p>Om bekräftelse inte erhålls:</p> <p>Under dager: Vingtippning ett flertal gånger, ca 10-20.</p> <p>Under mörker: Som under dager samt även oregelbundna blinkar med navigationsljusen under en tid av ca 10-20 sekunder.</p> <p><i>Anm.1 Meteorologiska förhållanden, terrängen eller andra faktorer kan göra det nödvändigt för det prejande luftfartyget att inta ett läge framför och till höger om det prejade luftfartyget. Efterföljande sväng görs då åt höger.</i></p> <p><i>Anm.2 Om det prejade luftfartyget inte kan hålla det prejande luftfartygets hastighet förväntas det sistnämnda flyga en serie "race-track"-banor och vingtippa vid varje passage.</i></p>	<p>Varning! Du är prejad. Följ mig!</p> <p>Följ mina anvisningar, annars kan din säkerhet inte garanteras.</p>	<p>Flygplan:</p> <p>Under dager: Vingtippning och sväng till anvisad kurs.</p> <p>Under mörker: Som under dager samt även oregelbundna blinkar med navigationsljusen.</p> <p>Helikopter:</p> <p>Under dager och mörker: "Vingtippning" och oregelbundna blinkar med navigationsljusen och sväng till anvisad kurs.</p> <p><i>Anm. Föreskrifter om ytterligare åtgärder som skall vidtas av det prejade luftfartyget finns under mom 4 ovan.</i></p>	<p>Uppfattat. Kommer att följa anvisningen.</p>
2	<p>Under dager och mörker: Brant stigande sväng om minst 90° bort från det prejade luftfartyget och utan att korsa dess flygbana.</p>	<p>Du får fortsätta.</p>	<p>Flygplan och helikopter:</p> <p>Under dager och mörker: Vingtippning</p>	<p>Uppfattat. Kommer att följa anvisningen.</p>
3	<p>Under dager: Flygning runt flygplatsen, utfällning av landställ och flygning över banan i landningsriktningen eller – om det prejade luftfartyget är en helikopter – över helikopterlandningsplatsen.</p> <p>Under mörker: Som under dager men med landningsstrålkastare tänd.</p>	<p>Landa på denna flygplats</p>	<p>Flygplan:</p> <p>Under dager: Fäller ut stället, följer det prejande luftfartyget och – om det efter överflygning bedöms att landning säkert kan genomföras – fortsätter inflygning för landning.</p> <p>Under mörker: Som under dager men med landningsstrålkastare tänd om sådan finns.</p> <p>Helikopter:</p> <p>Under dager och mörker: Följer det prejande luftfartyget och gör inflygning för landning med landningsstrålkastare tänd om sådan finns.</p>	<p>Uppfattat. Kommer att följa anvisningen.</p>
B	Signaler från det prejade luftfartyget	Betydelse	Svar från det prejande luftfartyget	Betydelse
4	<p>Flygplan:</p> <p>Under dager: Fäller in landställen vid passage av landningsbanan på en höjd över flygplatsen som överstiger 1000 fot (300 m) men inte 2000 fot (600 m) och fortsätter flyga runt flygplatsen.</p> <p>Under mörker: Blinkar med landningsstrålkastare vid passage av landningsbanan på en höjd över flygplatsen som överstiger 1000 fot (300 m) men inte 2000 fot (600 m) och fortsätter att flyga runt flygplatsen. Om det inte är möjligt att blinka med landningsstrålkastarna, blinkas med andra tillgängliga ljuskällor.</p>	<p>Anvisad flygplats är otillräcklig.</p>	<p>Under dager och mörker: Om det begärs att det prejade luftfartyget skall följa det prejande luftfartyget till en annan flygplats, fäller det prejande luftfartyget in stället och använder signaler enligt Nr. 1.</p> <p>Om det beslutas att låta det prejade luftfartyget få fortsätta sin flygning använder det prejande luftfartyget signal Nr. 2.</p>	<p>Uppfattat. Följ mig.</p> <p>Uppfattat. Du får fortsätta.</p>
5	<p>Flygplan:</p> <p>Under dager och mörker: Slår regelbundet på och av alla tillgängliga ljuskällor men på ett sådant sätt att det inte kan förväxlas med blinkande ljus.</p>	<p>Kan inte följa anvisningen.</p>	<p>Under dager och mörker: Använder signal Nr. 2.</p>	<p>Uppfattat.</p>
6	<p>Flygplan och helikopter:</p> <p>Under dager och mörker: Blinkar oregelbundet med alla tillgängliga ljuskällor.</p>	<p>I nödläge.</p>	<p>Under dager och mörker: Använder signal Nr. 2.</p>	<p>Uppfattat.</p>

5 Visual signals for use in the event of interception of aircraft				
A	Signals initiated by intercepting aircraft	Meaning	Responses by intercepted aircraft	Meaning
1	<p>Day: Rocking wings three times from a position in front and, normally, to the left of intercepted aircraft and, after acknowledgement, a slow turn, normally to the left, on the desired heading.</p> <p>Night: Same and, in addition, flashing navigation lights at irregular intervals.</p>	Caution! You have been intercepted. Follow me.	<p>Aeroplanes:</p> <p>Day: Rocking wings and following</p>	Understood. Will comply.
