

1.12 Ingripande mot civilt 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 genomförs endast som en sista utväg. Om ett ingripande ändå måste genomföras, begränsas det till att fastställa luftfartygets identitet, såvida det inte är nödvändigt att återföra luftfartyget till dess planerade färdlinje, leda det utanför gränserna för nationellt luftrum, leda det bort från ett förbjudet område, ett restriktionsområde eller ett farligt område eller att beordra det att landa på en angiven flygplats. Ingripande och eskort kan göras efter begäran av det civila luftfartygets befälhavare. Övningsingripande mot civilt luftfartyg görs inte.

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 Ingripande luftfartygs manövrar

Vid ingripandet tas hänsyn till det civila luftfartygets prestandabegränsningar, nödvändigheten av att undvika att flyga så nära det andra luftfartyget att kollisionsrisk kan uppstå och nödvändigheten av att undvika att korsa det andra luftfartygets flygbana eller utföra någon annan manöver på sådant sätt att ändrivrarna kan bli riskabla, i synnerhet om det är ett lätt luftfartyg som är föremål för ingripandet.

2.1 Manövrar vid visuell identifiering

Följande, av ICAO rekommenderade, metod tillämpas normalt av ingripande luftfartyg vid visuell identifiering av ett civilt luftfartyg:

Fas I

Ingripande luftfartyg bör närma sig det andra luftfartyget bakifrån. Rotechefen eller det ensamma ingripande luftfartyget bör normalt inta ett läge till vänster (babord) om, något högre än och framför det andra luftfartyget inom synhåll för dess pilot och till att börja med inte närmare än 300 meter. Andra luftfartyg som deltar i ingripandet bör hålla sig väl ifrån och företrädesvis högre än och bakom det luftfartyg som är föremål för ingripandet. När fart och läge har anpassats, bör om nödvändigt övergå till fas II.

Fas II

Rötechefen eller det ensamma ingripande luftfartyget bör långsamt börja närma sig det andra luftfartyget på samma höjd, men inte närmare än vad som är absolut nödvändigt för att få den upplysning som behövs. Rotechefen eller det ensamma ingripande luftfartyget bör iakta försiktighet för att undvika att skrämja flygbesättning eller passagerare i det luftfartyg som är föremål för ingripandet och hela tiden hålla i minnet att manövrer som anses normala för ett ingripande luftfartyg kan uppfattas som riskfyllda av passagerare och besättning i civila luftfartyg. Andra luftfartyg som deltar i ingripandet ska fortsatt hålla sig väl ifrån det luftfartyg som är föremål för ingripandet. När identifieringen är klar drar sig det ingripande luftfartyget bort från det andra luftfartyget på sätt som anges i fas III.

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 will be undertaken only as a last resort. If undertaken, the interception will be limited to determining the identity of the aircraft, unless it is necessary to return the aircraft to its planned track, direct it beyond the boundaries of national airspace, guide it away from a prohibited, restricted or danger area or instruct it to effect a landing at a designated aerodrome. Interception and escort service will be provided when requested by the pilot-in-command of the civil aircraft. Practice interception of civil aircraft will not be undertaken.

Note. Interception will be undertaken by virtue of the Ordinance concerning Intervention by Swedish Defence Forces in the event of Violations of Swedish Territory in Peacetime and in Neutrality etc. (1982:756)

2 Interception manoeuvres

Intercepting aircraft will 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.

2.1 Manoeuvres for visual identification

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

Phase I

The intercepting aircraft should approach the intercepted aircraft from astern. 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, within the field of view of the pilot of the intercepted aircraft, and initially not closer to the aircraft than 300 m. Any other participating aircraft should stay well clear of the intercepted aircraft, preferably above and behind. After speed and position have been established, the aircraft should, if necessary, proceed with Phase II of the procedure.

Phase II

The element leader, or the single intercepting aircraft, should 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, should 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 participating aircraft should 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.

