

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 övergång ske till fas II.

Fas II

Rotechefen 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 iaktta 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.