	<p>If not acknowledged:</p> <p>Day: Rocking wings several times (10-20).</p> <p>Night: Same and, in addition, flashing navigational lights at irregular interval during an extended period.</p> <p><i>Note1. Meteorological conditions or terrain may require the intercepting aircraft to take up a position in front and to the right of the intercepted aircraft and to make the subsequent turn to the right.</i></p> <p><i>Note2. 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 its wings each time it passes the intercepted aircraft.</i></p>	Follow my instructions, otherwise your safety cannot be guaranteed.	<p>Helicopters:</p> <p>Day or night: Rocking aircraft, flashing navigational lights at irregular intervals and following.</p> <p><i>Note. Additional action to be taken by intercepted aircraft is prescribed in para 4 above.</i></p>	
2	<p>Day or night: An abrupt break-away manoeuvre from the intercepted aircraft consisting of a climbing turn of 90° or more without crossing the line of flight of the intercepted aircraft.</p>	You may proceed.	<p>Aeroplane:</p> <p>Day or night: Rocking wings.</p> <p>Helicopters:</p> <p>Day or night: Rocking aircraft.</p>	Understood. Will comply.
3	<p>Day: Circling aerodrome, lowering landing gear and overflying runway in direction of landing or, if the intercepted aircraft is a helicopter, overflying the helicopter landing area.</p> <p>Night: Same and, in addition, showing steady landing lights.</p>	Land at this aerodrome.	<p>Aeroplane:</p> <p>Day: Lowering landing gear, following the intercepting aircraft and, if after overflying the runway landing is considered safe, proceeding to land.</p> <p>Night: Same and, in addition, showing steady landing lights if carried.</p> <p>Helicopters:</p> <p>Day or night: Following the intercepting aircraft and proceeding to land, showing a steady landing light if carried.</p>	Understood. Will comply.
B	Signals initiated by intercepted aircraft	Meaning	Responses by intercepting aircraft	Meaning
4	<p>Aeroplanes:</p> <p>Day: Raising landing gear while passing over landing runway at a height exceeding 1000 ft (300 m) but not exceeding 2000 ft (600 m) above the aerodrome level, and continuing to circle the aerodrome.</p> <p>Night: Flashing landing lights while passing over landing runway at a height exceeding 1000 ft (300 m) but not exceeding 2000 ft (600 m) above the aerodrome level, and continuing to circle the aerodrome. If unable to flash landing lights, flash any other lights available.</p>	Aerodrome you have designated is inadequate	<p>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 and uses the number 1 signals prescribed for intercepting aircraft.</p> <p>If it is decided to release the intercepted aircraft, the intercepting aircraft uses the number 2 signals prescribed for intercepting aircraft.</p>	Understood. Follow me. Understood. You may proceed
5	<p>Aeroplanes:</p> <p>Day or night: Regular switching on and off of all available lights but in such a manner as to be distinct from flashing lights.</p>	Cannot comply	<p>Day or night: Use number 2 signals prescribed for intercepting aircraft.</p>	Understood.
6	<p>Aeroplanes and helicopters:</p> <p>Day or night: Irregular flashing of all available lights.</p>	In distress.	<p>Day or night: Use number 2 signals prescribed for intercepting aircraft.</p>	Understood.