Fas III

Rotechefen eller det ensamma ingripande luftfartyget bör lugnt svänga bort från det andra luftfartyget under svag dykning. Andra luftfartyg som deltar i ingripandet bör hålla sig väl ifrån det luftfartyg som varit föremål för ingripandet och ansluta på sin förbandschef.

3 Luftfartyg som är föremål för ingripande

Ett luftfartyg som är föremål för ingripande av annat luftfartyg ska vidta följande åtgärder:

- Omedelbart följa instruktioner som ges av det ingripande luftfartyget samt tolka, besvara och handla i överensstämmelse med de visuella tecknen enligt beskrivningen i mom 5.
- Om möjligt meddela vederbörande ATS-enhet.
- Försöka upprätta radioförbindelse med det ingripande luftfartyget eller med den enhet som leder ingripandet genom ett allmänt anrop på nödfrekvensen, 121.5 MHz, med meddelande om identiteten på det luftfartyg som är föremål för ingripandet och vilken typ av flygning det är fråga om. Om det inte går att upprätta någon förbindelse, och om det är praktiskt möjligt, ska anropet upprepas på nödfrekvensen 243 MHz.
- Om det är utrustat med SSR-transponder, ställa in mod A kod 7700 om inte ATS-enheten ger någon annan instruktion.
- Om det är utrustat med ADS-B eller ADS-C, om möjligt ställa in relevant nöd-mod om inte ATS-enheten ger någon annan instruktion.

Om en instruktion som tas emot på radio från någon som helst källa skulle stå i strid med instruktioner som det ingripande luftfartyget har givit med visuella tecken eller via radio ska det luftfartyg som är föremål för ingripandet omedelbart begära klarläggande; under tiden ska det fortsätta att följa de instruktioner som med tecken eller via radio ges av det ingripande luftfartyget.

4 Radiokommunikation

När ett ingripande genomförs ska luftförsvaret och det ingripande luftfartyget:

- Först försöka att upprätta dubbelriktad radioförbindelse med det luftfartyg som är föremål för ingripandet på ett gemensamt språk på nödfrekvensen 121.5 MHz och då använda anropssignalerna "INTERCEPT CONTROL", "INTERCEPTOR + anropssignal" respektive "INTERCEPTED AIRCRAFT".
- Om detta inte lyckas, försöka upprätta dubbelriktad radioförbindelse med det luftfartyg som är föremål för ingripandet på en annan nödfrekvens eller frekvenser som kan ha föreskrivits av vederbörande ATS-myndighet eller upprätta förbindelse genom vederbörligt ATS-enhet.

Om en radioförbindelse upprättas vid ingripande men det inte går att utväxla meddelanden på ett gemensamt språk ska instruktioner, kvittens av instruktioner och viktiga upplysningar utväxlas genom att nedanstående fraser och uttal används. Varje fras ska sändas två gånger.

Phase III

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

3 Action by intercepted aircraft

An aircraft which is intercepted by another aircraft shall:

- Immediately follow the instructions given by the intercepting aircraft, interpreting and responding to visual signals in accordance with the specifications in para 5.
- Notify, if possible, the appropriate air traffic services 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.
- If equipped with SSR transponder, select Mode A, Code 7700, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit.
- 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.

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 visually or by radio by the intercepting aircraft.

4 Radio communication

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

- 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 + call sign" and "INTERCEPTED AIRCRAFT" respectively.
- 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).

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 phrases and pronunciations in the table below and transmitting each phrase twice.

Fraser och tecken som ska användas av **ingripande** luffartyg

Fras	Ungefärligt uttal*	Betydelse
CALL SIGN	<u>KÅL</u> SAJN	Anropssignal frågas?
FOLLOW	<u>FÅLL</u> -LO	Följ mig
DESCEND	DI- <u>SEND</u>	Sjunk för landning
YOU LAND	<u>JO LÄND</u>	Landa på denna flygplats
PROCEED	PRO- <u>SID</u>	Du får fortsätta din flygning

Phrases and signals used by **intercepting** aircraft

Phrase	Meaning
CALL SIGN	What is your call sign?
FOLLOW	Follow me
DESCEND	Descend for landing
YOU LAND	Land on this aerodrome
PROCEED	You may proceed

Fraser som ska användas av luffartyg som är föremål för ingripandet

Fras	Ungefärligt uttal*	Betydelse
CALL SIGN** (anropssignal)	<u>KÅL</u> SAJN	Min anropssignal (anropssignal)
WILCO	<u>VILL</u> -KO	Uppfattat - Kommer att följa instruktionen
CAN NOT	<u>KENN</u> NOTT	Kan inte följa instruktionen
REPEAT	RI- <u>PIT</u>	Upprepa instruktionen
AM LOST	<u>ÄM LÄSST</u>	Min position okänd
MAYDAY	<u>MEJ-DEJ</u>	Är i nödläge
HIJACK***	<u>HAJ-DJÄCK</u>	Är utsatt för kapning
LAND (flygplatsens namn)	LÄND (Flygplatsens namn)	Begär att få landa på (flygplatsens namn)
DESCEND	DI- <u>SEND</u>	Måste sjunka

Phrases used by **intercepted** aircraft

Phrase	Meaning
CALL SIGN (call sign)*	My call sign is (call sign)
WILCO	Understood will comply
CAN NOT	Unable to comply
REPEAT	Repeat your instruction
AM LOST	Position unknown
MAYDAY	I am in distress
HIJACK**	I have been hijacked
LAND (place name)	I request land at (place name)
DESCEND	I require descent

* I kolumn 2 är den stavelse som ska betonas understruken.

** Den begärda anropssignalen är den som används vid telefoni-förbindelse med ATS-enheten och svarar mot luffartygets beteckning i färdplanen.

*** Omständigheterna kan vara sådana att det inte är möjligt eller önskvärt att använda frasen "HIJACK".

* 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.

** Circumstances may not always permit, nor make desirable, the use of the phrase "HIJACK".

5 Tecken att användas vid ingripande

Nr	Tecken från det ingripande luftfartyget	Betydelse	Svar från det luftfartyg som är föremål för ingripande	Betydelse
1	<p>DAGER och MÖRKER</p> <p>Vingtippning samt oregelbundna blinkar med navigationsljusen (och, om det ingripande luftfartyget är en helikopter, med landningsstrålkastare) i ett läge ovanför och framför och normalt till vänster om det luftfartyg som är föremål för ingripandet (eller, om det luftfartyg som är föremål för ingripandet är en helikopter, till höger om detta), och efter bekräftelse, långsam sväng i planflykt, normalt åt vänster (eller, om det luftfartyg som är föremål för ingripandet är en helikopter, åt höger) till önskad kurs.</p> <p>Anm. 1 <i>Meteorologiska förhållanden eller terrängen kan göra det nödvändigt för det ingripande luftfartyget att inta motsatt läge och svänga i motsatt riktning mot vad som anges ovan i nr 1.</i></p> <p>Anm. 2 <i>Om det luftfartyg som är föremål för ingripandet inte kan hålla det ingripande luftfartygets hastighet förväntas det sistnämnda flyga en serie "race-track"-banor och vingtippa vid varje passage.</i></p>	Du är föremål för ingripande. Följ mig!	<p>DAGER och MÖRKER</p> <p>Vingtippning, blinkar med navigationsljusen och sväng till anvisad kurs.</p> <p><i>Anm. Föreskrifter om ytterligare åtgärder som ska vidtas av det luftfartyg som är föremål för ingripandet finns under mom 3 ovan.</i></p>	Uppfattat. Kommer att följa anvisningen.
2	DAGER och MÖRKER Brant stigande sväng om minst 90° bort från det luftfartyg som är föremål för ingripandet och utan att korsa dess flygbana.	Du får fortsätta.	DAGER och MÖRKER Vingtippningar.	Uppfattat. Kommer att följa anvisningen.
3	DAGER och MÖRKER Utfällning av stället (om sådant finns), landningsstrålkastare tänd och flygning över gällande bana, eller - om det luftfartyg som är föremål för ingripandet är en helikopter - över helikopterlandningsplatsen. Om det ingripande luftfartyget är en helikopter gör den inflygning mot landningsplatsen och hoverar över denna.	Landa på denna flygplats.	DAGER och MÖRKER Fäller ut stället (om sådant finns) och tänder landningsstrålkastare, följer det ingripande luftfartyget och - om det efter överflygning bedöms att landning säkert kan genomföras - fortsätter inflygning för landning.	Uppfattat. Kommer att följa anvisningen.
Nr	Tecken från det luftfartyg som är föremål för ingripandet	Betydelse	Svar från det ingripande luftfartyget	Betydelse
4	DAGER och MÖRKER Fäller in stället (om sådant finns) och blinkar med landningsstrålkastare vid passage av landningsbanan eller helikopterlandningsplatsen på en höjd över flygplatsen som överstiger 1 000 ft men inte 2 000 ft - för helikopter 170 ft resp 330 ft - och fortsätter flyga runt gällande bana eller helikopterlandningsplatsen. Om det inte är möjligt att blinka med landningsstrålkastare, blinka med andra tillgängliga ljuskällor.	Anvisad flygplats är olämplig.	<p>DAGER och MÖRKER</p> <p>Om det begärs att det luftfartyg som är föremål för ingripandet ska följa det ingripande luftfartyget till en annan flygplats fäller det ingripande luftfartyget in stället (om sådant finns) och använder signaler enligt nr 1 för ingripande luftfartyg.</p> <p>Om det beslutas att låta det luftfartyg som är föremål för ingripandet få fortsätta sin flygning, använder det ingripande luftfartyget signal nr 2 för ingripande luftfartyg.</p>	Uppfattat. Följ mig. Uppfattat. Du får fortsätta.
5	DAGER och MÖRKER Slår regelbundet på och av alla tillgängliga ljuskällor, men på sådant sätt att det inte kan förväxlas med blinkande ljus.	Kan inte följa anvisningen.	DAGER och MÖRKER Använder signal Nr 2 för ingripande luftfartyg.	Uppfattat.
6	DAGER och MÖRKER Blinkar oregelbundet med alla tillgängliga ljuskällor.	Jag är i nödläge.	DAGER och MÖRKER Använder signal Nr 2 för ingripande luftfartyg.	Uppfattat.

5 Visual signals for use in the event of interception of aircraft

Series	Signals initiated by intercepting aircraft	Meaning	Responses by intercepted aircraft	Meaning
1	<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><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></p> <p><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></p>	You have been intercepted. Follow me.	<p>DAY or NIGHT — Rocking aircraft, flashing navigational lights at irregular intervals and following.</p> <p><i>Note. Additional action required to be taken by intercepted aircraft is prescribed in para 3 above.</i></p>	Understood, will comply.
2	DAY or NIGHT — An abrupt breakaway 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.	You may proceed.	DAY or NIGHT — Rocking the aircraft.	Understood, will comply.
3	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.	Land at this aerodrome.	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.	Understood, will comply.
Series	Signals initiated by intercepted aircraft	Meaning	Responses by intercepting aircraft	Meaning
4	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 1 000 ft but not exceeding 2 000 ft (in the case of a helicopter, at a height exceeding 170 ft but not exceeding 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.	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 (if fitted) and uses the Series 1 signals prescribed for intercepting aircraft.</p> <p>If it is decided to release the intercepted aircraft, the intercepting aircraft uses the Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.</p>	<p>Understood, follow me.</p> <p>Understood, You may proceed</p>
5	DAY or NIGHT — Regular switching on and off of all available lights but in such a manner as to be distinct from flashing lights.	Cannot comply.	DAY or NIGHT — Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Understood.
6	DAY or NIGHT — Irregular flashing of all available lights.	In distress.	DAY or NIGHT — Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Understood.